

De la sangre a la gasolina: la transición de los coches de tracción animal a los automóviles en la primera reglamentación de tránsito de Morelia (México), 1908

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón (*)

Resumen

El propósito de este trabajo es realizar una reflexión sobre cómo fue la transición de los vehículos impulsados por animales a los automóviles en la ciudad de Morelia a comienzos del siglo XX. Ello se hará por medio del análisis de un documento de archivo sumamente importante, el primer reglamento de tránsito de la ciudad de 1908, en donde se establecían varias pautas para la sana convivencia entre ambos medios. Para inicios del siglo XX muchas ciudades mexicanas efectivamente estaban adaptándose a las modernas máquinas de transporte motorizadas, pero ello no significó que se abandonaran de la noche a la mañana a los viejos medios. Por tal motivo ese documento resulta en una fuente imprescindible para entender los inicios de la construcción de la vida urbana en esa localidad, y en México en general.

Palabras clave: Automóviles; Reglamentos; Movilidad; Discursos; Morelia.

From blood to gasoline: the transition from animal-drawn vehicles to automobiles in the first traffic regulation of Morelia (Mexico), 1908

Abstract

The purpose of this paper is to reflect on the transition from animal-powered vehicles to automobiles in the city of Morelia at the beginning of the 20th century. This will be done through the analysis of an extremely important archival document, the first traffic regulations of the city from 1908, which established several guidelines for healthy coexistence between both modes. By the beginning of the 20th century, many Mexican cities were effectively adapting to modern motorized transportation machines, but this did not mean that the old means were abandoned overnight. For this reason, this document is an essential source for understanding the beginnings of urban life in that locality, and in Mexico in general.

Key Words: Automobiles; Regulations; Mobility; Discourses; Morelia.

(*) Doctor en Historia por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Actualmente Profesor Investigador Titular del Centro de Estudios Históricos de El Colegio de Michoacán, A. C. Correo: grodriguez@colmich.edu.mx. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4299-8222>

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

De la sangre a la gasolina: la transición de los coches de tracción animal a los automóviles en la primera reglamentación de tránsito de Morelia (México), 1908

Introducción

La historia del transporte y la movilidad son áreas de estudios que han crecido mucho en las últimas décadas y han sido abordadas desde distintas perspectivas, como las económicas, las urbanísticas, las arquitectónicas o las políticas. También pueden ser analizadas desde diferentes artefactos, como los ferrocarriles, las bicicletas, la tracción animal, los aviones, los barcos y los automóviles. Igualmente, esos tipos de estudios pueden centrarse en sus efectos dentro de la comunicación, el tránsito, el tráfico, los transeúntes, la conformación de las ciudades y hasta en aspectos ambientales. A decir verdad, desde la década de 1950 las investigaciones sobre transporte y movilidad se han incrementado considerablemente, por su importancia historiográfica y su gran impacto social, por ejemplo, la *Journal of Transport History* a constituido un esfuerzo trascendental a nivel internacional para crear redes de estudios sobre el sector transporte que involucren distintas miradas metodológicas para tratar de observar varios aspectos dentro de ese complejo campo de estudios que sigue creciendo. Pero ese medio es tan sólo un ejemplo, ya que existen muchas otras publicaciones que se han preocupado en los últimos años por la importancia de las investigaciones sociales relacionadas con el transporte y la movilidad, y se prevé que la tendencia siga creciendo.

Gracias a ello se ha revalorado la necesidad de investigaciones de ese tipo, ya que sería prácticamente inimaginable pensar en una ciudad moderna que no esté entrelazada por caminos y dependa en su movilidad de algún sistema de transporte organizado, por lo que siempre debemos preguntarnos, ¿cómo hemos construido nuestro mundo tan interconectado en torno a artefactos cinéticos? (Mom, 2003). Recientemente esos esfuerzos también han sido denominados como el “Giro de la Movilidad”, sobre todo por parte de un grupo de investigadores que, desde América Latina, se han dado a la tarea de organizar frecuentemente congresos centrados en el tema, como Dhan Zunino, Paola Jirón y Guillermo Giucci, y han centrado sus esfuerzos principalmente en proponer a la movilidad como un objeto de estudio y como un enfoque, para separar cuestiones como los diferentes dispositivos de movilidad y la vida cotidiana experimentada en torno a ellos, en donde se entrelazan actores humanos y no humanos, al mismo tiempo que el espacio y el tiempo. Resaltando que siempre han existido políticas para tratar de controlar o regular a la movilidad que responden a proyectos que pueden ser considerados como “civilizadores” (Zunino Singh, Jirón y Giucci, 2023).

“De la sangre a la gasolina: la transición de los coches de tracción animal a los automóviles en la primera reglamentación de tránsito de Morelia (México), 1908”

La importancia de esos medios ha sido tanta que en el siglo pasado se manufacturaron más de un billón de vehículos de motor alrededor del mundo, lo que condujo a que se creara una “cultura del automóvil” en la que esos artefactos se configuraron como importantes sistemas de funcionamiento de la realidad, siempre con múltiples representaciones en torno a ellos. Por ejemplo, sirvieron como importantes signos de modernidad y de globalización en un nivel que únicamente es comparable con la televisión o con las computadoras, ya que trastocaron varios aspectos económicos y políticos de la vida cotidiana que posibilitaron que se crearan sistemas de dominación en torno a ellos. En otras palabras, gracias a su influencia se conformaron grupos de poder y hegemonía dentro de las ciudades al hacerlas dependientes de los vehículos de motor, con calles pavimentadas y autopistas como sistemas de movilidad para absolutamente todo, lo que hasta cierto punto significó una fuerte dependencia respecto de esas tecnologías y de todo lo relacionada con ellas, como el petróleo visto como una fuente de poder para impulsarlas, cosa que sigue siendo una de las principales industrias a nivel mundial hasta el día de hoy. Entonces, los estudios sobre automóviles, movilidad y sus usos y abusos deben ser un tópico de mucho interés para los sectores académicos, ya que pueden ayudarnos a comprender los sistemas de realidad que se ha construido en torno a esas máquinas (Urry, 2004).

En ese sentido, el propósito de este trabajo es precisamente realizar una reflexión sobre cómo fue que ocurrió la transición de los vehículos impulsados por animales a los automóviles usando el ejemplo de la pequeña ciudad de provincial de Morelia (México), por medio de analizar un importante documento de archivo, su primer reglamento de tránsito que se promulgó en 1908. Esa fuente resulta fundamental para comprender el fenómeno de transición de una movilidad a otra, ya que en él se establecían pautas para la “sana” convivencia entre ambos medios. Se usará el ejemplo de esa ciudad provinciana para observar los aspectos de la movilidad como objeto y como enfoque, siguiendo lo propuesto por los autores mencionados anteriormente, ya que a inicios del siglo XX varias ciudades latinoamericanas efectivamente estaban adaptándose a las modernas máquinas de transporte motorizadas, pero ello no significó que se abandonaran de la noche a la mañana a los viejos medios. Al mismo tiempo, esos artefactos promovieron nuevos enfoques de sociabilidad, como en las formas de circular dentro de los espacios públicos y en su relación con transeúntes y animales.

En otras palabras, se reflexionará en torno al cambio en los medios impulsados desde la sangre a los que funcionaban con gasolina, para entender que los cambios tecnológicos nunca son de golpe, sino que pasan por complejos procesos de sociabilidad en los que se sopesan sus ventajas y desventajas, involucrando a múltiples actores. Por ejemplo, como las autoridades municipales de una ciudad, que tienen el deber y objetivo de regular los medios de movilidad dentro del

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

espacio público para hacerlos “tolerables y seguros”. Para ello debemos partir de nociones como las propuestas por el autor Anson Rabinbach, que nos dice que los orígenes de la modernidad pueden rastrearse a los cambios en el impulso energético de la movilidad y el trabajo, utilizando la metáfora del motor humano, impulsado por sangre y fuerza, pero que durante el siglo XIX se vio compitiendo con novedades tecnológicas como el vapor, la electricidad o la gasolina, lo cual reconfiguró la forma de pensar el espacio, el tiempo y de realizar cualquier tipo de actividad motora. Los cuerpos, como los de los animales que impulsaban carretas, eran la fuente de energía para el trabajo y el transporte, pero ello cambió gracias a fuentes artificiales de poder, que posibilitaron mayor fuerza, más rapidez, mejor producción y ritmos temporales totalmente distintos (Rabinbach, 1992).

Por supuesto, el caso de Morelia es tan sólo un ejemplo para hacer notar que a inicios del siglo XX dentro de toda América Latina se estaba pasando por complejos procesos de transformaciones en sus sistemas de movilidad y las ciudades también se estaban transfigurando para tratar de integrarse a los nuevos ritmos de la modernidad automotora, siempre intentando imitar a urbes más grandes como Londres o París. Por lo que muy seguramente en muchos otros escenarios también estuvieran ocurriendo cambios similares y se usaban dispositivos parecidos para tratar de resolverlos, como los reglamentos. Aunque debemos reconocer que el ejemplo es tan sólo una muestra para tener una idea del panorama general, ya que en cada caso las disposiciones también pudieron ser distintas, pero al menos nos puede ayudar a tener una aproximación a lo macro, partiendo de un ejemplo micro. La idea general es que ningún fenómeno histórico funciona desconectado de la realidad, y lo local siempre esta dialogando con lo nacional y global, por lo que observar fenómenos en pequeñas escalas nos puede ayudar a comprender problemas más grandes (Vito Paredes, 2023).

La forma de trabajo será por medio del Análisis Crítico del Discurso, ya que el reglamento de tránsito de Morelia de 1908 puede ser considerado como un dispositivo de control, enunciación y comunicación para transmitir prácticas, legitimarlas o negarlas. El documento se usó de forma estrategia por parte de las autoridades locales para que los medios de transporte “tradicionales” convivieran con los impulsados por gasolina, facilitando así la adopción en la ciudad de las políticas modernizadoras de inicios del siglo XX. En ese sentido, todos los discursos tienen contextos de producción y son institucionalizados en prácticas por medio de reforzarlos a través del control de los dispositivos, como la escuela, la cárcel o las leyes, con el objetivo de crear, orden y ejercer poder, y para su análisis debemos valernos de la identificación de códigos de lenguaje contenidos en documentos, ya que construyen ideas, legitiman comportamientos o los frenan. Igualmente, siempre se incluyen elementos explícitos de control, pero también hay

“De la sangre a la gasolina: la transición de los coches de tracción animal a los automóviles en la primera reglamentación de tránsito de Morelia (México), 1908”

implícitos, ya que ningún discurso existe independiente de otro, y en ocasiones las autoridades los usan para perpetuar el poder, pero también hay quienes los usan como formas de resistencia. Por lo tanto, se analizarán los hablantes, productores, intenciones, receptores dirigidos, códigos de conducta considerados “correctos” e infracciones para quienes transgredieran lo permitido, así como lo dicho y lo no dicho (Íñiguez Rueda, 2003).

Ello también nos ayudará a reforzar algunas nociones sobre la importancia de los documentos históricos de ese tipo, ya que los archivos no son únicamente conjuntos organizados de papeles o de información producidos por sujetos obligados (como el Estado), sino que son complejas huellas que contienen memoria, saberes y representaciones, y pueden ser plasmados en cualquier cosa que fabriquen los seres humanos, como objetos, imágenes y textos. Nos ayudan a salvaguardar la memoria y el patrimonio, pero también pueden servir para validar prácticas sociales al hacerlas legítimas, dándonos una idea del peso que tienen sobre la realidad. Por lo tanto, podría considerarse que actualmente nuestra relación con los archivos ha cambiado, ya que los historiadores no los vemos únicamente como herramientas del pasado, sino como medios para dialogar con él y ayudarnos a realizar reconstrucciones en formas más inteligibles (Gutiérrez López, Bernal Astorga y García Velázquez, 2024).

Por supuesto, tal y como se dijo el ejemplo del caso de Morelia únicamente nos invitará a reflexionar en un sentido a nivel macro sobre las transiciones en los medios de transporte que ocurrieron en varias otras partes de América Latina, ya que la introducción de vehículos de motor impulsados por gasolina se comenzó a constituir en una tendencia que supondría un total replanteamiento de nuestras ciudades y todos sus sistemas de movilidad, lo que nos ha llevado a construir el mundo que conocemos hoy, que está totalmente interconectados por máquinas. Por lo que vale la pena saber cómo iniciaron esos procesos y qué mecanismos institucionales-documentales se utilizaron para legitimarlos.

Morelia a finales del siglo XIX y principios del XX

Para comenzar debemos mencionar que el contexto mexicano de finales del XIX y principios del siglo XX estuvo marcado por una amplia diversidad de políticas modernizadoras impulsadas por el régimen de Porfirio Díaz (1876-1911), también conocido como “El Porfiriato”, en donde se buscó promover un control social y político para crear “orden y progreso”, por medio de fomentar un rápido crecimiento económico basado en el capitalismo global-liberal del patrón oro. Al mismo tiempo, que instrumentar en la población una transformación cultural para tratar integrarse a las ideas de modernidad concebidas por naciones como Francia, Estados Unidos y

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

Gran Bretaña, por ejemplo, a través de la asimilación de lo indígena dentro del discurso nacional para tratar de convertirlos en “ciudadanos”. En el ámbito de lo político y económico significó un rápido crecimiento, pero todo a costa de una gran desigualdad social, que posteriormente ocasionaría enormes problemas hasta derivar en el estallido de la Revolución Mexicana de 1910 (Bunker, 2021).

Pero en el sector de lo material frecuente se ha expresado el papel que tuvo ese régimen siempre en tonos positivos, particularmente sobre el aparente triunfo que se tuvo para lograr la incorporación exitosa de varias dinámicas de consumos culturales. Por ejemplo, las ideas de urbanización, de la sociedad basada en espectáculos, la industrialización, el confort, el consumo y en general de las ideas del “*american way of life*” se vieron fuertemente impulsadas, ya que se buscó traer al país distintos aparatos insignias de la modernidad, como los ferrocarriles, el cinematógrafo, el telégrafo, los sistemas de luz eléctrica y el agua potable y, por supuesto, los automóviles. Todo ello ayudó a crear una cultura basada en el consumo, en los escaparates y en adoptar las modas modernas de las naciones desarrolladas, con mucha publicidad en prensa y otros medios, que era utilizada frecuentemente para generar deseos por integración (Bunker, 2021).

Entonces, se podría considerar que entre las décadas de 1880 y 1920 se creó una perdurable infraestructura dentro de México que permitió la configuración y circulación de una imagen de modernidad en base a la adopción y desarrollo de diversos sistemas tecnológicos que se aplicaron en gran escala a la producción, a la urbanización y al entretenimiento. Ello significó que el país se insertó de lleno en un concierto mundial que empezaba a marcar los primeros signos de lo que posteriormente sería llamada la globalización del siglo XX, en un proyecto que duró décadas y tomó a los mitos fundacionales y las cuestiones étnicas nacionales para entremezclarlas con discursos de integración a las nuevas tecnologías para crear imágenes de un México moderno y con una amplia participación en el sistema económico capitalista interconectado. Un ejemplo de esas influencias se vio en la activa participación del país dentro de las ferias mundiales de París en 1889, de Chicago en 1893 y de París en 1900, ya que en ellas se presentaban muchas novedosas invenciones tecnológicas que serían adoptadas por una parte importante de la élite Porfiriana conocida como “los científicos”, e inclusive se iba más allá de sólo emular a esos nuevos aparatos, ya que se tomaban las prácticas y hasta las formas de vestir como un signo de lo que significaba ser moderno. Por lo tanto, México se convirtió en una amalgama muy interesante de los nacionalismos identitarios y de los nuevos ritmos de la modernidad cinética (Tenorio Trujillo, 1996).

“De la sangre a la gasolina: la transición de los coches de tracción animal a los automóviles en la primera reglamentación de tránsito de Morelia (México), 1908”

Por otro lado, cuando hablamos de la noción de modernidad debemos considerar que tiene tantos sentidos como pensadores, pero todas las concepciones designan de una forma u otra el paso del tiempo, ya que con el adjetivo de “moderno” se denomina un régimen nuevo, una aceleración o una ruptura, para distanciarse de algo viejo, algo que no se quiere ser y que, por lo tanto, se empieza a denominar como “tradicional”. En otras palabras, se trata de una categoría de análisis para auto-posicionarse en la realidad y distinguirse, y en ese proceso los movimientos de modernización son las estrategias por las cuales se reafirma el sentido de “ser moderno”, de pertenecer a un mundo nuevo, con sus signos distintivos para tratar de separarse de lo viejo (Latour, 2007). Por lo tanto, la modernidad Porfiriana se debe entender como los intentos por integrarse a las economías globales fundamentadas en el liberalismo económico, por medio de la adopción de dinámicas sociales y varias modas de consumo masivo, pensadas para resaltar la individualidad, el confort y el derroche, usando siempre en forma estratégica aparatos que eran signos de esos adelantos técnicos y dejando en el pasado los que eran emblemas del atraso de los pueblos indígenas o de las costumbres coloniales.

En ese sentido, los vehículos de transporte modernos basados en motores de gasolina comenzaron a llegar a México desde finales del siglo XIX, para competir directamente con las formas tradicionales de desplazarse, como carruajes y caballos, pero definitivamente no fueron los primeros intentos de modernización. Por ejemplo, el primer ferrocarril, que fue el máximo emblema de la modernidad Porfiriana, se inauguró en 1850 y rápidamente se convirtió en el signo más representativo del régimen. Y para 1857 ya circulaban en la Ciudad de México varios medios novedosos como los tranvías a vapor, aunque serían sustituidos en 1875 por el impulso de mulas, ya que resultaban muy caros. La alternativa eran los eléctricos, que eran más accesibles, pero seguían siendo costosos comparados con los que eran jalados por animales, aunque sin dudas sí estuvieron mucho más distribuidos en la capital del país, por lo que podríamos considerar que fue en 1900 en que los tranvías eléctricos se consolidarían como una forma de movilidad urbana, pero siempre coexistiendo con la movilidad animal. En ese sentido, los automóviles rápidamente se convirtieron en uno de los signos más importantes de la modernidad, ya que permitían el desplazamiento más rápido y encarnaban el sentido de libertad e individualidad de la época, y el primero del que se tiene registro en México llegó en 1895, generando un gran asombro entre el público por su aparente movimiento sin depender de ningún impulso a simple vista (Torres Marín, 2000).

Desde entonces comenzaron a llegar cada vez más y más automóviles a México, e incluso el presidente Porfirio Díaz tenía uno, un Packard del año 1909. En sus primeros momentos de introducción esas tecnologías representaban una novedad, y eran usados principalmente por las

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

élites para la recreación, por ejemplo, en las vías y paseos dominicales de la capital, en donde las familias adineradas salían al Bosque de Chapultepec para entretenerse, despertando asombro de todos los que venían circular a las máquinas motorizadas; remarcando que para esos momentos circulaban aún en calles sin pavimentación. Pero posteriormente, conforme pasaron los años y el número de vehículos se incrementó considerablemente, se les dejó de ver únicamente como modas tecnológicas, ya que tenían muchas posibilidades en el ámbito económico y social, por lo que se empezaron a implementar como sistemas de transporte público desde inicios del siglo XX, para personas y para mercancías. Por ejemplo, ello se pudo apreciar con la creación de los primeros auto-taxímetros en la Ciudad de México en 1907, momento en que los automóviles ya no eran carruajes misteriosos, sino sistemas de movilidad urbana totalmente organizados que generaban el surgimiento de nuevas empresas, de nuevos ritmos de vida y de la posibilidad de acortar distancias y tiempos como nunca antes (Álvarez Palma, 2017).

Ello resulta interesante, ya que prácticamente al mismo momento de la creación de los primeros auto-taxímetros en la Ciudad de México y de la popularización de los automóviles como medios recreacionales y de transporte, también se comenzaron a crear reglamentaciones para tratar de controlarlos y regularlos, por ejemplo, se vio con el reglamento de tránsito vehicular de la capital que se creó en 1903. Lo que consecuentemente nos habla del importante papel que tenían las autoridades locales, como los ayuntamientos, para legislar en materia de todo lo que tuviera que ver con el control social de diversas prácticas dentro de los espacios urbanos, y el de Ciudad de México siempre fue uno de los primeros en todo el país en tratar de crear medios de legitimización y moderación de conductas, ya que a él llegaban primero las modas y dinámicas propias de los proyectos modernizadores del Porfiriato, como las nuevas tecnologías, por lo que no es de extrañar que también fueran los primeros en generar respuestas sociales para tratar de hacer que se insertaran adecuadamente a los contextos locales (Rodríguez Kuri, 1996). Lo cual pone de manifiesto que para crear orden dentro de los espacios urbanos la vigilancia y los dispositivos de control como los reglamentos siempre han sido algunas de las principales medidas emanadas desde las autoridades locales.

En el escenario de Morelia, al ser una ciudad muy pequeña y provinciana, los medios de transporte y movilidad modernos comenzaron a introducirse a un ritmo un poco más lento, pero a la par de muchas otras tecnologías que estaban ayudando a configurar las ideas sobre la nueva vida urbana. Por ejemplo, entre 1868 y 1886 se instituyeron varias fábricas de manufacturas, sobre todo textiles, pero también de cerrillos, cervezas y gaseosas. Por supuesto, entre esos mismos años también llegaron el ferrocarril, el telégrafo, los sistemas de agua potable, la luz

“De la sangre a la gasolina: la transición de los coches de tracción animal a los automóviles en la primera reglamentación de tránsito de Morelia (México), 1908”

eléctrica (pública y privada), y también se dio la presentación de novedades como el cinematógrafo en varios lugares de la pequeña ciudad. En la parte social se buscaba imitar las modas europeas en el estilo de vestir o divertirse y, al mismo tiempo, se consumían algunos productos manufacturados en Estados Unidos, como juguetes y otras entreteniciones. Todo ello se vio reflejado en el rápido crecimiento de la mancha urbana de Morelia durante esa época, ya que se pasó de tener una población de 23,835 habitantes en 1882, a tener 40,042 en 1910, casi el doble en un periodo relativamente corto de tiempo. Igualmente, se revitalizaron las plazas públicas, como la del Bosque de San Pedro (ahora Cuauhtémoc), y las calzadas para la movilidad por medio de transportes como las carretas; la Juárez fue una de las más beneficiadas, a la cual se le colocaron nuevos adoquines para facilitar la conducción y lo mismo ocurrió con la Calle Nacional (hoy Avenida Madero). Aun así, la ciudad siguió siendo fundamentalmente colonial en su trazado urbano, con calles muy estrechas y empedradas (Uribe Salas, 1993).

Dentro del sector transporte algunos de los medios considerados modernos comenzaron a llegar desde 1882, ya que en esos momentos se creó la “Compañía Limitada de Ferrocarriles Urbanos de Michoacán”, pensada para conectar a distintas ciudades del Estado por medio de trenes, pero en la ciudad de Morelia también se encargaron de la construcción de la primera línea de vía angosta de tranvías urbanos, con vagones que funcionaban sobre rieles y eran impulsados por tracción animal, sobre todo burros pero en ocasiones también se usaban caballos. La línea iba de oriente a poniente dentro de la ciudad por medio de su calle principal, llegando hasta la estación del ferrocarril. Gracias al éxito de ese medio en el sector de la movilidad pronto se establecieron otras líneas, ya que inyectaron un nuevo dinamismo en el comercio y en las vidas cotidianas de los habitantes que, desde entonces, podían conectarse de los extremos de la ciudad con el centro, por lo que para 1890 una de las nuevas líneas iba de norte a sur (hasta el panteón municipal), y para 1904 incluso se pusieron tramos pensados netamente para el turismo, penetrando en algunos de los callejones más estrechos de la urbe, como la famosa “cerrada de San Agustín” o el Parque Juárez (Figueroa Alvarado, 2008).

Para 1884 inclusive se incorporaron algunos tranvías de vapor, pero con muy poco éxito debido a lo difícil de su manutención, y más bien se intensificó la participación de algunos sectores de empresarios locales en el área de tranvías impulsados por animales, ya que resultaban mucho más ventajosos para el transporte de varios pasajeros a la vez, en contraste con los tradicionales carruajes de caballos y las carretas, e inclusive se les llegaba a promocionar en la prensa muy frecuentemente como “ferrocarriles urbanos”. Por ejemplo, algunos de los más destacados dueños de líneas y unidades de tranvías eran José Ignacio Arciga (el arzobispo de Michoacán), Antonio Carranza Laris, Luis Sámano, Luis Iturbide y Félix Alva, todos ellos importantes

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

miembros de la élite local, siendo empresarios o hacendados. Y podría considerarse que para los morelianos de la época los tranvías resultaban extremadamente atractivos, aunque fuesen impulsados por animales, de hecho, ello era mejor, ya que los conocían, pero se mezclaban con los nuevos artefactos modernos sobre rieles para una movilidad colectiva, lo que reforzaba algunas ideas de progreso urbano sin dejar de lado cuestiones de seguridad (Zúñiga Ríos, 2018). Sin embargo, pese a su tremenda popularidad con el público, los tranvías también presentaban problemas constantes, como los descarrilamientos o la elevada manutención de los animales, así como la poca atención que se tenía con los rieles por donde circulaban, ya que se les dejaba sin reparar por muchos años continuos, y consecuentemente se realizaban varias críticas en la prensa para expresar el descontento. Por ejemplo, una nota de uno de los principales periódicos de la ciudad en 1894 hacía alusión, desde su sección editorial, a que el servicio ocasionaba más problemas que beneficios, ya que los precios se incrementaban constantemente y lo consideraban como una pérdida de tiempo y dinero para la gran mayoría de trabajadores, comentando que se usaba más por gusto que por utilidad, ya que daba aires de grandeza, pero no era práctico, y más bien era un negocio muy rentable para unos pocos empresarios. Por supuesto, ello no quiere decir que todos los sectores opinaran igual, ya que para fines del siglo XIX sí se reconocía que los tranvías tirados por animales eran signos de modernidad, al ser coches que retrataban maravillosamente las aspiraciones de la época e inclusive se le comparaba constantemente como una evolución de la carreta, con la ventaja de la protección que ofrecían las rutas fijas, y en muchas ocasiones se les llamaba “hijos del ferrocarril”.

Entonces, las ventajas y desventajas de los tranvías impulsados por animales eran una constante en la prensa y los imaginarios morelianos, ya que se les consideraba muy útiles como emblemas de modernidad, pero poco prácticos por los accidentes que podían provocar. Otro ejemplo sobre ello puede ser una nota periodística de 1906 que decía que, debido a un descarrilamiento de un coche, por culpa del miedo de las mulas que lo iban tirando cerca de la estación de trenes, se dejó al conductor muerto y a varias personas con heridas graves, por lo que se pedía a las autoridades mayor intervención para garantizar la seguridad de esos medios de transporte. Incluso uno de los periódicos más grandes de la ciudad comentó en 1914 que varias personas se habían acercado a sus servicios editoriales para expresar su disgusto por el mal servicio de los tranvías, ya que no había regularidad en sus corridas, sus conductores eran “chorreados y mal fajados”, e incluso en ocasiones iban ebrios, pareciendo que manejaban mercancías como harina en lugar de llevar a familias y forasteros, y para esos momentos sus coches eran considerados viejos y sucios, muy poco eficientes comparados con otros medios más atractivos, como los automóviles, que expresaban cultura, sofisticación y adelanto tecnológico.

“De la sangre a la gasolina: la transición de los coches de tracción animal a los automóviles en la primera reglamentación de tránsito de Morelia (México), 1908”

En estos momentos debemos detenernos un poco más para observar que si bien los nuevos medios como los tranvías sí que competían con los coches tradicionales, no los reemplazaron en ningún momento en forma total, ya que seguían siendo tirados por animales. Un detalle interesante es que se les retrataba en varios medios como indudables signos de modernidad, pero también se puede apreciar que para los momentos en que ya habían penetrado otros artefactos a la ciudad, como los automóviles, se les comenzó a considerar de muy mal gusto, muy peligrosos y bastante atrasados. Ello nos habla del cambio en los discursos que se comentaban en un inicio, ya que la noción de modernidad iba cambiando junto con los aparatos, pero el objetivo era tratar de ser lo más adelantados posible para integrarse de mejor manera a la época de esos cambios tan acelerados de inicios del siglo XX.

En ese contexto, los automóviles sin lugar a dudas fueron otro de los artefactos que potenciaron enormemente las cuestiones sobre las ideas de la modernidad, ya que eran un signo de distinción, avance tecnológico, individualidad, aventura y hasta opulencia. Ello no fue así únicamente en escenarios de América Latina, sino que fue un fenómeno a escala global, ya que el inventor alemán Karl Benz, quien fue uno de los creadores de los primeros automóviles, anunció desde finales del siglo XIX que “había llegado el advenimiento de una nueva era, la de los motores”, en la que los seres humanos abandonaban su condición de esclavos del espacio para alzarse como sus amos y dominadores. Desde entonces los automóviles comenzaron a ser percibidos como objetos de lujos, distinción y poder, ya que permitían transformar al espacio y al tiempo para hacerlos flexibles. Pero esas nociones no se quedaron estáticas ya que, desde la creación de la cadena de montaje móvil diseñada por Henry Ford en 1913, también se les comenzó a caracterizar como medios para el pueblo, como objetos de uso masivo que hacían que las ciudades fueran modernas y eficientes, con movilidad más rápida, segura y barata. Entonces, los automóviles se convirtieron en verdaderos signos de lo que comenzó a denominarse como la “modernidad cinética”, lo que quiere decir que era una nueva modernidad pensada en la movilidad automatizada como elemento constitutivo de la vida cotidiana y todas sus relaciones, distanciándose de las formas de movilidad que usaran fuentes de energía tradicionales como los animales (Giucci, 2007).

Por lo tanto, podemos decir que los primeros vehículos automotores comenzaron a llegar a Morelia desde 1904, aunque inicialmente sólo como imágenes en la prensa, ya que se destacaba frecuentemente que eran “carruajes sin caballos”, causando asombro por todos los lugares que iban y se les exaltaba como maravillas de la nueva época, ya que se decía que tener uno de ellos era “prácticamente como tener un ferrocarril en casa”. Por supuesto, igualmente existían notas de prensa que hacían énfasis en sus males, como en los peligrosos gases que emanaban de ellos,

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

en lo complicado de su conducción o en que eran mucho más mañosos que los caballos, por lo que debía tenerse mucho cuidado con esas máquinas (De Mauleón, 2009). Pero es muy importante resaltar que eso pasa con casi todos los aparatos tecnológicos, ya que siempre existen apocalípticos e integrados, lo que quiere decir que al momento de introducción de un nuevo artefacto siempre habrá quienes lo vean como un signo de adelanto y lo adopten entusiastamente, pero también gente que lo mire como un peligro, siempre sospechosos de él (Eco, 1984).

Pero en sí mismos las primeras unidades que comenzaron a circular por la ciudad lo hicieron desde 1907, cuando algunas de las familias adineradas de la élite local adquirieron esos maravillosos coches mecánicos, aunque igualmente en la prensa se destacaba que, si bien eran increíbles en su funcionamiento, en ciudades tan pequeñas como Morelia únicamente servían para el recreo, pues no existían las condiciones que tenían las grandes urbes para su buen uso, como calles debidamente asfaltadas. Es por ello que en sus primeros momentos se les concibió como novedades tecnológicas que servían para la diversión, la jerarquización y el estatus social, más que medios de transporte propiamente tal o pensados para las masas, al menos en un contexto tan pequeño, en donde las familias los usaban más bien para ir a los paseos y hacer ostentación de choferes, que para desplazarse en un sentido estricto. Algunos de los primeros dueños morelianos fueron de las renombradas familias Oseguera, Macouzet, Basagotti e Iturbide (Rodríguez Herrejón, 2013).

El éxito de esos nuevos vehículos fue tanto que para 1908 había al menos trece automóviles registrados en la oficina de tránsito municipal, cifra que iría subiendo paulatinamente con los años. Para 1913 se establecieron los primeros taxis pensados ahora sí para el público y no tardarían mucho en fundarse las primeras rutas de transporte colectivo, ya que para 1917 el empresario de tranvías Antonio Carranza Laris llegó a un acuerdo con el entonces gobernador del Estado de Michoacán, Pascual Ortiz Rubio, para que se le concesionara el derecho de establecer las primeras rutas con el nombre de “autocamiones”, aunque en realidad no eran más que vehículos Ford Modelo T modificados con cajones de madera, y las rutas irían expandiéndose rápidamente con los años; para esos momentos de 1917 había al menos medio centenar de vehículos de motor registrados, mostrando un crecimiento significativo. Un detalle notable es que ese empresario Carranza Laris también fue uno de los que controlaban el sistema de transporte de tranvías impulsados por animales, lo que nos muestra que la transición fue pensada no sólo desde lo social, sino también desde lo económico, ya que los nuevos artefactos resultaban más rentables (Rodríguez Herrejón, 2013).

“De la sangre a la gasolina: la transición de los coches de tracción animal a los automóviles en la primera reglamentación de tránsito de Morelia (México), 1908”

Cabe resaltar que para esos momentos la ciudad ya estaba plenamente consciente de los usos de los automóviles y sus increíbles capacidades para la movilidad urbana, tanto de personas como de mercancías, por lo que se empezaba a transformar para adecuarse físicamente a esos aparatos. Por ejemplo, desde 1918 comenzaron las obras de pavimentación en varias de las calles principales de la ciudad y también se creó un reglamento para transporte público que era exclusivo para esas nuevas máquinas, ya que el anterior, como se verá más adelante, aún incluía a caballos y carretas, mientras que para 1918 ya eran únicamente vehículos mecánicos los que tenían permiso de circular para dar servicios públicos, mostrándonos que en tan sólo diez años se dio un cambio radical en las ideas sobre la movilidad moderna dentro de Morelia (Rodríguez Herrejón, 2013).

Por lo tanto, podríamos considerar que para comienzos de la década de 1920 en la ciudad de Morelia ya se habían estabilizados los imaginarios y usos de los automóviles como efectivos medios de movilidad urbana. Pero para que eso pudiera pasar tuvo que existir un cambio significativo en el discurso sobre esos vehículos, para legitimarlos como medios apropiados para las urbes adelantadas, es por ello que el reglamento que se implementó en la localidad durante 1908 resultó tan importante, ya que era de tránsito para carretas, coches y caballos, pero también incluía algunas normas para los primeros automóviles, por lo que vale la pena observar cómo era la convivencia entre los medios, que fue lo que permitió que se pasara de un a otro en los imaginarios y en la práctica.

La paulatina transición en la movilidad urbana vista por medio del reglamento de Morelia de 1908

Resulta necesario establecer que la importancia del reglamento de 1908 que apareció en la pequeña ciudad mexicana de Morelia radicó en que fue el primer documento legal en esa urbe bajo el cual se buscaba controlar tanto a los medios tradicionales de movilidad impulsados por tracción animal, como a los modernos vehículos impulsados por motores de gasolina, formando pautas, ideales y normas que circularon en los imaginarios de los morelianos de la época, lo que les ayudó a crear imágenes de “tradicición” sobre unos y de “modernidad” sobre otros, para distinguirlos y distanciarlos. En sí mismos los reglamentos constituyen documentos legales creados por las autoridades para regular actitudes, acciones o comportamientos, con la intención de prevenir conflictos o marcar regularidad y control sobre todas las actividades sociales, por lo que también pueden establecer penalizaciones si no se obedecen las normas de conducta que expresen. Los reglamentos generalmente son dictados para generar y determinar las condiciones

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

de aplicación de códigos de conducta, por lo que siempre están enmarcados dentro de sistemas legales más amplios y son emanados por parte de autoridades con representación de poder, lo que hace que sean obligatorios dentro de un sistema de gobierno (Ochoa G., 2006).

Es por ello que pueden y deben ser considerados como dispositivos de poder y de disciplinamiento, que ayudan a crear certezas sobre el funcionamiento del mundo al institucionalizarlo por medio de aparatos ideológicos. En otras palabras, los dispositivos pueden entenderse como un conjunto heterogéneo que comprende discursos, instituciones, arreglos arquitectónicos, reglamentaciones y leyes, que hacen que los sujetos formen redes sociales de interacción, con ideas, valores y nociones de realidad que consideran correctas o incorrectas. Ejercen poder al hacer que una práctica se legitime en la realidad por medio del uso estratégico de la disciplina de cuerpos y saberes, y esos controles se ven materializados en instrumentos como las instituciones públicas y los documentos legales que producen, por ejemplo, en las escuelas, los hospitales o las cárceles, pero también en oficinas como las de tránsito (Ayala-Colqui, 2023).

Por lo tanto, los discursos contenidos en esa reglamentación de 1908 nos pueden ayudar a tener ideas sobre cómo se caracterizó a los automóviles al momento de su introducción, pero también en cómo se pensó sobre ellos a la hora de convivir con otros medios de transporte más típicos del momento, sobre todos los que eran impulsados por animales. Ello debido a que los discursos son estrategias para la estructuración social que, por medio del habla, de textos o de imágenes forman representaciones sociales, siempre de maneras directas o indirectas, usando dispositivos de control para expresar cosas explícitas y otros medios (como la opinión pública) para cosas implícitas. Por lo que se reafirma que sirven para reproducir poder o ideologías, y en ocasiones para perpetuar la desigualdad o también para combatirla, por ejemplo, por medio de la persuasión o disuasión (Guerrero Cortés, 2020). Al mismo tiempo, ese tipo de reglamentaciones nos ayudan a dimensionar las tácticas que se usaban en las sociedades para hacer que la tecnología se volviera algo de uso común y estandarizado, controlándola de cierta manera, al crear diversas nociones reguladas sobre qué eran y cómo se usaban los diversos aparatos.

Entonces, en el caso que usamos de ejemplo, debemos decir que el antecedente inmediato anterior al reglamento de 1908, que incluía a los automóviles, fue el de “Carros y Carretas de la Municipalidad de Morelia” de 1901. Ese documento contenía distintos elementos sobre la manutención de los animales, la circulación, los usos aprobados por las autoridades y los sitios donde debían establecerse los coches de servicio público. Pero luego de la llegada de los vehículos de motor a la ciudad en años posteriores se tuvieron que reestructurar las normativas para adaptarse a las máquinas modernas. Por lo tanto, el reglamento de “Coches y Automóviles”

“De la sangre a la gasolina: la transición de los coches de tracción animal a los automóviles en la primera reglamentación de tránsito de Morelia (México), 1908”

fue expedido por el presidente del H. Ayuntamiento de Morelia, Lauro L. Guzmán, el 04 de noviembre de 1908, luego de varios meses de debates dentro el cabildo municipal sobre la necesidad de regular a esos novedosos aparatos, que “espantaban a los animales”, que “emanaban gases tóxicos” y que “eran tan veloces que podrían ocasionar accidentes graves”. El documento fue emitido por las autoridades locales, lo que nos habla del emisor usando una estrategia legal para crear un dispositivo institucional de control sobre una práctica, dirigida a todos los habitantes de la municipalidad y a todas sus corporaciones, lo que también nos refiere a que estaba pensado no sólo para los particulares, sino también para las compañías que daban servicios de movilidad pública, en un ejercicio claro de reafirmación de la legitimidad que otorgaban ese tipo de instituciones, ya que si se quería trabajar en ese ramo se debía tener la debida aprobación del municipio .

Pero más importante aún, el documento reglamentario tenía la intención explícita de “mediar entre las distintas formas de movilidad que existían para el momento”, las impulsadas por animales y los nuevos vehículos de motor, ya que desde su parte introductoria se hacía mención a que el reglamento “era necesario para la sana convivencia entre todos los sujetos que usen o den servicios de movilidad”. En ese sentido, es importante mencionar el papel extremadamente trascendente que tuvo el transporte impulsado por animales a lo largo del tiempo para darle forma a prácticamente todo el desarrollo urbano, por ejemplo, los caballos fueron una de las fuentes de energía y movilidad más significativas en la vida cotidiana, ya que eran vistos como máquinas vivas, como una comodidad y como un medio de transporte/trabajo. Ello era así especialmente para los caballos urbanos, que tenían que tener regulaciones para poder convivir dentro de contextos donde la gente transitara en forma regular, lo que refuerza la noción de que a lo largo de la historia siempre hemos construido sistemas de movilidad basados en fuentes de energía como los animales, pero estos no necesariamente representaban signos de modernidad al mismo grado que las máquinas autónomas, como los automóviles desde fines del siglo XIX, ya que los caballos eran vistos como algo natural, mientras los artefactos eran pensados como algo maravilloso y de adelanto futurista, por lo que no resulta extraño que existiera una fuerte diferenciación entre ambos medios (McShane y Tarr, 2007).

Entonces, volviendo al contenido del documento reglamentario como medida de control en Morelia se podía notar que se dividió en tres secciones, la primera pensada para los choches de particulares, la segunda para los coches de servicio público y la tercera para los nuevos automóviles, y en total eran 99 artículos, lo que lo convertía en un texto relativamente largo. En ese sentido, los primeros puntos de control iban dirigidos en forma explícita para ejercer hegemonía sobre los sujetos, ya que se instaba a que todo tipo de conductor (de coches tirados

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

por animales o impulsados por gasolina) quedaban obligados a presentarse a las oficinas de la municipalidad para pedir el permiso correspondiente y entonces serían registrados en una libreta de control de la prefectura, incluso decía que se debían registrar los caballos, aunque no se tuviera coche. Ello evocaba la legitimidad total para la movilidad, pero también el poder ejercido por las autoridades para permitirla, ya que los individuos tenían que dejar registro de sus posesiones, su edad, su domicilio, dos retratos y su ocupación; para que en caso de ser necesario las autoridades pudieran penalizarlos rápida y debidamente. Además, en lo particular para los dueños de coches de animales se debía demostrar la debida pericia para manejarlos si querían que se les concediera el registro, refiriéndose a ser capaces de apaciguarlos en su andar y que no generaran daños de ningún tipo, ya que en ocasiones extremas los animales podían llegar a ser peligrosos.

Asimismo, se establecían medidas de control para renovar los registros, ya que se tenía que hacer todos los meses de enero y julio de cada año si es que los individuos querían seguir circulando con sus coches tirados por animales, lo que de nuevo nos habla del control total que pretendía ser ejercido por parte de las autoridades en cuestiones de inspección y vigilancia. Por lo tanto, también desde los primeros artículos del reglamento se hacía mención de la creación de un nuevo cuerpo facultado de “Oficiales de Tránsito” para vigilar la movilidad urbana de todo tipo de vehículos, mismos que tendrían pleno poder para detener, amonestar o escribir multas a quienes consideraran que no respetaban el dispositivo oficial de control. Los particulares que no manejaran sus propias carretas o coches debían emplear los servicios de un cochero profesional debidamente registrado, y bajo ninguna circunstancia se debía operar a esos animales o vehículos bajo el influjo del alcohol, ya que eso podría hacer que se perdiera el control sobre las bestias y ocasionar accidentes, e igualmente se mencionaba que a los cocheros que se les oyera decir maldiciones se les castigaría con hasta quince días de arresto domiciliario. Todo ello nos ayuda a reflejar cuestiones de estatus social en torno a los coches de tiro, como un bien de lujo con choferes particulares, pero al mismo tiempo en la necesidad de ser siempre monitoreados para que pudieran funcionar de manera civilizada dentro de la sociedad moreliana, incluso el hecho de castigar el decir groserías podría ser considerado como una regla estricta de etiqueta y modales.

Algunos artículos eran muy específicos en mencionar cuestiones que tenían que ver con la transición y sana convivencia entre los vehículos tirados por animales y los automóviles, por ejemplo, el número 21º decía que “estaba estrictamente prohibido realizar carreras entre los coches de caballos, los tranvías impulsados por animales y los nuevos coches de gasolina”, ya que se ello podría suponer un enorme riesgo para pasajeros, conductores y público en general.

“De la sangre a la gasolina: la transición de los coches de tracción animal a los automóviles en la primera reglamentación de tránsito de Morelia (México), 1908”

Consecuentemente, se castigaría con multas económicas e inclusive con cárcel, dependiendo de la gravedad, ya que era deber de los cocheros dar buen trato a sus animales y a la gente, por lo que competir con máquinas era extremadamente peligroso. Otro ejemplo podrían ser los artículos 24° y 25°, que hacían mención a que en ningún momento se debía dejar sueltos a los animales en las calles de la ciudad, sobre todo alrededor de zonas donde convivieran familias, como el paseo del Bosque de San Pedro, y si las bestias iban a ser usadas para el transporte debían ser totalmente mansas, ya que se debía garantizar la seguridad de todas las personas en áreas urbanas. Además, de que se alertaba sobre el peligro al que podían exponerse los animales al emanar los gases tóxicos de los vehículos de motor de gasolina, por lo que se sugería fuertemente que se mantuvieran distancias apropiadas entre ambos. Ese tipo de normas ponían de manifiesto que en los imaginarios los animales y los automóviles eran parte de un mismo sistema de movilidad, pero claramente diferenciados en sus públicos y capacidades, mostrando que no debían competir entre sí.

Esos ejemplos nos pueden ayudar a dimensionar que al mismo tiempo que la convivencia, muy seguramente también existían constantes peleas y/o conflictos en el tráfico entre animales y automóviles, ya que ocupaban el mismo espacio y sin dudas hubo ocasiones en que se veían como molestias entre sí. Por ejemplo, al reafirmar que la configuración de las ciudades modernas comenzó desde los siglos XVIII y XIX con la revolución/transformación en las formas de energía para los medios de movilidad, se puede reconocer que la cuestión del tráfico también cambió radicalmente, ya que se empezaron a introducir una nueva y gran multiplicidad de actores, en donde ya no sólo eran los animales y las personas, sino muchas máquinas que iban en las mismas calles y en ocasiones servían para desempeñar los mismos roles. Pero para dejarlo más claro, se debe decir que con el advenimiento de los vehículos de motor personales se produjeron nuevas formas de accidentes en las calles de las ciudades, ya que los animales se espantaban con ellos o muchas veces podían ocasionar que la movilidad se parara, ya que se descomponían, lo que hacía que existieran peleas e insultos por tratar de reanudar la marcha. Lo mismo pasaba para los conductores, sobre todos los de servicio público, ya muchas veces competían por los mismos usuarios y eso generaba una competencia intensa, que incluso se podía volver violenta en múltiples sentidos, ya que los de los caballos generalmente se sentían desplazados en favor de las nuevas máquinas, consecuentemente resintiéndolas. Y los transeúntes se tenían que cuidar de la marcha de nuevas máquinas, vigilando no ser arrollados y aprendiendo nuevas prácticas para convivir con ellos, como con el establecimiento de semáforos y esquinas peatonales (Norton, 2008). En la Morelia de inicios del siglo XX pasó exactamente

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

eso, pese a que existían pocos automóviles, pero las normas nos indican que existían diferenciaciones importantes entre los actores.

Para ejemplificar algunas de esas molestias se puede decir que el reglamento también hacía énfasis constantemente en que los coches de dueños particulares tirados por animales debían tener extremadas precauciones a la hora de manejarlos, manteniendo total control sobre sus bestias. Por ejemplo, debían avisar oportunamente de la salida de sus zaguanes, cuidar el espacio entre las carrozas y la banquetas a la hora de moverse, dejar suficiente lugar para que los transeúntes se movieran sin peligro, moderar la velocidad del trote de los animales, nunca dejar sueltas a las bestias ni maltratarlas en la vía pública por ningún motivo, nunca lavar los coches o a sus animales en espacios donde la gente pudiera verse contaminada y siempre dejar distancia suficiente entre un coche y otro cuando se estuvieran moviendo, para evitar que los animales no pudieran detenerse a tiempo y se impactaran contra otros, entre muchas otras cuestiones más .

Igualmente, por cuestiones de seguridad se pedía que los coches llevaran encendidas linternas o faroles si se movían al oscurecer y silbaran con la debida antelación en todas las esquinas para advertir de su paso. También se marcaban sentidos espaciales de circulación en lugares como el teatro, la plaza de toros o los paseos dominicales, en donde siempre debían llegar de oriente a poniente y nunca estacionarse en sus inmediaciones, especialmente si había automóviles, ya que podían provocar que los animales se espantaran y arruinaran los eventos o incluso causar accidentes, y a quienes incumplieran se establecerían multas de hasta veinticinco pesos o la cancelación de sus licencias. Ese tipo de controles nuevamente nos ayudan a reflejar algunos límites en la convivencia, ya que se reconocía que animales y automóviles podían servir para lo mismo, como ir al teatro u otros eventos, pero se prevenía con un sentido un tanto alarmante sobre no mantenerlos tan cerca entre sí, ya que las nuevas máquinas de motor podían espantar a las bestias y ocasionar una gran cantidad de problemas. Por lo que no resultaba extraño que se recomendara mantenerlos separados, aunque compartieran espacios, en un claro ejercicio de creación de límites y de distinciones imaginarias entre los medios.

Para las personas que transitaban únicamente a caballo existía específicamente el artículo número 50º, que hacía énfasis en que debían moderar el trote de sus animales, nunca a galope dentro de la ciudad, y debían hacerse siempre a un lado para dejar pasar a los coches o los tranvías ya que tenían preferencia, al ser mucho más difíciles de controlar y necesitaban de más espacio para maniobrar correctamente. Además, se prohibía bajo cualquier concepto que se acercaran o transitaran en las inmediaciones de las vías del ferrocarril o entorpecieran la marcha de los automóviles, en una medida que sin dudas buscaba facilitar el tránsito. Esta sección sobre

“De la sangre a la gasolina: la transición de los coches de tracción animal a los automóviles en la primera reglamentación de tránsito de Morelia (México), 1908”

los coches de particulares nos habla de la estrategia disposicional de las autoridades para hacer que los medios de movilidad tradicional se adaptaran a las nuevas condiciones, considerando cuestiones como no tener a los animales sueltos o que los mismos podrían espantarse con los automóviles, por lo que se pedía reiteradamente que se tuviera total control sobre ellos y fueran “mansos, limpios y siempre se movieran a ritmos lentos, de trote, no de galope”. Además, al tenerlos separados incluso de medios como el ferrocarril, o dictar que los coches tenían preferencia sobre los caballos, se reforzaban nociones de esa transición de lo tradicional a lo moderno, ya que se le estaba dando discursivamente una ventaja y preferencia a los nuevos medios que eran considerados más sofisticados en contraposición los que eran más “comunes”.

A partir del artículo 56° del dispositivo reglamentario empezaba la sección de los coches tirados por animales que eran exclusivos para el servicio público, denominados de alquiler, en donde también se mencionaba explícitamente que cualquier dueño o compañía que quisiera prestar el servicio debía tener el registro debidamente autorizado por parte de las autoridades municipales, mismas que le establecerían horarios y sitios de colocación. Todo ello era pensado para la seguridad de los pasajeros, pero también para tener control directo sobre las pautas de la movilidad urbana, haciendo énfasis en libretas especiales y castigos más severos para ese tipo de coches. Por ejemplo, los sitios para abordar o descender de las unidades nunca serían, como en el reglamento de 1901, marcados por los dueños de los coches, sino directamente por el Ayuntamiento, ya que así se evitaría que estuvieran en callejones o lugares que pudieran prestarse para cometer delitos, y en cambio debían concentrarse en plazas o calles amplias (como la nacional). Pero en lo que sí eran bastante flexibles las autoridades, al menos para esos momentos, eran en los precios de traslados, ya que los dueños o empresas como la del tranvía, sí que podían fijar sus propios precios, en consideración al estado físico de sus coches, ya que había varios que eran considerados de lujo, lo único que tenían que hacer era mostrar visiblemente los costos para que no hubiera confusiones entre el público.

En ese sentido, si los coches no estaban en condiciones adecuadas para operar serían retirados inmediatamente y cualquier miembro de la policía de tránsito podía hacerlo, por lo que al igual que los privados tenían que someterse a renovación de licencia e inspección de condiciones física cada mes de enero y julio de cada año, y se les asignaría un número para su mejor control. Igualmente se pueden encontrar algunas cuestiones específicas sobre la convivencia con los otros medios de transporte, por ejemplo, los artículos 64° y 65° del reglamento hacían referencia a que los animales que tiraran de los coches públicos fueran totalmente mansos, hechos al tiro, y no se permitiría que trabajaran lastimados, enfermos o muy flacos. Los cocheros siempre debían estar vestidos apropiadamente y nunca conducir en estado de ebriedad, ya que debían estar

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

atentos siempre a cualquier espanto o imprevisto que los animales pudieran tener, para controlarlos adecuadamente, y sobre todo se enfatizaba que eso debía ser así en caso de que un automóvil y sus ruidos o sus gases los asustaran, o un tranvía por sus grandes dimensiones los agitara o los inquietara en cualquier sentido.

Nuevamente se nos muestra con ese tipo de discursos que la transición ya estaba ocurriendo, al menos en las mentes de las autoridades, lo suficiente para que advirtiera a los dueños de transportes convencionales y al público en general sobre lo fácil que podían espantarse los animales ante la presencia de los nuevos artefactos. Al mismo tiempo que esas mismas manifestaciones informaban implícitamente que los automóviles ya eran toda una realidad en el espacio urbano local, por lo que se les tenía que considerar y tratar con mucho respeto y hasta con privilegios de circulación.

Es por ello que se establecía que los cocheros debían tratar siempre a los animales de uso público de la mejor manera posible, pero debían llevar un látigo en caso de que fuera necesario controlarlos, pero sólo en casos realmente indispensables, ya que se debía cuidar siempre su integridad, y a quienes abusaran de ellos en formas injustas serían puestos a disposición de las autoridades. Ello marcaba una clara distinción entre los medios, ya que se reconocía que los animales estaban vivos y tenían derechos, pero los automóviles no, con ello únicamente se debía cuidar que sus partes mecánicas no produjeran problemas, pero no se hablaba de maltratarlos en ningún sentido. Asimismo, se mencionaba que los cocheros no podrían negarle el servicio a ninguna persona si iban libres, a menos que se tratara individuos en estado alcoholizado, enfermos contagiosos, cadáveres para el panteón o damas de compañía.

Eso nos refiere a que sí que existía una tipificación entre el público que podía hacer usos de los medios de transporte urbanos, reforzando los sentidos de civilidad alrededor de ellos. En la parte de los pasajeros se hacía énfasis en que no estaban obligados a pagar por más tiempo del que ocuparan los coches, ningún conductor podía exigirles lo contrario, y para ello se creó una libreta especial en las oficinas del Ayuntamiento para las quejas de los ciudadanos. Por último, para los coches de alquiler tirados por animales se establecían horarios especiales de circulación, de siete de la mañana a diez de la noche, y ellos también tendrían su propia libreta de registro especial, con los datos y retratos de cada cochero, para poder encontrarlos y sancionarlos más fácilmente en caso de ser necesario. Incluso, para tener mejor control del sector, los coches de servicio público no sólo deberían registrarse dos veces al año como se mencionó, sino que también deberían pasar revista los días primero y decimo de cada bimestre en las oficinas de tránsito, para probar que seguían sujetos a las reglamentaciones.

“De la sangre a la gasolina: la transición de los coches de tracción animal a los automóviles en la primera reglamentación de tránsito de Morelia (México), 1908”

Todas esas medidas no sólo nos informaban sobre los marcados sentidos civilizatorios de una práctica de movilidad urbana, sino también referenciaban sus límites y las distinciones entre la convivencia de medios que empezaban a pintarse como “tradicionales” y otros que eran caracterizados como más “modernos”. Ya que al considerar que los animales sí estaban vivos y se les tenía que tratar bien, pero los automóviles no, y sólo se debía cuidarlos para que no fueran peligrosos, se empezaban a construir lentamente ideas sobre la automatización del transporte como una parte importante de la vida cotidiana que penetraba cada vez con mayor fuerza. Y esas mismas nociones eran sinónimo de la modernidad cinética a la que se estaban tratando de integrar varias ciudades de México y, América Latina en general, para emular a las urbes que consideraban más avanzadas, como París, Londres o Chicago. Por ello era importante construir medidas que permitieran la sana convivencia entre los medios tradicionales impulsados por sangre y los nuevos que eran movidos por gasolina, para hacerlos respetables y civilizados.

Es por eso que la tercera parte del reglamento de Morelia de 1908 estaba enfocada totalmente en los automóviles, puntualizando que era la más corta del documento, pero también la más directa. Comenzaba a partir del artículo 79° y, como se mencionó anteriormente, resulta importante remarcar que los automóviles tenían apenas muy pocos años de haber entrado en escena dentro del escenario moreliano, con varias notas de prensa imaginándolos como “maravillas técnicas” y “carruajes sin caballos”, con muy pocos dueños y con usos más bien recreativos, pero también de transporte, por lo que en los imaginarios que se circulaban existían muchas ideas sobre ellos. Pero fue en la reglamentación en donde se institucionalizaron sus prácticas y se hicieron legítimas dentro de la sociedad.

Por lo tanto, en la normativa se hacía énfasis en que para que cualquier automóvil pudiera circular en la localidad se debía tener el registro adecuado y pasar por un amplio periodo de pruebas para “comprobar que sus piezas funcionaran con seguridad, especialmente sus frenos”. Además, a diferencia de conducir un coche tirado por animales, para poder manejar un automóvil se tenía que demostrar poseer “extrema pericia y control total sobre el vehículo”, por medio de un examen de manejo bajo la vigilancia de agentes de tránsito, por ejemplo, se mencionaba explícitamente que se debía “tener seguridad de pulso, prudencia, serenidad y buena vista, así como conocer aspectos de mecánica y funcionamiento del aparato para poder contenerlo o repararlo en caso de ser necesario”, vigilando sobre todo las “posibles expulsiones que pudiesen ocurrir”, lo que nos muestra que se le imaginaba como algo peligroso y hasta impredecible. Ello también nos habla de las medidas especiales respecto a otras formas de movilidad, lo que sin dudas comenzaba distinguir a los automóviles como algo diferente, que

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

requería de otras medidas de monitoreo y de otras pruebas de pericia para demostrar que se era capaz de operarlos, lo que también los colocaba en los imaginarios como algo extremadamente sofisticado y hasta de distinción social, ya que eran representados como “nuevas tecnologías de punta”.

En ese sentido, artículos como el número 84° del reglamento hacían especial énfasis en los peligros que esas máquinas podían suponer respecto otros medios de movilidad tradicionales, ya que mencionaba que había que tener mucho cuidado con ellas, de no dejarlas encendidas por grandes periodos de tiempo en forma de reposo (estacionados), ya que se pensaba que podrían llegar a explotar espontáneamente. Lo que sin dudas nos remite al miedo y sospecha que se tenía sobre la nueva tecnología, pero también a que era necesario regularla para controlarla debidamente y hacerla civilizada y tolerable dentro de la sociedad. De la misma forma, los choferes de automóviles tendrían un registro especial y separado de los de los coches tirados por animales, con medidas de vigilancia similares como dirección y fotografías, para poder rastrearlos mejor y ubicarlos en casos de necesidad, y sólo se permitiría a particulares comprar automóviles lo suficientemente experimentados, ya que las autoridades “no se arriesgarían con máquinas que no fueran de marcas seguras”. Por ejemplo, algunas normas de seguridad se podían ver en el artículo 88°, que refería a los límites de velocidad con la que podían circular esas novedosas máquinas, y que eran a diez kilómetros por hora en las calles de mayor tráfico y a veinte kilómetros por hora en las orillas de la ciudad o en sus afueras, pero interesantemente se mencionaba que, si circulaban al mismo tiempo que los animales, coches de tiro o tranvías, debían ir a la misma velocidad que ellos, para no asustar ni provocar accidentes .

Ese tipo de cuestiones nos ayudan a imaginarnos discursivamente la transición que estaba pasando en las mentes de las personas de aquella época, ya que se hacían distinciones claras entre medios de movilidad impulsados por animales y los nuevos que eran movidos por gasolina. Por ejemplo, se reconocía que, si bien no estaban vivos, sí que podían ser caprichosos, ya que requerían de muchos cuidados técnicos y mecánicos para tenerlos en buen estado, y al ser pocos, al menos en sus primeros momentos, se les caracterizaba como objetos de jerarquización social. Igualmente, al marcarles límites de velocidad equiparables a los de los animales se buscaba cuidar cuestiones de seguridad, pero también introducirlos a un ecosistema de movilidad que ya existía previamente y tenía sus propios ritmos, ya que si los rebasaban podían ocasionar conmociones y espantos. Lo que reforzaba las intenciones de control que querían ejercer las autoridades por medio del dispositivo del reglamento para que la convivencia entre los medios fuera sana, y en ningún momento se cortaba y/o desplazaba tajantemente a los

“De la sangre a la gasolina: la transición de los coches de tracción animal a los automóviles en la primera reglamentación de tránsito de Morelia (México), 1908”

que eran considerados “tradicionales”, sino que se les adecuaba para que se armonizaran con las máquinas y viceversa, en un interesante momento en donde ambos eran totalmente válidos.

Curiosamente, resulta importante mencionar que muy pocos automóviles en esa época podían superar los treinta kilómetros por hora, pero la necesidad de controlar su velocidad nos refuerza las nociones del reglamento como una forma de disposición sobre la práctica en sí misma, para tener control estricto sobre ella y los sujetos que la ejecutaran. Por eso los reglamentos siempre surgen luego de los actos, para tratar de controlarlos en sentidos que los hagan tolerables, y el dispositivo también podría considerarse como una respuesta de las autoridades y, la sociedad moreliana en general, para tratar de facilitar la convivencia entre los medios de movilidad que existían en su localidad. En ese sentido, muchas otras medidas de seguridad se marcaban específicamente para los automóviles y siempre se mencionaba que los medios de tracción animal no debían seguirlas, ya que eran exclusivas para los nuevos aparatos, con lo que empezaban a construir distinciones claras.

Por ejemplo, los automóviles debían tener linternas de color blanco al frente y rojo en la parte de atrás, tener trompetillas o timbres sonoros para anunciarse en las esquinas (los de animales eran con silbidos), se prohibía a los conductores abandonar los vehículos en la vía pública por temor a explosiones espontáneas, se pedía en forma vehemente que no provocaran demasiado ruido con los vehículos, tratando de evitar zonas para la recreación familiar, ya que podían ser muy molestos o nocivos para la salud. Todo ello nos informa que se empezaba a construir una tipificación, pese a los intentos de convivencia, lo que muy plausiblemente era para ir abriéndole más camino a los automóviles como medios de movilidad, ya que la intención a largo plazo muy posiblemente era que reemplazaran a los animales, pero en forma lenta y gradual, por eso el reglamento consideraba mucho la coexistencia de ambos para una buena y sana convivencia, ya que se reconocía que podían pasar muchos años para que el proceso fuera completado.

Ello podía verse especialmente en el artículo número 92º, que nos hablaba sobre la convivencia que esos nuevos aparatos debían tener al momento de interacción en el espacio público con animales o medios tirados por ellos, ya que “todo conductor debería moderar, o en caso necesario, detener su marcha si observaba que los animales se asustaban o encabritaban a causa del vehículo, y la detención debía durar hasta que cesara todo peligro”. El reglamento terminaba informando sobre la severidad de las penas que se tendrían contra los conductores de automóviles si azuzaban a los otros medios de transporte, ya que se reconocía “el miedo que podía provocar el ruido, su andar y hasta su velocidad”, y las multas para ellos iban desde los cien pesos a los treinta días de arresto domiciliario, marcando una diferencia considerable con

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

conductores de otros medios, que tenían penas mucho menos severas. Nuevamente, esos discursos sobre el miedo constante que existía en torno a los nuevos aparatos nos informan sobre la necesidad de crear dispositivos de control para regularlos, pero también de que eran lo suficientemente extendidos como para que existieran esos temores y la necesidad de dar respuestas desde las autoridades.

Aunque habría que mencionar que rara vez un automóvil explotaba en forma espontánea, pero el hecho de que se considerara era suficiente como para ponerle límites, y lo mismo en sus usos prácticos, ya que constantemente se hacía referencia a que no fueran a espantar los animales, mostrándonos que estos aún eran una parte vital del sistema de movilidad de la ciudad y no se les buscaba reemplazar, al menos aún no, sino que se introducían esos pequeños cambios o preferencias sobre las máquinas para que la transición no fuera tan violenta. Inclusive podría considerarse que para esos momentos aún no existía la infraestructura necesaria para el correcto funcionamiento de los automóviles dentro de esa pequeña ciudad, como calles debidamente pavimentadas, y en Morelia eso ocurriría hasta 1918. Más bien de lo que se trataba era de crear una convivencia entre animales y automóviles para que funcionaran con las condiciones que sí existían en la ciudad para esos instantes, de caminos empedrados o de polvo, remarcando entonces que el cambio entre un medio a otro no fue de la noche a la mañana, sino que se necesitó de muchos años y de dispositivos de control y vigilancia como los reglamentos para tratar de que la transición entre sistemas de transporte fuera lo más amigable posible.

Entonces, podríamos considerar que sin dudas el documento reglamentario de 1908 sí que marcó un momento importante en la transición de los medios de movilidad en la pequeña ciudad de Morelia, ya que antes de él los automóviles eran considerados únicamente como una novedad tecnológica. Pero por medio del uso estratégico de ese dispositivo de control las autoridades municipales empezaron a crear nociones sobre sus usos correctos y de convivencia con otras formas de movilidad, legitimándolo, pero al mismo tiempo restringiéndolo en muchos sentidos, como en su relación con los animales y en evitar asustarlos, así como en los peligros que podían suponer por explosiones repentinas o sus gases tóxicos y, por lo tanto, limitándolos en ciertos aspectos, como su velocidad, para garantizar la seguridad.

Por supuesto, el ejemplo de Morelia no resultaba en un caso aislado, ya que en casi todos los escenarios urbanos de Europa y América se estaba pasando por momentos de transición similares. Inclusive podría decirse que los proyectos modernizadores eran más amplios y no se centraban únicamente en el sector de movilidad, ya que en casi todas las urbes, sobre en las grandes como Londres, París, Madrid, Roma, Washington, New York, Los Ángeles, Ciudad de México, Bogotá, Lima, Santiago de Chile, Buenos Aires y muchas otras, también se estaban

“De la sangre a la gasolina: la transición de los coches de tracción animal a los automóviles en la primera reglamentación de tránsito de Morelia (México), 1908”

construyendo importantes obras de infraestructura eléctrica, energética, de agua potable, de sistemas residuales y de comunicaciones alámbricas, ya que el objetivo era verdaderamente transformar a la sociedad para que adoptara nuevas prácticas y nuevos productos. Por supuesto el transporte era uno de los puntos nodales, y todas las urbes que quisieran ser parte de la nueva modernidad cinética comenzaron, desde finales del siglo XIX e inicios del XX, a reconfigurarse en sus calles pavimentadas, banquetas y avenidas para hacer que los automóviles fueran los nuevos medios privilegiados de conectividad. Ello significó que con esas novedosas dinámicas la realidad cambió, y las ciudades pasaron a ser ciudades interconectadas por medios de complejos sistemas de movilidad automatizada (Tarr y Dupuy, 1988). Y en lugares pequeños, como el caso que se vio, ese tipo de transformaciones también impactaron en formas muy grandes, y es una muestra de que los discursos de la modernidad cinética efectivamente se estaban esparciendo muy exitosamente conectado lo local con lo global y viceversa.

Lo que sin dudas queda claro, a través del caso moreliano, es que su reglamento expresaba códigos que pueden ser entendidos como mensajes institucionalizados por medio de diversas formas de canalización, para expresar sentidos y significados, en donde los emisores, en este caso las autoridades locales, buscan fijar por medio de signos, palabras o imágenes algunas nociones de realidad. Y los receptores, en este caso los conductores de coches impulsados por animales y los de automóviles, aprendieron a distinguir los códigos por medio de su institucionalización, por ejemplo, al marcar penas para quienes desobedecieran. Por lo tanto, debemos reconocer que los códigos se crean siempre en base a un modo situacional, a las intenciones de un grupo para tratar de imponer nociones de vida y de valores sobre las prácticas y sus representaciones (Calsamiglia y Tusón, 2002).

Sería hasta 1918 en que se cambiaría ese reglamento en la ciudad de Morelia, duró diez años en vigor, por uno que sí era pensado exclusivamente para automóviles y para lo que empezaba a denominarse como “auto-camiones”. Por lo que podríamos considerar que para esos momentos sus usos ya estaban completamente diferenciados de otros medios de transporte dentro de los imaginarios sociales y su número había crecido mucho respecto a sus primeros años de introducción. Por ello se creó un nuevo dispositivo acorde, que ya no pensaba en la convivencia o transición de un medio a otro, sino únicamente en los sentidos de circulación de las máquinas, así como en los horarios, sitios, rutas y costos de la movilidad colectiva en vehículos de gasolina, que ya no eran una novedad, sino la norma de una ciudad integrada a las dinámicas del siglo XX, totalmente pavimentada, o en vías de hacerlo, para insertarse de lleno a la modernidad cinética y abandonar a los medios de movilidad que eran considerados “sucios, viejos y obsoletos”, como los impulsados por animales .

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

Palabras finales

La movilidad urbana a través de vehículos de motor impulsados por gasolina definitivamente supuso una gran transformación para finales del siglo XIX y principios del XX, ya que las ciudades modernas comenzaron a ser pensadas, planificadas y construidas para la circulación de personas y objetos por medio de esas máquinas. Con ellas el espacio y el tiempo se reconfiguraron para adaptarse a nuevos ritmos, ya que transitamos y construimos relaciones y realidades, como identidades o sentidos de pertenencia, en torno a esas experiencias urbanas, por lo que se podría considerar que moverse dentro de las ciudades modernas es en realidad “habitar en movimiento” (Zunino Singh, 2018). En ese sentido, es importante remarcar que esos procesos de modernización no se dieron de un día para otro en forma vertical, ya que se tuvo que pasar por diferentes periodos de adaptación de las nuevas tecnologías a las diferentes realidades locales a las que se iban insertando. Por lo sin dudas siempre tuvieron que convivir con otras formas de movilidad que comenzaron a ser consideradas “tradicionales”, pero nunca las reemplazaron de golpe, y más bien se construyó la necesidad de crear dispositivos que garantizaran la buena convivencia entre ambos medios, para que se pudiera pasar de uno a otro en forma orgánica. Con ello podríamos reafirmar que el desarrollo tecnológico no es natural, ni bueno o malo, y ni siquiera neutral, ya que es socialmente construido (Pinch, 1997).

Por lo tanto, a través del ejemplo del cambio en los medios de movilidad urbana en la ciudad de Morelia a comienzos del siglo XX se pudo observar cómo los transportes tirados por animales no fueron desplazados completamente o de forma total en cuanto llegaron los automóviles ya que, si bien la ciudad tuvo que adaptarse a ellos paulatinamente con calles pavimentadas o nuevas regulaciones, el proceso siempre fue en permanente convivencia entre lo “tradicional” y lo “moderno”. Por lo cual se puede jugar con la popular “metáfora de la circulación”, que usaban diversos urbanistas del siglo XIX para explicar cómo se movían las personas y las cosas dentro de una ciudad, impulsadas por diferentes energías, en donde la sangre animal y la fatiga siempre fueron una constante desde los inicios de la humanidad, ya que servían para todo. Pero desde finales del siglo XIX e inicios del XX fueron siendo reemplazadas lentamente por sistemas de vapor, eléctricos o mecánicos que no se cansaban, que eran más veloces y que se convirtieron rápidamente en los nuevos signos de modernidad, como los ferrocarriles o los automóviles (Rabinbach, 1992).

Específicamente, el documento histórico del “Reglamento de Coches y Automóviles de Morelia” de 1908, supuso un elemento fundamental para esos cambios dentro de los imaginarios

“De la sangre a la gasolina: la transición de los coches de tracción animal a los automóviles en la primera reglamentación de tránsito de Morelia (México), 1908”

de la ciudad, ya que los vehículos impulsados por gasolina fueron introducidos y representados como una novedad tecnológica que estaba relacionada con el estatus social. Sin embargo, los viejos medios de transporte seguían siendo mucho más utilizados, por su fiabilidad y naturaleza, pero gracias a ese dispositivo de control normativo se pudo expresar la transformación de un medio a otro, o al menos los intentos de convivencia sana que tenían que tener, en donde se tenía que coexistir para no espantar a los animales o estos no entorpecer a las máquinas, más bien constituyendo un ecosistema de movilidad inclusivo, pero con límites. Entonces, gracias a la reglamentación se dio legitimidad a esa nueva forma de movilidad dentro de ese espacio urbano, para distinguirse de otros y ser vigilado en forma adecuada, pero coexistiendo con lo que desde entonces empezó a denominarse “tradicional”.

Sería hasta 1918 en que se reformó la reglamentación y ya no se incluyó a medios tirados por energía de sangre, con lo que se estabilizó la noción indiscutible de los automóviles como signos de modernidad urbana en forma discursiva y normativa. Pero ello no hubiera pasado sin el importante momento de 1908, que sopesó las ventajas y desventajas de medios tirados por animales y medio motorizados. Igualmente, se refuerza la importancia que tenían los documentos legales en la construcción de las interpretaciones de la realidad, al marcar pautas y comportamientos, entendiéndolos como verdaderos dispositivos de control.

En suma, la transición de los medios modernos a los medios tradicionales nunca fue completamente tajante, ya que siempre se tiene que pasar por complejos procesos de negociación y sociabilidad, y dependen mucho de las nociones de los escenarios locales en donde se insertan. Sin embargo, debemos puntualizar que este breve trabajo únicamente es un ejemplo de esos procesos, ya que en realidad se necesitaría profundizar mucho más en las formas en las que las diferentes localidades de México y, América Latina en general, se fueron adaptando a los sistemas de movilidad urbana impulsados por automóviles, ya que sin dudas debieron existir varias particularidades, pero su análisis rebasa los objetivos de este texto. Por lo que más que buscar concluir con la temática la intención es invitar a la reflexión para ayudar a comprender cómo se han configurado nuestros medios de movilidad modernos y nuestros imaginarios en torno a ellos gracias a los documentos legales que ayudan a que se construyan imaginarios. Por supuesto, dejando abierto el diálogo a futuros estudios que promuevan la comparación y conexión de los problemas locales con espacios más grandes, por lo que el ejemplo de Morelia es valioso y puede ayudar como punto de contraste para otras realidades del continente, sobre todo con ciudades pequeñas y provinciales.

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

Bibliografía

- Álvarez Palma, I. A. (Coord.) (2017). Automotores y transporte público. Un acercamiento desde los estudios históricos. El Colegio Mexiquense.
- Ayala-Colqui, Y. J. (2023). Aparatos y dispositivos. O cómo pensar el poder y el contrapoder con Althusser y Foucault. *Open Insight*, XIV(31), 13-39. <https://doi.org/10.23924/oi.v14i31.547>.
- Bunker, S. B. (2021). La creación de la cultura de consumo mexicana en la época de Porfirio Díaz. Fondo de Cultura Económica.
- Calsamiglia, H. y Tusón, A. (2002). Las cosas del decir. Manual de análisis del discurso. Ariel.
- De Mauleón, H. (2009). Ángel de Campo, cal y arena. Colección los Imprescindibles.
- Eco, U. (1984). Apocalípticos e integrados. Editorial Lumen.
- Figuroa Alvarado, G. B. (2008). El ferrocarril y la modernización urbano arquitectónica. Morelia, Pátzcuaro y Uruapan 1880-1910. Tesis de Maestría, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Giucci, G. (2007). La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética. Universidad Nacional de Quilmes.
- Guerrero Cortés, E. F. (2020). Cómo se reproduce el poder por medio del discurso Algunas consideraciones desde el pensamiento de Teun Van Dijk. *Disertaciones*, 8, 65-73. <https://doi.org/10.33975/disuq.vol8n1-2.304>.
- Gutiérrez López, M. Á.; Bernal Astorga, Y. y García Velázquez, L. M. (Coords.) (2024). El quehacer archivístico. Procesos formativos y espacios educativos. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Íñiguez Rueda, L. (Edit.) (2003). Análisis del Discurso. Manual para las ciencias sociales. Nueva edición revisada y ampliada. Editorial UOC.
- Latour, B. (2007). Nunca fuimos modernos. Ensayos de antropología simétrica. Siglo XXI editores.
- McShane, C. y Tarr, J. A. (2007). *The Horse in the City: Living Machines in the Nineteenth Century*. Johns Hopkins University Press.
- Mom, G. (2003). What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field. *Journal of Transport History*, 24(2), 121-138.
- Norton, P. D. (2008), *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*. The MIT Press.
- Ochoa G., Óscar E. (2006). *Personas. Derecho Civil I*. Universidad Católica Andrés Bello.

“De la sangre a la gasolina: la transición de los coches de tracción animal a los automóviles en la primera reglamentación de tránsito de Morelia (México), 1908”

Pinch, T. (1997). La construcción social de la tecnología: una revisión. En María Josefa Santos y Rodrigo Díaz Cruz (coords.), *Innovación tecnológica y procesos culturales. Perspectivas teóricas* (pp. 19-37). Fondo de Cultura Económica.

Rabinbach, A. (1992). *The Human Motor. Energy, fatigue and the origins of modernity*. University of California Press.

Rodríguez Herrejón, G. F. (2013). *La introducción del automóvil a Morelia. Análisis sociotécnico*. H. Ayuntamiento de Morelia.

Rodríguez Kuri, A. (1996). *La experiencia olvidada. El Ayuntamiento de México: política y gobierno, 1876-1912*. El Colegio de México.

Tarr, J. A. y Dupuy, G. (Edit.) (1988). *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*. Temple University Press.

Tenorio Trillo, M. (1996). *Mexico at the World's Fairs: Crafting a Modern Nation*. University of California Press.

Torres Marín, H. (2000). *Con olor a gasolina. Diseño y Publicidad Gráfica*.

Uribe Salas, J. A. (1993). *Morelia. Los pasos a la modernidad*. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

Urry, J. (2004). The “System” of automobile. *Theory, Culture and Society*, 21(4/5), 25-39. DOI:10.1177/0263276404046059.

Vito Paredes, J. (2023). *Hacia una teoría de la Historiografía para el abordaje de la historia supranacional regional-continental del cono sur americano*. En Miguel Ángel Gutiérrez López y Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón (coords.), *Formas de ver y escribir la historia. Experiencias y preocupaciones historiográficas contemporáneas* (pp. 14-35). Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

Zunino Singh, D. (2018). *Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana*. *Tempo Soc.*, 30(2), 35-54. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142171>.

Zunino Singh, D.; Jirón, P. y Giucci, G. (edit.) (2023). *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Editorial Teseo.

Zúñiga Ríos, E. M. (2018). *Obras públicas en Morelia, una mirada al perfil urbano durante el porfiriato, 1892-1910*. Tesis de Licenciatura, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

Hemerografía

“Dialogo de fin de un siglo”. *El Comercio de Morelia*, 19 de noviembre de 1898.

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón

“El tranvía”. El Comercio de Morelia, 14 de septiembre de 1884.

“Descarrilamiento”. El Centinela, 23 de diciembre de 1906.

“Servicio de Tranvías”. El Centinela, 14 de junio de 1914.

Archivo

“Reglamento de Coches y Automóviles”. Archivo Histórico Municipal de Morelia, Fondo Independiente II, C. 6, Legajo 1, Exp. 36, ff. 1-8, Morelia, 04 de noviembre de 1908.

“Reglamento para la circulación de automóviles y camiones en la ciudad de Morelia”. Archivo Histórico Municipal de Morelia, Fondo Independiente II, C. 46, Legajo 2, Exp. 38, f. 1-4, Morelia, 03 de diciembre de 1918.

Recepción: 5/01/2026
Evaluado: 19/03/2026
Versión Final: 22/04/2026