



**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ACATLÁN**

**El automóvil, un icono de la modernidad porfiriana en la ciudad
de México, 1894-1910.**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

Licenciado en Historia

PRESENTA

Diana Montserrat Rojas Meza

Asesor: Mtra. Rosalía Velázquez Estrada.

Marzo, 2008



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

*Dedicado a mis abuelas Agustina y Rita
quienes me enseñaron a escuchar historias*

Agradecimientos

Desde que se generó la idea en mi cabeza hasta que por fin este trabajo vio la luz tuvieron que pasar cuatro años, hubo obstáculos que debilitaron mi fuerza de voluntad, pero hubo muchas personas que la fortalecieron. Por ello hay muchas cosas que agradecer.

Agradezco a Dios, que para mí ha significado primordialmente, la vida, el amor y el libre albedrío.

A mis padres que con mucho cariño formaron la familia en la que crecí sin la cual no pensaría como pienso, ni sería lo que soy. A ambos que aunque tenían sus reservas, respetaron mi vocación de historiadora. A los dos por inculcarme el amor y el respeto por la Universidad Nacional Autónoma de México y por inspirarme para ser orgullosamente universitaria.

A mi mamá, por ayudarme cada día de clases y cada día de trabajo como solo ella puede hacerlo, por no cansarse nunca y por (consciente o inconscientemente) fortalecer mis ideales.

A mi papá, por recorrer innumerables kilómetros para darme siempre lo mejor, por compartirme su experiencia viajera y por su paciencia para enseñarme las cosas prácticas de la vida.

A Paos por estar siempre al lado mío aún en las diferencias y en la lejanía, por ser mi hermana mayor y abrazarme siempre.

A Fav por tomarme siempre de la mano y enseñarme el lado divertido del mundo, por tu nobleza y tú forma de quererme. Ah! Y por entender a las computadoras.

A Erick, por inspirar este trabajo, por ser uno de los que prefiere el rugido de un motor a cualquier música, por ser el arquitecto compañero en los recorridos por la ciudad, por tu compañía en las bibliotecas y archivos, por tu espera bajo la lluvia...por tu amor.

A Eugenia, Carlos y Aline por otorgarme un espacio en su familia y brindarme su cariño y ayuda sinceros.

A la Maestra Rosalía, por ser una excelente maestra y asesora, porque sin su ayuda no hubiera terminado nunca este trabajo. Gracias por ser un ejemplo para mí, no sólo en el ámbito académico.

A la Mtra. Marcela Arce, a Ma. Luisa Amador y a Rosario Hernández, por las oportunidades de trabajo que me brindaron, pero más allá de eso por su apoyo y por sus enseñanzas.

A mis amigos, Judith, Cristian, Noemí por ser compañeros de vocación, de ideas y aprendizajes y por que a pesar de las distancias seguimos ahí; y especialmente a Ángela por ser todo lo anterior y por haber emprendido este camino al mismo tiempo, por levantarme cuando me caía, por darme la fuerza que a veces me faltaba.

A los amigos de antaño, Carlitos, Adriana, Iván, José Luis, Connie, pues aún cuando nuestros pensamientos y vocaciones siguieron rumbos distintos permanecemos unidos brindándonos la mano cuando lo necesitamos.

El camión se detuvo, montamos. De pronto como en una disolvencia cinematográfica, la pantalla de mis evocaciones esfumó la realidad inmediata de aquél vehículo. Mi más vívido recuerdo reconstruyó la infancia de estos transportes –su infancia sencilla, ingenua, elemental, acorde con la primera adolescencia de una ciudad en que jugaban a correr un poco, que iban sin saberlo extendiendo en un desarrollo armonioso; en que eran a la par un juguete y un juego.

La ciudad porfiriana era inerte. Sus pobres, que han sido siempre más que los ricos, se transportaban en tranvías, de que aún sobrevivían los de mulas [...] Por las tardes, iban los ricos, precedidos por sus caballos, al elegante paseo de coches de la Reforma. No faltó, por supuesto, familia adinerada que importase sus caballos en las píldoras de un Renault o de un Protos. El de las Juárez, por ejemplo, que salió tan durable, que todavía circulaba –cierto que ya muy abochornado por su acromegalia—por 1924.

Salvador Novo, *Nueva Grandeza Mexicana*

Índice

| | |
|--|-----|
| Introducción | 7 |
| Capítulo 1. En sus inicios | 11 |
| 1.1 De Europa y Estados Unidos para México..... | 11 |
| 1.2 Los dueños del juguete nuevo..... | 18 |
| Capítulo 2. El paisaje urbano | 30 |
| 2.1 Entre carretas y caballos..... | 30 |
| 2.2 De rarezas a medios de transporte..... | 39 |
| 2.3 La modernización del paisaje urbano..... | 53 |
| 2.4 Un nuevo hogar..... | 71 |
| Capítulo 3. Cambiando costumbres | 85 |
| 3.1 El atuendo adecuado..... | 85 |
| 3.2 Educación vial y seguridad..... | 93 |
| 3.3 Vida cotidiana..... | 112 |
| Capítulo 4. Un icono moderno para un progreso frustrado | 122 |
| 4.1 Publicidad..... | 122 |
| 4.2 La modernidad en el horizonte del progreso..... | 151 |
| A manera de conclusión | 165 |
| Anexo 1 | 169 |
| Fuentes | 172 |

Introducción

Los automóviles no parecen ser el tema ideal para una investigación de tesis de Historia, pues habrá quienes consideren el tema ligeramente frívolo para ser estudiado por una aspirante a historiadora, habrá quién prefiera que de este tema hablen los mecánicos o ingenieros, por lo tanto es importante explicar que en las siguientes páginas no se encontraran una historia del objeto digna de un documental de *History Channel*, sino una historia humana, viva, de la vida cotidiana, de una ciudad que en la modernidad modificó paisajes, costumbres e ideas y vivió un cambio que podríamos denominar revolucionario.

No obstante que la presente investigación partió de mi filia por los automóviles habré de señalar que en el desarrollo de la misma he seguido puntualmente la objetividad que rige el método histórico, considerando que como Daniel Roche diría¹ este fue mi primer intento por avanzar en el terreno desconocido de las costumbres en el que pretendí hacer a los archivos y fuentes hemerográficas las preguntas correctas respecto al peso real de lo que ocurrió día a día cuando estos vehículos modernos llegaron a la ciudad. Hace unos años, cuando comenzaba esta investigación, y aún vivía mi abuela paterna, en un domingo cualquiera, ella me decía que antes, en su juventud, no había nada ¿Cómo que nada? Pues nada... ni servilletas, ni papel higiénico, ni pañales desechables ni ninguna de esas cosas y que nadie sabía usarlos, pero que el tiempo pasa y así uno se iba acostumbrando a esas cosas. Entonces comprendí que era precisamente eso lo que a mí me interesaba, la cotidianidad de la ciudad de México, en su relación con los automóviles, para penetrar en la concepción del mundo de esas personas, que asistieron a la aceleración de sus vidas, me interesaba entonces como

¹ Roche, Daniel. "La cultura material a través de la indumentaria" en *Historiografía francesa, corrientes temáticas y metodológicas recientes*, México, CIESAS, IIH, Instituto Mora, UIA, 1996, p. 79.

Jacques Le Goff ² diría, *captar el estilo de una época en las profundidades de lo cotidiano*.

Quizás el teléfono, la luz eléctrica y otros inventos del siglo XIX, iniciaron de forma más evidente la vida moderna, pero los automóviles fueron especialmente apreciados, admirados, quizás por su independencia y versatilidad, o por su velocidad, y por que le permitieron al hombre mayor libertad de movimiento, comodidad y hasta cierto punto intimidad.

Pero a medida que mi investigación avanzó comprendí que los autos habían provocado también profundas transformaciones materiales en la ciudad y entonces entendí que mi perspectiva de la ciudad estaba ampliándose pues no se trataba sólo de las personas que la habitaban sino del paisaje urbano que enmarcaba la vida de esas personas. Había que historiar también cómo afectaron los autos la fisonomía de la ciudad, por lo que entonces mi historia sería también en gran medida urbana.

Y aunque no estoy totalmente de acuerdo con Hobsbawn³ cuando dice que la historia urbana podría ser *cualquier cosa* que se refiera a las ciudades, si considero determinante, como él, la interacción de masas en estrecha proximidad, pues es vital, en este caso particular, para comprender el desarrollo del uso particular y el uso público de los autos. Toda la sociedad vivió y participó de los cambios, pero cada quien desde su perspectiva, la aparición de los automóviles en sus vidas fue el elemento común, pero cada clase social asistió al espectáculo desde su tribuna, y mientras unos veían a este nuevo vehículo motorizado como propio, otros lo veían ajeno y distante. Los cambios fueron bruscos, y bastante perceptibles, no poco significativos para la sociedad urbana de la primera década del siglo XX. Es en sus inicios, en las primeras medidas para organizar su circulación, en las primeras miradas incrédulas de la gente, en donde encontraremos, probablemente, el origen de los vicios y desordenes que aún ahora nos aquejan.

² Le Goff, Jacques, "Las mentalidades una historia ambigua" en *Hacer la historia*, Le Goff, Jacques, Nora Pierre (dir), Volumen III, Barcelona, Editorial Laia, 1974, p. 86

³ Hobsbawn, Eric, "De la historia social a la historia de la sociedad" en *Sobre la historia*, Barcelona, Ed. Crítica Mondadori, 1998, p.96

Comprendí también que estos nuevos medios de transporte provocaron cambios en la capital del país, que muy probablemente hubiesen sucedido mucho después si no hubieran tenido la gran acogida que el gobierno del orden y del progreso les brindó. Por ello es que propongo que se les maneje como un símbolo más y quizás el último de aquello que los historiadores han nombrado *Belle Époque*. Un objeto de lujo, por supuesto, entonces también un icono de la clase alta de la sociedad.

Un símbolo que con la revolución perdió fuerza y significado pero que ya había llegado para quedarse. Es por ello, que la principal razón para establecer el período en el que se enmarcaría mi investigación (1894 -1910) es la relación que existe entre el automóvil y los ideales modernos del porfiriato. Una vez que dio inicio la Revolución estos ideales pasaron a segundo termino, en consecuencia, el cambio político que sucedió en el país con el inicio de la Revolución fue determinante para el desarrollo del automóvil, pues precisamente marcó el fin de la primera etapa de la introducción de éste en la capital, y aunque su uso no se detuvo si se vio interrumpido por la crisis que el país vivía.

La originalidad de este trabajo consiste entonces, en aportar a la historia de la ciudad de México una historia de la modernidad, desde la perspectiva del automóvil, durante la transición del siglo XIX al XX y según previa búsqueda, ningún historiador lo ha hecho antes, se ha escrito una *Historia del autotransporte en México* editada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y algunas historias de la industria automotriz en México, pero no existe un estudio detallado y minucioso como el que yo planteo, y mucho menos en el tiempo y espacio que yo he especificado. Por lo tanto mi investigación será novedosa, y ampliara el conocimiento que hasta el momento se tiene de la ciudad de México.

Se puede decir entonces que las diferentes perspectivas desde las que comprendí esta historia, se ven reflejadas en la manera en que se dividen los cuatro capítulos que conforman este trabajo.

Por supuesto el primer capítulo incluye una breve historia del aparato, que importado desde Europa y Estados Unidos llegó a México a las

manos de quienes denominé los dueños del juguete nuevo. Para escribirlo utilice fuentes bibliográficas aunque también algunas hemerográficas como el *Diario Oficial de la Federación* y *El Imparcial*, periódico que fue muy útil no solo para este capítulo.

El segundo capítulo explica como se modificó el paisaje urbano desde las calles hasta el hogar, en este caso las compilaciones acerca de la ciudad de México dirigidas por Alejandra Moreno Toscano, Hira de Gortari y María del Carmen Collado fueron fuentes obligadas además del libro escrito por Vicente Martín Hernández, al parecer único en cuanto a la arquitectura doméstica.

El tercer capítulo titulado cambiando costumbres, explica la primera perspectiva desde la que me aproximé al tema: la vida cotidiana, para ello, por supuesto mi principal fuente fueron los periódicos de la época, en especial *El Imparcial* y algunos otros como el *Nacional* y el *Diario del Hogar*.

Y finalmente el último capítulo que probablemente fue el más difícil de escribir explica al auto como icono de la modernidad en la ciudad, como símbolo publicitario del progreso y carta de presentación ideal para la burguesía capitalina; para redactarlo utilice tanto fuentes primarias, es decir la propia publicidad de la época y artículos de periodistas y escritores de principios de siglo, como fuentes bibliográficas secundarias que reflexionan a propósito de la publicidad y de la modernidad, fuente obligada en este caso fue *Todo lo sólido se desvanece en el aire* de Marshall Berman.

Así es que, una vez explicadas las generalidades de este trabajo, espero que esta introducción sea suficientemente inspiradora como para que el lector, sin más preámbulo de vuelta a la hoja.

Capítulo 1: En sus inicios

*Soy el tímido e ingenioso juguete de la energía
En la era del hombre civilizado,
Y es ¡honk, honk, honk! La canción que canto
En el frío de una mañana gris.
Soy el fumador, traqueteador y calentador
Soy el amo
Soy el automotor ¹*

Entre 1780 y 1790 Europa, vivió una transformación que a la postre se conoció como el inicio de la Revolución Industrial, la sociedad, a partir de ese momento, adquirió la capacidad de crecer en cuanto a hombres, bienes y servicios, y aunque dicha transformación no sucedió en un corto período de tiempo, la constante fue “la creación de un sistema de ‘talleres mecanizados’ que produjeron tan gran cantidad de artículos disminuyendo tanto su coste, como para no depender más de la demanda existente, sino para crear su propio mercado”² Y este fue el caso de la industria del automóvil, que en principio fue mas bien la industria del motor, y que sólo hacia 1890 fue capaz de producir automóviles, e ir bajando su costo, poniéndolos posteriormente, al alcance de una gran masa de peticiones.

1.1 De Europa y Estados Unidos para México

Si bien, James Watt, es reconocido como el inventor de la máquina de vapor (1784) protagonista de la Revolución Industrial, como en la mayoría de los inventos, no fue el resultado del trabajo de una sola persona, así que se pueden mencionar nombres como el de Tomas Savery o Tomas Newcomen quienes ya habían intentado usar el vapor como fuerza motriz. Es precisamente un experimento famoso, pero fallido, el del Ingeniero Cugnot, realizado en la antesala de la Revolución Industrial, el mismo que ha sido reconocido por algunos como el primer automóvil, y el que sería narrado en *El Imparcial* en 1910, de la siguiente manera:

Un ingeniero militar, José Cugnot, en 1765 construía un carrito movido por vapor y sirviendo para transportar carbones. La velocidad que el vehículo alcanzaba

¹ Bell Taylor, James, Traducción libre de “The song of the motor car” en Revista *El automóvil en México*, Diciembre 1911, p. 264.

² Hobsbawn, Eric. *La era de la revolución, 1789-1848*, Barcelona: Editorial Crítica, 1991, p. 35

como máximo no pasaba de cinco kilómetros por hora, modestamente lo que anda un hombre á pie, más el automóvil había nacido.

En 1777, el ministro de la guerra, duque de Choiseul que protegía al inventor, le encargó la construcción de una máquina de tres ruedas y mucho más poderosa que la primera. La violencia de movimientos del automóvil impidió utilizarlo: echó por tierra varios fuertes muros con los que chocó! [sic] En 1891 fue colocado en el museo de artes y oficios, donde se conserva hasta el día. [El artículo narra también que se elevará una estatua hecha por Desiré Fosse, en Void el pueblo natal de Cugnot para honrar su memoria] Hoy un nuevo comité, que ha trabajado bien y rápidamente, va á sacar del olvido al ingeniero Cugnot. [...gracias a la ayuda de todos los automovilistas, de la región]³

Aunque esta pequeña nota de periódico se titula “El inventor del automóvil” y en algunos de los textos consultados se acepta que Cugnot podría ser el padre del automóvil, creo que en este caso aceptarlo así sería aceptar que la palabra automóvil sólo significa vehículo capaz del automovimiento, sin embargo yo estoy considerando el significado que el Diccionario de la Real Academia de la Lengua ha establecido, “vehículos que pueden ser guiados para marchar por una vía ordinaria sin necesidad de carriles y llevan un motor, generalmente de explosión, que los pone en movimiento.”⁴ En consecuencia, creo que el experimento de Cugnot puede ser reconocido como el primer vehículo de vapor independiente de la tracción animal, pero para llegar al automóvil aún faltaba lo más importante.

Desde entonces y a partir de la máquina de vapor se lograron algunos experimentos para mover carruajes, sin necesitar de la tracción animal, pero dichos experimentos desembocaron más bien en las locomotoras, que en los automóviles.

³ “El Inventor del Automóvil” en *El Imparcial*, Domingo 10 de julio de 1910, p.11.

⁴ Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, 22ª ed. Consultado a través de la página web: www.rae.es. Cabe señalar que en este trabajo las palabras coche, carro y automóvil no se usaran como sinónimos como se acostumbra actualmente, en consecuencia se transcriben aquí las definiciones de la Real Academia de las que nos hemos valido para hacer la clara diferencia entre estos vehículos.

Coche: Carruaje de cuatro ruedas de tracción animal, con una caja, dentro de la cual hay asiento para dos o más personas.

Carro: Carruaje de dos ruedas, con lanza o varas para enganchar el tiro, y cuya armazón consiste en un bastidor con listones o cuerdas para sostener la carga, y varales o tablas en los costados, y a veces en los frentes, para sujetarla.

A pesar de la eficiencia que el ferrocarril demostró como medio de transporte, los esfuerzos por crear vehículos con mayor versatilidad, e independencia continuaron, sobre todo a partir de la invención de la bicicleta que “otorgó a muchos jóvenes su primera probada de auto propulsión, liberándolos de las rutas establecidas y rígidos itinerarios y probablemente lo más importante es que mostró a los ingenieros como construir vehículos fuertes que no le pedían nada a la tradicional locomoción de vapor de gigantescas dimensiones”⁵, de hecho como ocurrió con la máquina de vapor, dichos esfuerzos no pertenecieron a un solo hombre, es decir, no existe tampoco para el automóvil un sólo inventor, hubo muchos precursores que fueron añadiendo elementos, como respuesta a la necesidad que a partir del siglo XIX se volvía inminente: lograr un vehículo, independiente de las vías, que fuese capaz del automovimiento, sin que fuera necesaria la fuerza de tracción animal ni la del hombre, es decir un vehículo que, más allá de las bicicletas, pudiera *correr* –se trataba también de velocidad- por los caminos de Europa.

Entonces, el primer paso en la historia del automóvil, fue crear su fuerza de tracción: si la máquina de vapor resultaba demasiado pesada para mover el vehículo ligero que se necesitaba ¿Cuál sería la fuerza motriz ideal de este?

La solución, que resultó la ideal en aquél momento, fue el motor de explosión, o de combustión interna el cual respondía principalmente a la necesidad de crear: “[...]un automóvil como vehículo ligero de transporte a voluntad, que pudiera hacer cortos o largos recorridos por lugares indistintos, que [sustituyeran] la gran cantidad de coches de caballos de la época. [Por otro lado] la máquina de vapor, no ofrecía en modo alguno condiciones para el transporte ligero [...] los carromatos a vapor resultaban demasiado pesados.”⁶

⁵ Hodges, David y David Burgess, *The story of the car*, Nueva York: Hamlyn Publishing Group, 1974, p.14

⁶ Castro, Miguel de, *Historia del automóvil*, (Enciclopedia del motor y el automóvil) Barcelona: Editorial CEAC, 1984, p. 61

Hacia 1789 se registró por primera vez en Francia un gas especial para motores de explosión,⁷ pero no fue sino hasta la segunda mitad del siglo XIX, principalmente en Europa, cuando hombres como Barsanti, Lenoir, Otto, Daimler, Maybach, Benz, entre otros quizás menos famosos, crearon el motor de explosión, casi simultáneamente o inclusive juntos durante algunos períodos, trabajaban en él, primero reduciendo su tamaño, luego descubriendo la necesidad de una cámara de combustión y de la compresión del gas, probando el combustible idóneo, descubriendo que para hacerlo girar a mayores revoluciones eran necesarios cuatro tiempos en vez de dos, y probablemente lo más importante consiguiendo financiamientos y creando Sociedades dedicadas a la investigación para la aplicación práctica de estos motores.

Karl Benz estudia el problema desde un punto de vista diferente a como lo había hecho Gottlieb Daimler: para éste lo importante, por encima de todo, era el motor al cual veía como un elemento de aplicación universal. Benz por el contrario consideró al motor, desde el principio de sus investigaciones, como un elemento más, de un complicado aparato que tenía que ser el automóvil.⁸

Definitivamente no estoy en posición de saber cuales eran los pensamientos de Benz, o si efectivamente Daimler no tenía interés más que en el motor y no en el automóvil, pero el hecho es que en el proceso de perfeccionamiento del motor, tanto Benz como Daimler, con sus respectivos ayudantes en turno, *se pisaban los talones*, logrando así la mayor eficiencia del nuevo invento: el motor de combustión interna, la nueva fuerza motriz del automóvil.

Obviamente el aspecto físico de estos automóviles, no distaba mucho de los coches o inclusive de las carretas, pero si contaban con adecuaciones importantes, para el mejor funcionamiento de los motores.

Que el motor de combustión interna cumplía con las expectativas y las necesidades del momento quedó demostrado en las Exposiciones Universales y en las primeras competencias de auto-móviles que se realizaron en

⁷ Romero, Héctor, *Historia del transporte en la ciudad de México, de la trajinera hasta el metro*, México: Secretaría General de Desarrollo Social-Departamento del Distrito Federal, 1987, p.116

⁸ Castro, *op.cit.*, p. 132

Francia, sobre todo porque dichas competencias quedaban abiertas a todo vehículo que no necesitara de tracción animal, entonces esto permitió que realmente todo aquél que hubiera inventado algo que se moviera por si solo, pudiera participar, y todas las tecnologías se pusieron a prueba, los que insistían con el vapor, los que hacían sus pruebas con la electricidad, los que usaban palancas o los que, mucho más pacientes, lograban el movimiento experimentando con la combinación entre gravedad / peso de los viajeros.

El motor de combustión interna había logrado la velocidad, (alcanzando en algunas carreras los 24 km/h) la constancia, y la contundencia que se requería, ahora al nuevo vehículo le hacían falta algunos “detalles”.

Obviamente los automóviles no hubieran podido alcanzar las velocidades que lograron de no ser por los neumáticos, acumulación de experiencias entre las que podemos destacar a Boyd Dunlop, y a los hermanos Michelin. En 1888 el primero ya había ideado una especie de manguera de caucho anexada a un disco de madera para usarla en bicicletas y 7 años después en la segunda carrera “automovilística” organizada en París los hermanos Michelin, proveían a un auto, al que llamaron L’Eclair, de neumáticos:

...el coche de Michelin se pasó el viaje zigzageando por la carretera, acosado por reventones y pinchazos. La realidad es que los nuevos neumáticos no aguantaban más de 150 kilómetros, en las mejores condiciones. La rueda se hallaba sujeta a la llanta con la colaboración de veinte tuercas de sujeción las cuales había que destornillar cada vez para montar una de las numerosas ruedas de recambio, para volver a atornillar de nuevo. Esta operación fue efectuada, en el trayecto, más de cincuenta veces; sin embargo [...] dentro de muy pocos años todos los automóviles rodaran ya con neumáticos de aire.⁹

Un poco más tarde, en Estados Unidos, Mac Adam lograría perfeccionar el asfalto, y entonces los neumáticos y el asfalto hicieron el mejor equipo para aumentar la velocidad del automóvil. Sin embargo había otro aspecto al que también había que imprimirle velocidad: la producción de automóviles.

⁹ *Ibidem*, p. 180

Aunque el desarrollo de los motores, sucedió principalmente en Alemania, fue en Francia donde se instalaron las primeras fábricas de automóviles: la PANHARD-LEVASSOR y la PEUGEOT. Éstas, anteriormente se dedicaban a la producción de máquinas de coser, bicicletas, o miriñaques pero en cuanto los motores y vehículos fabricados por Otto, Benz o Daimler, fueron presentados en las Exposiciones Universales, los dueños de estas fábricas comenzaron a interesarse por la viabilidad de estos productos. Quizás en este sentido, la Exposición más importante fue la de 1889. Estas fábricas, compraron los motores a Daimler hasta que pudieron desarrollar sus propios motores, y con ello comenzaron a desarrollar también sus propios modelos.

Hacia 1891 las fábricas Panhard-Levassor y Peugeot ya habían construido sus primeros automóviles, la primera colocó el motor en el frente mientras que la segunda lo colocó atrás,¹⁰ ambos podían resultar muy parecidos a los coches de caballos pero podían alcanzar los 12 o 13 kilómetros por hora. Sólo tres años después ya se diseñaban carrocerías especiales y la investigación en cuanto a la eficiencia del motor ya había avanzado sustancialmente, inclusive la Peugeot ya había pasado de fabricar cinco a fabricar cuarenta automóviles por año.¹¹

Así, fueron surgiendo diferentes marcas como DE DION- BOUTON, DARRACQ, RENAULT, DECAUVILLE, CLEMENT BAYARD, LA CUADRA, OLDSMOBILE, entre otras que en conjunto llegaron a producir miles de vehículos, no sólo para sus países, sino para su posterior exportación, pero por lo pronto, hacia el inicio del siglo XX tenían su origen algunas marcas que han logrado permanecer vigentes hasta nuestros días.

Las Exposiciones Universales, cumpliendo con su objetivo, fueron entonces un lugar ideal para dar a conocer este nuevo invento, el cuál comenzó a tener aceptación tanto en Europa como en Estados Unidos, sin embargo como era lógico suponer, el desarrollo de fábricas de automóviles no fue exitoso en todos los países, y en muchos casos estas fábricas quebraron

¹⁰ Hodges, *op. cit.*, p. 17

¹¹ Castro, *op. cit.*, p. 146-159

por problemas entre los socios o debido a demandas por las patentes. Aún así, dichos inconvenientes no frenaron el desarrollo del nuevo vehículo, pues los países no productores, por lo menos contaban con Agencias dedicadas a la importación de los nuevos productos. De este modo una vez que se importaban uno o dos modelos se anunciaba su exposición y se buscaba entusiasmar a la clase pudiente para que los adquiriera. Poco a poco se comenzó a confiar en estas máquinas que parecían estar movidas por algún tipo de “magia”.

A inicios del siglo, el automóvil era ya bastante conocido, sin embargo, era necesario que se diera un último paso, tan importante como el motor mismo: la producción en serie.

Una vez perfeccionado el motor y habiéndose creado fábricas que se dedicaban a perfeccionarlo, fue en Estados Unidos donde se desarrolló otra gran aportación para la naciente industria automotriz: la producción en serie.

Hacia 1899, Henry Ford es designado Ingeniero Jefe de la Detroit Automobile Company, empresa que construye vehículos a pedido, es decir: de acuerdo con las personales especificaciones y diseños del cliente. Visionario e impaciente, Ford no tolera ese ritmo de producción encadenado al capricho o al buen o mal gusto de la clientela adinerada y presuntuosa, y se lanza -1903- a fundar la FORD Motor Company y a introducir el revolucionario concepto de la producción en serie que, ciertamente, estandariza modelos pero que abate los costos.¹²

De esta manera inició una industria la cuál creció a pasos agigantados y, como se ha explicado al inicio del capítulo, elaboró tal cantidad de productos que dio origen a un nuevo mercado. Un mercado del que México fue participe importando automóviles¹³ que comenzaron a circular por la capital y otras ciudades y que se convirtieron rápidamente en un símbolo más del progreso, ese ideal de progreso que marcó una época.

¹² Romero, *op. cit.*, p. 119

¹³ *Ibidem*, p.p.124-125 La incorporación de México al mercado automotriz se basó en la importación durante la primera mitad del siglo XX, pues aunque la *Ford* se instaló en México desde 1925, ésta y otras fábricas automotrices solo ensamblaban las auto-partes que se importaban de Europa y Estados Unidos. Fue hasta 1962 cuando por medio de un decreto presidencial se estableció la obligación de producir la mayoría de las partes en México.

1.2 Los dueños del juguete nuevo.

No había pasado mucho tiempo desde la aparición de los primeros automóviles en Europa cuando comenzaron a verse algunos de estos *aparatos* rodando por las calles de la ciudad de México. Las diversas fuentes señalan a los señores Limantour, Teresa, Escandón, Braniff y Sierra y González,¹⁴ como los posibles responsables de haber solicitado las primeras importaciones que se realizaron entre 1894-97 y es muy probable que estos vehículos hayan arribado por el puerto de Veracruz, pues correspondían a modelos europeos como el Panhard-Levassor, pero no pasó mucho tiempo para que comenzaran a importarse por Nuevo Laredo, modelos estadounidenses. Por supuesto, los dueños del juguete nuevo, pertenecían a las familias acaudaladas, que anteriormente tenían la capacidad de poseer los carruajes más modernos y elegantes, y como bien lo señalaría en el siglo XIX Francis Calderón de la Barca “la posesión de un carruaje era un signo de distinción social, pues sólo los más ricos tenían uno o varios a su servicio. Entre los propios carruajes había sus diferencias, pues los había elegantes y más de acuerdo a las pautas impuestas en países europeos”¹⁵

Sin embargo con todo lo caro que pudiera resultar, hubo quién señaló como asombroso el éxito que los automóviles tuvieron en la capital:

México conoció los automóviles poco tiempo después de los intentos finales hechos en Europa y estos coches tuvieron tal éxito, que actualmente la capital de México tiene proporcionalmente más que París si se considera la población rica de las dos ciudades [...] puede uno ver desfilar por la Avenida Juárez todo lo que hay en México de carros y de automóviles – y hay, en proporción a los habitantes muchos más que en París, Londres o Nueva York.¹⁶

Esto señalaba Augusto Génin acerca de los automóviles de la ciudad de México en sus notas de viajero tituladas *Notes sur le Mexique* (1908-1910), y

¹⁴ Romero, *op. cit.*, p. 120; Del Río, Fanny y Vargas Carlos, *El Autotransporte*, México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988, p.30; “Notas sueltas” *El Nacional*, martes 7 de diciembre de 1897, p.2 y De Gortari, Hira et.al. *Memoria y encuentros: la ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)* México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988, p. 212

¹⁵ De Gortari, *ibidem*, p. 212

¹⁶ *Ibidem*, p. 301

aunque no podemos comprobar que tan fidedignos fueron sus cálculos, si podemos pensar que la ciudad de México albergaba a las familias más acaudaladas de la sociedad mexicana y éstas eran las encargadas de promover la modernización y civilización de nuestro país, por lo que el nuevo invento debió ser amablemente recibido.

Y es que fueron las grandes fortunas las que sustentaron el dichoso progreso que el régimen porfiriano se propuso lograr al costo que fuera y fue él mismo el encargado de diseñar una política económica acorde con los intereses de los empresarios. Para hacer aún más fructíferos sus negocios, los empresarios no se limitaron a apoyar económicamente al régimen, por el contrario también participaron activamente en la política, lo que les aseguró, desde los puestos claves, las facilidades necesarias para el éxito de sus inversiones y negocios. Esta clase social que oscilaba entre la nueva burguesía y la vieja aristocracia también sustentó al régimen ideológicamente, pues conocidos como “los científicos” muchos de los miembros de las familias de abolengo fueron quienes inventaron las bases supuestamente “científicas” de la dictadura.

Entre los miembros de la nueva burguesía un papel importante lo jugaron los extranjeros que viniendo a México consiguieron elevar su nivel social y enriquecerse sin obstáculos, pues por el simple hecho de ser extranjeros eran más que bienvenidos. Así que políticos y/o empresarios, extranjeros o nacionales, esta era la clase que “sacó partido de las ventajas estructurales y coyunturales de aquellos años para mover sus inversiones de una rama a otra y obtener mayores ganancias. Así lograron colocarse en los sectores más modernos y dinámicos de la economía y en la cúspide de la sociedad”¹⁷

La búsqueda de inversiones en sectores modernos de la economía y de productos de importación fueron la gran puerta de entrada para los nuevos inventos, como por ejemplo, los automóviles. Estos también constituyeron un claro ejemplo del poco interés que las clases altas pusieron en la industria nacional, “bien por la poca diversidad de los productos nacionales,

¹⁷ Collado, María del Carmen, *La burguesía mexicana, el emporio Braniff y su participación política 1865-1920*, México: Siglo XXI, 1987, p. 12

bien por la mala calidad de estos o bien por su espíritu extranjerizante. En todo caso prefirieron importar la mayor parte de sus bienes de consumo.”¹⁸

Y es que los miembros de esta clase social se hacían ilusiones, creyendo que quien era pobre lo era porque quería, (pues este país era nada menos que el cuerno de la abundancia), mientras participaban de fiestas y reuniones en el *Jockey Club* o en la *Maison Dorée*, les bastaba para ilusionarse degustar platillos franceses acompañados de vino o champagne y reunirse con los de su clase en los salones mientras jugaban naipes y así “llegaron a formar una pseudo aristocracia que, a falta de títulos nobiliarios, ostentaba joyas, carruajes, trajes y un afrancesamiento que se hacía visible en sus modales, su vestimenta y sus mansiones”¹⁹ Ya fuera de origen europeo, especialmente francés o inclusive estadounidense, aquello que proviniera del extranjero era el modelo a seguir, era el camino para llevar a la sociedad mexicana a la modernización. Es por ello que esta élite porfiriana se pavoneaba con cualquier novedad, como lo fueron los automóviles, dando a entender que estaban usando lo que en París estaba al último grito de la moda.

En consecuencia, muchos de los miembros de esta clase emprendieron negocios involucrados con la modernización: la electrificación, el transporte urbano y semi urbano, el ferrocarril, la banca, la importación de nuevas maquinarias, la urbanización de las ciudades, el negocio inmobiliario... En fin, los apellidos Cuevas, Barrón, Iturbe, Beistegui, Sánchez Ramos, Juárez, Pimentel y Fagoaga, Limantour, Dondé, Díaz, Corral, Escandón, Bocker, Braniff, Sota Riva, Scherer, Olliver, Walker, Lascuráin, Honorat, Macedo, Tron, Castellot, Landero y Coss, Spitalier, Ebrard, Signoret... fueron los responsables del aparente progreso del país que, posteriormente hacia 1910 se desmoronaría ante sus incrédulos ojos.

Pero mientras la ilusión del progreso y la modernización se mantenía vigente, los orgullosos propietarios de los nuevos vehículos se paseaban ya por la capital.

¹⁸ *Ibidem*, p. 51

¹⁹ *Ibidem*, p. 45

Dentro de los primeros autos que los habitantes de la ciudad pudieron observar, también cabe mencionar el que perteneció a los señores Möhler y De Gress, quienes a pesar de no haber realizado la primera importación fueron, en 1894, los constructores del primer automóvil en la Ciudad de México, y así lo narró *El Imparcial* (1910).

Curiosa máquina ‘primitiva’ digna de ser conocida.[fotografía] El primer automóvil hecho en México (modelo 1894).

Este es el primero y único automóvil hecho en México. ¿Verdad que es curioso equiparar este vehículo embrionario con los poderosos autos que hoy circulan por la ciudad? Fue una intentona de los señores Möhler y De Gress, guiada solamente por su afición deportiva, ¡qué lástima no haber seguido! Visto así, simplemente este carruaje, el primero en que no ha entrado más material extranjero que las yantas, [sic] que hubo que pedir a Estados Unidos, da triste idea de la producción mexicana, en materia de automóviles, pero hay, que advertir que el automovilismo ha adelantado muchísimo.

En aquél entonces la intentona automovilística de los señores Möhler y De Gress, fue celebradísima y no hacía ciertamente mal papel el carrujillo frente a los dos únicos autos eléctricos que circulaban por la capital, antes bien, por el contrario, superaba a aquellos en velocidad, debido a su motorcito de gasolina —idea patentada por los expresados señores— y que le dá a este auto si no la primicia, en la circulación, así seguramente en la del empleo de la gasolina, para alimentar los motores, cosa que es seguramente más ventajosa, puesto que de autos con pilas eléctricas ya casi no se habla y las poderosas máquinas modernas usan de la gasolina, como de la más poderosa fibra para su movimiento.

Lamentábamos que los autores de este ensayo de fabricación de automóviles no hubieran seguido mejorando sus modelos, afinando su producción [...] Los hermanos Renaud [sic] hoy multimillonarios, fabricantes de ‘devoradores de distancias’, no fueron en un principio otra cosa que personas que por afición, fabricaron una máquina a semejanza de los señores Mohler y De Gress [...]

Diez y seis millones de pesos se han gastado en México en este género de coches [...] ¿Cuántos hubieran podido ingresar a las cajas de De Gress? [...] ²⁰

Según lo señaló el periódico, en 1894, cuando sólo había otros dos vehículos eléctricos por las calles de la ciudad, estos hombres visionarios lograron crear un motor de combustión interna y anexarlo a un pequeño

²⁰ “El primer automóvil que se fabricó en México” en *El Imparcial*, Lunes 4 de abril de 1910, p. 8.

carruaje, o lo que en aquél momento se conocía como buggy, y aunque no siguieron construyendo quizás por falta de recursos, si se dedicaron posteriormente a la importación de automóviles, pues como lo he mencionado anteriormente desde la perspectiva de los empresarios de la época, resultaba más rentable la importación que la producción.



“El primer automóvil que se fabricó en México” en *El Imparcial*, Lunes 4 de abril de 1910, p. 8

El primer automóvil “mexicano” en Benítez, Fernando, Historia de la ciudad de México, Volumen 6, Barcelona, Editorial SALVAT, 1984, p. 104

Pero ¿Quiénes se encargaron de traerlos a México? ¿Quiénes fueron los principales compradores?

Ignacio Sepúlveda, era un hombre muy vinculado a los hombres de negocios y políticos estadounidenses en México, tan vinculado que según una nota de sociales de *El Imparcial*,²¹ fue él quién en 1909, representó a la Comisión formada por el Embajador de Estados Unidos y algunos otros políticos, para invitar al Señor Presidente Don Porfirio Díaz a la celebración del 4 de julio en México, años antes también se desempeñaba como abogado y representante oficial de algunas marcas estadounidenses de automóviles o auto-partes en México, por ejemplo de la marca Oldsmobile. Aquí se

²¹ “Asistirá el Sr. Presidente a las fiestas del 4 de julio” en *El Imparcial*, Miércoles 9 de junio de 1909, p. 8.

transcribe una solicitud de registro de marca, hecha por el Señor Ignacio Sepúlveda en 1903:

Sr. Ministro de Fomento:

Ignacio Sepúlveda, á nombre de la Sociedad Olds Motor Works, domiciliada en Detroit Estado de Michigan, Estados Unidos de América [...] manifiesta:

Que su representada usa la marca de comercio en automóviles, que consiste en la palabra 'Oldsmobile', de la cual marca acompaño los ejemplares correspondientes; y que deseando asegurar la propiedad de dicha marca, reservándose el derecho exclusivo de usarla en la República Mexicana, solicita de esa Secretaría la declaración de propiedad [...] Junio 24 de 1903 ²²

Una vez que Ignacio Sepúlveda o algún otro abogado realizaba el trámite en México del registro de algunas marcas estadounidenses, las Agencias e Importadoras de autos podían ponerse en contacto con las Fábricas mediante el señor Sepúlveda, por ejemplo, y comenzar la distribución y comercialización. Así es como siguiendo con el ejemplo de los Oldsmobile, descubrimos a los ya mencionados Sres. Möhler y De Gress, (este último, dicho sea de paso, también desempeñó el cargo de Cónsul General de la República de Hawai), no sólo como creativos sino como propietarios del "MOHLER Y DE GRESS NEW YORK MEXICO DEPOSITO DE LOS AUTOMOVILES DE GASOLINA 'OLDSMOBILE' [...el cual se anunciaba como] Antigua y acreditada Agencia de las famosas bicicletas 'RAMBLER' Agentes de casas americanas." ²³

Finalmente sucedió que una vez que habían importado algunos modelos, los dueños que años antes se pavoneaban montados sobre un aparato que todos apreciaban como el más raro, comenzaron a comercializarlos. Tal fue el caso de la familia Braniff. Thomas Braniff había logrado ingresar al círculo de empresarios e inversionistas gracias a su calidad de extranjero y a su visión para los negocios, pues de ser un empleado en la compañía de ferrocarriles, pasó a ser socio y finalmente un conocido hombre de negocios. Como era típico en su círculo social, él y sus descendientes invirtieron en

²² *Diario Oficial de la Federación*, 11 de julio de 1903, Tomo LXVII, Núm. 165, México, p. 161.

²³ *Archivo Histórico del Distrito Federal (AHDF)*, Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito-Vehículos, Vol. 1787, Expediente 9

negocios de muy diversos ramos, en la industria textil, en la eléctrica, en la fundición de fierro y acero, eran accionistas del Banco de Londres y México, de una fábrica de papel, y de varias empresas mineras. “La única empresa comercial en la que participó Thomas ‘G y O Braniff’ [en la que a partir de 1903 dos de sus hijos Jorge y Oscar eran socios] se dedicó principalmente a la importación de maquinaria para la agricultura, la minería y la electrificación.”²⁴ Y fue precisamente a través de esta empresa que los hijos de Thomas Braniff, Jorge, Oscar, Tomás Jr. Arturo y Alberto, comenzaron a comercializar automóviles. En Octubre de 1903 Jorge Braniff solicitó licencia para conducir un *Oldsmobile*²⁵ y en el mismo mes la Compañía G y O Braniff solicitaba licencias en virtud de ser necesarias para la comercialización de *carruajes automóviles* de gasolina de la misma marca,²⁶ al parecer fue hasta 1905 que comenzaron a comercializar otras marcas como la *Buffalo*,²⁷ sin embargo, lo que no queda claro es si vendían los mismos autos que utilizaban los hermanos Braniff o si los de su uso personal eran diferentes a los que vendían.

Lo que si es un hecho es que durante la primera década del siglo surgieron paulatinamente otras agencias como la Empresa Importadora de Mejoras del Sr. Javier Garrida, que en un principio vendía vehículos de vapor de las marcas White o Runabout, y posteriormente automóviles marca Motorette; la Compañía Mexicana de Vehículos Eléctricos, cuyo representante era Charles L Seeger, que no vendía únicamente automóviles eléctricos, y entre las marcas que ofrecía estaban *Winton*, *Columbia*, *Pope-Toledo* y *Cadillac*; la Agencia de Bicicletas y Automóviles Meenen y Studt, que manejaba marcas como *Opel*, *Columbia*, *Hartford*, y era también un taller de composturas; la Compañía Panamericana de Vehículos S.A., del Señor Walker; la Agencia *FIAT* cuyos agentes exclusivos en México eran los señores A. y P. Fratelli y Lange; la Agencia Central de Automóviles S.A. (Central Automobile Agency S.A.); la Agencia Möhler y de

²⁴ Collado, *op. cit.* p. 68

²⁵ AHDF, Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito-Vehículos, Volumen 1787, Expediente 21.

²⁶ AHDF, *ibidem*, Volumen 1787, Expediente 32.

²⁷ AHDF, *ibidem*, Volumen 1789, Expediente 317.

Gress la Agencia de los Braniff, la Agencia de los Boker, y el Garage de Gardner y Sherer.

En los nombres de todas estas agencias reconocemos algunos apellidos de la clase empresarial formada por nacionales y extranjeros que llevó las riendas del país durante este período, lo que nos permite intuir que era un buen negocio y que paulatinamente se incrementó el interés por comercializarlo, es decir, que no sólo era una linda novedad sino un transporte versátil y práctico y un buen producto comercial. Si bien no todos los negocios sobrevivieron a la revolución, es probable que ya sea aprovechando los lazos familiares o no, algunas de estas agencias se asociaron y fusionaron para subsistir, como lo fue el caso de la Agencia Fiat, que para 1917 era parte de la Compañía Automotriz Mexicana, que vendía autos *Fiat, Hudson, Overland, Dort, Ford, Liberty, y Buick*.

El alto precio del automóvil lo mantenía catalogado como un artículo de lujo, por lo menos hasta que aparecieron los Ford T que lograron bajar los precios aunque no lo suficiente para que la mayoría de la población tuviera acceso a ellos. Como en la siguiente tabla se muestra durante la primera década del siglo el salario de la clase media tan sólo significaba el 3.3 % del valor total de un automóvil austero, y este valía 12 veces más que un carro de segunda mano.

| Artículo | Costo |
|--|---|
| Casa lujosamente amueblada, bien ubicada, con jardín al frente. | \$20,000.00 <i>(El Imparcial, Aviso oportuno, domingo 30 de noviembre 1902, página 2)</i> |
| Casas modestas. | De \$3,000.00 a \$8,000.00 <i>(El Imparcial, Aviso oportuno, domingo 30 de noviembre 1902, página 2)</i> |
| Automóvil marca Chenard Walcker “sencillo y fuerte” modelo 1907. | \$7,750.00 <i>(El Imparcial, Sábado 7 de Diciembre de 1907, página 17.)</i> |
| Automóvil austero dos personas marca White modelo 1903 . | \$3,000.00 <i>(“Catálogo de automóviles” AHDF Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito- Vehículos, Volumen 1787, Expediente 8)</i> |
| Carro de desecho, en mal estado, con | \$235.00 |

| Artículo | Costo |
|--|---|
| varias partes rotas. | (Diario Oficial de la Federación, 2 de Mayo de 1903, página 17) |
| Caballo americano de 1.56 centímetros de alzada. | \$160.00 (Diario Oficial de la Federación, 2 de Mayo de 1903, página 17) |
| Salario de la clase media al mes. (1900) | \$100.00 (Benítez, Fernando <i>Historia de la Ciudad de México</i> , Volumen 6, Editorial Salvat, España, 1984, página 99) |
| Alquiler de una casa para la clase media. | \$25.00 (Benítez, Fernando <i>Historia de la Ciudad de México</i> , Volumen 6, Editorial Salvat, España, 1984, página 99) |
| Salario de mujeres o niños diarios (1901) | \$00.10 (Benítez, Fernando <i>Historia de la Ciudad de México</i> , Volumen 6, Editorial Salvat, España, 1984, página 82) |

Por lo pronto quienes tenían la posibilidad lo habían recibido con los brazos abiertos y mejor aún, se encargaron de comercializarlo, consiguiendo clientes asiduos entre la clase política con lo que se conseguía mayor aceptación entre los de su nivel social. Pablo Escandón, por ejemplo, en diciembre de 1897 acababa de “recibir de los Estados Unidos un carruaje automóvil”²⁸ y parece que había quedado satisfecho con su juguete pues para 1903, una vez que se había expedido un reglamento para el uso de automóvil, el Sr. D. Pablo Escandón hizo examinar tres autos, dos de gasolina y uno de vapor y demostró tener las aptitudes necesarias para manejarlos otorgándosele el registro número 1,²⁹ tres años después en septiembre de 1906, él mismo pero en calidad del Jefe del Estado Mayor Presidencial manifestó que iba a ponerse al servicio del Estado Mayor un automóvil de diferente marca a los anteriores y le fue otorgado el permiso correspondiente.³⁰ Unos meses antes en septiembre otro miembro de la

²⁸ *El Nacional*, martes 7 de diciembre de 1897, p. 2.

²⁹ *AHDF*, Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito-Vehículos, Volumen 1787, Expediente 19.

³⁰ *AHDF*, *ibidem*, Volumen 1791, Expediente 452. Supuestamente el permiso otorgado a Pablo Escandón en 1903 se registró bajo la partida número uno, pero incongruentemente tres años después cuando ya se habían registrado una considerable cantidad de autos en la ciudad se le otorgó a él el permiso número 2 para el servicio del Estado Mayor. Esta incongruencia en la numeración debe considerarse, pues debido a la mala organización en las placas, las licencias y los autos registrados, el

respetabilísima familia Escandón, el señor Gobernador del Distrito Federal Guillermo de Landa y Escandón pidió permiso para circular con su auto marca *Pope-Toledo*.³¹ La clase gobernante no tardó en hacerse de estos vehículos y mucho menos una vez que en septiembre de 1905 el mismísimo General Porfirio Díaz solicitó su licencia, para manejar un automóvil marca *Mercedes*,³² mientras que su hijo ya manejaba un *Cadillac* desde marzo del mismo año.³³



Caricatura Dominical
El Imparcial, Domingo 15 de mayo de 1910, página 18

La prensa no pasaba por alto que el automóvil otorgaba cierta distinción social y no perdía oportunidad en parodiarlo como lo demuestra esta caricatura.

Así los automóviles, como lo habían sido los carruajes, se convirtieron en un elemento que señalaba cierta elegancia y privilegios, un objeto que de manera poco sutil demostraba el poder y la riqueza de quienes iban a bordo y al mismo tiempo la pobreza y la impotencia de quienes los miraban pasar o eran atropellados sin que los conductores fuesen castigados, gracias a sus influencias:

gobierno del Distrito Federal recibió numerosas quejas y el cálculo del número de autos que circulaban en la capital no estaba libre de error.

³¹ AHDF, Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito-Vehículos, Volumen 1795, Expediente 913.

³² AHDF, *ibidem*, Volumen 1790, Expediente 356.

³³ AHDF, *ibidem*, Volumen 1789, Expediente 233.

Los señores Alberto Braniff y Eugenio Bell caminaban en automóvil y derribaron, á una mujer de la clase humilde. La mujer quedó lastimosamente herida y en estado comatoso fue llevada á la octava Demarcación, donde pocos momentos después pereció. [...] A lo que parece, el Comisario no encontró méritos para detener á los automovilistas, pues éstos están libres.³⁴

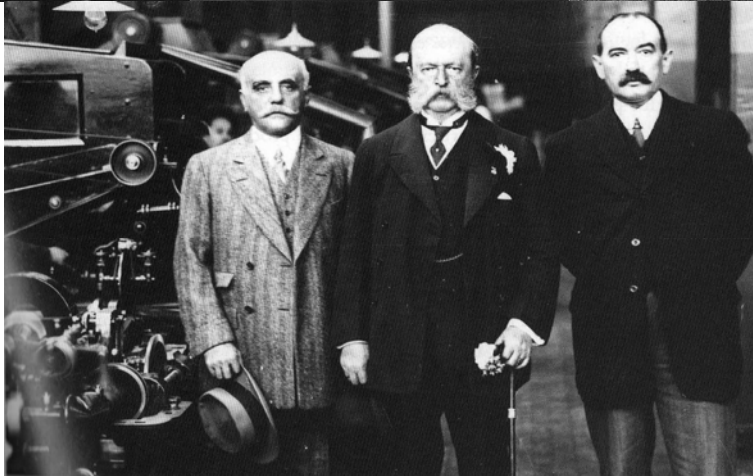
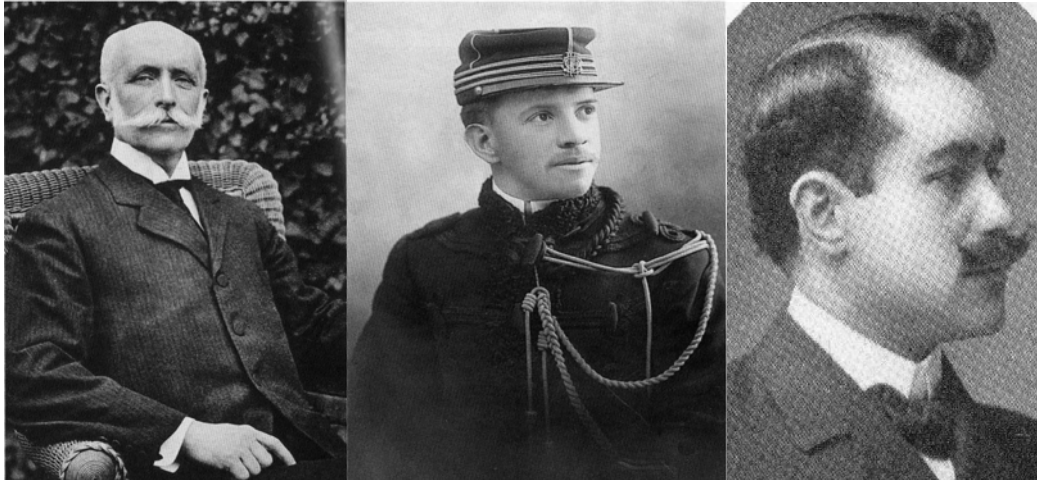
Tan solo tres días después de lo acontecido en el mismo diario bajo la firma de un seudónimo se denunciaba:

Pero lo más común es que el elegante coche se detenga; bajan los ricos, curiosean el cadáver del atropellado; le dan al gendarme una tarjeta para identificarse y que no los moleste; van en el carro homicida a la Comisaría; rinden su declaración, echándole toda la culpa al ‘difunto’ que es como atestiguar con muertos, el gendarme apoya la declaración, amigos y conocidos testifican la veracidad de los ricos... y el vivo al boyo y el muerto al hoyo como reza el refrán [...] ¡Ah lo que vale ser rico! Sobre todo si se camina en automóvil.³⁵

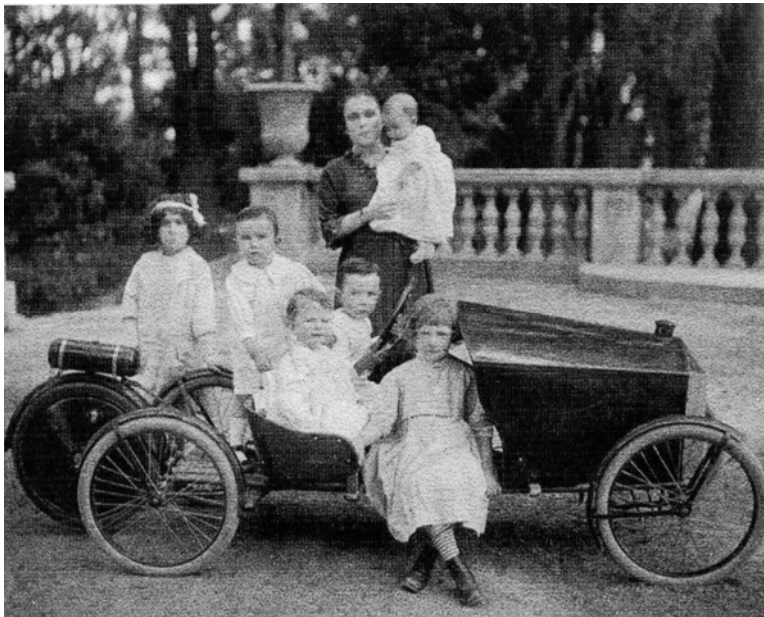
Tal vez los ricos con automóvil eran una pésima combinación para el resto de la sociedad, tal vez su precio era un insulto para la mayor parte de la sociedad que apenas si sobrevivía a la política económica del régimen, sin embargo resultó tan buena combinación para promover la modernización de una ciudad urgida de “progreso y civilización” así como para dividir y distinguir lo popular y lo mugroso de lo elegante y sofisticado que a los ricos les encantó, era un juguete nuevo pero había llegado para quedarse.

³⁴ “Muerte por un automóvil” en *El Imparcial*, Viernes 26 de Octubre de 1906, p. 2.

³⁵ “Tandas de cinematógrafo. Los ricos en automóvil” en *El Imparcial*, Lunes 29 de octubre de 1906, p. 3.



Los dueños del juguete nuevo: José Yves Limantour, Porfirio Díaz (hijo), Oscar Braniff y Guillermo de Landa y Escandón (al centro de la última fotografía) en Porras, Jeannette, *Condesa Hipódromo*, México, Clío, 2001, p. 33, 40 y 44



Dolores Escandón e hijos posando sobre ¿un automóvil de juguete? en Porras, Jeannette, *Condesa Hipódromo*, México, Clío, 2001, p. 26

Capítulo 2: El paisaje urbano.

*La renuncia a embonar paso a paso nuestros ritmos internos
–circulación, respiración –en los pausados ritmos universales
que nos arrullan, sobreviene cuando a bordo de un automóvil
nos lanzamos con velocidad insensata a simplemente
anular distancias, mudar de sitio, `tragar leguas’¹*

Los automóviles habían arribado ya a la ciudad, pero para comenzar a modificar el paisaje urbano de manera significativa, tenían que competir con otros medios de transporte, los cuáles ya habían provocado a su vez, ciertas modificaciones. La ciudad crecía, se remodelaba, se urbanizaba, se embellecía, y abría sus puertas a nuevas tecnologías en diversos ámbitos, en la construcción, en la comunicación, en el entretenimiento... en fin la ciudad se modernizaba. La ciudad de México contaba hasta entonces con una gran diversidad de medios de transporte; canoas, caballos, ferrocarril, tranvías, carruajes, coches, carretas y hasta bicicletas. Todos estos vehículos convivían entre sí y mientras más se diversificaban mayores eran los problemas con los que se enfrentaban para coexistir. Además de la diversificación en el transporte la ciudad recibía el nuevo siglo enfrentando otro problema: su crecimiento desordenado, como muchos autores lo señalan,² entre el siglo XIX y el XX se establecieron nuevas colonias por doquier.

2.1 Entre carretas y caballos.

La bonanza económica que caracterizó al porfiriato repercutió en la ciudad transformándola económica y urbanísticamente, y la polarizó aún más, ya que desde antes del régimen porfiriano comenzaba a dividirse entre barrios ricos y pobres, y entre el centro urbanizado y la periferia campestre.

¹ Novo, Salvador, *Los paseos de la ciudad de México*, México: FCE, 2005, p. 9

² Durante mi investigación bibliográfica me percate que la mayoría de los estudiosos de la ciudad de México señalan la importancia y repercusión que en esta tuvo el crecimiento desordenado debido al surgimiento irregular de distintas colonias durante el siglo XIX. Para conocer mayor información sobre este tema se puede consultar las compilaciones de Alejandra Moreno Toscano, Hira de Gortari, María del Carmen Collado y los textos de Diego Lopez Rosado, Fernando Benítez, Daniel Cosío Villegas entre otros.

Inclusive Manuel Carrera Stampa señala que desde la primera mitad del siglo XIX

[...] conforme la ciudad se urbanizaba, el tránsito y transporte por tierra aumentaron notablemente; circulaban numerosos carros, carretas y coches, recuas de asnos y mulas y muchos jinetes, peatones y tamemes [...] Las carretas herradas que traían mercancías, no podían entrar al centro de la ciudad, pero transitaban por las calles empedradas[...] Estas disposiciones entorpecían la pronta circulación de las materias primas, pero eran necesarias para el aseo y ornato de la ciudad que ya venía adquiriendo características de metrópoli.³

Uno de los aspectos por los que se comenzó la modernización de la ciudad, fue precisamente por el aumento del comercio, pues el centro de la ciudad presenció la renovación, reubicación y construcción de mercados como el del Volador y el de San Juan de la Penitencia, entonces quienes ya no cabían en el nuevo concepto de ciudad “moderna”, los que más que pintorescos mostraban una cara de la ciudad menos favorecida, fueron orillados a salir del centro y refugiarse en la periferia, aún campestre y poco urbanizada. O cómo lo diría Serge Gruzinski: “Expulsados del centro, los sectores más desfavorecidos se refugiaron en el norte de la ciudad [...] Ya no era la separación en dos repúblicas – de indios y de españoles- lo que regía la distribución del suelo de la ciudad, sino las diferencias económicas.”⁴

A pesar de las divisiones sociales que la ciudad enmarcaba, su crecimiento, en vísperas del siglo XX , fue de una aceleración constante y nunca antes vista, en ella se reflejó la situación general del país, una nueva época del porfiriato, caracterizada por el crecimiento económico⁵ y por la búsqueda de la modernización; y si como Aguilar y Meyer señalan fue precisamente este crecimiento económico, que alcanzó niveles nunca antes vistos, el que provocó “los desarreglos debidos al auge y al cambio”⁶ que dieron lugar a la Revolución Mexicana, en el caso de la ciudad de México,

³ De Gortari, *op. cit.*, p. 190

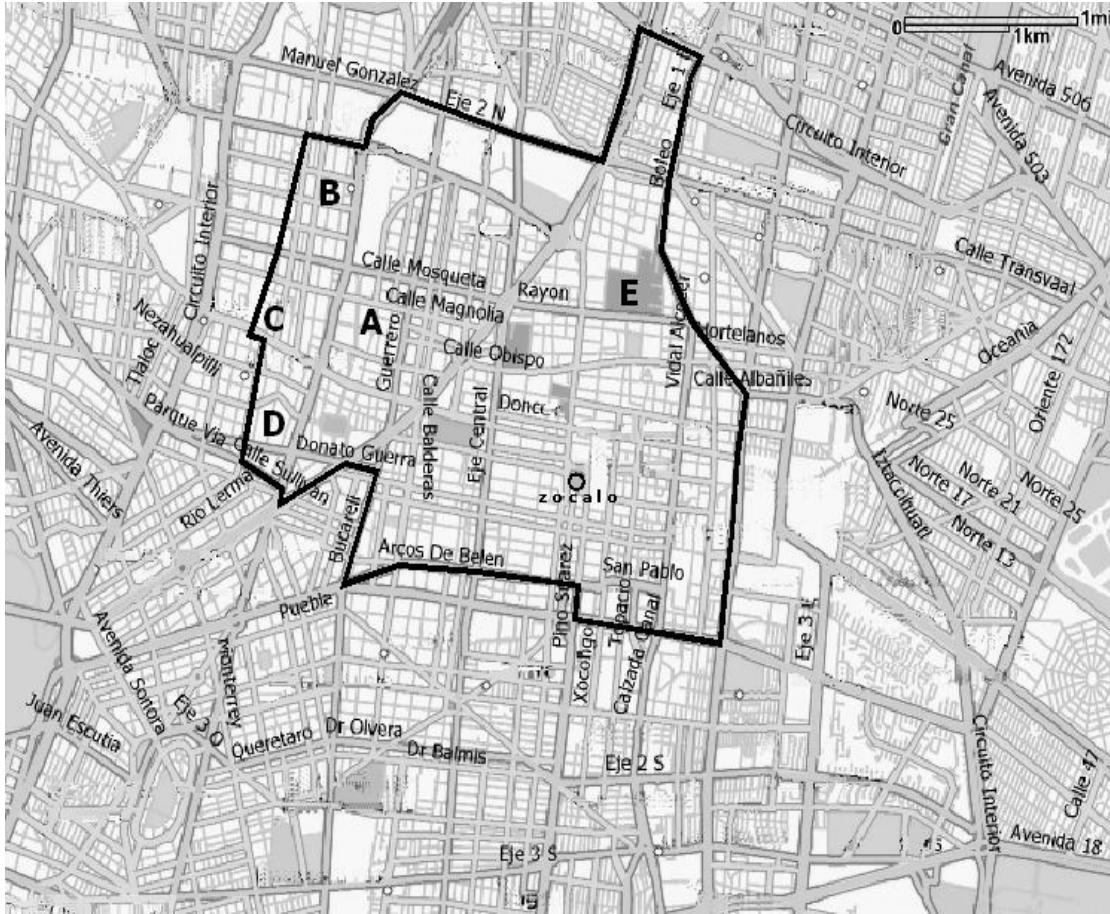
⁴ Gruzinski, Serge, *La ciudad de México: una historia*, trad, de Paula López, México: F.C.E., 2004, p.467.

⁵ López, Diego, *Los servicios públicos de la Ciudad de México*, México: Porrúa, 1976, p. 182.

⁶ Aguilar, Héctor y Lorenzo Meyer, *A la sombra de la revolución mexicana*, México: Cal y Arena, 2002, p. 13

este auge provocó también desajustes y segregación que repercuten hasta nuestros días.

La ciudad de México en 1883

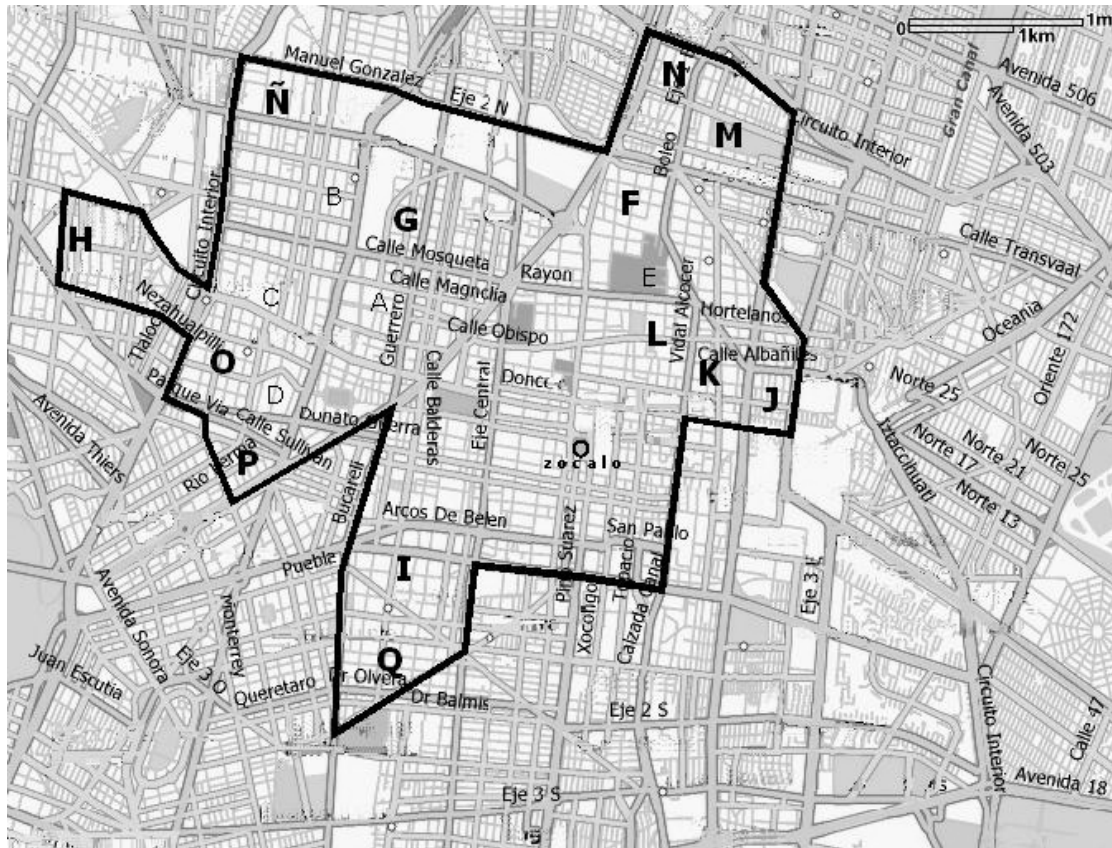


— Perímetro de la ciudad

| Ubicación | Nuevas Colonias populares | Nuevas Colonias para clase media y alta |
|------------------|-----------------------------|--|
| Norte | | |
| Noroeste | A. Guerrero | B. Santa María |
| Oeste o Poniente | | C. Barroso, D. Arquitectos |
| Noreste | E. Tepito o Violante | |

Elaborado a partir de el plano de Crecimiento de la ciudad de México en Moreno Toscano, Alejandra (coord), *Ciudad de México: Ensayo de construcción de una historia*, SEP-INAH-III, México, 1978, p. 214.

La ciudad de México en 1899



— Perímetro de la ciudad

| Ubicación | Colonias ya existentes (1883) | Nuevas colonias populares | Colonias | Nuevas Colonias para clase media y alta |
|-----------|---|---|----------|---|
| Norte | | F. Maza | | |
| Noroeste | A. Guerrero, B. Santa María | G. Ampliación Guerrero | | Ñ. Ampliación Santa María |
| Oeste | C. Barroso, D. Arquitectos | H. Santa Julia | | O. San Rafael, |
| Suroeste | | I. Indianilla | | P. Limantour, Q. Hidalgo |
| Sur | | | | |
| Este | | J. Morelos | | |
| Noreste | E. Tepito o Violante | K. La Bolsa, L. Díaz de León, M. Rastro, N. Valle Gómez | | |

Elaborado a partir de el plano de Crecimiento de la ciudad de México en Moreno Toscano, Alejandra (coord), *Ciudad de México: Ensayo de construcción de una historia*, SEP-INAH-IIH, México, 1978, p. 214.

Como lo explica María Morales,⁷ numerosas fueron las causas del crecimiento del territorio urbano: las zonas antes pantanosas terminaron por secarse y consolidarse como suelo urbano; el mercado de bienes raíces se favoreció con la ley de desamortización de bienes eclesiásticos y de corporaciones civiles, la ciudad se fortaleció como la capital del país centralizando el poder político económico y cultural lo que implicó también el crecimiento demográfico; las vías de comunicación y los sistemas de transporte se diversificaron con lo que se acortaron distancias, la modernización de la ciudad favoreció a cierto grupo social que aumentó sus ingresos y su poder adquisitivo, y a la creación de fuentes de trabajo y servicios públicos en las zonas en ese momento periféricas.

Cómo se observa entre estas causas se encuentran las modificaciones en los sistemas de transporte pues durante la segunda mitad del siglo XIX se habían introducido en la ciudad sistemas como el tranvía (primero de mulas en 1852 y después eléctrico en 1900) y el ferrocarril que habían requerido modificaciones como el tendido de vías y que inclusive habían determinado la dirección en la que la ciudad crecería, pues las nuevas colonias se ubicarían en las zonas mejor comunicadas, aunque cada vez más alejadas, gracias a estos modernos transportes del siglo XIX, sin embargo la introducción de estos no significó la desaparición de las carretas o los elegantes carruajes jalados por caballos y mulas, ni en el servicio público ni en el privado.

A pesar del uso del vapor y de la energía eléctrica en los sistemas de transporte, la tracción animal siguió utilizándose, pues el tranvía y el ferrocarril se introdujeron como sistemas, obviamente públicos, por ello no representaron competencia para los medios de transporte particulares, mientras que las rutas no abarcadas por los nuevos sistemas eran recorridas por los carros y carretas de alquiler. Además los tranvías y el ferrocarril urbano tenían bien limitada su trayectoria (no por eso dejó de haber accidentes) mientras que los caballos y mulas, solos o con carros o

⁷ “La expansión de la ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos”, Morales, María, en Moreno Toscano, Alejandra (coord), *Ciudad de México: Ensayo de construcción de una historia*, México: SEP-INAH-IIIH, 1978, p.p.194-196

carruajes, podían transitar por las calles, empedrados o terracerías, más libremente. Cabe aclarar que ya desde 1846 el tránsito de los caballos había sido reglamentado,⁸ prohibiéndose correr con ellos “a carrera tendida” o llevarlos sin rienda o inclusive asolearlos en las calles de la capital, sin embargo la tracción animal era la base del transporte privado en México; las pensiones o corrales en donde se guardaban tanto animales como carretas, carros y coches, constituían, al principio del siglo, uno de los elementos del paisaje urbano que contrastaba con las estaciones y talleres del tranvía eléctrico. El número de pensiones fue disminuyendo paulatinamente, pues “terminada la construcción de los Ferrocarriles Central y Nacional, y de una parte del Interoceánico, fue consecuencia natural el que todos los mesones y corrales que estaban destinados a alojar los carros y las recuas que hacían el servicio de transportes para todo el interior de la República, se fueran fraccionando para la construcción de habitaciones.”⁹ En 1916, quedaban al interior de la ciudad 91 pensiones según el informe entregado al Inspector de Vehículos de la capital.¹⁰

Si bien en la primera mitad del siglo XIX los menos favorecidos habían comenzado a refugiarse en el norte, hacia finales del mismo el crecimiento se dirigía al noreste, poniente y sur, apareciendo colonias, que presumían estar dotadas de todos los servicios.

Las demandas de servicios y obras públicas crecían en relación proporcional al crecimiento de la ciudad, que para 1900 se calculaba abarcaba cerca de 28 km² y hospedaba a 368,698 personas,¹¹ las dificultades para dar respuesta a estas demandas también se incrementaban. En lo que respecta al transporte, este fue uno de los rubros en los que se intentaba cumplir con las exigencias de una metrópoli, pues rápidamente se introdujo una red que crecía en extensión y complejidad para lograr unir a las municipalidades con el centro de la ciudad, con el

⁸ De Gortari, *op. cit.*, p. 217.

⁹ *Ibidem*, p. 88

¹⁰ *Archivo Histórico del Distrito Federal, Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Vehículos, Volumen 4789, Expediente 5.*

¹¹ “El poblamiento popular en la ciudad de México en la primera mitad del siglo XX” Cruz, María, en Collado, María (coomp.), *Miradas recurrentes, la ciudad de México en los siglos XIX y XX*, México: Instituto Mora- UAM, 2004, p. 381

consecuente aumento en el tráfico de pasajeros y carga. Además con la introducción de los tranvías eléctricos el paisaje se modificó

El paisaje sufrió una transformación notable [pues] eran máquinas más grandes y que se movían a mayor velocidad. Otros elementos que modificaron el paisaje fueron las estaciones y los talleres ubicados en [...] Indianilla, las plantas generadoras de energía, los postes y los cables. Todos estos elementos alteraron el contexto urbano, contrastando sus formas con las de la ciudad colonial y variando el valor que se daba al uso del espacio. La calle se convirtió en el ‘terreno de la máquina’, la diferencia entre circulación vehicular y peatonal se hizo más marcada con la construcción de banquetas, mientras que los paradores y los cobertizos ligaban los dos tipos de circulaciones ¹²

Respecto a los vehículos de alquiler según el reporte del Señor Buendía a cargo de la Administración principal de coches en 1898 había en la ciudad para el servicio público un total de 466 coches, 707 carros, y 3050 bicicletas.¹³ Esto sin contar los carruajes que había en las municipalidades. Es preciso señalar que la diferencia entre coches y carros estriba en que los coches se usaban para el transporte de pasajeros, mientras que los carros servían para transportar carga, ambos podían ser de dos o cuatro ruedas.

Como lo señala Diego López ¹⁴ antes de que el siglo XIX concluyera, la ciudad ya contaba con alumbrado eléctrico, principalmente en el centro y hacia el noroeste y oeste, el empedrado de las principales calles ya se había sustituido por adoquines de asfalto comprimido, que no duraron mucho tiempo en las mejores condiciones debido a las excavaciones para instalar los ductos de las líneas telefónicas, telegráficas y de electricidad.

Sin embargo no todas las necesidades fueron cubiertas, quizás porque administrativamente la ciudad no contaba con los medios necesarios o tal vez porque no había la intención de solucionar los problemas de salubridad en las áreas que ocupaban los más pobres, pero el hecho es que la ciudad comenzaba el siglo con un grave problema de salubridad. Los intereses

¹² “Sistemas de transporte y expansión urbana: los tranvías” Vidrio, en Moreno Toscano, *op. cit.*, p.212

¹³ *Archivo Histórico del D.F., Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Estadística, Volumen 1032, Expediente 74.*

¹⁴ López, *op. cit.*, p.224

particulares, cómo era de esperarse, impidieron en gran medida una mejor planeación y la realización de las obras públicas necesarias para satisfacer las demandas de la población. Tanto los contratistas como las empresas que construían nuevas colonias hicieron caso omiso de las verdaderas necesidades de la ciudad y de la planeación que ésta requería.

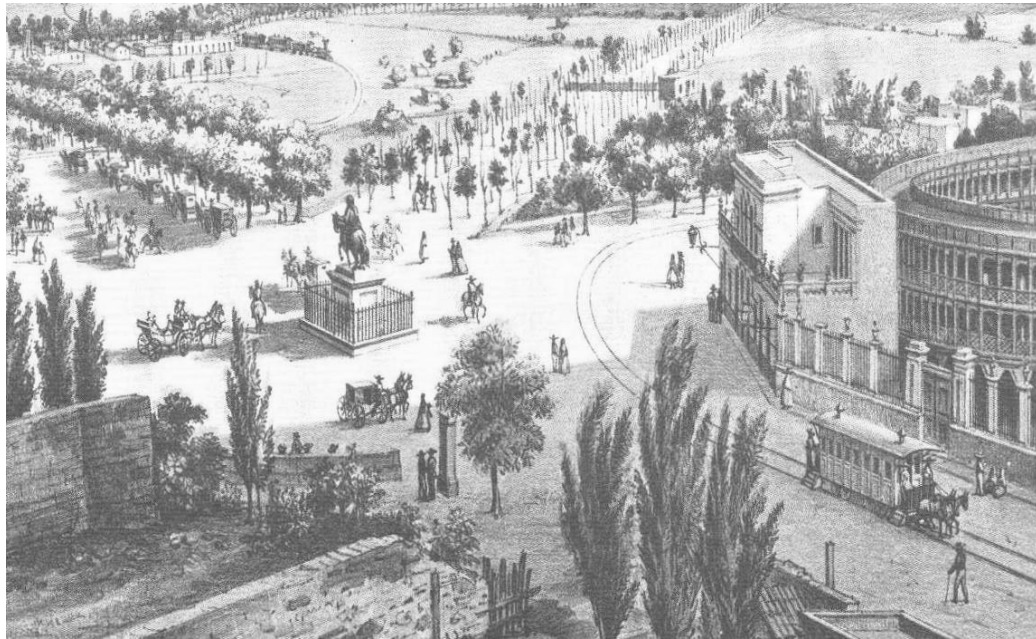
Si en si misma, administrar una ciudad no fue, ni será, cosa fácil, modernizarla, cuando aún no estaba organizada administrativamente, resultaba aún más difícil:

[...] la capital de la República, modifica su extensión territorial por medio de los convenios de límites firmados el 4 y 17 de agosto de 1898, el Distrito Federal y los Estados de México y Morelos.

Un año más tarde el régimen interior también sufrió modificaciones, pues por decreto del 16 de diciembre de 1899, el Distrito Federal se dividió en 22 municipalidades [...] en marzo de 1903 [el gobierno de Porfirio Díaz] expide la Ley de Organización Política y Municipal del Distrito Federal, en virtud del cual quedó dividido en 13 municipalidades: México, Guadalupe Hidalgo, Azcapotzalco, Tacuba, Tacubaya, Mixcoac, Cuajimalpa, San Ángel, Coyoacán, Tlalpan, Xochimilco, Milpa Alta e Iztapalapa [...] mientras que en el orden administrativo, político y municipal dependería del Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación, que tendría a su cargo al Gobernador del Distrito, al Presidente del Consejo Superior de Salubridad y al Director de Obras Públicas.¹⁵

Precisamente la Ley de Organización Política y Municipal del Distrito Federal, constituyó un gran esfuerzo por ordenar, de una vez por todas, la ciudad, se trataba de organizarla en todos sus ámbitos y es precisamente la primera vez que uno de los Reglamentos emanados de esta ley tomó en cuenta a los automóviles, que para aquél entonces ya causaban ciertos problemas de tránsito.

¹⁵ Lozada, Guadalupe, *La ciudad. Sus gobernantes*, México: Gobierno del D.F., 2000, p.p.125-126.



Entre carretas y caballos... el cruce entre Reforma y Bucareli.
en Benítez, Fernando, *Historia de la ciudad de México*, Volumen 6, Barcelona,
Editorial SALVAT, 1984, Volumen 6, p. 60



Entre autos y tranvías ...el cruce entre Reforma y Bucareli.
en Benítez, *Historia de la ciudad de México*, Volumen 6, Barcelona, Editorial SALVAT,
1984, p. 60

2.2 De rarezas a medios de transporte.

Durante el periodo al que se refiere este trabajo, aproximadamente la primera década del siglo, la historia de los automóviles fue una historia llena de sobresaltos, y críticas, aún no estaba cerca el día en el que se les aceptase totalmente y en el que hubiesen descontinuado por completo el uso de coches y carretas, es por eso que este capítulo se ha titulado “De rarezas a medios de transporte” pues lo que en estos años ocurrió fue la familiarización con ellos y los comienzos de su uso también como medio de transporte público, lo que considero fue el gran paso para convertirse en lo que son hasta la fecha. Sin embargo, los síntomas de que el automóvil terminaría por conquistar a la ciudad pueden observarse desde el principio del siglo.

A fines del siglo los tranvías daban un servicio muy completo; esta situación no se pudo mantener después de 1900, porque su red no se extendió en la medida en que crecía la ciudad por la formación de fraccionamientos. Por el contrario, se estancó para dejarle el campo abierto al automóvil, que, poco a poco, se fue apropiando de la ciudad. Las inversiones en infraestructura se destinaron a la repavimentación de las calles y a la construcción de nuevas avenidas, relegando el renglón de transporte colectivo y originando el predominio del transporte individual.¹⁶

Si bien los automóviles habían llegado a la ciudad algunos años antes de finalizar el siglo XIX, conforme transcurrieron los primeros años del nuevo siglo, el automóvil comenzó a constituirse no sólo como un ‘sport’, cómo se decía en aquella época, sino como un medio de transporte. Siguieron siendo la diversión de la clase alta, pero también un vehículo que circulaba por las calles, cada vez más numeroso, modificando el paisaje urbano. Fue entonces cuando se expidió el Reglamento de 1903 que por primera vez regulaba su circulación por la ciudad.

Sin embargo la introducción del auto no fue cosa fácil, la población que aún no acababa por acostumbrarse al tranvía y el tren como medio de transporte público, ahora tenía también que convivir con este nuevo

¹⁶ Moreno Toscano, *Op. cit.*, p.201

vehículo, mientras “lo nuevo se mezcla con lo antiguo. Siempre ávido de monstruos, diablos y milagros, este mismo público se atemoriza por los efectos del cometa de 1899 – en los albores del cambio de siglo- salvo que ahora también se preocupan por los accidentes que provocan los tranvías o el tren.”¹⁷

Esta población citadina había demostrado que los nuevos inventos eran vistos con bastante incredulidad, ¿Por qué habría de ser diferente para los automóviles? ¿Por qué habrían de aceptarlos sin renuencia?

Definitivamente no había ninguna razón, para ello, antes de dejar de ser rarezas que sólo usaban los ricos, los autos tenían que demostrar varias cosas, por ejemplo, ser mejores que los tranvías.

La gente tenía que usar los tranvías, a pesar de los constantes accidentes y de los problemas de salud pública o aglomeraciones que podían acarrear, ya en 1902 *El Imparcial* retomaba lo que Eusebio Blasco, escritor y poeta español, había escrito en Madrid a propósito de los tranvías:

En ninguna capital del mundo se permite entrar en los tranvías á personas enfermas ó con visibles muestras de algo que sea contagioso. Es una indecencia, y esta es la verdadera palabra, lo que á todas horas se ve en ciertos tranvías. Entran en ellos viajeros con la cara entrapajada, apestando a yodoformo, con granos y diviesos de repugnante aspecto, convalecientes recién salidos de los hospitales. Hay una línea en la que abundan los niños que van á las Clínicas á hospitales á consulta, y junto á ellos han de ir, niños sanos constantemente expuestos al contagio [...] Esto no tiene nombre. Se vive de milagro, invadido por los tranvías en calles, en que casi van por las aceras, con el ‘trolley’ amenazador de la vida del transeúnte; los automóviles guiados por conductores que no saben manejarlos; ciclistas que se meten por el centro de los paseos, por la acera, por todas partes.¹⁸

Con respecto a las aglomeraciones, ya desde 1897, se hablaba de la incomodidad que implicaba viajar en tranvía debido a que la gente llenaba hasta las plataformas:

¹⁷ Gruzinski, *op. cit.*, p.482

¹⁸ “La higiene y los tranvías” en *El Imparcial*, Sábado 31 de mayo de 1902, p. 2. Lo que no queda claro es si el escritor estaba hablando de Madrid o si publicó en un diario madrileño su experiencia al haber estado en México, y por ello *El Imparcial* transcribió el artículo, aunque otra probabilidad es que se refiriera a la ciudad de Madrid y la situación fuera similar en México, por lo que se retomaron sus palabras a propósito de la higiene y los tranvías en las ciudades.

Para los que necesitan tomar uno de dichos vehículos, nunca es un impedimento serio que este totalmente ocupado. La libertad individual es mal entendida entre nosotros, porque generalmente se cree que basta pagar el importe del pasaje para tener el derecho de causar molestias a las señoras que tienen la desgracia de verse formando parte de esos hacinamientos. [...] existe una disposición del Gobierno del Distrito, en virtud de la cual se prohíbe ocupar las plataformas delanteras, pero creemos que esta disposición es fragmentaria: en nuestro concepto debiera extenderse á las plataformas, puesto que si es preciso evitar el peligro, también lo es evitar el obstáculo. ¹⁹

Además, a los tranvías se les acusaba de estar movidos por “fuerzas ocultas”, en 1898 se había decretado el permiso correspondiente para usar la energía eléctrica como fuerza motriz, aunque en un decreto anterior se había establecido específicamente que los ferrocarriles urbanos se valdrían siempre de la tracción animal, sin embargo había tal desconfianza en los tranvías eléctricos, que no fue sino hasta 1903 que se permitió que los carros mortuorios fueran arrastrados por ellos “en virtud de que no faltaban quienes consideraban como una práctica impía el que los cadáveres de cristianos fueran llevados al lugar de su eterno descanso remolcados por una ‘fuerza oculta’ y no fue sino hasta 1903 en que cedió en tan delicado asunto.”²⁰

Por supuesto que dichos problemas con respecto al tranvía, afectaban principalmente a la clase media y baja que los utilizaba para moverse en el Distrito Federal, pero para la clase alta era una vergüenza que el servicio fuera tan malo, y no se semejara al servicio de otras grandes ciudades. Probablemente estos problemas también fueron un pretexto para que esta clase poderosa, dueña de las agencias comercializadoras de autos, planteara la introducción del automóvil en el servicio público, claro que con la aparición de camiones improvisados en la siguiente década, (que a diferencia de los primeros *fordcitos* que abrían sus puertas en las esquinas hasta llenarse, se sintetizaron conservando el chasis de éstos, su motor y

¹⁹ “La circulación de las personas en México”, en *El Imparcial*, Jueves 15 de julio de 1897, primera plana.

²⁰ López, *Op. cit.*, p.194

ruedas, pero erigieron una estructura que incorporaría, a la libertad de los movimientos de los autos, la capacidad de los tranvías)²¹ cuando se comprobó que los hacinamientos en los transportes no eran cosa única de los tranvías.

Por lo pronto, la introducción del automóvil en los reglamentos era una buena señal, pero no fue simplemente por su introducción en el reglamento, que las personas comenzaron a usar cada vez más y más el automóvil, y al principio no causaba más que molestia para los vecinos. Como la anécdota que menciona Miguel de Castro en su libro sobre Historia del Automóvil, acerca de Daimler y Maybach, constructores de automóviles que molestaban a los vecinos en sus pruebas hasta llegar al grado en el cuál la prensa local también se quejaba de las molestias: “los caballos se desbocaban ante el petardeo de aquél motor escandaloso; los perros ladraban; las gallinas huían despavoridas y a nadie le resultaba simpática la figura del Daimler, paseándose.”²²

Tampoco la ciudad de México estaba preparada para tales pruebas y escándalos, menos aún, si en los accidentes los perjudicados eran los peatones, que muy probablemente pertenecían a la clase social media o baja, puesto que en algunas ocasiones los dueños del automóvil ni siquiera eran llevados a la comisaría.

[...] Hacen ya número las victimas que han sucumbido lesionadas por una de estas máquinas, lanzadas á toda velocidad por las avenidas de la población, donde la lentitud, la espera, la meditación y todo lo contrario a la velocidad, habían sentado durante siglos sus restos. [...] Los accidentes por automóviles son de dos clases: los unos, se deben á la afición, degenerada en vicio á ese género de sport, que hace a los aficionados lanzarse por caminos peligrosos, á velocidades verdaderamente vertiginosas, á las que es imposible manejar de manera precisa y mucho menos detener el aparato en un momento dado. Esta clase de accidentes es muy frecuente, y si bien hace, por lo general, como únicas víctimas á quienes con toda libertad y á sabiendas del peligro que corren, se lanzan á él, ha causado tal número de muertes,

²¹ Novo, Salvador (comp), *Seis siglos de la ciudad de México*, México: FCE, 1974, p.p 90-91.

²² De Castro, *Op. cit.*, p.117

que se ha pensado seriamente en tomar medidas apropiadas para disminuir el número de estas desgracias.²³

Según el autor del artículo la otra clase de accidentes eran, los atropellamientos, había dos circunstancias que facilitaban los accidentes: la primera era la velocidad que llevaban los automóviles y por lo tanto la rapidez en las maniobras que requerían y la segunda era que el aspecto de los autos no era tan imponente como el de los tranvías o ferrocarriles, parecían muy ligeros y por ello los peatones casi no se cuidaban de ellos, ni procuraban evitarlos.

Sin embargo el autor añade también:

[...] No cabe duda que le número de víctimas causadas por el automovilismo tiene que ser grande en los primeros tiempos. Será preciso que el público se acostumbre a este riesgo, y aprenda a evitarlo. Se recuerda que en los primeros tiempos de los tranvías eléctricos, el número de atropellados era verdaderamente terrible [...] mientras que ahora son mucho menos numerosas. Ya el público se ha acostumbrado á evitar ese gran peligro; ya los que manejan los motores han adquirido mayor experiencia [...]²⁴

Desde el siglo XIX se realizaban en la ciudad algunos experimentos relativos al auto-movimiento de carruajes, y se hacían peticiones al Ministerio de Fomento para que otorgará las patentes de todo tipo de inventos, poco a poco comenzaron a inventarse cosas con el fin de lograr mejoras en los automóviles importados o inclusive para encontrar nuevos medios de locomoción, en consecuencia la inventiva y las oficinas de patentes no se daban abasto, pues los más creativos encontraban motivaciones suficientes al ver el éxito que en otros países habían conseguido los automóviles. Ya fuera para controlar la velocidad de los automóviles o para alumbrarlos de forma económica, el hecho es que los hombres de ciencia dirigían sus empeños a estos aparatos. Quizás por esta misma razón, y porque las Exposiciones Universales y el nuevo siglo contagiaban a todos de su modernidad el Presidente de la República, Porfirio Díaz, y el Congreso de la Unión tuvieron a bien en 1903 reformar

²³ “Los accidentes en automóvil” en *El Imparcial*, Domingo 3 de junio de 1906, p. 5.

²⁴ *Ibidem*.

la ley de patentes y marcas para que los trámites fuesen más sencillos y para promover los nuevos inventos.²⁵ De acuerdo a esta nueva ley ya no habría exámenes tan rigurosos para otorgar las patentes y los permisos de las marcas de fábrica que necesitasen un registro, y se dispondrían medidas para fomentar la construcción y elaboración de aparatos y productos de buena calidad, así mismo se abriría un museo que diera muestra de los planos, diseños y modelos de los aparatos y objetos patentados además se publicaría un periódico que describiera e ilustrase las patentes y marcas.

Estas medidas, en general estaban destinadas a fomentar la inventiva de los habitantes de la República, mostrando la disposición del gobierno por popularizar nuevos y modernos aparatos que estaban demostrando su utilidad. Las consecuencias del uso del automóvil eran impactantes, pues los accidentes eran numerosos, pero si se veía al futuro como en *El Imparcial* se señalaba, se terminaría por aceptar que era un vehículo eficaz. Además los otros vehículos tirados por caballos no estaban exentos de sufrir accidentes, como era común leer en los periódicos:

“En la calle de Nuevo México, se desbocó el tronco de caballos que tiraba de un carruaje de la propiedad del Sr. Enrique Goudet. Los caballos hicieron chocar el vehículo contra uno de los trenes de Tacubaya. El cochero al caer del pescante, se causó algunas lesiones”²⁶

Amén de los accidentes, los automóviles también tenían en su contra, su aspecto, no eran tan aparatosos ni tan grandes, como los tranvías pero si eran bastante estruendosos. La gente tampoco entendía su funcionamiento, se preguntaban ¿Cuál sería su fuerza de tracción? ¿Qué extraña energía los movería? A mediados del año 1898 en *El Imparcial* ya se narraba un incidente que había desatado uno de los pioneros.

Es muy conocido en la capital un americano que usa para transitar por las calles un automóvil. Ayer, mientras penetró á un despacho de la avenida de San Francisco, dejó la máquina frente á la puerta de entrada del citado establecimiento.

Siempre que el americano deja el automóvil en cualquier puerta de la vía pública, se reúne un grupo de curiosos que lo inspeccionan con atención. Ayer pasó

²⁵ *Diario Oficial*, Viernes 29 de Mayo 1903, Tomo LXVI, Núm. 128, p. 447.

²⁶ “Notas de policía” en *El Imparcial*, Viernes 3 de mayo de 1901, p. 2

justamente esto, al entrar el americano al despacho se aglomeraron en torno de la citada máquina varias personas.

Estaba entre el grupo, un individuo que alardeaba de conocer el mecanismo de los automóviles. Empezó á dar explicaciones adunando la acción á la palabra, cuando ¡Oh! Sorpresa, la máquina se pone de pronto en movimiento.

Alarmados los curiosos se evaporaron como por encanto, pero no faltó quién diera parte al dueño del vehículo, quién salió alarmado y al ver que la máquina seguía caminando sola á gran distancia del sitio en donde la había dejado preguntóle al primero que encontró al paso.

--¿Qué sucedió?

--Éste, que era el mismo que había hecho la travesura, contestó entre alarmado y risueño: ¡Se desboco! ...

El vehículo fue alcanzado por su dueño cerca de la Alameda.²⁷

Como se puede observar, en 1898 un automóvil que circulaba por la ciudad era una rareza, una especie de objeto de exhibición al que todos se aproximaban, lo inspeccionaban para descubrir su funcionamiento, pero a la vez le temían, al menor movimiento en falso le huían pues notaban que podía provocar graves accidentes, por lo mismo no confiaban en este tipo de aparatos ni en que anduviera por las calles libremente. Era inclusive un objeto que la gente común no sabía como llamar ¿Velocípedo ó Coche? Pues no, ni lo uno ni lo otro. Era tan raro aún el auto, que no había palabras para describir su funcionamiento, es esta nota que narra *El Imparcial* un ejemplo, ya que el joven que un poco más atrevido que los demás, se acercaba a él, y se vio sorprendido cuando el motor comenzó a funcionar, no atinó más que a decir que se había desbocado, como si se tratase de caballos. Era tan raro, ver uno de esos vehículos que el dueño fue famoso por poseer uno, sin embargo en 1903 ya había en la ciudad 136 automóviles (en el mismo año se contabilizaban únicamente en el servicio público 767 coches) y tan sólo 3 años después la suma ascendía a 800.²⁸

Como ya he señalado, fue en 1903, el año en que se dictaron disposiciones para el reordenamiento de la ciudad, asimismo (en agosto) se publicó

²⁷ “Se ‘desboco’ el automóvil” en *El Imparcial*, Martes 9 de agosto de 1898, p. 2.

²⁸ López, *Op. cit.*, p. 196. Las cifras se utilizan como un referente pero las fuentes no aclaran si estas cifras se refieren únicamente a la ciudad de México o al Distrito Federal.

también el Primer Reglamento para la Circulación de Automóviles del Distrito Federal. Este reglamento intentaba conseguir la sana convivencia entre los viejos vehículos y los nuevos. Era una invitación a aceptar la modernidad como lo eran muchas de las disposiciones y reglamentos establecidos en ese año, en este caso se les otorgaba a los autos, por lo menos legalmente, el lugar que tenían entre los otros medios de transporte, se les aceptaba como innovaciones útiles para la comunicación en la ciudad.

Ya habían llegado algunos modelos de automóviles a la ciudad cuando en 1895 se estableció un Reglamento para Velocipedistas ²⁹ en el cual se indicaba que la policía tenía la obligación de cuidar que los conductores no fuesen atacados por los transeúntes que les arrojaban objetos o les insultaban, y la contribución que tenían que pagar los dueños de velocípedos (bicicletas, triciclos o similares) era de \$0.50 de la que estaban exentos los niños menores de 10 años. Es decir estos vehículos eran también un juguete para los niños, y eran de cierta manera más vulnerables que los recién llegados autos, no imponían respeto puesto que la policía debía defender a quienes los conducían.

En cambio las condiciones para la circulación de automóviles eran mucho más complicadas. Para poder circular libremente por las calles de la capital a bordo de un auto, se necesitaba acudir a una supuestamente rigurosa³⁰ inspección y obtener una licencia. Para ello el 14 de agosto de 1903 fue constituida la Inspección de automóviles,³¹ a cargo de la cual el Gobernador del Distrito nombró al C. Pedro Buch. De acuerdo al reglamento el Inspector o perito mecánico debía revisar las condiciones de seguridad del automóvil en general y de sus piezas, especialmente de los frenos y de las piezas que pudiesen contener productos explosivos, además debía corroborar que los aparatos no fuesen peligrosos y que no espantasen a los caballos, por supuesto esto último era muy difícil de controlar, pero el Reglamento

²⁹ Del Río, *Op. cit.*, p. 142

³⁰ Señalo que la inspección era *supuestamente* rigurosa porque al revisar los expedientes respectivos en el Archivo Histórico del Distrito Federal se puede observar que en algunos casos, se otorgaba la licencia aunque no se conociera bien el funcionamiento del vehículo.

³¹ AHDF, *Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito-Vehículos*, Vol. 1787, Exp. 2

establecía que los conductores tendrían la obligación de detenerse si los animales de tiro estaban asustados, y esperar a que cesara todo peligro.

Además el perito tenía que examinar los instrumentos de maniobra de los autos para saber si estos se encontraban a la mano del conductor y éste podía operarlos sin desviar la vista en ningún momento. Asimismo debería asegurar si la dirección del vehículo funcionaba correctamente y daba vuelta con facilidad, y si los frenos podían detener el vehículo con “violencia” en caso de ser necesario.

El Inspector también era el encargado de someter a examen a quienes desearan conducir, debía valorar su aptitud, comprobar su *prudencia*, *sangre fría*, *seguridad de pulso y buena vista*. El reglamento contemplaba la posibilidad de que los autos llevaran motores de vapor de agua, pero señalaba que deberían extremarse precauciones para evitar peligros de explosión.

No obstante todas las precauciones los accidentes estaban a la orden del día, no sólo existía el riesgo de un atropellamiento, sino también de explosiones que nadie sabía de donde procedían y que al final resultaban ser la explosión de un motor de combustión interna o de vapor que había fallado o cuyo mecánico no sabía componer. Como le sucedió al Señor Carlos Esperón, quién quería vender su automóvil al Lic. Manuel Herrera y cuando se disponían probar el vehículo, una vez que el chauffeur lo tenía listo “se escuchó una fuerte detonación seguida de una verdadera lluvia de cristales. Alarmados por aquello, salieron violentamente los señores citados, y con verdadera estupefacción, vieron que el motor del automóvil había estallado, rompiendo los asientos y la caja”³²

Este reglamento consideraba a los automóviles bastante peligrosos, pero útiles, pues de otro modo se hubiese evitado su circulación. Se hacía hincapié en que los vehículos deberían ser de sistemas “suficientemente experimentados y conocidos” y como he descrito se establecía como requisito exámenes minuciosos para los conductores.

³² “Explosión de un automóvil” en *El Imparcial*, Domingo 13 de enero de 1907, p. 2.

Con respecto a la velocidad el reglamento estableció como la máxima en calzadas y caminos poco transitados los 40 km por hora, mientras que la máxima, en donde el tránsito fuese mayor, era de 10 km por hora, pero considerando que “en los sitios en que fuere grande la circulación de transeúntes, carruages[sic], ó tranvías, la velocidad de los automóviles será igual á la de los demás vehículos de que se trata, sujetándose en lo demás á los reglamentos de policía.”³³ Es decir que el reglamento le otorgaba cierta libertad de movimiento a los autos, pero cuando se tratase de la convivencia con los otros medios de transporte debería igualar su velocidad para no causar conflictos o provocar algún peligro. En todo caso estas eran medidas lógicas puesto que no se podía eliminar a los otros vehículos sólo por que el automóvil tenía la capacidad de ir más rápido; y tampoco se podía llegar a los extremos de aquella ley del siglo XIX la *Locomotive Act*, promulgada en Inglaterra, en la que se establecía que los vehículos que no fuesen movidos por caballos, tenían que ser precedidos por una persona que fuese anunciando su paso y no podían rebasar la velocidad de ésta.

Aún así había a quienes estas medidas le parecían ridículas como en esta nota de *El Imparcial*, se lee:

Pero es verdaderamente ridículo lo que se observa entre nosotros. En el Paseo vespertino de Plateros, no es raro ver en la estrecha calle, entre los carruajes que marchan al paso deteniéndose á cada momento, automóviles que resoplan como si estuvieran inquietos, que caminan lentamente aún á riesgo de deteriorarse, y que emplean muchísimo tiempo en pasar de una esquina á otra [...] Se ve muy mal uno de esos aparatos marchando despacio, saturando la atmósfera con los productos de la combustión que molestan á los que van cerca, y aún calentándose excesivamente ellos mismos, lo cual les expone a averías más o menos graves. [...] Pero es bueno desterrar de ese paseo vespertino los automóviles [sic], símbolos de la velocidad y destinados á pasar casi volando, casi sin tocar con sus ruedas ligeras el asfalto de las calles ³⁴

Sin embargo, tampoco se podía pedir, como parece insinuar el autor de este artículo, que hubiera avenidas especiales para automóviles, para que éstos pudiesen volar a la velocidad que su tecnología les permitía. Aunque se

³³ *AHDF*, Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito-Vehículos, Vol. 1787, Exp.1

³⁴ “Los accidentes en automóvil” en *El Imparcial*, Domingo 3 de junio de 1906, p. 5.

vieran muy mal marchando despacio, tenían que hacerlo por lo menos durante los primeros años.

Una vez que eran suficientes, que se había demostrado que se podía circular con ellos en la ciudad y sus alrededores, fue consecuencia natural dar el siguiente paso: utilizarlos en el servicio público.

A partir del año 1905 se observan con mayor frecuencia solicitudes para introducir en el servicio público automóviles de alquiler. El reglamento de 1903 no hacía mención respecto al servicio público, pero el procedimiento no era muy complicado. Los propietarios de automóviles, que ya habían pagado su impuesto o contribución de 50 pesos ³⁵ por usar el vehículo, y que ya habían obtenido la licencia o habían contratado *chauffeur* con licencia respectiva, dirigían un oficio a la Inspección General de Coches y Bicicletas para que se les concediera el permiso y el lugar en dónde podían establecerse, y como generalmente se les otorgaba lugar en sitios de coches ya establecidos, el único problema entonces era conseguir clientela que confiase lo suficiente como para abordarlos. Es de suponerse que debían sujetarse al reglamento de coches vigente, por lo cual las tarifas tendrían que uniformarse con las de los coches de primera y segunda clase, es decir, por media hora o fracción \$0.37 los de segunda y los de primera \$0.50,³⁶ pero al parecer no fue así, ya que en 1906, Arturo Portillo pedía permiso para establecer un sitio de cinco automóviles marca CADILLAC, en la calle de Gante pero con una tarifa de \$1.50 por treinta minutos o fracción dentro de la ciudad y hasta Tacubaya y Guadalupe-Hidalgo, sin cobrar el regreso.³⁷

³⁵ Recordemos que según la tabla que aparece en este trabajo en la página 25, \$50.00 significaban quince días de trabajo para la clase media.

³⁶ López, *Op. cit.*, p.196

³⁷ AHDF, Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito-Vehículos, Vol. 1791, Exp.461

| Tarifas de coches y automóviles al servicio público | | | | | |
|---|--------------------------------------|--------------------------------|--|---|--|
| Coche de segunda | Coche de primera | Automóvil en el sitio de Gante | Automóvil en el sitio de Cinco de Mayo | Autotaxímetros (andando a 10km/hr como lo establecía el reglamento) | Autotaxímetros (a una velocidad de 40 km/hr en caminos poco transitados) |
| \$0.37 x media hora | \$0.50 x media hora | \$1.50 x media hora | \$ 3.00 x media hora | \$0.30 x siete minutos. | \$0.30 x dos minutos |
| A partir de 1907 \$1.50 x media hora | A partir de 1907 \$2.00 x media hora | | Días festivos \$5.00 x media hora | \$0.05 extras por cada 200 metros, es decir cada minuto | |

Un año antes los Señores Gardner y Shearr pedían permiso para establecer, en el sitio de coches ya existente en la Av. Cinco de Mayo, su automóvil cobrando seis pesos por hora y los días festivos hasta diez pesos.³⁸ Quizás los coches estaban perdiendo clientela rápidamente y tuvieron que subir sus tarifas para subsistir hacia 1907 cobrando los de segunda 75 centavos por quince minutos y los de primera \$1.00,³⁹ pero eso no los favoreció porque los autos podían ofrecer un mejor servicio y los precios de los coches ya no eran tan económicos. Probablemente fue hasta la formación de la Compañía de Autotaxímetros, establecida en la calle de Gante, que los precios de los automóviles en el servicio público se uniformaron, y hacia 1910 esta compañía estableció que los primeros 1,200 metros tendrían un costo de treinta centavos y por cada 200 metros suplementarios se cobrarían cinco centavos más.⁴⁰

Esto seguramente favoreció el uso de los automóviles que competían con los coches de alquiler en lujo y practicidad y los superaban en velocidad, además esta compañía ofrecía la ventaja de no aumentar sus precios ni domingos, ni días festivos. A este respecto es bastante ilustrativa la imagen que ofrece *El Imparcial* en 1910 en un anuncio de Taxímetros Mexicanos.⁴¹

³⁸ AHDF, *ibidem*, Vol. 1789, Exp.271

³⁹ Cosío Villegas Daniel, *Historia Moderna de México. El Porfiriato, Vida social*, México: Hermes, 1990, p. 694

⁴⁰ De Gortari, *Op. cit.*, p. 302.

⁴¹ "Taxímetros mexicanos", *El Imparcial*, Miércoles 6 de abril de 1910, p. 3.

En ella se aprecia la comparación que hacen entre las carretas o coches que también ofrecen servicio público y la comodidad y velocidad con la que se puede viajar en auto-taxímetros, el chofer del automóvil se representa calmado y sin problemas para conducir su vehículo mientras que el conductor del coche no puede controlar muy bien a sus caballos y estos se notan exhaustos sin poder alcanzar al automóvil, además los pasajeros que van en el automóvil se notan mucho más cómodos que los que van en el coche. Estas eran las herramientas con las que contaban los automóviles para hacerse publicidad no solo en el uso particular, sino también en el público.



Anuncio de "Taxímetros mexicanos" en *El Imparcial*, Miércoles 6 de abril de 1910, p. 3

Las calles en las que se otorgaron los primeros permisos, para establecer sitios de automóviles de alquiler, fueron la Avenida 5 de Mayo, y la calle de Gante, posteriormente los había ya en la Avenida Juárez, Bolívar, y 5 de febrero.

Hubo otro aspecto que posicionó al automóvil y este fue su uso en algunas oficinas públicas e instituciones, si bien ya algunos de los Secretarios o el mismo Presidente los estaban usando, el que se mandaran construir vehículos especiales como ambulancias o para los bomberos fue significativo para popularizarlo.

Ha comenzado á prestar sus servicios el auto-ambulancia 'Fiat,' que el gobierno del Distrito mandó construir para el mejor servicio médico de las Comisarías. Como se ve, es un magnífico automóvil que desarrolla una fuerza de cuarenta caballos.

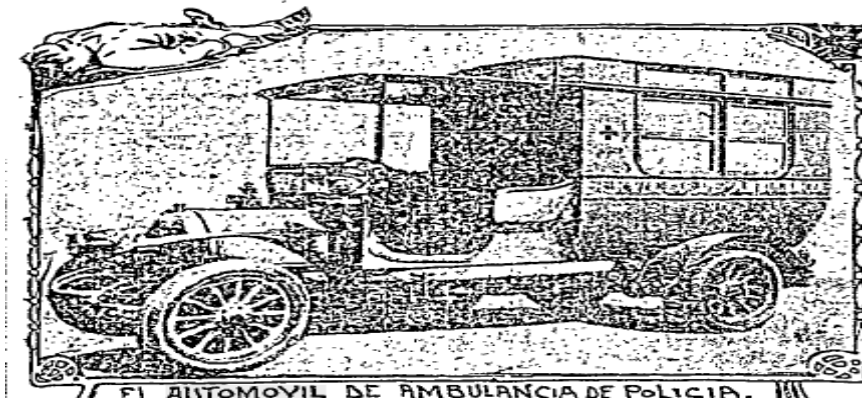
Costó \$11,000 y está dotado de un magnífico botiquín para hacer rápidamente curaciones de urgencia, tiene un servicio automático de camillas que no molestarán en el traslado á los lesionados y en su interior hay la más rigurosa asepsia.

Antes de ayer hizo su entrega la casa constructora, por conducto del visitador de Secciones Médicas, doctor Leopoldo Castro, con intervención del señor Inspector de automóviles, ingeniero Rafael Alcérreca.

Las pruebas que se hicieron ayer fueron muy satisfactorias.⁴²

Así que para 1910, los automóviles ya tenían bien ganado su lugar en la ciudad, habían llegado hacía más de diez años y no tenían razones para irse. Este vehículo moderno había encontrado su lugar en una ciudad que también buscaba modernizarse.

EL AUTO AMBULANCIA



“El auto ambulancia” en *El Imparcial*, Domingo 15 de Enero de 1910, página 11.

⁴² *El Imparcial*, Domingo 15 de Enero de 1910, p. 11.

2.3 La modernización del paisaje urbano.

En los primeros años del siglo la ciudad consolidaba su crecimiento, y su urbanización, en ella se reflejaba el desarrollo económico e industrial de la era porfiriana, la belle époque se sentía en el aire, las nuevas colonias presumían su arquitectura moderna y el paisaje urbano demostraba que el empuje del progreso no se detenía. La ciudad ya había enfrentado una primera etapa de modernización, había sido testigo y escenario de la instalación de los tranvías eléctricos, ferrocarriles urbanos, el teléfono y la energía eléctrica.

Si tratamos de identificar los ritmos y tonos distintivos de la modernidad del siglo XIX, lo primero que advertimos es el nuevo paisaje sumamente desarrollado, diferenciado y dinámico [...] de máquinas de vapor, fabricas automáticas, vías férrea, nuevas y vastas zonas industriales; de ciudades rebosantes que han crecido de la noche a la mañana, frecuentemente con consecuencias humanas pavorosas; de diarios, telegramas, telégrafos, teléfonos y otros medios de comunicación de masas que informan a una escala cada vez mas amplia [...] ⁴³

Estos ritmos y tonos que Marshall Berman señala como distintivos del siglo XIX, llegaron a México cuando este concluía, así que, distinguieron también a las primeras décadas de la nueva centuria, las máquinas, fábricas y tecnología llegaron poco a poco, la organización social estaba cambiando y dividía a la ciudad espacialmente con lo que se favoreció el desarrollo industrial que el gobierno promovía.

Como habíamos mencionado el nuevo siglo también dio paso al reordenamiento urbano, el Presidente Porfirio Díaz, tuvo a bien instalar *el orden y el progreso* en la capital. La infraestructura urbana no se daba a vasto y el presidente propuso una nueva organización en la que el gobierno federal se haría cargo de administrar política y económicamente al Distrito Federal y sus municipios, quizás las anteriores administraciones no daban muestra de modernizarse a la par que la capital y por ello se creo el Consejo Superior del Gobierno del Distrito Federal el 26 de marzo de 1903. Para simplificar la administración se redujo el número de municipalidades que

⁴³ Berman, Marshall., *Todo lo sólido se desvanece en el aire, la experiencia de la modernidad*, México: Siglo XXI, 1988, p.p. 4 y 5.

conformaban el Distrito de veintiuno a trece: Azcapotzalco, Coyoacán, Cuajimalpa, Guadalupe-Hidalgo, Iztapalapa, México, Milpa Alta, Mixcoac, San Ángel, Tacuba, Tacubaya, Tlalpan y Xochimilco.

Este consejo estaba formado por el Gobernador del D.F., el Director General de Obras Públicas del D.F. y el Presidente del Consejo Superior de Salubridad, es decir los dos rubros en los que más se requería de inversión y en los que dicha inversión visiblemente embellecería a la ciudad, estaban representados en este Consejo: las obras públicas y la salubridad: los ramos de aguas, alumbrado, paseos y vías públicas, edificios, rastros, mercados y cementerios. Los carros y coches quedaron a cargo del Gobernador del D.F, así como las festividades y diversiones.

La conclusión del proceso de centralización del gobierno municipal del Distrito Federal, [...] obedeció también al propósito del gobierno federal de hacer de la capital del país la imagen viva del progreso y la modernización que vivía la nación, propósito que requirió de un acomodo de sus políticas financieras y de la eliminación del obstáculo que representaban las administraciones municipales, para llevar a cabo un conjunto de obras tendientes a hacer de la ciudad de México, el París de América ⁴⁴

Los reglamentos expedidos en 1903, como el de automóviles o el de patentes, fueron parte de la necesidad del Consejo de reordenar la ciudad y sus actividades en todos sus ámbitos, de controlar de alguna manera el dinamismo característico de la modernización. Entonces se creó también otro concepto: la planificación; aunque muchas colonias ya se habían construido sin la más mínima planeación, se pretendió introducir este nuevo concepto arquitectónico, en la que ya tomaba características de metrópoli. A partir de este concepto la función del arquitecto se transformó, no solo proyectaba casas o edificios

Ahora [debía] comprender el trazo de una ciudad o de una región en donde el problema de la 'circulación' pasa de la consideración de un acceso fácil entre varias piezas o salas, pasillos, corredores y vestíbulos, al acceso conveniente y adecuado en edificios y lugares poblados por medio de calles, avenidas, bulevares, caminos, vías férreas y hasta rutas aéreas, visualizando, justamente desde el aire, en un plano más

⁴⁴ "Problemática urbana y reforma político administrativa en el Distrito Federal, 1903-1914" Miranda, Sergio en Collado, *Miradas recurrentes... op. cit.*, p. 238

elevado y con la facultad creadora que debe ser innata en el arquitecto, la composición completa de este problema fascinador y complejo.⁴⁵

Este nuevo paisaje urbano resultó tan impactante que inspiró, en la segunda década del siglo, al gran teórico de la arquitectura del siglo XX: Charles Edouard Jeanneret conocido como Le Corbusier, quién estimulado por las nuevas tecnologías y la nueva realidad, se planteó la existencia de una nueva perspectiva de la arquitectura, planificación urbana que se consolidó en “un mundo espacial y socialmente segmentado: aquí la gente, allí el tráfico; aquí el trabajo, allí las viviendas; aquí los ricos, allá los pobres.”⁴⁶ Este mundo segmentado, ya aparecía desde finales del siglo XIX en la ciudad de México y los periódicos se refieren a él al hablar de los automóviles que pasan veloces por las calles, contrastando con la lentitud de los peatones, quienes se habían acostumbrado a adueñarse, inclusive, de las calles.

Aquí en México los arquitectos e ingenieros encargados de la planeación fueron Nicolás Mariscal, Miguel Ángel de Quevedo y Jesús Galindo y Villa, ellos fueron quienes, en la primera década del siglo XX, incorporaron a los problemas locales, las teorías urbanísticas procedentes de Europa y Estados Unidos.

Se planteó entonces la incorporación de la naturaleza a la ciudad, tendencia que estaba de moda en las propuestas en otros países, cuyas ciudades estaban bastante industrializadas, los proyectos urbanos para la ciudad de México incluyeron entonces jardines y parques y una arquitectura de paisaje, es decir una arquitectura cuya finalidad era adornar o embellecer la ciudad con elementos vegetales, por lo cual se le otorgó prioridad a la construcción de parques y grandes jardines, que además podían agregar plusvalía a las colonias en las que se encontraban. El jardín del Zócalo, la Alameda, el Jardín Hidalgo (actual Alameda de Santa María la Ribera), el atrio de Santo Domingo, el jardín Juárez (actual plaza San Pablo), el jardín Guerrero (Plaza San Fernando), y el jardín frente a la

⁴⁵ De Gortari, *op. cit.* p.182

⁴⁶ Berman, *op. cit.*, p.p. 168-169

Estación de Ferrocarriles eran algunos de los 18 jardines públicos con los que contaba la municipalidad de México a principios del siglo.

Aunque en la ciudad no se llevaron a cabo grandes transformaciones en cuanto a diseño se refiere, si se incorporaron los avances científicos en rubros como salubridad e higiene pública, construcción, y mecánica de suelos.

Estos proyectos significaban grandes inversiones en la capital que no hubieran sido posibles, si el gobierno de Porfirio Díaz no hubiera estado suficientemente interesado en hermostrar la ciudad, como para financiar todos los proyectos. El impulso que recibió la economía durante este período y las inversiones extranjeras, que aumentaron la productividad, condujeron a la mejoría de las finanzas gubernamentales, que como era de esperarse encontraron en la capital el sitio ideal para invertirse. “Poca política y mucha administración fue el lema que el régimen porfirista adoptó respecto a las tareas básicas de gobierno a todos los niveles y cada autoridad dentro de su territorio se esforzaba en prestigiarse a través de las obras materiales”⁴⁷

Gracias a que los recursos financieros fluían con facilidad en la ciudad, fueron posibles obras como la conclusión del Gran Canal y el desagüe de la Cuenca, que se habían comenzado en 1897 como una medida para mejorar la higiene en la ciudad y que comprendieron la construcción de atarjeas, de colectores y la instalación de tubos, para concluir una red de drenaje que desembocaría en el Gran Canal cuyas compuertas se ubicaron en San Lázaro.

Junto a estos avances habrá que señalar que en 1905 se construyeron baños o mingitorios públicos, los cuales se ubicaron estratégicamente en lugares de mayor tráfico, se intentó mejorar con esto las condiciones higiénicas y evitar infecciones y enfermedades. El Hospital General también entro en funciones como parte de estas medidas de salud.

La mayoría de los recursos se destinaron a obras públicas, saneamiento, alumbrado, jardines y vías públicas. A partir del Presupuesto General de

⁴⁷ López, *Op.cit.*, p. 239

Egresos de la Municipalidad de México ⁴⁸ para 1903, se observa la cantidad en pesos que se pretendía gastar en obras públicas. De un total de \$4,100,000.00, se destinarían para Obras públicas \$790,706.36, y en Carros, Coches, Paseos, Alumbrado y Limpia se gastaría un total de \$587,000 por lo tanto \$1,377,706, es decir un poco más del 30 por ciento del presupuesto de egresos se gastaría en el paisaje urbano, en embellecerlo y mantenerlo. Dichas cantidades tienen aún más sentido, si consideramos que entre las Obras de la Administración del régimen porfirista con mayor aceptación de la opinión pública, se encontraban, las obras de pavimentación de la ciudad, las obras de comunicaciones y obras públicas, la expropiación de terrenos para la gran Ópera y el Paseo de la Reforma y la transformación del Bosque de Chapultepec.⁴⁹

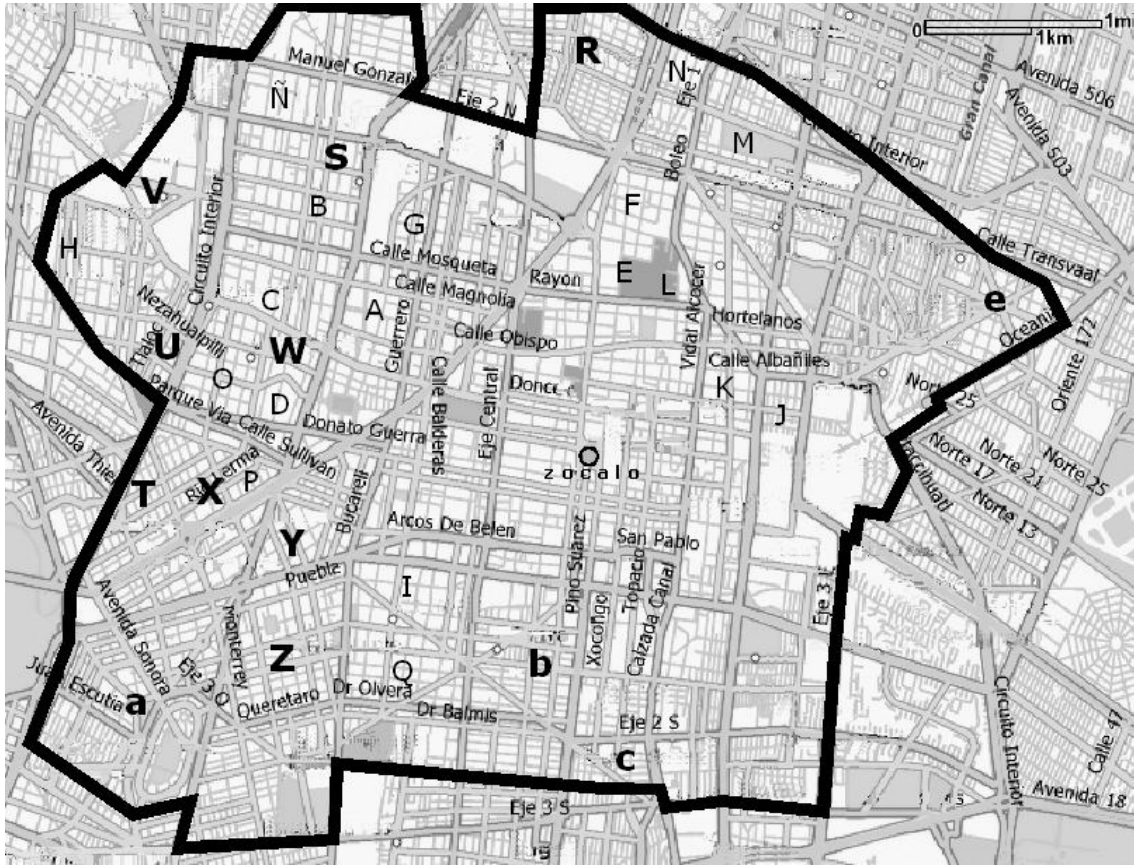
Mientras la mancha urbana se expandía sin cesar, los automóviles también invadían las calles de las nuevas colonias que comenzaron a surgir desde el siglo XIX. En 1891 surgieron la Candelaria y Limantour, en 1894 la Díaz de León y la de la Maza, hacia 1900 la Reforma y la Hidalgo.⁵⁰

⁴⁸ *Ibidem*, p. 236.

⁴⁹ *Ibidem*, p. 237.

⁵⁰ Espinosa, Enrique, *Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano 1521-1980*, México: El autor, 1991, p. 99

La ciudad de México en 1910



— Perímetro de la ciudad

| Ubicación | Colonias ya existentes (1883) | Colonias ya existentes (1899) | Nuevas Colonias populares | Nuevas Colonias clase media y alta |
|-----------|---|--|---|---|
| Norte | | F. Maza | R. Peralvillo | |
| Noroeste | A. Guerrero, B. Santa María | G. Ampliación Guerrero, Ñ. Ampliación Santa María | S. Chopo | |
| Oeste | C. Barroso, D. Arquitectos, | H. Santa Julia, O. San Rafael. | | T. Cuauhtemoc, U. Tlaxpana, V. Sto. Tomás, W. Ampl. San Rafael. |
| Suroeste | | I. Indianilla, P. Limantour, Q. Hidalgo. | | X. Americana, Y. Juárez, Z. Roma, a. Condesa |
| Sur | | | b. Cuartelito, c. La Viga | |
| Este | | J. Morelos | d. Scheibe, e. Romero Rubio | |
| Noreste | E. Tepito | K. La Bolsa, L. Díaz de León, M. Rastro, N. Valle Gómez. | | |

Elaborado a partir de el plano de Crecimiento de la ciudad de México en Moreno Toscano, Alejandra (coord), *Ciudad de México: Ensayo de construcción de una historia*, SEP-INAH-III, México, 1978, página 214.



Vista de la Avenida Versalles en la moderna Colonia Juárez en Porras, Jeannette, *Condesa Hipódromo, México: Clío, 2001, p.37.*

De entre todos estos nuevos barrios, el grupo más acomodado prefirió colonias como la Juárez, la Cuauhtémoc, o la Condesa, y en general las ubicadas en el sur y el poniente, mientras que al oriente se sitúan las colonias obreras como la Scheibe y la Romero Rubio; seguramente era mucho más común el tránsito de automóviles en las zonas más acomodadas, colonias cuyas “casonas con grises mansardas y amplios porches”⁵¹ y buhardillas ⁵² estilo francés, adornaban las calles por donde podía pasearse la élite y visitar los cafés, restaurantes y chalets de moda. Por otro lado la clase media y la baja se acomodaban en las vecindades, que llegaban a alojar hasta 800 personas.⁵³

Pero no sólo creció, lo que entonces se conocía como la municipalidad de México o la Ciudad de México, sino también los “pueblos” de los alrededores como Atzacapotzalco y San Ángel. De modo que las municipalidades y la ciudad comenzaron a integrarse en una sola urbe.

Entonces “en las lindes de la ciudad se escalonan las construcciones encargadas de mostrar el modernismo, de asegurar la salubridad y la

⁵¹ “Mandatos seductores: publicidad y consumo...” Ortiz, Julieta, en Collado, *Mandatos seductores...Op.cit*, p. 90.

⁵² La mansarda es la cubierta del desván de un edificio, (generalmente de tejas), mientras que las buhardillas son las pequeñas ventanas salientes que permiten el paso de la luz a dichos desvanes, ambas caracterizan las fachadas estilo francés que se utilizaron en México durante la *belle époque*.

⁵³ Espinosa, p. 108

seguridad: fábricas, hospitales, una cárcel, un asilo para locos”⁵⁴ Como nunca antes el gobierno invirtió en los servicios públicos, la ciudad estrenaba edificios y monumentos por doquier desde escuelas y hospitales, hasta cinematógrafos e hipódromos. Muchos de los nuevos edificios, comenzaron a caracterizarse por su estilo moderno, comenzaron a utilizarse los estilos *neo-griego* y el *art nouveau*, que no eran otra cosa que el eclecticismo también importado de Europa, pero al estilo mexicano, en que no se buscaba la inspiración arquitectónica en la historia nacional, sino por el contrario se renegaba de ella y se construían edificios a la usanza europea, semejantes a grandes palacios pero modernizados. Fueron también los grandes almacenes, como El Centro Mercantil (1898) ó el Palacio de Hierro (1903) y no sólo los edificios públicos, los que daban muestras del estilo que comenzaba a gobernar por la ciudad.

Además de embellecer las calles, había que arreglar la traza de la ciudad, que se encontraba desarticulada y estrecha, para lo cuál el ingeniero Quevedo estableció la anchura de las calles y la altura ideal de los edificios, (en las calles de más de 18 metros de ancho se permitirían edificios de hasta 22 metros de altura)⁵⁵ pues se debían crear espacios libres para el tránsito y para que el aire y la luz penetraran. En lo que hoy conocemos como centro histórico, que en esa época conformaba la ciudad de México o la municipalidad de México, las calles estaban bien alineadas, sin embargo, conforme el desarrollo urbano se extendía, muchas de las calles perdieron la alineación. En consecuencia, a partir de 1903 se emprendió un proyecto de saneamiento de las calles, para que estas fuesen lo más rectas y amplias posibles, en algunos casos se procedió a derribar hasta manzanas completas.

La comunicación al interior del Distrito Federal, se basaba en los tranvías, pero dónde estos no llegaban, las carreteras sí, y aunque fueran de terracería eran accesibles para los automóviles:

Azcapotzalco, Guadalupe-Hidalgo, Tacuba, Tacubaya, Mixcoac, San Ángel, Coyoacán y Tlalpan, se ligaban por medio de tranvías eléctricos; Iztapalapa por

⁵⁴ Gruzinski, *Op. cit.*, p. 74

⁵⁵ Espinosa, *Op. cit.*, p. 113.

tracción animal; Cuajimalpa por carretera; por vía férrea (tracción animal) hasta Santa Fe; Xochimilco, poscarretera desde Tlalpan; por último, la municipalidad más lejana del centro era Milpa Alta, así como la menos comunicada.⁵⁶

Por otro lado se promovió, en 1905 un cambio en la nomenclatura que concluyó hasta 1911, pero no abarcaba la totalidad de las colonias.

En cuanto a las grandes avenidas, el Ingeniero Quevedo propone, siguiendo como modelo las transformaciones de París o de Londres, alternar algunas avenidas y calles diagonales o radiales para una mejor comunicación de la ciudad y para “dejar espacios libres de aspecto más variado.”⁵⁷ Propone además la creación o remodelación de avenidas, que como Reforma, Guerrero, Chapultepec y Tlaxpana, partieran del centro de la ciudad y condujeran directamente hacia la periferia, comunicando las colonias nuevas con la vieja ciudad colonial. De esta manera colonias como la Juárez, Cuauhtémoc, Condesa y San Rafael, quedaron bien comunicadas por medio de espaciosas avenidas.

Aunque el Paseo de la Reforma había sido proyectado por Maximiliano e inaugurado desde la década de los setentas en el siglo XIX, fue hasta la primera década del siglo XX que adquirió la importancia y trascendencia para el desarrollo urbano que tiene hasta la fecha. Quizás no era una gran bulevar, como los había en las ciudades europeas, pero fue gracias a la iniciativa del Presidente Porfirio Díaz que se convirtió en un eje importante para la ciudad, pues más allá de comunicar el centro con la periferia y de estar flanqueado por modernas residencias, se convirtió en “un eje artístico-monumental que incluyera la conmemoración de los que se consideraban los principales sucesos históricos.”⁵⁸ El espacio urbano y su paisaje, ocupaban un lugar como fuente de educación, en el caso del paseo de la Reforma se trataba de establecer una vía triunfal llena de estatuas y monumentos en honor a las glorias nacionales, colocadas estratégicamente para lograr la percepción adecuada, según el entorno.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 112

⁵⁷ “La idea del espacio urbano...” Eguiarte María, en Collado, *Miradas recurrentes*, *Op. cit.*, p. 327

⁵⁸ “El paseo de la Reforma como eje monumental” Zarate, Verónica, en Collado, *Miradas recurrentes*, *Op. cit.*, p. 67

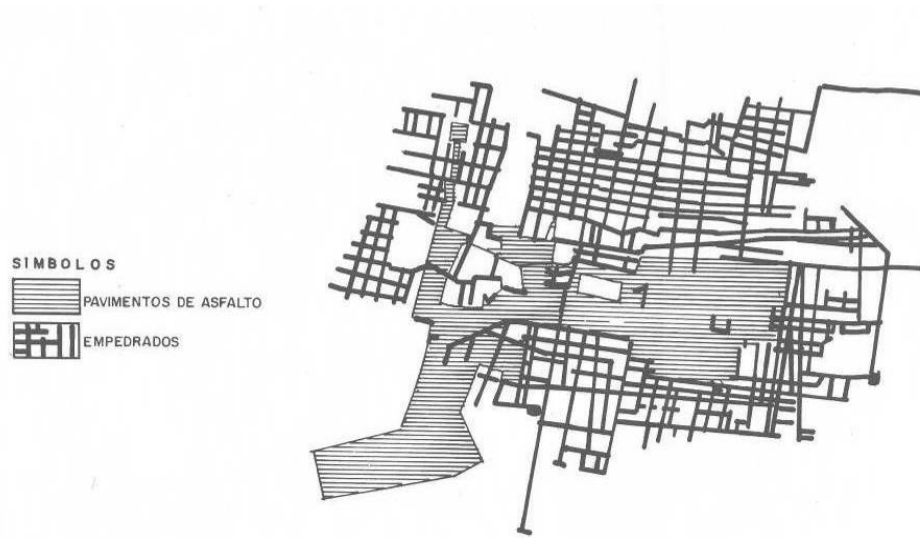
Otras “grandes arterias de la época [fueron] la avenida 16 de septiembre, uno de los ejes más animados y la vitrina más bella de la ciudad porfiriana. Rebosa de casas comerciales y de oficinas atareadas, de hoteles de lujo y de restaurantes finos [...] La avenida 5 de Mayo, que corre desde la catedral hasta la Alameda, reagrupa a las compañías aseguradoras [...] La aristocracia de la ciudad se reúne en el Jockey Club, en la avenida San Francisco –hoy Madero-, en el edificio del antiguo palacio de los condes de Orizaba: es el Sanborns de los azulejos.”⁵⁹

La nueva pavimentación fue otro elemento que vino a dar nueva apariencia a la ciudad, las calles no solo se ensancharon o cambiaron de nombre, sino que también estrenaron pavimento.

Precisamente en el Paseo de la Reforma se había empleado por primera vez la macadamización que consistía en sustituir los adoquines de asfalto comprimido por pequeñas piedras prensadas, con un espesor de diez centímetros a lo que posteriormente se le agregó chapopote. Más tarde se procedió a pavimentar la ciudad con lámina de asfalto, llevada a cabo por las compañías extranjeras Barber Asphalt Cy (estadounidense) y la Neuchatel Asphalt Cy. (suiza) que para 1903 habían pavimentado 88 calles. El concreto no se utilizó más que para las aceras, pues para la pavimentación de las calles resultaba muy costoso, a pesar de sus excelentes resultados.

⁵⁹ Gruzinski, *op. cit.*, p. 69

Pavimentos en la ciudad de México, 1905



Pavimentos en la ciudad de México 1913



Como se observa en ambos planos la pavimentación se orientó hacia el suroeste hacia donde estaban las colonias Cuauhtémoc, Roma y Condesa en López Rosado, Diego, *Los servicios públicos de la ciudad de México*, México, Porrúa, 1976, p.p. 190-191 y 248-49.

Además de los señalamientos verticales en las calles – es decir placas montadas sobre un poste donde se establecían el kilometraje y los entronques, que ya se usaban desde 1842, cuando fueron implantados por Santa Anna, se comenzaron a utilizar hacia 1911 los señalamientos horizontales, los cuales iban pintados sobre el pavimento. Otros señalamientos como podrían ser los semáforos eléctricos no se utilizaron sino hasta 1930; antes la labor era realizada por los agentes de tránsito, quienes llegaron a las calles hasta 1906, a mediados de 1902 había aún quejas en la capital porque no había “en las grandes vías como en Europa, á las horas de gran circulación, guardias que obliguen á los cocheros á guardar su derecha, y detengan cada cinco minutos la marcha de los coches, para que el público pueda pasar de una acera á otra.”⁶⁰

Además en el reglamento de 1903, antes citado, se menciona la necesidad de aproximarse a los cruceros, en los sitios de mayor tráfico, anunciándose con una trompetilla, norma que nos indica la inexistencia de policías de tránsito en los cruceros de mayor circulación, sin embargo para 1906 ya se hablaba en *El Imparcial* de nuevas disposiciones impuestas ese mismo año para la detención de aquellos automovilistas que llevaran sus vehículos a excesiva velocidad, considerando que el límite eran los 10 kilómetros por hora.

Cualquier Agente podía llevar a cabo la detención de la siguiente manera:

El Agente levantaría la mano y el chofer estaba obligado a detenerse para que el Agente tomara nota de su número y licencia, después el vehículo podía continuar su marcha y el agente notificaría la infracción a las autoridades correspondientes. Si el chofer no contaba con licencia entonces si sería detenido y llevado a la Cárcel de la Ciudad.

Sin embargo había un método un tanto simpático “Siempre que se desobedezca la indicación de la policía sobre que se suspenda la marcha de un automóvil el Agente hará uso del silbato de alarma para que en el

⁶⁰ “La higiene y los tranvías” en *El Imparcial*, Sábado 31 de mayo de 1902, p. 2.

crucero siguiente sea detenido, sin perjuicio de tomar nota del número para dar el parte que corresponda.”⁶¹

Aunque los agentes no contaban con los medios necesarios para dar persecución a los detenidos, por lo menos se hacía el intento de detenerlos en el próximo crucero, en el que se aclararía debería haber otro agente, por lo cual se establece su existencia en los cruceros de la ciudad, o por lo menos en los de mayor importancia.

Además de las señalizaciones hubo otro elemento que se incorporó al equipamiento urbano gracias al uso del automóvil, los depósitos de gasolina, los cuales no comenzaron a dar servicio sino hasta 1912, cuando había un total de 2,400 ⁶² automóviles circulando por la ciudad. El primero de ellos fue propiedad de la WATERS PIERCE OIL COMPANY, y se ubicó en la avenida más elegante y pomposa de la ciudad, es decir, sobre el Paseo de la Reforma en esquina con la primera calle de Milán, muy cerca de lo que hoy es uno de los cruceros más importantes de la ciudad, en el que la avenida Insurgentes y el Paseo de la Reforma se intersectan. Este depósito de gasolina según lo anunciaba la compañía petrolera contaba con la posibilidad de abastecerse directamente, sin intermediarios, “en donde suministraremos gasolina, aceites lubricantes, y grasas para automóviles, a los precios más bajos de plaza, directamente del fabricante al consumidor, abierto todos los días, incluso domingos y días festivos, hasta las 9:00 p.m. Se suministra aire comprimido y agua sin cargo alguno.”⁶³

Aunque desconozco la apariencia de este primer depósito de gasolina, por la apariencia de otras estaciones de servicio inauguradas durante la misma época en otros países y la estación de la Compañía Mexicana de Petróleos “El Aguila”, podemos señalar que en principio sólo se trataba de una bomba de gasolina, colocada casi a mitad de la banqueta, y un pequeño y simplón edificio que podría haber hecho las veces de bodega. Sin embargo, es probable que estas construcciones no tardaran muchos años en incorporar elementos de las tendencias arquitectónicas de la época.

⁶¹ “La velocidad de los automóviles” en *El Imparcial*, Miércoles 01 de Agosto de 1906, p. 4.

⁶² Espinosa, *Op. cit.* p.122.

⁶³ *El Imparcial*, Domingo 16 de junio de 1912, p. 10.

WATERS PIERCE OIL Co.

A V I S O

Hemos abierto en la esquina del Paseo de la Reforma y la calle de Milán, nuestro nuevo

DEPOSITO DE GASOLINA

en donde suministraremos gasolina, aceites lubricantes y grasas para automóviles, á los precios más bajos de plaza, directamente del

FABRICANTE AL CONSUMIDOR

Abierto todos los días, incluso DOMINGOS Y DIAS FESTIVOS, hasta las 9.00 p. m.

Se suministra AIRE COMPRIMIDO y AGUA á los automóviles sin cargo alguno.

WATERS PIERCE OIL Co.

Anuncio del primer Depósito de Gasolina de la capital, propiedad de la Waters Pierce Oil Company en *El Imparcial*, 16 de junio de 1912, página10



Una de las estaciones de gasolina de la Compañía de Petróleos “El águila” en Benítez, Fernando, *Historia de la ciudad de México*, Volumen7, Barcelona: Editorial SALVAT, 1984, p. 47

Finalmente, estas primeras gasolineras formaban parte del paisaje de la ciudad y como era de esperarse se habían instalado en las inmediaciones de la avenida más emblemática de la misma, por lo que probablemente no tardaron mucho tiempo en lucir, arquitectónicamente hablando, a la altura de sus circunstancias. Además la cercanía de la estación de servicio de la Compañía el Águila, que como se observa en la fotografía estaba ubicada

cerca del Palacio Legislativo en construcción, es decir aproximadamente a una cuadra de distancia, debió ser incentivo suficiente para que la competencia entre las dos compañías petroleras también se demostrara en sus instalaciones.

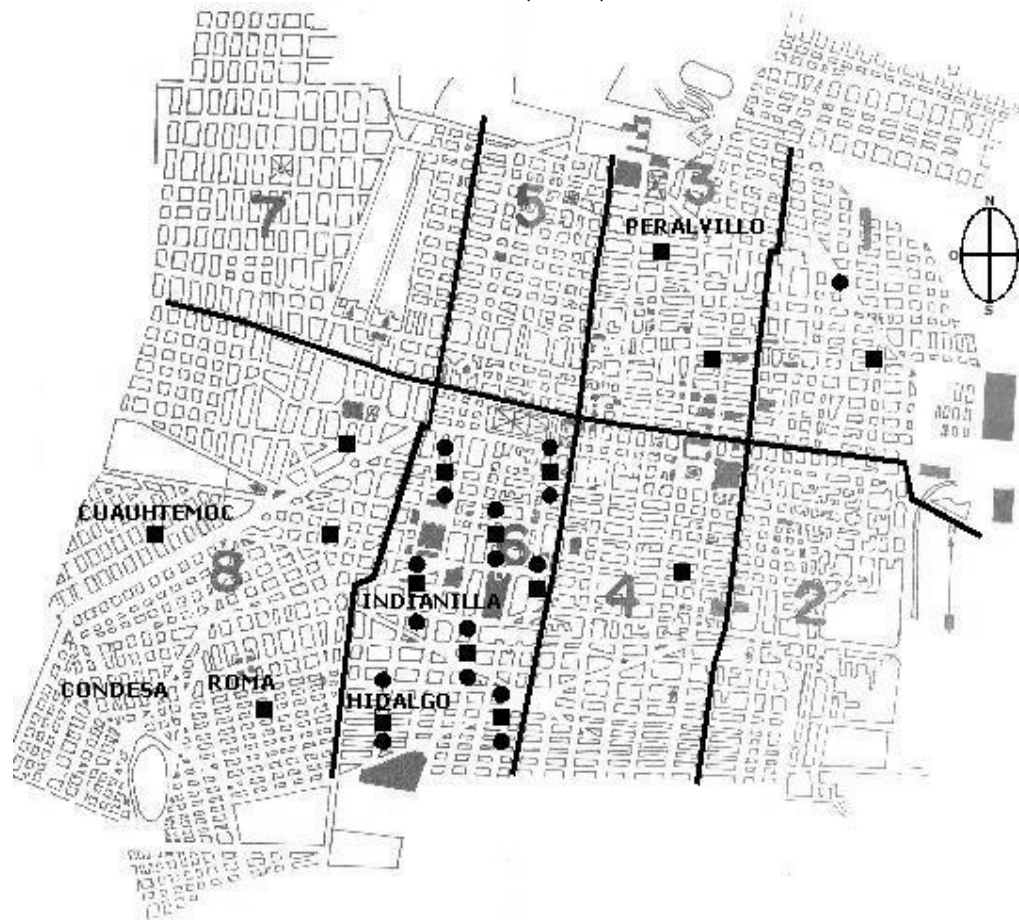
No era, por supuesto, la única manera de abastecerse de *Solarina* o *Naftolina*,⁶⁴ los garages, agencias de automóviles y autopartes también vendían esta sustancia, pero lógicamente era mucho más cómodo abastecerse en plena calle. Pero esta novedad implicaba también mayor infraestructura urbana, por lo menos para almacenar los derivados del petróleo de manera subterránea, pues las bombas de gasolina se instalaban en plena banqueta y al parecer no estaban conectadas a los tanques de manera superficial.

Las compañías petroleras en México, protagonizaban ya una gran lucha por aumentar su injerencia en el territorio nacional y es probable que esta feroz competencia por dominar el mercado, de la que nos ocuparemos más adelante, haya impulsado el establecimiento de las gasolineras, que sin intermediarios venderían sus productos directamente al consumidor, sin embargo las estadísticas comerciales de 1920 registran, en el rubro de comercios mexicanos, únicamente seis expendios de gasolina: dos en el tercer cuartel, una en el cuarto y tres más en el octavo. Aunque había también diez garages que la vendían, distribuidos por toda la ciudad, uno en el primer cuartel de la ciudad, ocho en el sexto cuartel, y uno más en el octavo. En el mismo censo, en el rubro de comercios extranjeros, se registran también quince agencias todas ubicadas en el sexto cuartel y un garage-gasolinera, en el primer cuartel.⁶⁵

⁶⁴ Estas eran las respectivas marcas de gasolina que las compañías petroleras manejaban. La Waters Pierce vendía *Solarina* y El Águila vendía *Naftolina*

⁶⁵ “Reconcentración del Censo Comercial del año de 1920” *AHDF, Grupo documental Ayuntamiento, Sección Estadística*, Volumen 1032, Exp.96. La división en cuarteles corresponde a la división que se hizo desde 1782 en ocho grandes barrios, posteriormente en 1854 Santa Anna decretó la división en 8 cuarteles mayores y cada uno se dividía en 4 menores.

Expendios de gasolina y agencias de automóviles en la ciudad de México (1920)



- División de cuarteles
- Expendio de gasolina (indica la cantidad por cuartel, no su localización exacta)
- Agencias de autos (indica la cantidad por cuartel, no su localización exacta)

Elaborado con base en la división de cuarteles de López Rosado, Diego, *Los servicios públicos de la ciudad de México*, México, Porrúa, 1976, p. 245.

Considerando que el crecimiento de la ciudad se había orientado, en la periferia de las actuales avenidas México Tacuba, Paseo de la Reforma, Eje Central y Revolución, hacia los cuarteles seis, siete y ocho, durante los primeros años del siglo pasado, no es de sorprender que la mayor cantidad de estas estaciones de servicio se encontraran próximas a las colonias Condesa, Roma y Cuauhtémoc, y en las proximidades del Hipódromo de Peralvillo, donde también se llevaban a cabo carreras de automóviles. Además como se puede notar, era el sexto cuartel de la ciudad, el que

albergaba mayor número de comercios dedicados a la venta de automóviles y accesorios, fue ahí en donde se instauró la Inspección de Automóviles a cargo de Pedro Buch, en la primera calle de Humboldt,(ubicada en la Colonia Centro) sede también de la Compañía Mexicana de Vehículos Eléctricos.

Pues bien, era también en este cuartel donde se encontraban los terrenos de Indianilla usados para los talleres y depósito de tranvías (antigua Colonia Hidalgo actualmente Colonia Doctores), no es por lo tanto extraño, que las calles cercanas al Paseo de Bucareli, y la Avenida Juárez fueran escenario de las demostraciones de la más moderna tecnología en cuanto a transporte se refería; el gran interés de aquella época en los automóviles se ve reflejado hasta la actualidad en esa zona, la tradición automovilística se ha mantenido hasta nuestros días en la colonia Doctores, siendo la número uno respecto a la venta de auto-partes (en algunos casos robadas) y la existencia de grandes y especializados talleres mecánicos.



Talleres mecánicos especializados en la actual Colonia Doctores

Transformaciones urbanas a favor del transporte automotor, seguirían modificando la ciudad a lo largo de los años, sin embargo al concluir la primera década del siglo, el régimen que tanto había favorecido la construcción de una nueva capital, sucumbiría para hacer frente a una revolución que reclamaba democracia en principio y más tarde justicia social, por supuesto habría otras prioridades, por lo que el proceso de modernización , se hizo más lento o inclusive se detuvo por algún tiempo, pero la urbe ya había cambiado su aspecto, había transformado su imagen y traza de lo colonial a lo moderno, copiando su estilo de las más modernas

ciudades europeas, principalmente de la capital francesa, había crecido de manera impresionante, albergando las construcciones más estilizadas, se había segmentado socialmente, los ricos se trasladarían a lo que entonces eran las periferias en donde se habían creado colonias con todos los servicios, mientras que las zonas más viejas o las periféricas sin infraestructura albergaban a los más pobres, a quienes la modernidad no había favorecido, ellos desde las nuevas banquetas de concreto y los ricos a bordo de sus automóviles habían presenciado como se arreglaba la traza de la ciudad para dar paso a calles pavimentadas, más anchas, en las que circulaban al lado de tranvías, carretas y carruajes, y en las que se inauguraban a diestra y siniestra obras como la instalación de la energía eléctrica, el alcantarillado, grandes y eclécticos edificios públicos, enormes almacenes, garages y agencias, pero sólo los ricos habían utilizado la versatilidad de su nuevo vehículo para recorrer los nuevos caminos y las nuevas colonias, e inclusive algunos se olvidarían por completo de sus caballos, así como de las caballerizas para vivir en hogares completamente diferentes a sus antiguas casas coloniales.

2.4 Un nuevo hogar

Como hemos explicado, durante el porfiriato fueron impulsadas las obras y construcciones que demostraban la ruptura con el pasado y abrían las puertas a la modernidad, y aunque en la época no se supiera bien a bien que era lo que esta significaba, la sociedad, sobre todo las clases altas, se dispuso a aceptar las tendencias que los arquitectos importaban del Viejo Continente, “Don Francisco de la Maza hizo la observación de que, durante el porfiriato, a la arquitectura colonial se le llamaba sin excepción, ‘española’ o ‘hecha por los españoles’, en lo que escudaban su aversión hacia ella, sin darse cuenta de que era ‘divino mexicano’.”⁶⁶

Así se creó hacia finales del siglo XIX un estilo, el estilo porfiriano del que todavía existen muchos testimonios en nuestra metrópoli. Quizás los elementos más importantes fueron la copia de los edificios europeos y la importancia de la arquitectura del paisaje, que hemos descrito anteriormente. El estilo arquitectónico se consolidó a la par de la nueva burguesía mexicana cuyo poder económico se vio reflejado en la necesidad de una nueva concepción de los espacios. “El estilo porfiriano se impuso en las casas construidas en el principio. Las más lujosas estaban rodeadas de jardines y una reja de metal en la parte posterior separaba la vida del hogar del ajetreo exterior. Las edificadas años más tarde –cercanas al río de la Piedad [Viaducto] cambiaron su estilo arquitectónico e hicieron uso de nuevas técnicas y materiales.”⁶⁷

En el caso de la construcción de las nuevas colonias los encargados de dotarlas de todos los servicios fueron los mismos empresarios que se comprometían con el ayuntamiento a proporcionar agua potable, a pavimentar las calles, plantar árboles, establecer parques y donar un terreno para el establecimiento de un mercado, mientras que el Ayuntamiento se comprometía a realizar las instalaciones eléctricas y a reembolsar los costos de la urbanización llevada a cabo por los

⁶⁶ Espinosa, *Op. cit.*, p. 94

⁶⁷ Porras, Jeannette, *Condesa Hipódromo*, México: Clío, 2001, p. 44.

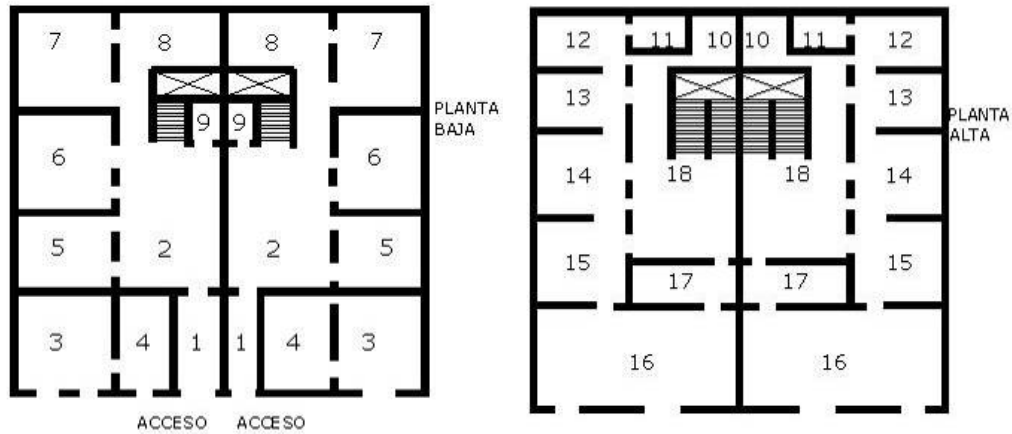
constructores. Es decir las nuevas colonias que albergarían a las clases más acomodadas se proyectaban con todos los servicios modernos, se diseñaban modelos de construcción que se alejaban de los modelos o prototipos rurales y con las características que toda gran ciudad, que se preciara de serlo, debía poseer. La nueva concepción de la ciudad no se limitó a los grandes edificios, también las viviendas de las clases medias y altas sufrieron modificaciones en general los espacios habitacionales se redujeron a cambio de mayores servicios y construcciones elegantes, que le daban prestigio a las clases sociales que de una u otra manera se vieron favorecidas por el orden y el progreso, y a las que se les prometía un futuro próspero: a los que ya dominaban la economía del país se les prometía estabilidad y a la clase media la esperanza de mejorar su posición en la escala social. Estas clases que por supuesto no eran homogéneas y que se podrían subdividir en niveles bajo, medio y alto respectivamente, se adecuaron muy obedientes y optimistas a los nuevos estilos de vida, que los alejaban de lo colonial y de las zonas más pobres de la ciudad, (cuyas condiciones de vida no mejoraron y permanecían viviendo en jacales o vecindades, en las mismas condiciones insalubres que en épocas anteriores), y los aproximaban entre sí en la búsqueda del urbanismo.

Las nuevas colonias no sólo lo eran por su reciente creación sino por su arquitectura “Representaban el progreso bienestar y confort y el refinamiento de vida y liberación de la severidad y tristeza de las viejas mansiones.”⁶⁸

El estilo colonial de esas viejas mansiones fue descrito por un viajero norteamericano, Brantz Mayer, que en 1840 habitó una casa perteneciente a una ex marquesa en la calle de Vergara: “La puerta de entrada da a un patio pavimentado, en torno del cual está construída la casa, cuyos aposentos por todos lados se abren a él, perfectamente protegidos del sol y de la calle. En el segundo piso en el que nos alojábamos, hay un corredor a lo largo de las paredes, con un techo que lo protege de las inclemencias del

⁶⁸ Martín Hernández, Vicente, *Arquitectura doméstica de la ciudad de México, 1890-1925*, México: UNAM, 1981, p. 94.

tiempo y lleno de naranjos y limoneros, y variedad de arbustos con flores, puestos en jarrones de porcelana china antigua y rara.”⁶⁹



Planta de una casa típica colonial dividida por la mitad para mostrar el cambio que dio origen a la casa tipo alcayata.

1. Zaguán, 2. Patio Central, 3. Accesorio, 4. Recámara de accesorio, 5. Cuarto, 6. Bodega, 7. Caballeriza, 8. Segundo patio, 9. Covacha 10. Azotehuela, 11. Lugares comunes, 12. Cocina, 13. Cuarto de Criados, 14. Asistencia, 15. Recámara, 16. Sala, 17. Gabinete.

En:

<http://www.architecthum.edu.mx/Architecthumtemp/colaboradores/alejandroperezduarte/exto1.htm>

Según el arquitecto Alejandro Perez-Duarte Fernández⁷⁰ una primera modificación que dio origen a un nuevo tipo de casa, fue la división de estas mansiones por la mitad, como se observa en el plano si a estas mansiones más bien cuadrangulares se les divide por la mitad se obtiene un nuevo tipo de casa, rectangular, ya sea de una planta para la clase media o de dos para la clase alta. Al parecer el nivel más bajo de la clase media, ya podía aspirar a una casa sola sencilla que se consolidó como una casa típica mexicana, la cual había ido evolucionando debido a la disminución de los terreno y el diseño se había ido adaptando a las necesidades de la familia, se trataba de una casa sola, de una planta, con balcones en la fachada y un jardín. La diferencia entre las casas de este nivel y las del siguiente nivel era el acceso, las casas que contaban con una puerta angosta, pertenecían a las familias de la clase media baja, en cambio aquellas casas que ya contaban con un

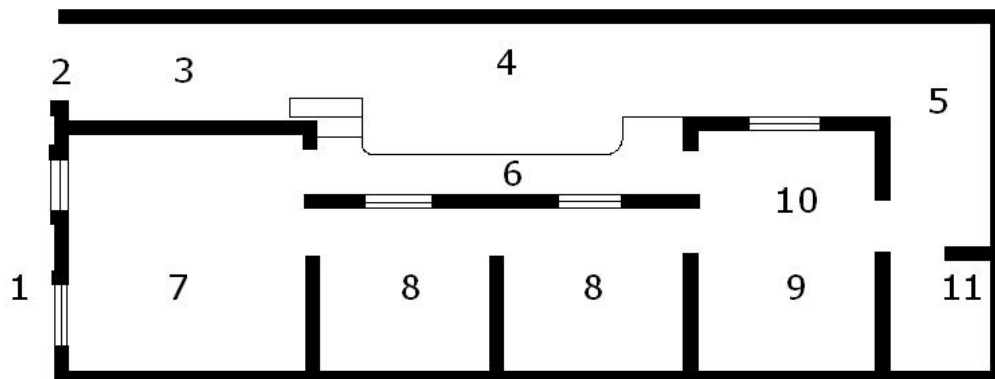
⁶⁹ Novo, Salvador (comp), *Seis siglos de la ciudad...op. cit.*, p. 64.

⁷⁰ Pérez-Duarte, Alejandro, 'Antes de la era moderna: la casa de patio de alcayata' en *Arquitectura y humanidades*, Publicación de propuesta académica del Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura, UNAM, disponible en:

<http://www.architecthum.edu.mx/Architecthumtemp/colaboradores/alejandroperezduarte/texto1.htm>.

portón para carruajes acogían a familias con un mejor nivel, aunque igualmente catalogadas dentro de la clase media. Por lo demás ambas construcciones podían ser muy similares, inclusive en cuanto a la disposición de las diferentes habitaciones. Carlos Obregón Santacilia, uno de los arquitectos más renombrados del siglo XX señala:

La evolución de la ciudad hacia una concepción moderna de la misma había empezado a fines de siglo. [...] En estas colonias para la clase media se inventa un nuevo tipo de casas entresoladas y con la planta llamada de alcayata, y en vez de los amplios patios con columnas y arcadas de piedra, se construyen profusamente éstas en lotes angostos y profundos; contienen casi sin variación: zaguán y sala a la calle, una larga hilera de cuartos comunicados entre sí con angosto corredor enfrente, baño y excusado al fondo, comedor cerrando el patio y raquíptico jardín. El baño era a la vez el cuarto llamado de los trebejos, la tina estaba llena de periódicos, sillas rotas, marcos desvencijados y las cajas de cartón de los sombreros de la señora, todo lo cual se sacaba y se amontonaba en un rincón el sábado, día en que se bañaba la familia; la señora se pasaba el día de pelo suelto con una toalla a la espalda [...]”⁷¹

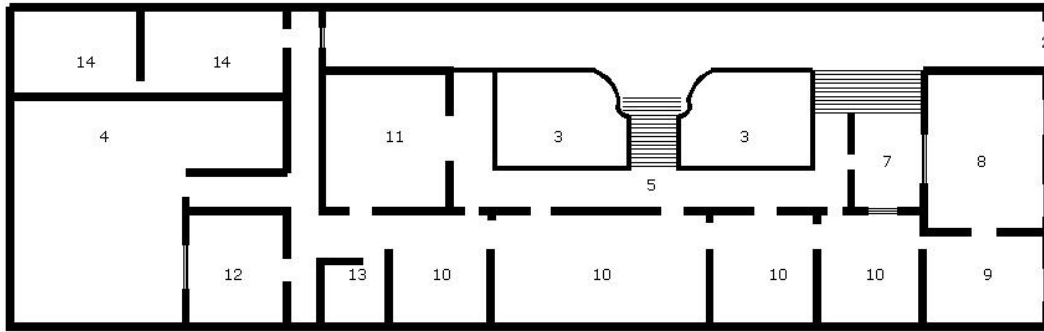


Planta de una casa tipo alcayata

1. Calle, 2. Acceso, 3. Vestíbulo, 4. Patio principal, 5. Patio de Servicio, 6. Terraza, 7. Estancia, 8. Recámaras, 9. Cocina, 10. Comedor, 11. Baño

En Martín Hernández, Vicente, *Arquitectura doméstica de la ciudad de México, 1890-1925*, México: UNAM, 1981, p. 122.

⁷¹ Obregón Santacilia, Carlos, *Cincuenta años de arquitectura mexicana (1900-1950)*, México: Patria, 1952, p. 22



Planta de una casa tipo alcayata

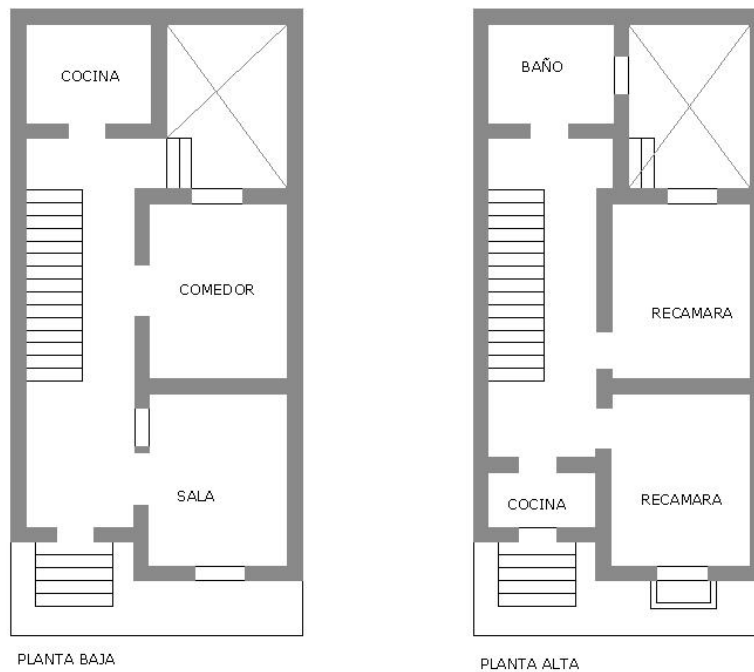
1. Calle, 2. Acceso, 3. Jardín, 4. Patio de servicio, 5. Terraza, 6. Escalera, 7. Recibidor, 8. Sala, 9. Despacho, 10. Recámaras, 11. Comedor, 12. Cocina, 13. Baño, 14. Habitaciones de servicio.

en Martín Hernández, Vicente, *Arquitectura doméstica de la ciudad de México, 1890-1925*, México: UNAM, 1981, p. 125.

Obviamente para que los terrenos fueran más productivos y las ganancias fueran mucho mayores, las nuevas casas fueron reduciendo su tamaño, los solares de las casas típicas podían contar con quince metros de frente y veinte o treinta de fondo, pero unos años después a partir de 1900 aproximadamente los miembros de esta clase media, tuvieron que conformarse con otros modelos de viviendas, en el reducido tamaño de los terrenos. Vicente Martín Hernández nos dice que esta vivienda a diferencia de la casa prototípica de la clase media, que acabamos de describir, no tenía antecedentes en la arquitectura de la capital del país, y es probable que comenzara a albergar a los niveles más altos de la clase media. Sus más claros ejemplos se encuentran en las colonias Juárez, Roma y San Rafael, sin embargo antes de que este concluya ya se construían los primeros modelos. Se trataba de casas sencillas en terrenos de siete metros de frente por treinta de fondo, o inclusive en su versión más modesta en solares de cinco metros de frente por catorce o quince de fondo, lo que obligó a los arquitectos a proyectarlas de dos o hasta tres plantas, primera diferencia entre estas y las casas anteriormente típicas:

En la planta baja se sitúa la sala (con ventana a la calle)[esta ventana seguía cumpliendo con la función de los balcones de las casas anteriores a través de los que se mostraba el mobiliario de la sala, para dar una idea del nivel social de los habitantes] seguida del comedor y en el fondo la cocina y un pequeño patio. En el pasillo que comunica estas habitaciones se eleva angosta escalera de un solo tramo que da acceso al piso alto, en el cual está un pequeño cuarto de costura, la recámara

principal con ventana a la calle, y otra interior con vistas al patio y el baño situado sobre la cocina[...] El plan de estas viviendas parece inspirado en las casas baratas para obreros que construyeron en las proximidades de las grandes ciudades industriales de Europa[...] Pero el tipo más característico de vivienda de dos plantas de estas capas sociales con pretensiones de distinción o de elegancia, que ya posee o pretende adquirir automóvil es el de dos plantas en el que la baja es destinada a garage o despacho y servicios y el primer piso a vivienda. Esta solución fue el resultado de la subdivisión de solares de catorce metros de frente por treinta metros de fondo, en dos de siete metros conservando la misma profundidad.⁷²



Casa moderna de dos niveles

Martín Hernández, Vicente, *Arquitectura doméstica de la ciudad de México, 1890-1925*, México: UNAM, 1981, p. 133.

En el caso de las viviendas con quince metros de fondo, se innovó con la construcción de tres pisos, de modo que las casas mermaron en profundidad y crecieron en cuanto a verticalidad, en consecuencia, cada piso se especializó en una función, el primer piso permaneció para los servicios, el garage y el despacho, el segundo piso se utilizó para las habitaciones de convivencia familiar y de recepción de visitas, mientras que en el último piso se crearon las recámaras, es decir era este último, el más lejano a la calle y el dedicado a la intimidad de la familia.

⁷² Martín Hernández, *Op. cit.*, p.130-133.



Casa moderna de tres niveles
Martín Hernández, Vicente, *Arquitectura doméstica de la ciudad de México, 1890-1925*,
México: UNAM, 1981, p. 133.

Dentro de este mismo tipo de casa existía también el modelo caracterizado por su simetría, la puerta ahora colocada al centro de la fachada y al interior un pasillo al lado del cual se distribuían las habitaciones en el mismo nivel, aunque también era de dos pisos, la planta baja seguía destinada a garage y servicios.

El predominio de la horizontalidad en las proporciones de la fachada ofrece la imagen de la estabilidad que tenía (o creía tener), esta clase social que en la sencillez exterior de sus viviendas expresan, sin embargo, una discreta respetabilidad y cierto orgullo, pero no altanería[...] Los estratos más simples de la burguesía media, adoptaron también en sus viviendas la misma disposición general [...] aumentando la decoración en la fachada y exornando con mayor lujo las habitaciones[...] Este estrato social, bastante numeroso, conjugó lo nacional y vernáculo de la clase media con lo extranjerizante de las clases altas, revelando que culturalmente oscilaba entre lo nativo y lo propio y lo extraño y ajeno.⁷³

⁷³ *Ibidem*, p.129

Es a partir de la creación de estas viviendas, que se concibe un nuevo hogar, un hogar urbano, en el que la naturaleza se representa con algunos macetones o inclusive desaparece, pero ya no se le da tanta importancia a los grandes jardines al interior de la casa, se concibe entonces lo que hasta la fecha significa habitar en la ciudad, aquella diferencia entre el ratón de campo y el de ciudad que nos relatan las historias para niños; para beneplácito de los habitantes, que no sabían el monstruo que estaban creando, la ciudad se distancio de la vida campestre, para estilizarse en tonos grises con algunas pinceladas verdes repartidas en plazas y jardines públicos bien delimitados y se olvidó poco a poco del olor a estiércol, para impregnarse del olor a gasolina. Al interior del hogar entonces “la casa perdió su independencia y los valores de amplitud y libertad de las casas prototípicas fueron sustituidas por la angostura y la limitación espacial, y las relaciones de intimidad y comunidad que poseía la casa sola vernácula fueron alteradas, [...] en la dialéctica del habitar se acentuó la contradicción entre la casa y la calle, entre la interioridad familiar y la exterioridad urbana y social.”⁷⁴

Aquellos patios amplios en los que “esta[ba] a punto el coche con sus mulas enjaezadas, y el postillón pronto a subir el pescante y partir no bien se lo indiquen”⁷⁵ fueron desapareciendo para dar paso a espacios reducidos en los que cabría un automóvil. De tal manera mientras más importancia se le concedía a la división entre la calle y el hogar, más importancia adquiría también el garage, (sobre todo en terrenos reducidos), como una zona de transición que obligaba a recorrer el edificio hacia atrás y alejar las habitaciones del ajetreo de la muy moderna vida urbana. Como antes se habían dividido los espacios en la ciudad entre ricos y pobres entre calles y banquetas ahora en el hogar también se presenciaria una notoria división entre lo público y lo privado, entre la intimidad de la familia y la vida pública de ésta.

⁷⁴ *Ibidem*, p. 134.

⁷⁵ Novo, Salvador. *Seis siglos de la ciudad...* op. cit. p.66

Y ya que mencionamos la vida pública, no podemos olvidar que en los edificios públicos también se fue haciendo la transformación paulatina de caballeriza a garage, ya en 1911 *El Imparcial* anunciaba que habían quedado listas las nuevas caballerizas en Correos, y por supuesto se había acondicionado dentro de la nueva construcción un espacio para los automóviles

Como recordarán nuestros lectores, al construirse el Palacio Postal, se acordó que las caballerizas y el departamento para automóviles de ese servicio, se levantarán en un lugar independiente, tanto por comodidad, cuanto por la extensión de terreno tan grande que era indispensable para el caso [...] A la derecha de la entrada se encuentra luego la oficina destinada á las labores administrativas, frente á la cual se ve una pequeña pieza, que será el botiquín, el cual estará dotado de cuanta droga y aparato sea necesario para la curación de los animales. Siguen luego el almacén y el guarnicionero, correspondiendo al despacho y botiquín, provistos de grandes cómoda y percheros en número suficiente. Viene en seguida un gran patio con tejado de hierro, para los coches [mejor dicho automóviles] y motocicletas con piso de cemento, y con la extensión que requiere, pues actualmente hay veintidós coches, trece motocicletas, los que con el tiempo tendrán que aumentar sin duda alguna.⁷⁶

Cabe destacar, la utilización del hierro, un material novedoso, para la construcción del techo que cubriría a los automóviles y motocicletas, pues tanto el hierro como los vehículos eran de hechura moderna, que aún contrastaba con la existencia de caballos.

Y así gradualmente se modernizaban los edificios a la par que se modernizaban los servicios públicos, en consecuencia los edificios públicos fueron modificando sus espacios para albergar al nuevo inquilino “En las residencias de los ricos, aún había caballerizas, pero ya empezaban a sustituirse por garages para sus automóviles. Los generales Álvaro Obregón y Plutarco Elías Calles, utilizaron por última vez, los carruajes presidenciales, en diciembre de 1924, pues en 1925 Elías Calles como Presidente de la República, ordenó que los carruajes y las caballerizas de

⁷⁶ “Han quedado terminadas las nuevas caballerizas en el Correo” en *El Imparcial*, Domingo 21 de marzo de 1909, p. 11.

Palacio Nacional fueran sustituidos por modernos automóviles para todos los servicios oficiales.”⁷⁷

La arquitectura doméstica de las clase más refinada, era mucho más variada, como en el caso de la arquitectura pública, la privada también se dejaba llevar por el eclecticismo traído desde Europa “El eclecticismo arquitectónico no es en rigor un estilo, sino la expresión de la incapacidad de la burguesía durante el siglo XIX, para crear un estilo ‘moderno’, que fuera expresión de la sociedad capitalista.”⁷⁸ Aunque Vicente Martín Hernández señala que el eclecticismo no era exactamente moderno, la sociedad del momento si creía que lo era, es cierto posteriormente se desarrollaron los estilos como el art nouveau y el art decó, que utilizaron materiales que el progreso y la industrialización habían desarrollado, y muy novedosas formas, pero en México la ciudad moderna significó la ciudad urbanizada, que sentía haber superado en servicios y arquitectura a la ciudad colonial, la ciudad que refinaba estilos y que se aproximaba a los modelos europeos. “La variedad de ropaje de sus edificios dio a la fisonomía de las zonas distinguidas y al Paseo de la Reforma su carácter particular y pintoresco.”⁷⁹

Basada en el romanticismo y el historicismo las sociedades europeas miran hacia el pasado y buscan en él una arquitectura lo suficientemente demostrativa del poder económico que los nuevos ricos acababan de adquirir, la burguesía no poseía títulos de nobleza pero podía construir palacios aristocráticos en un estilo, según ellos, más refinados. Y estos mismos palacios aristocráticos son reproducidos en México:

En la situación en que se encontraba la burguesía por la inseguridad de su poder político y el temor a la clase obrera, que la obligaba a compartirlo con las anteriores clases dominantes feudales absolutistas, todavía poderosas, aliándose con ellas para evitar la democratización radical de la sociedad y ante todo frenar las conquistas políticas del proletariado. Esta situación llevó a la burguesía a adoptar ciertos elementos culturales de las clases nobiliarias y aristocráticas, para adquirir una ‘respetabilidad’[...] Cuando la burguesía, después de 1880, sintió asegurado su poder

⁷⁷ Espinosa, p. 136.

⁷⁸ *Ibidem*, p.145

⁷⁹ *Ibidem*, p.157

político comenzó a abandonar el ropaje arqueológico, con lo cual se inicia la llamada arquitectura moderna producto del capitalismo.⁸⁰

En el caso mexicano el ropaje arqueológico había sido abandonado muchos años antes, pero la ruptura con el pasado inmediato, sucedió sin que esto significase que se comenzaron a utilizar motivos prehispánicos, por lo menos no en la gran mayoría de las casas, y en cambio si se utilizaban los nuevos materiales como el hierro, sin un estilo determinado, pero antecedente de la arquitectura vanguardista como lo fue el art decó, la cual se presentó en el paisaje urbano de la ciudad hasta que la Revolución ya había iniciado. “En la arquitectura doméstica de la alta burguesía, [...] hicieron obras de estilos diferentes para complacer el variado y caprichoso gusto de la burguesía, que buscaba el ropaje más evocador, el más elegante o simplemente el más llamativo, para singularizarse entre los miembros de su propia clase.”⁸¹

Podría decirse que no hay una casa prototipo para la alta burguesía, cada uno encargaba la casa según su capricho, pero siempre dentro de la tendencia del eclecticismo, asemejando sus hogares a grandes palacios o residencias cortesananas, en general tomados de la arquitectura francesa pero la influencia anglosajona se reflejó en las habitaciones de aseo, la higiene adquirió gran importancia y en consecuencia las habitaciones dedicadas a estos menesteres fueron embellecidas.

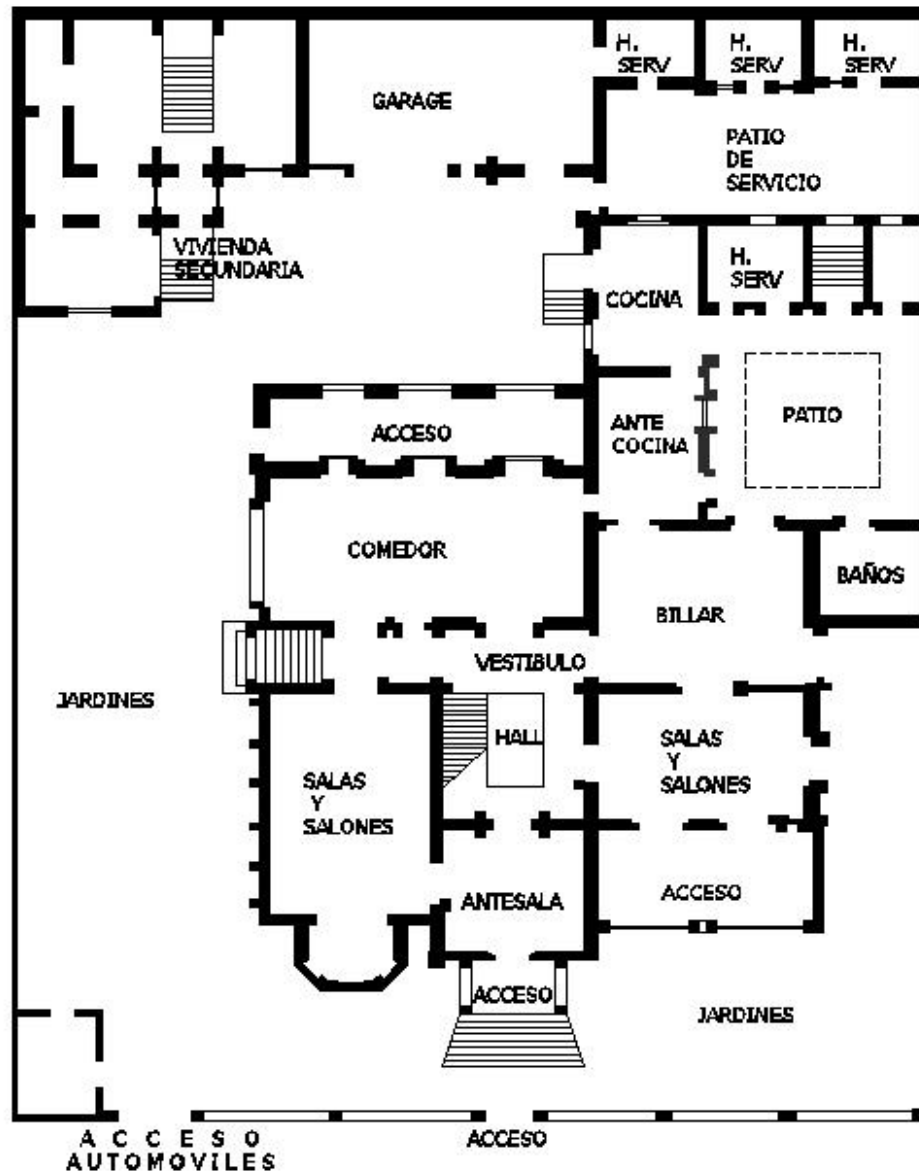
Las casas prototipo fueron fabricadas en muchas ocasiones en serie, pero las casas de las clases altas eran de formas muy variadas. La distribución de las piezas era generalmente este: “en la planta baja se sitúan, el salón principal, saloncitos, biblioteca o despacho, el fumador, la sala de música, la sala de billar y el comedor, la cocina y *el office*. En la planta alta se agrupaban las recámaras, baños, costurero, *toilette*, vestidos, etcétera. Las caballerizas y las habitaciones de la servidumbre se disponían con cierta libertad generalmente en el fondo del solar.”⁸²

⁸⁰ Martín Hernández, *op. cit.*, p. 147

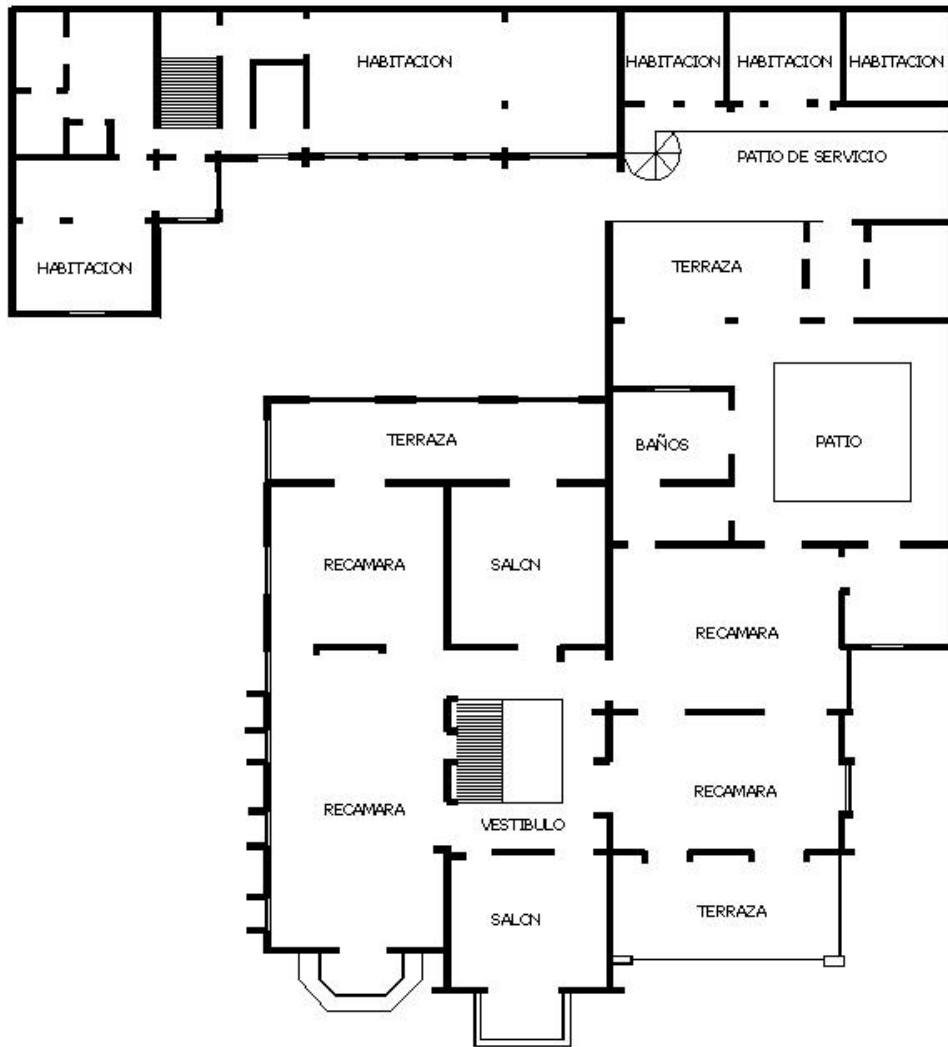
⁸¹ *Ibidem*, p.152

⁸² *Ibidem*, p.160.

Estas casas no tenían que ser de dimensiones reducidas, por lo tanto, no era necesario, enfatizar en el aprovechamiento de todos los espacios, en consecuencia muchas conservaron las caballerizas, y añadieron en su diseño el garage, que en esos casos no sólo se trataba de una explanada pavimentada para estacionar el vehículo, sino del modelo más bien americano de garage, en el que se almacenan en los estantes de las paredes que lo circundan las herramientas necesarias para los arreglos mecánicos que el coche requiriera, y en la mayoría de los casos iba techado. En estas casas con el paso del tiempo las caballerizas desaparecieron para dar lugar a espacios en desuso y se acondicionó un cuarto de la casa para establecerlo como guarnicionero, para acumular como meras piezas de recuerdo las sillas de montar y las herramientas necesarias para el cuidado de los caballos. A estos los vendieron o trasladaron a sus chalets suburbanos o bien a sus haciendas o ranchos, en donde hasta la actualidad se conservan como piezas de exhibición los antiguos carruajes de sus dueños.



Planta baja de una casa aristocrática
 Martín Hernández, Vicente, *Arquitectura doméstica de la ciudad de México, 1890-1925*,
 México: UNAM, 1981, p. 165.



Planta alta de una casa aristocrática.

Martín Hernández, Vicente, *Arquitectura doméstica de la ciudad de México, 1890-1925*, México: UNAM, 1981, p. 166.

Capítulo 3. Cambiando costumbres.

*No debe el novicio imaginarse ni esperar
Ser un experto operador en el término de una hora,
Ni en el de u día. Hay muchas cosas acerca de un automóvil
Con las cuales debe uno estar perfectamente familiarizado.¹*

Las fachadas y calles de una ciudad que habían permanecido sin evolucionar, coloniales y conservadoras, pequeñas y empedradas, estaban afectadas ahora por el *virus* de la modernidad. Y quien mejor que los automóviles para protagonizar la modificación arquitectónica y funcional de este organismo. Lo que para algunos parecía una estampida motorizada que no dejaría más que devastación a su paso, había provocado una serie de innovaciones que no sólo involucraban el aspecto físico de la urbe, lo que parecía pasajero se instauró permanentemente, y ante la inminencia de la permanencia había que adecuarse, la ciudad lo estaba haciendo y a la par los habitantes de ella debían hacerlo también, como para la ciudad las modificaciones habían sido estéticas y funcionales, para la sociedad los ajustes fueron tanto superficiales como profundos.

3.1 El atuendo adecuado.

El aspecto de la ciudad se modernizó y los automovilistas también se pusieron a la altura de sus circunstancias, además de cambiar el olor del caballo por el de la gasolina, los conductores se vistieron como se usaba en Europa y Estados Unidos, y aunque ahora puede parecernos ridícula la necesidad de un atuendo especial para subirnos a un auto, en aquella época no era para nada una ridiculez. El atuendo del *chauffeur*, el atuendo adecuado tanto para conductores comunes y corrientes como para *sportmans* (que se dedicaban más bien al automovilismo) era aquél que permitía libertad de movimientos y daba al audaz conductor la seguridad de cubrirlo ante las inclemencias del tiempo.

¹ “Catálogo de automóviles de Empresa Importadora de Mejoras” en *AHDF*, Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito-Vehículos, Volumen 1787, Expediente 8.

Y es que según lo narra Miguel de Castro fue debido a las inclemencias del tiempo durante una de las primeras carreras de autos, que un ingenioso conductor ideó una manera de cubrirse que más tarde se volvió la vestimenta típica de los automovilistas.

Habiendo salido de París como la gran mayoría de los participantes sin sospechar las inclemencias del tiempo que debían soportar durante la carrera [París Marsella, 1896], René de Knyff se sintió presa del frío. Sus músculos se entumecían por la humedad y el viento helado cuando, al pasar cerca de un rebaño, observó como los pastores cubiertos con recias y elementales pellizas de piel de cordero y de cabra, hacían frente al tiempo desapacible. Sin dudarlo Knyff descendió de su PANHARD y ofreció a un pastor una reluciente moneda de oro por su zamarra [...] Se acababa de crear una moda que duraría hasta la guerra del 14.²

Si esta anécdota fue cierta o no, no lo sabemos, pero el hecho es que los automovilistas sí usaban ropa especial y eran fácilmente distinguidos por ello.

Inclusive Héctor Romero señala que precisamente la palabra chofer que deriva de la palabra francesa *chauffeur* tiene su origen en la manera de vestirse de los primeros automovilistas. Quizás la más lógica de las explicaciones del uso de esta palabra es que se deriva de la palabra *chauffer* que significa calentar y significaba fogonero que eran quienes mantenían calientes las calderas de las máquinas de vapor y locomotoras, y que después por extensión se aplicó a los conductores de automóviles. Otra posible explicación es que los *chauffeurs* antes de que el auto y ferrocarril aparecieran, eran delincuentes que irrumpían en las granjas de la región del Valle del Loira en Francia a fines del siglo XVIII, ellos usaban antifaces y gruesos sacos de piel para ocultar su identidad. Según el diccionario de Emile Littré editado en 1872,³ estos bandidos torturaban a sus víctimas quemándoles los pies hasta que estas les decían en dónde escondían sus tesoros, es probable que por ello usaran ropa muy gruesa pues estaban expuestos al calor, como también lo estarían los fogoneros. En consecuencia

² De Castro, Miguel, *op. cit.*, página 185. Las pellizas son chaquetas de piel con el cuello y bocamangas reforzadas de otra tela. La zamarra es una prenda de vestir rústica hecha con lana o pelo.

³ *Diccionario de la lengua francesa de Emile Littré* edición 1872, en http://www.lexilogos.com/francais_langue_dictionnaires.htm

cuando a fines del siglo XIX los conductores de automóviles comenzaron a utilizar anteojos y sobretodos ⁴ de piel fueron llamados *chuaffeurs* por lo mucho que su atuendo se parecía al de los delincuentes y fogoneros.

Seguramente los choferes de la época no sabían el parecido que su traje tenía con el de los delincuentes del siglo XVIII, pues si lo hubieran sabido probablemente hubieran cambiado de atuendo, sin embargo se mantuvo durante los primeros años de la historia del automóvil, pues se consideraba el ideal para soportar los rigores de la gran velocidad a la que corrían sus vehículos y para protegerse de posibles explosiones del motor. Para ejemplificar con mayor claridad dejemos que esta nota de la sección de Sociales y Personales de *El Imparcial* nos ilustre al respecto.

El traje del automovilista (contestamos en este carnet á varias preguntas sobre el punto), no es una arbitraria prescripción de la moda; es perfectamente racional y adecuado á su objeto. Los accesorios indispensables son la cachucha, guantes anteojos y polainas. En verano no debe ser el traje muy ligero, pues al correr en automóvil, el viento causa siempre una impresión de frío. El saco puede ser versión de caza ó estilo Norfolk, el pantalón el de uso con polainas, es decir, ceñido y abotonado desde la rodilla. En invierno puede usarse la cachucha de piel, el saco de piel, no de pelo, pues nuestro invierno no la hace necesaria, y un abrigo “ad hoc” es decir, no entallado, sino por el contrario, suelto y flotante para conservar la holgura en los movimientos. Usase también en tiempo de aguas el ‘waterproof’, de tela impermeable con cuello de caucho. Todos los sacos para excursionar tienen la jareta en los puños, para impedir la violenta entrada del aire al ir el carruaje encarrerado. Las polainas generalmente usadas son las inglesas de correa. Cuando la excursión no es de placer, sino de fatiga, el traje sacrifica su elegancia á su resistencia, el calzado es el americano de suela gruesa, pues el verdadero ‘sportman’ debe no desdeñarse en un momento dado en ayudar á sacar su máquina de un atolladero.⁵

Cómo se puede observar en esta nota y en algunas otras que he transcrito en otro capítulo,⁶ manejar un auto, se consideraba una actividad peligrosa por las velocidades que podía alcanzar y por ello era también indispensable usar ropa adecuada y que diera libertad de movimiento, pues las maniobras requerían de ropa cómoda, pero además había que considerar que por la

⁴ El Sobretodo es una prenda de vestir ancha, larga y con mangas que se lleva sobre el traje ordinario, más ligera que el gabán.

⁵ “Sociales y Personales. Carnet Mundano” en *El Imparcial*, Jueves 14 de enero de 1909, p. 03.

⁶ Capítulo 2, p.p. 42-45.

velocidad el frío se sentiría más intenso y por ello había que usar sobretodos suficientemente gruesos e impermeables y cubrirse los ojos para evitar que alguna piedra o basura los lastimara, por otro lado era necesario considerar que podría haber alguna descompostura así que el glamour se tendría que dejar a un lado.

Los diferentes artículos y accesorios para el chofer eran los siguientes:

Sobretodos impermeables especiales para chofer, que costaban entre setenta y noventa pesos. Trajes de levita que oscilaban entre los cincuenta y los ochenta pesos.⁷

Sombrero ó gorra de chofer de paño azul, visera de charol con un valor de 4 pesos aproximadamente.⁸

Saco y pantalón de cuero, que costaba 18.50 la pieza, vestidos de algodón o lino para chofer entre 11 y 13 pesos cubre polvos impermeables entre nueve y dieciocho cincuenta la pieza, y guantes para chofer desde 3 hasta siete pesos, todo esto en el almacén “La ciudad de Londres”.⁹ Entonces, para vestir a un chofer que estaba al servicio de alguien se podían invertir desde \$34.50 en su ajuar que incluía saco y pantalón de cuero, cubre polvo impermeable, guantes y gorra, pero un *sportman*, que se vestía con más glamour podía gastarse aproximadamente \$160.00.

Estos eran artículos más masculinos, sin embargo, la moda para automóvil también incluía artículos para damas por ejemplo los echarpes de seda especiales para automóviles que anunciaba el Centro Mercantil en su gran barata y con un costo de \$2.50 mientras que los echarpes no especiales para auto valían \$1.25.¹⁰

El *echarpe* según la traducción del francés al español significa bufanda, pero más que una bufanda era una especie de chalina, que se puso de moda en México hacia 1908:

“Cada vez esa deliciosa prenda femenina, gracioso complemento del traje, llamada ‘echarpe’, se familiariza más entre nosotros. Esos vaporosos

⁷ Anuncio publicitario de “New England” *El Imparcial*, 20 de febrero 1906, p. 6.

⁸ Anuncio publicitario “Modelos San Jenis para 1912-1913”, *El Imparcial*, Sábado 30 de noviembre 1912, p. 10.

⁹ Anuncio publicitario “La ciudad de Londres” *El Imparcial*, Domingo 31 de julio 1910, p. 12.

¹⁰ Anuncio publicitario “Centro Mercantil”, *El Imparcial*, Domingo 3 de septiembre de 1911, p. 12.

chalecillos acompañan ya á todos los trajes: desde el suntuoso de etiqueta, de correcto escote y gran cola, hasta el de calle o paseo sencillo y elegante.”¹¹

Por supuesto los chalecillos especiales para automóvil no debían ser muy delicados ni suntuosos y probablemente eran más gruesos para contrarrestar el frío que se pudiese sentir al incrementar la velocidad, sin embargo, no debieron ser muy prácticos, quizás dejaron de usarse cuando a Isadora Duncán se le ocurrió usar uno demasiado largo que se atoró con la llanta de su auto y terminó con su vida.

Aunque el echarpe le agregaba estilo a la acompañante del conductor no era nada práctico ni útil si la mujer era quién conducía el vehículo. Y aunque no hemos encontrado las características de la indumentaria femenina si sabemos que cuando comenzaron a sucederse con éxito los experimentos con aeroplanos, y en la prensa se especulaba que estos sustituirían a los autos, como estos lo habían hecho con los coches y caballos, se hablaba ya de la necesaria modificación a la indumentaria del bello sexo:

Que el aeroplano modificará la faz del mundo, es innegable. Siendo cada vez más frecuente el que bellas aviadoras se lancen al espacio, preciso fue crear un vestido adecuado al nuevo deporte: damos hoy el figurín que, no dudamos influirá en la indumentaria del bello sexo; modificándola en mucho. Una blusa de cuello alto, relativamente floja para dejar los movimientos libres, sujeta con un cinturón de cuero. Un pantalón semi-bombacho; abrigo-levita y toca. Todo de tela resistente y abrigadora pero de poco peso.¹²

Es de suponerse entonces que cuando se trataba de mujeres conductoras, ellas podían usar un traje parecido al del hombre, tal vez menos tosco, pero que les permitiese la misma libertad de movimientos y protección, pues seguramente era bastante difícil conducir un auto si se usaba un vestido largo. Pero dicha dificultad no impidió que ellas aprendieran a conducirlos, consideradas osadas sin duda, pero como la ley no se los prohibía algunas lo intentaron y, como los hombres, tuvieron que aprender, acatar y

¹¹ “La vida femenina”, *El Imparcial*, Lunes 7 de diciembre de 1908, p. 4.

¹² “Modas aéreas” en *El Imparcial*, Sábado 9 de abril de 1910, p. 19.

acostumbrarse a las leyes de vialidad que permitieron la convivencia entre los peatones, los autos y los antiguos vehículos.

MODELOS SANJENIS PARA 1912-13



SUPER
Copa baja y ala grande
\$7, \$10 y \$12



TOMKIN
Ala plana, sin doblar con el
\$8 y \$10.



SEDA 1913
Copa recta y ala plana
\$12, \$14, \$16 y \$18.



BANKER
Ala recogida, forma muy elegante
\$6, \$8 y \$10.



BONCI
Copa baja y ala grande, última moda
\$10, \$12 y \$16.



VALDERIN.
Fielero especial lavable; estilo cómodo
para trabajo \$4, \$5, \$6, \$8 y \$10

UN SOLO ARTICULO:
SOMBREROS.

NO OLVIDE
USTED QUE
**EL SOMBRERO HACE
AL HOMBRE.**

UNA ESPECIALIDAD:
**SOMBREROS FINOS
Y DE MODA.**



BRENO
Forma muy distinguida para vestir;
ala plana como la del bombín, cinta
y ribete de seda. \$8 y \$10.



Nuestra garantía es **NUESTRA FIRMA.**
conocida del mundo elegante de la
República desde hace 20 años.



BELZONA
Fielero especial, estilo serio para
vestir. Fierro, cinta y ribete de
seda \$6, \$8 y \$10.



CORDOBES
Legítimo sevillano; gran copa, pelo h
largo muy fino \$10.



INGLES
Modelo para jóvenes; ala con volutas del
misma fieltro, de \$10 y \$12 cm.
\$6, \$8 y \$10.

HECEROS ENVIOS POR CORREO A
REPUBLICA O EXPRESS C.A.D.
DATOS NECESARIOS PARA PEDIDOS:
FORMA, COLOR, ENTRADA Y PRECIO.

COLORES DE MODA:
NEGRO, TABAJO, PIRLA, FLOJO, CASTOR,
Y VERDE.



ERTEEL
Fielero con doblado á orilla. Puede us
se con el ala caída del frente; ala
de \$10 ó \$12, \$6, \$8 y \$ 10.

SANJENIS

SANJENIS Hnos., Sacr.
AVE. SAN FRANCISCO 24.

GUILLERMO SANJENIS
AVE. 16 DE SEPTIEMBRE 24.

MEXICO, D. F.



VELOUR
Fielero abrigado con pelo aterciado,
\$8.00, \$10.00 y \$14.00.



FERROCARRILERO
Fielero lavable con dos pe
dradas y ala caída del
frente. \$4, \$5 y \$6.



WRIGHT
Inglesa legítima; costura
fina, tela de seda
\$3 y \$5.



Manera de tomar Viejo:
La circunferencia de su
cabeza en centímetros.



BLERIOT
Inglesa legítima, costura
fina con tira de piel
de Rusia. \$5.



CHAUFFEUR
De paja azul y visera
charol, \$4.



POLAR
Novedad de invierno; fieltro con m
largo, cinta y ribete de seda
\$8 y \$10.



Sombrero estilo Chauffeur en *El Imparcial*, Sábado 30 de noviembre 1912, página 10.



El nuevo atuendo era para hombres y mujeres.
Porras, Jeannette, Condesa Hipódromo, México: Clío, 2001, p. 72.



“Vestido Femenino para aeroplano”
El Imparcial, Sábado 9 de abril de 1910, página 19.

3.2 Educación vial y seguridad.

Desde que apareció la bicicleta en la ciudad fue necesario establecer nuevas reglas para que esta circulara, los accidentes eran frecuentes y por ello fue necesario reglamentar el uso de linternas, timbres, y prohibirles la circulación en las banquetas.¹³ Por supuesto antes de la invención del auto existía un reglamento que establecía las normas para la circulación de carretas coches y animales de tiro, pero dicho reglamento perdió vigencia pues el automóvil poseía características muy distintas a aquellos medios de transporte. Seguramente no fue la única modificación necesaria para mejorar la circulación pues el tranvía también requería normas específicas. Ya hemos hablado anteriormente del Reglamento para la circulación de automóviles expedido en 1903, pero ahora explicaremos las consecuencias inmediatas de dicho reglamento y la dificultad para llevarlo a cabo. En todo caso, el lector podrá encontrar el reglamento tal cual fue expedido en 1903 en el Anexo I, en las páginas finales de este trabajo.

Lo que comenzó a preocupar a la población en general, y por ende al gobierno, fueron los graves accidentes que provocaba el automóvil, no era que los coches tirados por caballos no se vieran inmiscuidos en accidentes, pero la gran diferencia era la velocidad, además de incidentes muy aparatosos y en la mayoría de los casos mortales, la velocidad a la que circulaban los vehículos en cuestión, implicaba grandes riesgos.

Inclusive Fanny Del Río y Carlos Vargas señalan que cuando el automóvil comenzó a popularizarse en Europa, a fines del siglo XIX, nació también una preocupación por la seguridad vial y en 1899 se llevó a cabo el Primer Congreso Internacional sobre prevención de accidentes, tránsito vial y señalamientos, y por lo menos se celebraron dos más en el siglo XX.

Quienes no se interesaban en los caballos de fuerza o en el número de cilindros, seguro habían oído que algún auto había atropellado a alguien o que había sucedido algún choque aparatoso en algún camino.

¹³ Del Río, Fanny, *op. cit.*, p. 135.

Ayer se ha registrado en el Paseo de la Reforma uno de estos accidentes, á consecuencia del cual se encuentran a las puertas del sepulcro dos distinguidas damas de nuestra sociedad, [Elvira Rentaría de Méndez y María Dolores Reyes de Muñoz, esposa del general y diputado Ignacio Muñoz] y en el que estuvieron igualmente en peligro de perder la vida dos inocentes niños, debido a la torpeza y maldad de un chauffeur [...Y es que el chofer de nombre Manuel Gómez iba a exceso de velocidad] dando por resultado que en una curva [...] los frenos no obedecieran el timón, y que el coche fuera a chocar con espantosa violencia contra uno de los postes de la luz eléctrica. El choque fue tan formidable que el poste fue derribado y el automóvil quedó por completo destruido, resultando las dos damas con gravísimas heridas [... el chofer fue detenido y enviado a la cárcel de Belén] ¹⁴



“Espantoso accidente” en *El Imparcial* Lunes 4 de agosto de 1913, página 8

Víctimas de la inmoderada o moderada velocidad perecían tanto automovilistas como peatones, no dependía ni de la clase ni de la condición social, pues los accidentes sucedían en todos lados y de todos tipos. Es más, probablemente el número de conductores fallecidos en accidentes automovilísticos era mucho mayor que el de peatones atropellados. Como diría cualquier abuelita en el *pecado* llevaban la *penitencia*, puesto que al parecer el riesgo que implicaba la velocidad era una de las atracciones del automóvil, sobre todo para los jóvenes. (El reglamento establecía 40 km

¹⁴ “Fueron víctimas de un espantoso accidente automovilístico dos damas muy conocidas” en *El Imparcial*, Lunes 4 de agosto 1913, p.p. 1 y 8.

como máximo pero un Packard, por ejemplo, podía llegar a los 96 km por hora)

Con la introducción del automóvil se tuvieron que tomar en cuenta aspectos esenciales. Primero que nada había que aprender a manejar y conocer el mecanismo de un auto, era sencillo pero delicado, una imperceptible desviación del timón podía ser fatal así como un error al mover la palanca. Por ello el primer requisito era la serenidad, “una mano nerviosa, una persona distraída, un espíritu medroso, no puede de ninguna manera manejar una de estas máquinas en una calle de estrecha, donde haya multitud de obstáculos, como acontece en todas las de México.”¹⁵ Por lo tanto, el novato no podía esperar ser un experto en cuestión de un día, primero tendría que familiarizarse con su vehículo. Uno de los grandes errores era andar a gran velocidad o salir a carretera sin saber manejar la palanca de dirección y sin haber revisado que la maquina estuviese en perfecto estado, que no hubiera fugas en las bombas de gasolina o de agua.¹⁶

Para empezar había que conocer el mecanismo, ya que podría pasar lo que al Sr. Barragán, quién para iniciar la marcha con su familia a bordo del auto, se dispuso a darle vuelta a la manivela que se encontraba al frente del vehículo, cuando de pronto, el automóvil arrancó y lo atropelló provocándole graves heridas mientras su familia se limitaba a dar de gritos a bordo del auto en marcha.¹⁷

Además había que aprender que el sonido del motor podía asustar a cualquier animal de carga, sobre todo cuando se estaba fuera de la ciudad y las mulas o caballos no estaban acostumbrados a tales ruidos. Como lo son hoy en día, los choques entre automóvil y bestia eran letales: regresando de una excursión a Xochimilco, a la que acudieron los señores Beristaín, Miguel Lerdo de Tejada, Julio Herrera, Francisco Quiroz, Mayor Francisco Cárdenas, Antonio Izquierdo, Gabriel Estrada y Ángel Cué, sucedió que en Churubusco uno de los autos en que viajaban chocó con un carro tirado por

¹⁵ “Los accidentes en automóvil”, *El Imparcial*, Domingo 3 de junio de 1906, p. 5.

¹⁶ *AHDF*, Grupo documental Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito-Vehículos, Volumen 1787, expediente 8, *Catálogo de automóviles*.

¹⁷ “Automóvil atropella a un juez” en *El Imparcial*, Domingo 22 de mayo de 1910, p. 2.

mulas, debido a que una de estas se espantó y se fue a parar justo frente al auto cuyo chofer no tuvo tiempo de frenar. En consecuencia él y su ayudante fueron lanzados y el ayudante se fracturó el cráneo y murió.¹⁸

También eran bastante frecuentes los accidentes en carretera, durante las excursiones que comenzaron a llevarse a cabo hacia Toluca, Cuernavaca o Puebla. El 26 de abril de 1907 se narra un sangriento accidente automovilístico: seis jóvenes (hijos de notables empresarios y políticos) salieron desde la ciudad de México hacia Toluca en una excursión. Iban en un automóvil marca *Mitchel* de 22 caballos de fuerza y al regresar sufrieron un terrible accidente. Debido a las inclemencias del tiempo, habían cerrado la capota del vehículo de modo que no pudieron saltar cuando en una bajada muy pronunciada el auto se quedó sin frenos. El auto se volteó, todos los pasajeros salieron volando y fueron aplastados por el vehículo que quedó hecho pedazos. Uno de ellos falleció mientras que los demás sufrieron severas contusiones, sin embargo, el menos lastimado de ellos tuvo que ir caminando hasta Cuajimalpa a avisar del aparatoso accidente. Los padres de los muchachos acudieron en sus autos a su auxilio pero al regresar uno de los vehículos sufrió otro accidente y el sacerdote que había acudido a “prestar los auxilios de la religión a los heridos” sufrió fractura de cráneo. Así, lo que había empezado como una excursión para festejar el cumpleaños de uno de los muchachos, terminó en una tragedia.¹⁹

Como sucede hoy en día, no sólo los animales de tiro o las fallas mecánicas provocaban los accidentes, también los peatones los ocasionaban por no fijarse, no caminar por la banqueta, o no cruzar donde debían. Claro que había ocasiones en que el desenlace no era trágico sino chusco:

Ayer en la calle de Plateros, un caballero de nacionalidad francesa, conducía a eso de las once de la mañana una tripleta automóvil, llevándola con cierta velocidad. Otro caballero al atravesar el arroyo, iba a ser arrollado por el vehículo, y no encontrando manera de escapar el trance se asió del manubrio. El automóvil siguió su movimiento, y entonces el que iba a ser atropellado montó en el manubrio, y en el cabalgó hasta la esquina del Portal de

¹⁸ “Lamentable accidente automovilístico” en *El Imparcial*, Sábado 16 de noviembre de 1912, p.10.

¹⁹ “Sangriento accidente automovilístico” en *El Imparcial*, Viernes 26 de abril 1907, p. 2.

Mercaderes, desde la calle de Plateros. Los dos fueron conducidos a la cuarta demarcación de policía, pues entre ambos se entabló una disputa ²⁰

Debido a que los peatones sentían que su espacio era invadido, y sus derechos atropellados, no desaprovechaban oportunidades para quejarse.

Diariamente la prensa viene ocupándose de los innumerables atropellos sufridos por algunas personas quienes son víctimas de la immoderada velocidad que los 'chauffeurs' imprimen a los autos que manejan, habiéndose registrado en otras ocasiones accidentes y desgracias personales que han llevado el luto y la desolación a varios hogares. ²¹

Desde 1897 se escribió un pequeño artículo titulado *Palabras, no silbidos* [...] los cocheros, en esta capital, han prescindido del uso de la palabra para entenderse con los peatones, y han tomado una costumbre de culebras: silbar. Yo por mí, por más que soy un humilde ciudadano sin bicicleta ni vehículo conocido, que estoy en el padrón, pago mis contribuciones y no molesto a ningún señor, me creo a lo menos con el derecho de que nadie se entienda conmigo a silbidos como si fuera un perro de Terranova. [...] Una hermosa jovencueta elegante y ensombreada, que atraviesa la calle recreándose en su hermosura y que es amenazada por el peligro de un carruaje, no debe ser avisada a silbidos esos es sencillamente grosero [...] ¡Qué hablen, que hablen!

Firmado por PEATON. ²²

En aquel momento era considerada una falta de respeto que el cochero no se dignara a dirigir la palabra para avisar a los peatones que tenían que desocupar la calle. Tal vez ahora, que estamos tan acostumbrados al claxon, parezca una exageración pedir que no se les avise a silbidos sino con palabras, pero eso es algo que también el automóvil modificó: Las carretas, coches o carruajes, por muchas cortinas que tuvieran, necesitaban de un cochero que al aire libre podía interactuar con la gente que caminaba por las calles, en cambio el automóvil fue aislando al conductor y a todos los que viajaban en él, poco a poco se convirtió en un espacio privado dentro del espacio público, algunos la consideraron una *casa rodante*.

Era evidente entonces, que las complicaciones del tránsito hacían necesaria una nueva educación vial, la gente tendría que aprender las reglas y llevarlas a cabo. El reglamento pretendió organizar a los

²⁰ "Cabalgando en el manubrio", *El Imparcial*, Miércoles 9 de agosto de 1899, p. 2.

²¹ "Fueron víctimas de un espantoso accidente automovilístico dos damas muy conocidas" en *El Imparcial*, Lunes 4 de agosto 1913, p. 1 y 8.

²² "Palabras, no silbidos", *El Imparcial*, Domingo 12 de septiembre 1897, p. 2.

automóviles que había en el momento, pero al llevarlo a la práctica surgieron demasiadas confusiones, además los trámites requerían de mucha paciencia.

Tan solo tres años después de la creación del primer reglamento de autos se necesitaron varias reformas para mejorar el sistema de emplacamiento y numeración de todos los automóviles. Por las constantes quejas respecto a que los policías no anotaban bien el número de placas se llegó a sugerir, al Gobierno del Distrito, se adoptaran placas de distintos colores según la numeración (del uno al nueve un color, del 10 al 99 otro y del 100 al 999 otro).²³ Sin embargo, en marzo de 1906, lo que se acordó fue, uniformar las placas que según el reglamento debían adherirse por los interesados en la parte posterior del vehículo. Entonces se solicitó a la casa Mohler y De Gress (quienes también se encargaban de las placas de bicicletas) vendiera a la Subdirección de Ramos municipales, un nuevo modelo que llevaba los números realzados en cada placa de aluminio costando cada una un peso. Posteriormente la Casa Sánchez y Juárez prometió cobrar noventa centavos por cada placa y el gobierno resolvió encargarle a esta última la manufactura de las placas. Tal vez la diferencia de costos radicaba en que Mohler y De Gress las mandaban hacer en Estados Unidos mientras que Sánchez y Juárez no, pero esto es sólo una suposición.²⁴

Viendo que el reglamento de 1903 no había sido suficientemente explícito, en abril de 1906 se expidieron las *Bases a que deben sujetarse para el uso de automóviles en el Distrito Federal*. En ellas se establecía que, además de lo que el reglamento de 1903 ordenaba, el dueño del automóvil debía manifestar a la Subdirección de Ramos Municipales la fecha, número de permiso y lugar en que depositaba el automóvil, en respuesta la Subdirección haría entrega de la placa, en números blancos esmaltada sobre fondo azul, que se colocaría en la parte posterior del vehículo y abriría una cuenta para las contribuciones. Si el automóvil dejaba de usarse, el dueño regresaría la placa y sólo hasta entonces cesaría el impuesto de ley. La

²³ AHDF, Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito- Vehículos, Volumen 1792, Expediente 685.

²⁴ AHDF, *ibidem*, Volumen 1794, Expediente 856 y Volumen 1788 Expediente 92.

policía aprehendería a los autos que circularan sin la placa, a partir del primero de Octubre de 1906, y los llevarían al Corral del Consejo, de donde no saldrían hasta que el dueño pusiera en orden sus papeles y pagara la multa respectiva, por último si la placa se extraviaba la subdirección entregaría otra de un color diferente, pero si se hacía mal uso de la placa extraviada, el que resultara responsable pagaría las contribuciones y las multas.²⁵

Con estas medidas también se pretendía que la Subdirección de Ramos municipales cobrara las contribuciones justas puesto que desde 1903 algunos inconformes mandaron una carta al Gobernador del Distrito para que la Administración de Rentas Municipales no les cobrara de más, pues esta pretendía cobrar contribución por un año aún cuando el coche no tuviera esa antigüedad en la ciudad. Como en aquél momento, eran empresarios y políticos influyentes quienes se quejaban del exceso de contribuciones, sus quejas eran escuchadas y por lo menos puestas a consideración, lo que no se puede esperar actualmente, cuando nosotros nos quejamos por el impuesto de la tenencia.

Otra modificación que tuvo que hacerse al reglamento, tan sólo un mes más tarde, en mayo de 1906 fue la respectiva a la numeración, pues se pensó que el sistema de numeración progresiva podía llegar a una cifra tan alta que no pudiera leerse por la policía, y además el número de un vehículo que había sido dado de baja no se concedía a otro, por lo tanto no era fácil llevar un control de cuántos autos circulaban por la capital. A partir de ese momento los números que hubieran causado baja, se podían otorgar nuevamente siempre y cuando se llevase un historial de cada número.²⁶

Pero dichas reformas provocaron el descontento de los dueños de agencias y garages. Antes de estas reformas, las agencias inmediatamente después de recibir sus vehículos nuevos, enviaban una carta al Señor Gobernador del Distrito Federal para que en cumplimiento de los artículos 14 y 15 del reglamento pudieran probar sus vehículos en las calzadas ó calles, que

²⁵ AHDF, *ibidem*, Volumen 1791, Expediente 465 y Volumen 1794, Expediente 893.

²⁶ AHDF, *ibidem*, Volumen 1792, Expediente 646.

para ese efecto señalara la autoridad. Pero para evitarse el pago del permiso de circulación y las placas, los dueños de las Agencias, en especial la Compañía Mexicana de Vehículos Eléctricos,²⁷ solicitaron un permiso especial para que sus autos circularan sin placas ni licencia, aclarando que una vez vendidos avisarían al Gobierno para que quién los hubiese comprado llevara a cabo los trámites correspondientes.

Esta solicitud la hicieron tan sólo unos meses después de la expedición del reglamento pues era necesario asegurar la circulación de sus vehículos sin placas, antes de que a alguien se le ocurriera añadir dicho punto al reglamento.

Además el representante de la Compañía Mexicana de Vehículos Eléctricos, Charles L. Seeger, solicitaba que el Señor Gobernador concediera que los vehículos se pudiesen probar en cualquier calle para demostrar y convencer a los compradores que los autos que ellos vendían eran prácticos y se podían usar tanto en las grandes calzadas como en las calles del centro, y escribía: “nuestros vehículos están manejados siempre durante su ensayo, por personas muy entendidas en su manejo. [...] En un período de tres años que llevamos de estar ensayando nuestros automóviles, no hemos tenido ningún accidente.”²⁸

Sin embargo y a pesar de lo que el Señor Seeger manifestó la respuesta del Gobernador del Distrito Federal fue “[...] que para mostrar los automóviles á quienes deseen comprarlos, puede hacer uso de las calzadas laterales del Paseo de la Reforma y no en las calles porque estorbaría el tránsito; y que en cuanto á lo demás que propone, no hay inconveniente siempre que con oportunidad de aviso á ese Gobierno de los coches que reciba para su venta y de los que venda, expresando en este caso el nombre del comprador.”²⁹

²⁷ Esta Compañía era propiedad de los Señores Sanchez y Juárez, pero cabe mencionar que su dirección era la misma que la de la Inspección de Automóviles (que el Ayuntamiento estableció en 1903 para poder revisar el estado de los automóviles y la capacidad de los choferes que pretendían manejarlos) la Primera de Humboldt número 12 Así que tal vez esta era la Agencia más importante y la más influyente, por lo tanto la primera en hacer las peticiones pertinentes.

²⁸ *AHDF, Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito- Vehículos, Volumen 1787, expedientes 26-28.*

²⁹ *Ibidem.*

Por lo menos la Compañía de Vehículos Eléctricos había conseguido que a las agencias y garages no se les cobrara el permiso de circulación y sólo tendría que pagar la licencia de quién fuera a conducir los autos durante las pruebas. A estos choferes se les expedía una autorización que señalaba: “para que pueda circular con automóviles de venta, sin placa, por la Calzada de la Reforma, para mostrarlos á las personas que deseen comprarlos.”³⁰

Tres años más tarde, cuando se estaban realizando las reformas al reglamento, se dispuso que los autos en venta usarían placas cero y doble cero para sus demostraciones y así se anunciaba en *El Imparcial*:

Teniendo en cuenta el Gobierno del Distrito que son ya repetidos los casos en que la policía, cumpliendo con las disposiciones, ha detenido ya varios automóviles por carecer de placa numérica, que eso es debido a que varias casas comerciales exhiben sus máquinas en venta por las calles, a guisa de reclamo, ha dictado una acertada disposición, que consiste en que dichos automóviles lleven de hoy en adelante una placa con dos ceros que proporcionará la Subdirección de Ramos Municipales a las personas que lo soliciten, siempre que sean agentes de casas importadoras de automóviles.³¹

Como en 1903, habían conseguido que no se les cobrara contribución, los Señores Sánchez y Juárez solicitaron que esas placas doble cero se les entregaran de manera gratuita, protestando por la cantidad que la Sub-Dirección de Ramos Municipales les había asignado, es decir \$55.20.

En primera instancia el Gobierno del Distrito Federal les condonó ese pago el 24 de Noviembre de 1906 argumentando que se trataba precisamente de distinguir las placas de los autos en venta de los demás automóviles con número de particulares, a quienes sí se les cobra el impuesto municipal por el uso de carruajes; y que además las agencias ya pagaban determinadas cuotas como derecho de patente que debían pagar los almacenes ó depósitos de carruajes.

Sin embargo la Subdirección de Ramos Municipales tuvo a bien contestar el 3 de diciembre de 1906 que una cosa era la contribución por derechos de patente y otra muy distinta era la contribución municipal por el uso de esos automóviles. Además los dueños de los depósitos de automóviles usaban

³⁰ *AHDF, ibidem*, Volumen 1787, Expedientes 26-28.

³¹ “El Reglamento de Automóviles” en *El Imparcial*, sábado 10 de marzo de 1906, primera plana.

estos vehículos para sus asuntos particulares o inclusive para paseos, y por esto había que aclarar muy bien la diferencia, una cosa era el comercio y otra el uso de estos vehículos. Finalmente, señalaba que los dueños de carruajes o troncos de caballos pagaban tanto los derechos de patente como la contribución municipal.

Asimismo la Sub-dirección de Ramos Municipales decidió que tendría que ser la Secretaría de Hacienda la que resolviera sobre este asunto, entonces esta decidió que “El hecho de que los expresados Señores Sánchez Juárez paguen el derecho de patente que establece la Ley de 12 de mayo de 1896 por el comercio que hacen de esos vehículos en su Garage ó Depósito de Automóviles, no los exime de pagar la distinta contribución que se cobra por el uso de aquéllos en las calles, conforme al artículo 151 del Decreto de 20 de Enero de 1897.”³²

Dicha aclaración se le hizo llegar a la Inspección General de Policía para que fueran retiradas todas las placas cero o doble cero y que su dueños las substituyeran por otras numeradas. Ya que, de no ser así la policía podría remitirlos al Corral de Consejo.

La solicitud de placas que comenzó en septiembre de 1906 terminó en diciembre de 1906 con el retiro de dichas placas para todos los garages, y no solo para la Compañía Mexicana de Vehículos Eléctricos. A partir de ese momento los autos en venta también se uniformarían con las nuevas placas que se habían establecido desde mayo de ese año.

Las confusiones no sólo se dieron en el ámbito de las contribuciones y los números, por ejemplo, los policías no distinguían entre velocípedos y automóviles, y entre lo que estaba permitido y lo que no: un buen día el Licenciado Alberto González de León tuvo que escribir al Señor Gobernador del Distrito explicando

que el día 5 de Febrero último, se hallaba mi hijo, el niño José González de León y Pineiro, á la orilla de la banqueta frente al zaguán de mi citada casa, hablándo [sic] con otro niño [...] y teniendo una bicicleta marca "Rambler" que sólo usa para jugar dentro del patio de la casa, pues jamás permito que salga á la calle [...] un gendarme detuvo al niño exigiéndole el número de la bicicleta [...] El niño se sorprendió y

³² AHDF, *Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Vehículos*, Volumen 1791, expedientes 462-465.

acompañado de su amigo se le llevó hasta la Administración de Coches, donde mi repetido hijo dio mi nombre y quedó detenida la bicicleta [...]México, Marzo 8 de 1905.³³

El asunto se resolvió y se ordenó que le fuera entregada al señor la bicicleta ya que por ser de su hijo estaba exenta del pago de impuesto.

Asimismo la disposición en la que se establecía que sólo podrían probar los autos en las calzadas laterales de Reforma provocó la misma confusión en los policías. En enero de 1904 el Gobernador tuvo que instruir a la Inspección de Policía “á fin de que no se impid[iera] á los ciclistas el tránsito por la Calzada principal de la Reforma, pues las instrucciones que se [tenían] dadas [eran] respecto de los automóviles, los cuales solo podrán circular por las calzadas laterales”³⁴.

Ambos hechos son bastante ilustrativos, para comprender en que confusión vivían los policías.¿Qué raro no?

Inclusive, unos meses después de haberse expedido el reglamento, se ordenó que la policía fuera más estricta y exigiera la observancia de éste, porque había muchos vehículos que circulaban sin su número correspondiente o a excesiva velocidad. Se ordenaba a los gendarmes, que si no podían detener a quienes excedían la velocidad, por lo menos anotaran el número de éstos y dieran cuenta al gobierno de las infracciones. Como hemos mencionado antes ³⁵ los policías no siempre podían detener a los automóviles pues no contaban con los medios para hacerlo, por ello seguramente tuvieron muchos problemas para hacer valer su autoridad. Obviamente el problema de las infracciones no se resolvió de esta manera. Diez años más tarde, las circunstancias no habían cambiado y el ingenuo Gobernador del Distrito resolvió mandar llamar a los dueños de automóviles que infringían en el Reglamento y se les aplicaron fuertes multas, aún a los automóviles del Gobierno.³⁶

³³ *Ibidem*, Volumen 1789, expediente 255.

³⁴ *AHDF, Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito- Vehículos*, Volumen 1788, expediente 87.

³⁵ Capítulo 2.3, página 64.

³⁶ “Fuertes multas a los automovilistas” en *El Imparcial*, Sábado 23 de agosto 1913, p. 5.

En la prensa se hacía notar que los gendarmes eran fácilmente burlados por cocheros y automovilistas,

El gendarme que no puede tener la agilidad de un gamo y la vista de un Argos, es burlado lo mismo por el cochero de libres, que por el desarrapado verdugo de un par de jamelgos de calandria, y entre tanto las ancianas, los enfermos, la gente distraída las damas y los niños, en esa confusión pierden la serenidad y resultan muchas veces, seriamente arrollados.³⁷

Sin embargo, algunos de los inspectores de policía cumplían celosamente su deber al reportar diariamente a los automóviles que pasaban con excesiva velocidad en las calles, fueran de quien fueran. Por ejemplo, el 10 de abril de 1906 el Inspector encargado del primer tramo del Paseo de la Reforma, reportó todos los números de los automóviles infractores, incluyendo el 257 que pertenecía al Presidente de la República, pero este número fue anotado con lápiz hasta el final de la lista, es de suponer, que tomó la precaución de escribirlo con lápiz por si hacía falta borrarlo.³⁸

En el *Archivo del Distrito Federal*, existen bastantes cartas dirigidas al gobernador en turno, en las que se solicita que se les exente del pago de multas pretextando cualquier razón. Algunos conseguían no pagar la multa pero otros no corrían con la misma suerte. A medida que crecía el número de automovilistas, más difícil era para la autoridad mantener el control pues todos consideraban injustas las multas, aunque hubiesen cometido la infracción.

Por ejemplo, el señor De Gress, quien era protagonista de la historia del automóvil en México, se queja de una multa que se le impuso a su automóvil:

Wm J. De Gress
Consul General of the Hawaiian Republic
México April[sic] 17 de 1906

Con sorpresa he recibido un aviso del Gobierno del Distrito Federal, imponiendo una multa de \$25.00 por infracción del Artículo No. 9 del reglamento de Automóviles, estando manejando dicho Automóvil el mecánico J.F. Mohler.

³⁷ “La policía y los peligros de la vía pública”, *El Imparcial*, Viernes 26 de agosto 1898, primera plana.

³⁸ *AHDF*, Grupo documental ayuntamiento, Sección Gobierno de Distrito-Vehículos, Volumen 1792, Expediente 685, foja 52.

En primer lugar, deseo saber en qué lugar y la fecha de dicho [sic] infracción, por no poder estar conforme con el solo pago de la multa, pues puede ser el caso de no ser cierto que la velocidad era mayor al Reglamento, puesto que es muy difícil, hasta para personas peritos en el asunto, de saber con certeza la velocidad en que caminan los vehículos y no se debe tomar por hecho la sola palabra del velador ó persona que ha reportado esta infracción.

[...] A la fecha no he cubierto esta multa, y solamente espero la contestación de Ud, para cumplir si está ordenado, pero sí me opongo á que se me ponga una multa sin tener la oportunidad de defenderme, según me conceden las Leyes de esta Republica.³⁹

Finalmente su multa no fue condonada, pero cabe resaltar que las razones que expone el Sr. De Gress tampoco son muy contundentes, a pesar de que escribió su petición en una hoja membretada para recordar que era Cónsul General de Hawai. Tal vez el problema fue que puso en duda la capacidad de la autoridad competente, no considerando válido que alguien pudiera saber si su vehiculo era manejado a exceso de velocidad o no. Lo interesante es que esta incredulidad ante la capacidad de los gendarmes era generalizada, y la mayoría de los quejosos señalaban que el exceso de velocidad era *cuestión de apreciación*.

Por otro lado resultaba que los inspectores anotaban mal las placas y multaban al auto equivocado, ya que tenían muchas dificultades para *anotar al golpe violento de vista una cantidad de varias cifras*, por ello también algunos choferes abusaban y de manera intencional circulaban con placas mutiladas o con números falsos.

En consecuencia era práctica común, anexar un comprobante de alguna agencia en el que se especificaba que el día en que se cometió la infracción el automóvil en cuestión estaba en reparación y por ello era imposible haberla cometido, con esto era posible lograr la disminución de las multas que podía ir de uno a cien pesos o hasta treinta días de cárcel, por exceso de velocidad

³⁹ AHDF, *ibidem*, Volumen 1787, Expediente 73

y hasta 30 pesos por circular sin luz, pero a la tercera infracción se retiraría la licencia al chofer.⁴⁰

Por supuesto, no pasó mucho tiempo para que se inventara una manera mucho más fácil de evitar las infracciones: *las mordidas*. El Inspector de policía tenía que remitir al Ayuntamiento a los gendarmes que eran sorprendidos *cobrando dinero por disimular infracciones en el tráfico*.⁴¹

Las infracciones al reglamento eran bastante numerosas pero la mayoría acató, por lo menos al principio, el procedimiento para obtener su licencia, que incluía una revisión y no únicamente el pago del trámite como ahora. Primero el interesado escribía una carta dirigida al Señor gobernador del Distrito solicitando el permiso, si este aceptaba lo remitía con Pedro Buch, el encargado de la Inspección de Automóviles y este a su vez examinaba al interesado para saber si estaba en buenas condiciones, acto seguido le remitía un certificado de inspección con el numero de registro correspondiente. Después del certificado, se expedía la licencia:

Certificado de Inspección.⁴²

Licencia ⁴³

| | |
|---|---|
| <p>Numero de la comunicación: 14615 Fecha de la comunicación: Octubre 10 1903 Fecha en que se recibe el automóvil para su inspección: Nbre 25 1903 Fecha de inspección del propietario: Pedro Z Méndez Av. Morelos 1241. Clase y número de los automóviles: Vapor. Fabricantes de los automóviles: White y Locomobile. Estado de los automóviles: Bueno Fecha en que se expide le certificado de inspección: Nbre 25 1903. Numero de registro:26 Observaciones: ninguna. Rubrica del inspector.</p> | <p>Sello del Gobierno del Distrito Federal, Republica Mexicana. Numero de Certificado 98 Automóviles Habiendo informado el perito nombrado por este Gobierno que el automóvil, autor White de Vapor numero ____, se encuentra en buenas condiciones y que el Sr. D. Oscar Braniff es persona apta para el manejo de automóviles; el C. Gobernador ha tenido a bien autorizar al expresado Sr. Oscar Braniff con habitación en la calle de Cadena no 12 para manejar el automóvil de vapor White marcado con el numero ____ pudiendo por lo mismo transitar por las calles y calzadas del Distrito Federal, sujetándose en todo a las prescripciones del Reglamento vigente.</p> |
|---|---|

⁴⁰ “La velocidad de los automóviles” en *El Imparcial*, miércoles 01 de agosto de 1906, página 4.

⁴¹ *AHDF*, Grupo documental Ayuntamiento, Sección Vehículos, Volumen 4168, expediente 71.

⁴² *AHDF*, Grupo documental Ayuntamiento, Sección Gobierno de Distrito-Vehículos, Volumen 1787, Expediente 5.

⁴³ *AHDF*, *ibidem*, Volumen 1787, Expediente 35.

Había una clase de licencias temporales que expedía el C. Gobernador para los turistas o visitantes en donde sólo se especificaba el nombre del interesado y los días en que iba a usar su automóvil en la capital. Cabe mencionar que aunque no había muchas mujeres automovilistas, estaban en igualdad de condiciones para solicitar sus licencias, en ocasiones sus esposos las solicitaban por ellas, pero ellas las podían solicitar directamente al Gobierno del Distrito, como es el caso de la Srita. Clotilde Herrán y Almente que se hizo examinar el 7 de julio de 1905 demostrando tener las aptitudes necesarias para manejar su *Cadillac* por la ciudad.

Cuando alguien vendía su automóvil o ya no pensaba manejar por un tiempo era obligado regresar la placa, también era práctica común regresar la licencia al Gobierno del Distrito. Las licencias eran de cartoncillo y en ellas se incluía fotografía del interesado, pero hacia 1905 las licencias para choferes particulares o de garage se expedían en una hoja simple de papel y en manuscrita o maquina señalaban. “El C. gobernador concede permiso al Sr. Walter Friederichs, cuyo retrato consta al margen, para que en calidad de chauffeur pueda manejar automóviles que tenga que enseñar para su venta pertenecientes a la casa de los sres. Roberto Boker y Cia. México octubre 4 de 1905.”⁴⁴

No fue sino hacia 1917 que el certificado medico acompañó las peticiones de licencia de los interesados: “El que suscribe, Medico cirujano, CERTIFICO que el señor J. L. Marx, está completamente sano y en perfecto estado de la vista y el oído, por lo cual puede dedicarse a cualquier trabajo físico o mental.”⁴⁵ Nótese que solamente se les hacía examen de vista y oído, también era usual acompañar la petición de la licencia con cartas de recomendación que indicaran que el interesado no solía tomar bebidas alcohólicas ni emborracharse, por lo menos, en horas de trabajo.

Otro aspecto que se tuvo que reorganizar fue la circulación y los sentidos. Al parecer una calle especialmente conflictiva desde entonces era Plateros hoy Francisco I Madero. A principios de 1906 *El imparcial* informaba

⁴⁴ AHDF, *ibidem*, Volumen 1789, expediente 317.

⁴⁵ AHDF, *Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Vehículos, Volumen 4170*, expediente 1, folio 76.

acerca de las nuevas disposiciones para la circulación de coches automóviles y coches en la Avenida de Plateros y San Francisco que sería de la siguiente manera:

El trayecto desde el Puente de San Francisco hasta la primera calle de Plateros, para seguir por el Empedradillo, las calles del 5 de Mayo y la de Santa Isabel, con el fin de volver a entrar de nuevo en la avenida de Plateros, deben seguirlo los carruajes [entiéndase automóviles también] únicamente los domingos y días festivos de las 6:30p.m. a las 8:00p.m. Debemos advertir que en la tarde de los demás días, así como en todas las mañanas, se hará el paseo de carruajes como se ha estado verificando hasta hoy, formando circuito los coches tan sólo en Plateros y San Francisco y pudiendo transitar por el centro otra fila de carruajes.⁴⁶

Esta disposición mejoró la circulación a corto plazo y diez años más tarde el cabildo del Ayuntamiento la volvió a modificar de manera que el paseo sería más largo, se verificaría desde Avenida Juárez directamente hasta la Plaza de la Constitución, la cual se rodearía para tomar la Avenida Madero de oriente a poniente y en este sentido se llegaría hasta la estatua de Carlos IV si era necesario con tal de no aglomerarse frente al Teatro Nacional. Cuando este paseo se realizara (generalmente los domingos) las calles perpendiculares serían cruzadas en el mismo sentido que lo hacían los tranvías.⁴⁷

Como podemos comprobar, la tradición de reordenamiento mediocre de la circulación y el tránsito en esta ciudad es bastante larga y cuenta ya con un siglo de ineficaces medidas, puesto que el hecho de mejorar el tránsito con el cambio del sentido de las calles, no era ir al origen del problema sino cambiar el problema a otro lugar. Desde mi punto algunas medidas más eficaces hubieran sido no permitir que los vehículos de servicio público o particulares se detuvieran y/o estacionaran sobre la misma calle ni alrededor del zócalo que era donde ésta desembocaba, pues eso entorpecía la libre circulación; ya que era una calle bastante transitada y comercial, lo ideal hubiera sido destinar espacios de estacionamientos para que la gente dejara sus vehículos mientras hacía sus compras o acudía a los lugares de

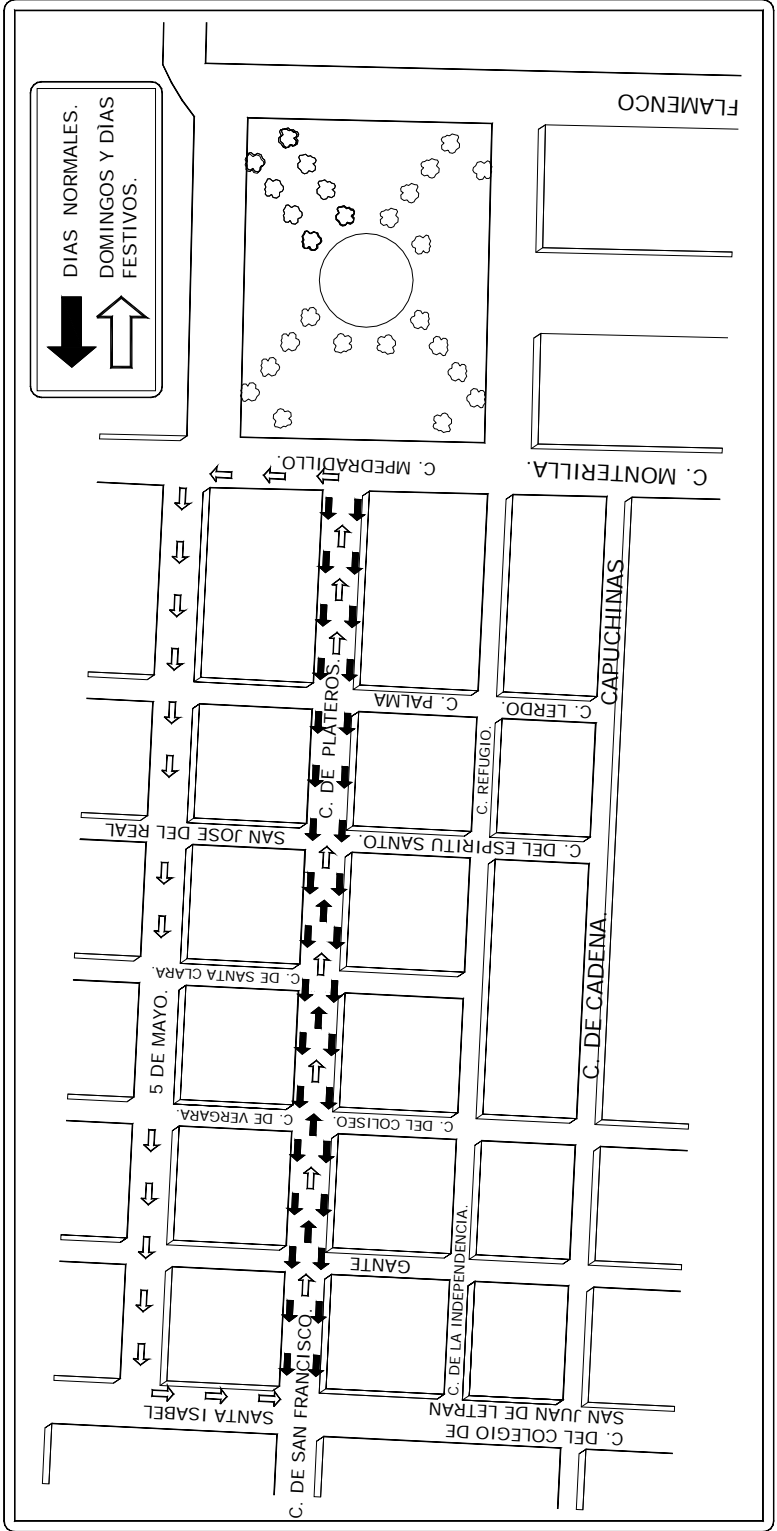
⁴⁶ “La circulación de carruajes en Plateros” en *El Imparcial*, Sábado 24 de febrero 1906, primera plana. Recordemos que en el Capítulo 2 del presente trabajo, página 48 se transcribió una nota de junio de 1906 en la que también se habla del tráfico en Plateros.

⁴⁷ AHDF, *Grupo documental Ayuntamiento, Sección Vehículos*, Volumen 4169, expediente 242.

entretenimiento y obligar a los vehículos de servicio público a no detenerse a bajar o subir al pasaje sobre la misma calle sino en paradas previamente establecidas en las calles perpendiculares y de menos tránsito. Además se debería instruir a los peatones para que cruzaran la calle en las esquinas y no donde quisieran.

Agreguemos entonces que tampoco el hecho de cambiar de placas solucionaba la ineficacia de los policías y en cambio sí dio paso a las tradicionales mordidas. Por otro lado se puede suponer que el examen minucioso que se hacía tanto a vehículos como a choferes dejó de ser tan escrupuloso al pasar de los años. Así, en el ámbito de la educación vial, los problemas parecían rebasar a las autoridades y generar consecuencias de enormes proporciones como lo son la corrupción o el eterno tráfico de la ciudad actual.

C I R C U L A C I O N P O R P L A T E R O S





La circulación y el principio del tráfico.
Benítez, Fernando, *Historia de la ciudad de México*, Volumen 6, Barcelona: Editorial
SALVAT, 1984, p. 106

3.3 Vida cotidiana

La *Historia* no se construye mediante anécdotas, pero la vida sí, y la vida cotidiana aún más. Las vidas de los hombres que un buen día vieron aparecer al auto se llenaron de anécdotas, momentos o historias que fueron significativas para sus vidas, y en conjunto, fueron significativas para la sociedad. En mi infancia era muy común, por ejemplo, que mi madre condujera la camioneta de mi papá para llevarnos a la escuela, pero varias veces sucedió que justo en la parte más sinuosa del camino se quedaba con la palanca de velocidades en la mano, y ella que apenas alcanzaba a maniobrar aquel camionetón tenía que ingeniárselas para que llegáramos sanos y salvos. Así como este, hay muchos incidentes en mi vida, que tienen que ver con automóviles, algunos más significativos que otros, claro está. Lo verdaderamente interesante, es que hace cien años un aparato completamente desconocido, terminó por ser parte de la vida cotidiana de todos, pero se instaló en un lugar distinto al de los aparatos domésticos, que también causaron toda una revolución. Igual que los electrodomésticos el auto brindó libertad, a diferencia de estos, el automóvil generó y albergó pasiones, pasiones que reconocemos hoy en día en las personas que prefieren el rugido de un motor a cualquier clase de música o que pasan la mitad de sus vidas cuidando y arreglando sus viejos automóviles y que los quieren como si fueran sus hijos. Estas pasiones tienen su historia...

Poseer un automóvil es gran motivo de placer, manejarlo y andar en él, constituye la mayor de las satisfacciones que puede originar el SPORT. Nadie puede tener una idea de ese grato vértigo que se experimenta al ir corriendo sobre un automóvil. Nadie conoce la inexplicable emoción que origina manejar y correr en automóvil. Es necesario poseer una de estas máquinas para poder darse cuenta exacta de ello. Todo aquel que tenga elementos no deberá privarse por miseria o mezquindad de un aparato tan útil como ventajoso. [...] Lo grato en poseer y en andar en un automóvil consiste en tener un aparato que no requiera grandes conocimientos

en mecánica; que el aparato haga por si solo y automáticamente, lo más que pueda, para que el dueño de él, disfrute así de su paseo y de su excursión [...]⁴⁸

Entonces se leía cada semana en los periódicos que algún astuto caballero había realizado una excursión más con éxito, que alguien realizaba un viaje en auto desde Estados Unidos por algunos poblados de la República Mexicana, estuvieran los caminos como estuvieran, o que algún otro había hecho de la ciudad a Puebla el insuperable promedio de 17 kilómetros por hora.⁴⁹

Un *sportman* no debía privarse de los paseos y las excursiones sobre todo entre la clase alta, salir de día de campo en auto se puso de moda, ¡nada como ir a pasear en auto! En un principio eran excursiones bastante arriesgadas o más bien verdaderas expediciones porque los caminos no estaban en muy buenas condiciones.

La primera y muy arriesgada excursión hecha en automóvil, acaba de ser efectuada con feliz éxito, por personas distinguidas de nuestra sociedad [los Señores Fernández, Osio y Sans con sus esposas...] El miércoles en la mañana salieron de esta capital con dirección á la Hacienda de Mariscala, tocando los pueblos de Tlalnepantla y Cuautitlán, dando vuelta á San Cristóbal. El viaje lo hicieron por caminos carreteros, lomas y barrancas. En los caminos planos los automóviles tomaron una velocidad de cuarenta kilómetros por hora. Entre Mariscala y San Cristóbal fué [sic] el camino más peligroso por las cuestas tan pronunciadas que hay en él, pero esto no obstante la expedición se hizo con toda felicidad.

Los excursionistas [...] recorrieron 15 leguas aproximadamente, haciendo escalas en los pueblos y haciendas.⁵⁰

Ir a *las afueras* de la ciudad, que ahora más bien son *los adentros*, era toda una costumbre entre los sectores económicos privilegiados, que un domingo ir a la hacienda de fulano, que otro día ir al rancho de sultano... aunque cada día hubiera que ir más lejos para salir de la ciudad, y aunque cada vez se popularizara más hasta que el paseo en auto no fuera un lujo sino algo muy común. Así lo narra Mariano Azuela:

⁴⁸ AHDF, *Grupo documental Ayuntamiento, Sección Gobiernos del Distrito-Vehículos*, Volumen 1787, expediente 8.

⁴⁹ "Excursión en automóvil" en *El Imparcial*, Martes 2 de diciembre de 1902, página 2 y "Otro viaje a México en automóvil" en *El Imparcial*, Viernes 23 de noviembre de 1906 primera plana.

⁵⁰ "Notable excursión en automóvil" en *El Imparcial*, martes 9 de septiembre de 1902, página 03.

Las Escamillas se acabaron de escamar cuando Cuauhtémoc, tomando el brazo de Cuca Amézquita, abrió el desfile con arrogancia. Sentíase feliz con su grueso pantalón corto, sus medias negras de lana, sus toscos choclos de becerro y su gorra gris de casimir a cuadros.

En el viejo Cadillac se amontonaron doña Concha, doña Tórtola, Lolita la de las jaletinas y demás polilla del vecindario; en el Buick, el Señor Cauhtémoc con las escamillas, la señorita Angelita del 22 y la señorita Beatriz del 31.⁵¹

La vecindad entera amontonándose en los autos que apenas si pueden caminar, pero son autos, viejos destartados o en medianas condiciones, pero autos ¡Al fin!

Dicha popularización, no sucedió sino hasta los cuarenta. Antes, en la época que nos concierne el auto seguía siendo lujo, y diversión. No tardó entonces en ser usado en las más diversas actividades. ¿Por qué no dar una serenata en automóvil, o mejor aún ir de viaje de bodas?

Según la revista “El automóvil en México” un ocho de diciembre de 1911 algunos jóvenes inauguraron en México *la poética y original costumbre de dar una serenata a sus amistades*, o mejor dicho a sus novias. Para tales efectos, el piano fue colocado en la caja de un camión marca Packard y una vez instalado comenzó la serenata en la Colonia Juárez, nada menos que frente a la casa del Señor Presidente de la República, Francisco I. Madero.⁵²

Y ya que las serenatas habían logrado sus efectos y una vez conquistada la muchacha en cuestión, podía proponérsele ir de viaje de bodas en automóvil, porque ya relataba Juvenal,⁵³ en su *Charla de los domingos*, que en Londres había recién casados que se iban de luna de miel en automóvil, así se deshacían del cochero,

[...]para ir más ligeros ambos candidatos a la felicidad. También en carruaje automóvil se debe ir muy ricamente; allí pueden llevarse provisiones y almorzar caminando, devorando las distancias, y deteniéndose en donde plazca á la dichosa pareja y hasta pasar la noche en un bosque, oyendo el rugir de los animales feroces y

⁵¹ Azuela, Mariano; *Nueva Burguesía*, México: F.C.E- Letras mexicanas, 1997, p. 135.

⁵² “Una serenata en automóvil”, *El automóvil en México*, Diciembre de 1911, p. 254.

⁵³ Seudónimo del periodista Enrique Chavarrí, uno de los iniciadores de la crónica como género periodístico. En febrero de 1871 escribió su primera “Charla de los Domingos” en *El Monitor Republicano* posteriormente escribió en *El Imparcial* la “Crónica de la moda” y otros artículos costumbristas. Ruiz Castañeda, María del Carmen (coord) Diccionario de deudónimos, anagramas, iniciales y otros alias usados por escritores mexicanos y extranjeros que han publicado en México, México: UNAM, Instituto de investigaciones Bibliográficas, 2000, p.p. 186-187.

el murmullo de las hojas de los árboles y el aullido del chacal y el regañar de la pantera. Todo esto, repito, que es más poético que el asiento en el vagón, que el andar de la locomotora y la cara de fastidio de los pasajeros, y el calor y las moscas.⁵⁴

Muy poético aunque no muy cómodo para el conductor, distancias para devorar pero no en los mejores caminos y el viajecito en México podía resultar bastante incómodo gracias a la situación de las carreteras y a las fallas mecánicas... en plena luna de miel y cambiando llantas o sosteniendo la lamparita para que el caballero haga como que sabe arreglar el motor, bueno pero también podía resultar bastante divertido, por lo menos aún sin hijos podían olvidarse de una pregunta muy común *¿Cuánto falta para que llegemos papá?*

Lo bueno es que a los niños también se les podía entretener con cochecitos, y en cuanto salieron a la venta los automóviles, la industria de los juguetes no se quedó atrás y para que los niños tuvieran que presumir en la escuela, se produjeron automóviles de juguete. Se trataba de modelos impulsados por resortes que inclusive podían ocasionar catástrofes, pues se inventó un auto que en la marcha se desbarataba como a veces les sucedía a los verdaderos. Era armable y constaba de cinco partes, incluyendo a dos viajeros, de pronto un resorte que estaba oculto se disparaba bruscamente y desarmaba al automóvil.⁵⁵ Así que Manolito o Pepito podían correr a pedirle a su papá que les comprara unos automóviles nuevos: *¡Andale!... ¡Y para mí un automóvil de esos que corren solos!*, de esos que vendían en Palacio de Hierro.⁵⁶ Y si esos automóviles de juguete ya estaban muy gastados o ya no les entretenían, podían ir al circo que estaba frente al Café Colón, en donde un automóvil dirigido por la señorita Bergerat, ejecutaba un doble salto mortal.⁵⁷

Eso debió ser todo un espectáculo asombroso ¡un automóvil por los aires! Y ¡manejado por una señorita! toda una proeza. Una invitación para que las

⁵⁴ Juvenal, "Charla de los domingos" en *El Monitor Republicano*, Domingo 16 de agosto de 1896, primera plana.

⁵⁵ "El Automóvil de la catástrofe" en *El Imparcial*, Sábado 24 de noviembre de 1906, página 5.

⁵⁶ Anuncio publicitario de "El Palacio de Hierro" en *El Imparcial*, Lunes 10 de diciembre de 1906, p. 6.

⁵⁷ "Doble salto mortal en automóvil" en *De todo el mundo por cable*, *El Imparcial*, Viernes 14 de febrero de 1908, página 02.

señoritas se animaran a conducir era también la creencia, al parecer generalizado, de que manejar un auto era beneficioso para la salud. En el periódico, el Doctor OX ⁵⁸ escribía que *la aereación* en automóvil daba muy buenos resultados, inclusive para los asmáticos, pues sobre un auto el aire se podía *beber* a pulmón abierto, con tan buena suerte para la circulación que la sangre se vivifica y la cantidad de glóbulos rojos puede aumentar. Además un paseo en auto era bueno para el apetito y en general para el aparato digestivo, así como para quienes padecían insomnio por la sobreexcitación del sistema nervioso y la fatiga que un buen paseo provocaban. Además desde 1902 en *El Diario del hogar* el Dr. Galdón escribió que según un ingeniero doctor, Vicepresidente del Club Automóvil de Escocia, era el automóvil un excelente tratamiento para los enfermos de tuberculosis, se habían hecho estudios acerca de los beneficios que un paseo de treinta a cincuenta millas en automóvil les ayudaba y se había encontrado que la tos disminuía considerablemente además les abría el apetito, les provocaba sueño profundo y reparador y una temperatura corporal benéfica. Cabe aclarar, que la recomendación para estos enfermos era viajar en la parte de adelante del vehículo, pues en la trasera se generaba polvareda. Esto último era una desventaja del automóvil pero era mínima si la comparaban con las grandes cantidades de moscas que se reproducían en los establos y corrales y en donde las recuas depositaban su excremento. ⁵⁹

“En resumen, para la gente sana, más que una botella de buen vino añejo, y más que todos los cordiales vale la carrera al aire libre, que suministra, sin intoxicación y sin peligros para el organismo, la acción rápida y la sana excitación que reaviva las fuerzas y las hace renacer al contacto de la luz, del sol y de los agentes de la naturaleza”. ⁶⁰

⁵⁸ Seudónimo de Everardo Landa Carrasco, médico, escritor y periodista. El nombre de Dr. Ox obedece al personaje central de la novela de Julio Verne: *Dr Ox*. Habrá que señalar que también pudo ser escrita por José Rico que escribió en los mismos años que Landa, aunque no sabemos que efectivamente haya sido médico como el primero. Castañeda (coord), Op Cit. p. 436, p.698.

⁵⁹ “Nuevos beneficios que los automóviles prestan a la humanidad” en *El Diario del hogar*, Viernes 31 de octubre de 1902, página 3.

⁶⁰ Doctor OX, “Las bebedoras de aire” en *El Imparcial*, Miércoles 10 de noviembre de 1909, p. 4.

Se le encontraron muchas utilidades y beneficios al automóvil, que para los paseos, que para las serenatas, que para la salud, para los espectáculos... bueno hasta se hicieron algunos experimentos en corridas de toros. En 1901 el sábado 28 de septiembre *El Imparcial* ⁶¹ anunciaba que en Francia se efectuaría una corrida de toros, y es que se pretendía que el picador fuera montado en un auto y no en un caballo pues se trataba de sustituir al caballo y evitar que el espectáculo fuera tan sangriento. Unos días después un cablegrama del *Diario del Hogar* señalaba que en París había sido un completo fracaso la corrida, pues los toros habían huido despavoridos cuando el automóvil se puso en marcha. ⁶²

Este que era un intento noble por salvar a los pobres caballos no funcionó pero lo que si era muy visto en la ciudad de México era que los domingos la gente poderosa acudiera a las corridas de toros en sus lujosos automóviles, un buen día el señor Oscar Braniff acudió a los toros y dejó su automóvil al cuidado de un mozo quien “comenzó a manejar el aparato sin conocer su mecanismo y en las tentativas que hizo, movió la válvula del contravapor, empezando el automóvil a caminar para atrás. Todo asustado el mozo no pudo detenerlo, por lo que brincó al suelo, huyendo en seguida El automóvil fue a dar a una zanja.”⁶³

Así surgieron también nuevos empleos, como este mozo se dio cuenta, no era lo mismo cuidar a un caballo que cuidar un automóvil, tal vez lo que no sabía es que al pasar de los años este negocio de cuidador y/o franelero resultaría muy lucrativo. Ser chauffeur tampoco era lo mismo que conducir un coche, pero muchos hombres de clase media y media baja se interesaron en aprender a manejar los vehículos para poder ser choferes de autos elegantes lo que les dio acceso a mayor status y más adelante les permitió tener un empleo en el servicio público. Otros se interesaron por la mecánica, comenzando quizás por aprendices de algún mecánico traído de Estados Unidos o de Europa. Asimismo al surgir la inspección de

⁶¹ Servicio de la Prensa asociada, “Corrida de toros en automóvil” en *El Imparcial*, Sábado 28 de septiembre de 1901, p. 2.

⁶² “Cablegramas” en *Diario del Hogar*, Martes 1 de octubre de 1901, página 2.

⁶³ “Automóvil en una zanja”, *El Imparcial*, Viernes 26 de diciembre de 1902, p. 2.

automóviles, se creó el empleo de Inspector General de Automóviles y los policías o gendarmes se encargaron también del tránsito, llegando a hacer las veces de semáforo. Posteriormente, cuando surgieron los camiones se creó “el nuevo oficio de cobrador, cuya ubicación no importaba. Secretario Ejecutivo del chofer, trotaba en pie sobre el estribo trasero cuando no voceaba que había lugar ‘para dos’, o pedía ‘diez y uno’ en la gasolinera, o pregonaba la letanía híbrida, heterodoxa, de rutas celestiales y terrenales que el nuevo y próspero medio de transporte iba conquistando: Santa María, San Rafael-Zócalo, Guerrero-San Lázaro, Santa Julia...”⁶⁴

Claro que no todo era miel sobre hojuelas, así como había choferes decentes y talleres y garages muy honrados, había ladrones y talleres abusivos, igual que hoy día. Para muestra estos botones:

El día 20 de abril de 1908 Don José de Icaza tuvo que denunciar al mecánico John Beryer por el delito de abuso de confianza. Hacía siete meses había entregado en el garage de Beryer un automóvil con valor de \$7,500 para que se lo repararan y como transcurrido ese tiempo no había tenido noticias de él, se presentó en el garage, encontrando su auto inservible y sin varias piezas.⁶⁵

Otra acusación la realizó el señor Felix Mascarenas en contra del señor Julio Moinet por atacar sus garantías individuales. Según Moinet el señor le debía quince pesos por derechos de almacenaje y por ello se negaba a devolverle su automóvil con valor de \$2,100.⁶⁶

⁶⁴ Novo, Salvador, *Seis siglos de la ciudad ... Op. cit.*, p. 91

⁶⁵ “Por un automóvil” en *El Imparcial*, Martes 21 de abril de 1908, página 7.

⁶⁶ “Por ataques a las garantías individuales” en *El Imparcial*, jueves 5 de noviembre de 1908, p.7

Interesante á los Automovilistas.
ACABAMOS DE INSTALAR
UN GRAN TALLER DE REPARACIONES
atendido por personal muy competente y bajo la di-
rección de un mecánico experto, llegado recientemente
de París.
Componemos toda clase de Automóviles
Europeos ó Americanos.
AUTO = PALACE
AVENIDA MORELOS 28. TELEFONOS MEXICANA 335 ERICSSON 2335.
MEXICO, D. F.

Anuncio publicitario de Taller mecánico "Auto-Palace"
El Imparcial, Miércoles 18 de mayo de 1910, Página 7.

También los choferes hacían de las suyas, José Miró por ejemplo viajó a Pachuca, donde era conocido como empleado de los Sres. Rodríguez y aprovechando esto acudió a un garage, pidió el auto más grande, y con engaños logró llevárselo para posteriormente venderlo en la décima parte de su valor. (este ascendía a \$8,000) Hasta el momento en que la noticia se dio a conocer aún seguía fugitivo, pero la policía lo buscaba activamente.⁶⁷ Había también otros ladrones, que no robaban autos, sino que los usaban para cometer sus fechorías, y aprovechando la velocidad que estos alcanzaban podían huir fácilmente y enloquecer a la policía.

Esto era precisamente lo que denunciaba un largo artículo publicado el 23 de junio de 1907, el autor aceptaba que el auto era un gran avance para la vida de las personas y la modernidad, pero también señalaba que era un vehículo que aseguraba la impunidad de muchos crímenes. Es más lo llamaba la calamidad del siglo.

⁶⁷ "Desapareció el chauffeur Miro" en Por correo y por telégrafo, *El Imparcial*, miércoles 12 de abril de 1911, página 7.



“El automóvil la mayor calamidad del siglo” en *El Imparcial*, Domingo 23 junio de 1907, p.18

Según el autor anónimo, los paseos y días de campo resultaban ser una total inmoralidad, es más generaban divorcios porque eran el medio idóneo para seducir a las mujeres, invitándolas a un paseo inocente, ya alejados de la ciudad... varios brindis y luego... ¡la indecencia!, porque algunos adelantaban el viaje de bodas del que hablamos algunas líneas atrás o otros aprovechaban la privacidad de los autos para ser infieles, pero no contaban con que alguien los reconociera y entonces... ¡divorcio! sin embargo, no era la única calamidad que provocaba, el automóvil, apasionaba tanto a algunos que las fortunas familiares se gastaban en el *sport* del automovilismo y a la larga resultaba en la quiebra de la familia o peor aún no faltaba alguna mujer que también se apasionara con el auto y desatendiera el hogar; vehículo de la calamidad porque, como ya hemos explicado, no faltaba algún ladrón o criminal que se valiera de él para cometer sus fechorías.

En una palabra, el automóvil, vehículo de simple distracción para muchas personas honorables, se ha convertido en el primer factor de toda clase de escándalos o inmoralidades para gran número de individuos para quienes la complicada civilización moderna ha sido

un manjar peligroso que ha despertado muchas malas pasiones y que ha servido de instrumento a muchos instintos inmorales.⁶⁸

Dejó de ser una novedad y ahora, tan instalado en la vida de la gente se había convertido en primer factor de escándalos y en una calamidad con la que había que terminar, sin duda el autor estaba exagerando, pero una década fue suficiente para que el auto se hiciera presente en las vidas de todos, para bien o para mal, todo dependía del cristal con que se miraba.

⁶⁸ “El automóvil la mayor calamidad del siglo” en *El Imparcial*, Domingo 23 junio de 1907, p.18

Capítulo 4. Un icono moderno para un progreso frustrado.

*Las personas se reconocen en sus mercancías;
encuentran su alma en su automóvil,
[...] la modernidad esta constituida por sus máquinas,
de las cuales los hombres y las mujeres
modernos son meramente reproducciones mecánicas¹*

Sí todo dependía del cristal con que se miraba, en aquella época en que se quería defender a toda costa al progreso y a la modernidad, entonces, había también que modificar el cristal para que e sólo dejara pasar las más bellas imágenes del progreso; un cristal de las versiones oficiales del gobierno para hacer alarde del *orden y progreso*, y qué mejor que el parabrisas de un auto para verlo todo desde otra perspectiva.

4.1 Publicidad.

La publicidad jugó un papel muy importante, a través de ésta se intentó opacar a aquellos que se atrevían a criticar al automóvil, pues la publicidad debía vender y defender también los intereses de la clase alta que ya se había decidido a invertir en el nuevo negocio automotriz, por lo menos como distribuidores. La prensa en general, y en particular el periódico *El Imparcial*, fue el principal medio para difundir la publicidad en aquella época, pero también fue un instrumento primordial mediante el cual el gobierno promovió ante la sociedad capitalina los elementos modernos de una nueva y progresista vida urbana. Como ya habíamos mencionado en el capítulo uno, fue gracias al aumento en la capacidad de producción provocado por la revolución industrial, que el automóvil pudo constituirse como un producto más en el mercado. No sólo había una marca, existía la competencia, y poco a poco la capacidad productiva de autos aumentó al grado de que el consumidor no tenía que esperar a que su auto se elaborara, por el contrario eran productos en espera de ser comprados, y así gradualmente se intensificó la demanda. En consecuencia el mercado, a principios del siglo XX, presentaba ya una significativa variedad de novedades al respecto, no como ahora claro, pero “según aumentan las

¹ Berman, Marshall, *op. cit.*, p.p.16-17.

novedades del mercado y los artículos se acumula[ba]n, la función de la publicidad se [volvió] más necesaria”²

La publicidad ha sido calificada por algunos publicistas, como instrumento de progreso en cuanto a su capacidad de comunicar y reflejar las necesidades del hombre, asimismo se ha señalado que la publicidad es capaz de revolucionar hábitos sociales, puesto que “la buena publicidad trabaja a favor de la corriente y, en muchos casos, su afán innovador hace que incluso se adelante a los cambios anunciados y propicie o empuje avances sociales.”³ Las novedades requerían publicidad y la publicidad requería innovaciones ¿qué mejor manera de promover lo moderno que mediante la publicidad? El resultado podía ser mejor aún, pues la publicidad de los automóviles tenía como compañeros de página anuncios de máquinas de escribir, nuevos tónicos descubiertos gracias a los avances de la ciencia, nuevas lámparas, fonógrafos y toda clase de aparatos que en aquel entonces se anunciaban como los más modernos.

² Ferrer, Eulalio, *La publicidad*, México: Editorial Trillas 1999, p. 52.

³ Bassat, Luis, *El libro rojo de la publicidad*, Editorial de Bolsillo, España, 2001, p. 52. Eulalio Ferrer también señala en su libro *La publicidad*, en la página 61 que *David M. Potter, ha escrito: la publicidad hay que considerarla como institución de control social; un instrumento comparable a la escuela y a la iglesia, por su influencia sobre la sociedad. A su modo, Mc Luhan ha dicho que los historiadores y los arqueólogos descubrirán algún día que los anuncios comerciales de nuestra época son los reflejos más fieles que cualquier sociedad haya presentado jamás, considerándolos como el arte cuaternario del siglo XX*

La Casa del Soldado

El soldado de a caballo, que es el orgullo de la gran república, ha de tener una vivienda digna, en sus propios términos. Esta es la casa del soldado...



“EL METODO MODERNO”
Para planchar no hay nada igual a la plancha eléctrica. Por causa de la constancia del calor es mucho más eficaz...

ES A LA VEZ UNA COMODIDAD Y UNA ECONOMIA.
Es fabricada expresamente para honrar las demandas del menaje moderno, y su forma se adapta de una manera especial al planchado de la ropa fina de las señoras...

COMPANIA MEXICANA DE LUZ Y FUERZA MOTRIZ, S. A.
San José del Real, 22, Esquina 5 de Mayo, Apartado, 490, México, D. F.
James Carson, E. D. Trowbridge, Agentes de Comercio.

Advertisement for Hamburg-Amerika Line, listing various shipping routes and agents.

Advertisement for Mas Fuerza con Menos Gasolina, featuring the Napafolina brand.

El fraude de la explotación y el fraude de la explotación, el fraude de la explotación...

GARTIS A LOS NEURIMOS
Un remedio. México que ha sido el objeto de las atenciones de la Casa de la Farmacia de Gartis...

EL ABUSO DEL AGUA
Los rios de agua dulce son el tesoro más precioso que posee la humanidad...

Advertisement for Cupón (S. 19), a product for skin or health.

Una planta que se convierte en piedra
El sistema llamado paleontología es el estudio de las plantas que se convierten en piedras...

Advertisement for 'BOY' cigars, mentioning Librería de Herrero Hnos.

Ceremonia de la bandera
El día de la Bandera es el día más sagrado para el pueblo mexicano...

Advertisement for 'Leche para adelgazar', a milk-based product for weight loss.

Advertisement for 'El burburimio de ser Reina', a product for women's health.

Advertisement for 'EL LLANTO', a product for eye care.

Advertisement for 'LIBRO DE LOS UNIFORMES', a book on military uniforms.

Advertisement for 'Las Horas en el Polo Norte', a book or travel guide.

Advertisement for 'PASTILLAS DEL DR. ANDREU', a medicinal product.

Advertisement for 'La Carga es Excesiva', featuring an illustration of a person carrying a heavy load.

Advertisement for 'EL SR. CARLOS CALVI', a product for health or medicine.

Advertisement for 'LAS PILDORAS DE FOSTER PARA LOS RIÑONES'.

Advertisement for 'ANEMIA Deschiens', a product for anemia treatment.

Advertisement for 'GRANDES EXISTENCIAS ARTHUR KOPPEL, S. A.'.

Advertisement for 'PILSNER CENTRAL' beer, emphasizing its quality and origin.

La plancha eléctrica, el automóvil, plataformas y locomotoras...
en El país, Viernes 8 de abril de 1910, página 4

CORREO DE ESPECTACULOS

POR TRIBUNALES Y COMISARIAS

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

LA APACION DEL SR. DIAZ MIRON
BE ESPECTO "LA VISTA EN LA BALA."

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

LA APACION DEL SR. DIAZ MIRON
BE ESPECTO "LA VISTA EN LA BALA."

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

LA APACION DEL SR. DIAZ MIRON
BE ESPECTO "LA VISTA EN LA BALA."

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

LA APACION DEL SR. DIAZ MIRON
BE ESPECTO "LA VISTA EN LA BALA."

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

LA APACION DEL SR. DIAZ MIRON
BE ESPECTO "LA VISTA EN LA BALA."

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

LA APACION DEL SR. DIAZ MIRON
BE ESPECTO "LA VISTA EN LA BALA."

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

LA APACION DEL SR. DIAZ MIRON
BE ESPECTO "LA VISTA EN LA BALA."

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

LA APACION DEL SR. DIAZ MIRON
BE ESPECTO "LA VISTA EN LA BALA."

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

LA APACION DEL SR. DIAZ MIRON
BE ESPECTO "LA VISTA EN LA BALA."

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

LA APACION DEL SR. DIAZ MIRON
BE ESPECTO "LA VISTA EN LA BALA."

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

LA APACION DEL SR. DIAZ MIRON
BE ESPECTO "LA VISTA EN LA BALA."

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

LA APACION DEL SR. DIAZ MIRON
BE ESPECTO "LA VISTA EN LA BALA."

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

LA APACION DEL SR. DIAZ MIRON
BE ESPECTO "LA VISTA EN LA BALA."

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

TEATRO PRINCIPAL.
La noche de hoy...

LA APACION DEL SR. DIAZ MIRON
BE ESPECTO "LA VISTA EN LA BALA."



¡SIEMPRE VENCENDO!

La historia de la suprema Gasolina "NAFTOLINA" es una historia de brillantes éxitos que están unidos a los principales triunfos alcanzados por los mejores automovilistas.

Si no es de "El Aguila" no es Nacional.

El Automóvil para todo el Mundo EL "BRUSH"
PRECIO: \$495.00
Equipos con tres lámparas, corriente tubular y estuche completo de herramientas.

BOMBAS CENTRIFUGAS
ACOPLADAS A MOTORES ELECTRICOS, 6 PARA MOVER POR MEDIO DE BANDA
EN TODO TRABAJAN MAS DE 10,000 CABALLOS EN BOMBAS DE NUESTRAS FABRICAS, PARA RINAS, IRRIGACION, ETC.

NOTAS BURSILES
El mercado bursatil...

NOTAS BURSILES
El mercado bursatil...

"EL IMPARCIAL", 16 PAGINAS, VALEN 2 CENTAVOS

Usando alumbrado Accelleno
QUE ES EL MEJOR, MAS BARATO Y MENOS PELIGROSO, SE ECONOMIZA DINERO, TIEMPO Y MOLESTIAS.
NUESTRO CARBURO

EL VERDADERO FONOGRAFO CENTENARIO
P. AVELINE Y A. DELALANDE
PATHE
"¡SIN AGUJA!"

Automóvil, gasolina, fonógrafo, bombas centrifugas...en El Imparcial, domingo 22 de enero de 1911, página 7

La publicidad intensa, como la conocemos ahora, es hija del progreso y de la modernidad, en aquella época, no sólo los productos eran nuevos sino

que la publicidad como fiel reflejo de las costumbres y necesidades del hombre también innovó, se hizo más agresiva, inmersa en una sociedad industrial respondió a las circunstancias y se reinventó con nuevas técnicas para dar a conocer sus mensajes, redacción breve, tipografía variada, muchas imágenes y mejores composiciones.

El torbellino del progreso que envolvió a la ciudad de México en el apogeo del porfiriato corresponde al clima de optimismo y plenitud de nuestra llamada Bella Época, en el que florecen varios aspectos de las artes y la cultura, además de presenciar el surgimiento de nuevos lenguajes plásticos relacionados con la pujante sociedad industrial [...] El auge de la producción industrial, promovió, entre otras cosas, un sistema de publicidad agresivo y novedoso, es decir, moderno [...] imágenes inscritas en un ámbito de cultura visual en el que la imagen de la ciudad estuvo presente.⁴

Como ahora un muy eficaz medio para anunciar algo es la televisión, en aquél momento lo era la prensa. Desde entonces y hasta ahora la prensa es uno de los medios de comunicación más efectivos debido a que es económico, a que se publica diariamente y a que de alguna manera tiene un público cautivo. En general quienes leen el periódico pueden dividirse en dos tipos: los lectores primarios que lo compran todos los días o están suscritos y los lectores secundarios que si bien no lo compran, si lo leen. Así, un solo periódico es leído por varias personas sin contar aquellas que lo leerán en una sala de espera cuando haya perdido vigencia, ni a quienes lo leerán al usarlo como envoltura o para la limpieza, de modo que su permanencia es mayor a los otros medios,⁵ lo que, por suerte, ofrece ventajas para los historiadores y obviamente ofrecía varias ventajas para quienes querían anunciar sus productos.

Los anunciantes de autos conocían el perfil de los consumidores a quienes iban dirigidos sus anuncios, y a través de la prensa les informaban de las bondades de los automóviles, particularmente el periódico *El Imparcial* que, como una publicación defensora del régimen tenía entre sus

⁴ Ortiz, Julieta, "Mandatos seductores: publicidad y consumo como símbolo de modernidad en la Ciudad de México (1900-1930), en *Miradas recurrentes 1, op. cit.*, p. 84.

⁵ Beltrán, Raúl. *Publicidad en medios impresos*. México: Editorial Trillas. 2003, p. 55

adeptos a la mayor parte de la burguesía mexicana, es decir, los potenciales compradores de este tipo de mercancías.

Por supuesto, la prensa era muy eficaz pero no era el único medio para anunciarse también se podían colocar anuncios en los muros que “si bien distaban del carácter desinteresado de las Bellas Artes, incidían en aspectos más sensibles e inmediatos de los apetitos humanos: compre esto, haga aquello, [...] en fin [...] mandatos realmente seductores que buscaban [...] la construcción de una imagen y el culto a la personalidad, es decir, estatus social”.⁶ Es probable que desde 1904 existieran ya anuncios luminosos,⁷ y como se observa en algunas fotos antiguas las marcas innovaban también al anunciarse en un dirigible que surcaba los cielos de la ciudad, como, hace algunos años, todavía lo hacía la marca de llantas *Goodyear*.

Como los automóviles eran productos cuya compra implicaba ciertos riesgos, y eran muy caros, era obvio que los consumidores iban a realizar búsquedas exhaustivas para encontrar la mejor marca, así que la publicidad tenía mucho que hacer al respecto.

El anuncio de automóviles más antiguo que encontré en *El Imparcial* promocionaba automóviles eléctricos de venta en la Compañía Mexicana de Vehículos Eléctricos, pero no era nada atractivo.

El anuncio no era de gran tamaño, aquí se reproduce en tamaño original aproximadamente, y la cabeza del anuncio no cumplía del todo con la función de atrapar al lector solo se limitaba a ordenar “Comprad un automóvil eléctrico”, el texto en letras bastante más pequeñas señalaba brevemente las bondades de los autos en comparación con los caballos “Así os evitareis el gasto y molestia de tener caballos, [los autos están] Siempre listos, No hay gasto cuando no están en uso, Ningún ruido, Ningún Olor, De fácil manejo” y eso era todo, no había ilustración y el resto del anuncio ofrecía automóviles ómnibus para 11 pasajeros y carretelas.

⁶ Ortiz, Julieta, “Mandatos seductores: publicidad y consumo como símbolo de modernidad en la Ciudad de México (1900-1930), en *Miradas recurrentes 1, op. cit.*, p. 86.

⁷ *Ibidem*, página 88. La misma Julieta Ortiz señala que otro de los cambios que la publicidad tuvo que enfrentar fue que “Con la comercialización del automóvil y la expansión de los ferrocarriles el tiempo de la vida cotidiana ciertamente se vio alterado de manera sustancial. A partir de entonces, los *billboards* o espectaculares en las calles y las carreteras debían de captar la atención en un tiempo cada vez más corto” p. 95

COMPRAD

Un Automóvil Eléctrico

Así os evitais el gasto y molestia de tener caballos
Siempre listos. No hay gasto cuando no están en uso
 Ningún ruido. Ningún olor. De fácil manejo

Pídanse precios é informes

Los OMNIBUS AUTOMOVILES de esta Compañía, capacidad 11 pasajeros, pueden ser alquilados para viajes á Chapultepec y otros lugares de interés en la ciudad y alrededores, á razón de \$10 la primera hora, y \$5 por cada hora siguiente.

CARRETELAS Y HANSONS, \$2.50 LA HORA

Carretelas particulares, con cochero en librea, \$350 por mes
 Primera Humboldt núm. 12

COMPAÑIA MEXICANA DE VEHICULOS ELECTRICOS
 — TELEFONO 593 —

Anuncio publicitario "Cia Mex. Vehículos Eléctricos" en *El Imparcial*, Domingo 20 de enero de 1901, página 7.

Algunos años más tarde los anuncios de las agencias o *garages*, seguían siendo muy sencillos, se limitaban a comunicar el nombre de la agencia y la dirección, y la venta de las mejores marcas, o a mencionar algunas de las marcas que manejaban.

"GARAGE INTERNACIONAL"
SANCHEZ JUAREZ & Co.

Avenida Juárez 815. Teléfono 674.

Venta de automóviles europeos y americanos de las mejores marcas. Talleres mecánicos para toda clase de reparaciones. Piezas de refacción para todas las marcas de automóviles y accesorios de todas clases y gustos.

Anuncio publicitario "Garage Internacional" en *El Imparcial*, Domingo 1 abril 1906, página 3.

La Cía. Pan-Americana de Vehículos, S. A.

tiene el gusto de invitar á sus amigos para el día 30 del actual, fecha en que recibirá varios Automóviles "BUICK" y "NORTHERN" y los pondrá en exhibición por sólo 3 días por estar ya vendidos.

El "BUICK" es el automóvil que ha hecho el viaje á Toluca en solo 100 minutos.

El "NORTHERN" es el automóvil propio para las familias. Elegante, seguro, fuerte y silencioso.

- ESQUINA AVENIDA JUAREZ Y BALDERAS.



Anuncio Publicitario "Cia Panamericana" en *El Imparcial*, Domingo 15 de julio de 1906, página 06.

En este último ejemplo se puede ver como se comenzaban a catalogar algunas marcas el “Buick” para viajeros y el “Northern” para los paseos familiares, el primero *rápido* y el segundo *seguro, fuerte y silencioso*. Sin embargo, hacia 1905 los anuncios comenzaron a presentar mayor creatividad y a otorgar mayor importancia a las marcas y no a las agencias que los vendían, eran de mayor tamaño, ofrecían ilustraciones y una distribución más atractiva a la vista. En el siguiente ejemplo se ve un anuncio más dinámico cuyos argumentos eran más convincentes, pues para empezar la cabeza del anuncio “Los automóviles para el servicio” hacía pensar que no se trataba, únicamente, de un objeto de lujo, sino que era un aparato útil, que servía para algo. Además el anunciante estaba conciente de las malas condiciones de los caminos y carreteras y en el texto del anuncio señalaba que estos vehículos aguantaban toda clase de caminos y que tal afirmación la probaba el hecho de haberlos corrido en la Carrera Transcontinental de Nueva York, por si fuera poco su precio era el más bajo posible. Agregaba también la marca del vehículo y dibujos de dos modelos diferentes. Se intentaba entonces comenzar a crear el prestigio de una marca, y a vender una idea, en este caso, que los Oldsmobile eran los más resistentes, como bien lo decía el slogan “*Oldsmobile Los automóviles para el servicio*”

Los Automóviles para el Servicio.

Estos Automóviles están contruídos para toda clase de caminos, como se está demostrando actualmente en la gran Carrera Transcontinental, habiendo partido de Nueva York dos de estos coches para ir a Portland, Oregon, una distancia de 4.000 millas. No hay otro Automóvil de esta clase que pueda hacer esto. La construcción es de lo más fuerte y sencillo, y su precio el más bajo posible. Para subidas y caminos malos, no hay mejor Automóvil. Tienen siempre fuerza de reserva.

Pidan Catálogo a Mohler & De Gress, Agentes.
1a. Independencia, No. 12. MEXICO, D. F.

OLDSMOBILE

Anuncio publicitario “Oldsmobile” en *El Imparcial*, sábado 3 de junio de 1905, página 7.

A diferencia del primer anuncio cuya cabeza decía “comprad un automóvil eléctrico”, años después las frases “acaba de llegar” o “pronto llegará” eran muy utilizadas como cabezas de los anuncios para demostrar que los agentes en México no se dormían en sus laureles, y siempre estaban buscando traer a la capital “la última moda” en cuestión de autos, *lo mejor y lo más moderno*. Y cada vez las ilustraciones que acompañaban a los anuncios eran más grandes, llamativas y detalladas. Además se comenzaban a perfilar las tres principales agencias que acapararían los espacios publicitarios, la Compañía Mexicana de Vehículos Eléctricos, la Compañía Pan-Americana de Vehículos y la Möhler y De Gress. Es probable que la primera fuera la que más diversidad de marcas manejaba, esta compañía trajo el Pope Toledo, el Pope Hartford, el Cadillac, el Rambler, el Mercedes, el Panhard y el Napier como se aprecia en el siguiente anuncio.

**COMPAÑIA MEXICANA
DE VEHICULOS ELECTRICOS**

Primera Humboldt 12. México, D. F.
Casa Establecida en 1900.

La Primera en el Ramo de Automóviles en la República

Además de las bien acreditadas marcas americanas que representamos, como son los LOCOMOBILE, POPE TOLEDO, CADILLAC, RAMBLER Y POPE HARTFORD,

SOMOS LOS UNICOS AGENTES DE LOS

| | |
|-----------------|--------------------------------------|
| Mercedes | El Mejor Automóvil ALEMAN |
| Panhard | El Mejor Automóvil FRANCES |
| Napier | El Mejor Automóvil INGLES |

En existencia hoy, un Mercedes Limousine, de 35 caballos (carrocería de Ustermohle, Hildesheim).
Un Panhard touring car, de 50 caballos (carrocería de Binder, París).
Y otro Panhard touring car, de 35 caballos (carrocería de Muhlbocher, París).
El primer Napier llegará en dos semanas.

¿Qué es mejor: pedir á Europa una máquina desconocida y esperar seis meses, ó probar de una vez estos famosos coches, satisfacerse de la buena condición de motor y carrocería y obtener entrega inmediata?

Anuncio Publicitario de “Cia Mex. de Vehículos Eléctricos” en *El Imparcial*, Miércoles 10 de abril de 1907, página 3.

En este también se lee “En existencia hoy, un Mercedes Limousine de 35 caballos [...]Un Panhard touring car de 50 caballos [...]Y otro Panhar [sic] touring car, de 35 caballos [...] El Primer Napier llegará en dos semanas.

¿Qué es mejor: pedir á Europa una máquina desconocida y esperar seis meses, ó probar de una vez estos famosos coches, satisfacerse de la buena condición de motor y carrocería y obtener entrega inmediata?”

Aunque este anuncio carece de ilustración si cuenta con un texto que invita al lector a probar los vehículos para convencerse por ellos mismos, se nota que los de la Compañía confían en sus vehículos, que ellos han seleccionado lo mejor de Europa para traerlo hasta los consumidores para que ellos no tengan que molestarse con el papeleo... mejor aún que no se molesten en esperar, y ¿porqué no? Pues por que el tiempo ya no esta para perderse, las innovaciones tecnológicas habían permitido que las sociedades, se acostumbraran a un rápido ritmo de vida, con mayor razón en una ciudad que todos los días recibía novedades, entonces lo mejor era la *entrega inmediata*.

A las novedades que llegaban poco a poco, se le añadían los mejores *slogans*, pues aunque la función primordial de la publicidad es vender también debe y debía “ser capaz de contribuir a una marca para el mañana”⁸

El **Packard** era *el mejor de Estados Unidos*, el **Pope Hartford** era *el más perfecto, sinónimo de rapidez, fuerza, elegancia y construcción inmejorable*, el **Locomobile** era *el americano más elegante construido al mejor estilo europeo*, el **Lion Peugeot** era *el único automóvil chico que puede durar años sin composturas (resistente, sencillo y económico)*. Como se puede observar los anuncios aunque de diferentes marcas, eran muy parecidos, la marca era la palabra más sobresaliente en la cabeza del anuncio, la ilustración era el centro de atención, y se presentaba el auto de perfil, o tres cuartos, y finalmente incluía el nombre y dirección de la agencia que lo vendía.

⁸ Bassat, Luis, *El libro rojo de la publicidad*, España: Editorial de Bolsillo, 2001, p. 44.

THE "PACKARD"
LLEGARA
 El día 28 del presente mes á esta Capital.



Es el mejor automóvil de los Estados Unidos de América.
 Corre de 60 á 65 millas por hora.
 Unicos Agentes para la República Mexicana,
Compañía Pan-Americana de Vehículos, S. A.
 Suc. de Samuel W. Walker.
 Avenida Juárez y esquina de Balderas.
 Apartado 2012. México, D. F.

Anuncio publicitario "Packard" en *El Imparcial*, Viernes 21 de septiembre de 1906, página 3.

ACABAN DE LLEGAR LOS AUTOMOVILES
POPE HARTFORD Modelo 1907



Es el automóvil más perfecto que se ha traído á México;
 es sinónimo de RAPIDEZ, FUERZA, ELEGANCIA Y CONSTRUCCION INMEJORABLE.
 COMPAÑIA MEXICANA DE VEHICULOS ELECTRICOS
 Primera Humboldt 12. México, D. F.

Anuncio publicitario "Pope Hartford" en *El Imparcial*, 10 Enero 1907, página 6.

Acaban de Llegar los Automóviles
LOCOMOBILE 20 HP.



Es el Automóvil Americano MAS ELEGANTE
 Y MEJOR ACABADO; CONSTRUIDO
 INTERAMENTE AL ESTILO EUROPEO.
 Compañía Mexicana de Vehículos Eléctricos
 PRIMERA HUMBOLDT 12. MEXICO, D. F.

Anuncio publicitario "Locomobile" en *El imparcial*, Domingo 20 de enero de 1907, página 15.

Sigue sin interrupción la serie de victorias del automóvil francés
"LION" Peugeot
 Corre en Sicilia y alcanza el primer premio. Corre en
 Cataluña y gana los tres primeros premios.



El cochecito "LION" Peugeot por su resistencia, su sencillez y
 economía, es el más adecuado para los malos caminos y es el
 único automóvil chico que puede durar años sin composuras.

Z. CLEMENT
 Agente Exclusivo para la República Mexicana.
 MEXICO, D. F.
 Apartado, 364. Calle de Ortega, 34. Teléfono, 335.

Anuncio publicitario "Lion" en *El Imparcial*, martes 23 de junio 1908, página 4.

A mediados de 1908 Mohler y De Gress presentaron el **Thomas** *era el Gran Automóvil para toda clase de camino*, como el Lion y otras marcas lo habían hecho, el Thomas anunciaba su triunfo en una carrera automovilística, pero también se mencionaban algunas características que en otros anuncios no se comunicaban, por ejemplo su capacidad o su precio, se asumía que los consumidores ya estaban más familiarizados con los términos automovilísticos y entonces se hablaba del chasis y del número de cilindros, pero lo más interesante es que anunciaban a mediados del año, como ahora se hace, la existencia de los modelos 1909, la demanda era suficiente como para motivar a los diseñadores y fabricantes a crear no sólo nuevas marcas, sino nuevos modelos cada año, y se le avisaba al consumidor que si quería estar a la moda no debía comprar un modelo viejo sino uno nuevo, uno del siguiente año, pues ya no era suficiente comprar un auto sino continuar pendiente de las novedades y actualizarse.

EL THOMAS VENGE EN LA GRAN CARRERA
DE NEW YORK A PARIS
Recorrió TODA la Distancia



El Chassis y Maquinaria de este Modelo es
ENTERAMENTE IGUAL al Thomas que
GANÓ LA CARRERA

Nuevos modelos de 1909 en Existencia. El Gran Automóvil para todo clase de camino, como lo ha demostrado en la carrera de Nueva York a Paris
 Modelo de seis cilindros para siete personas

\$7,500.00

MOHLER & DE GRESS.
 Ave. 16 de Septiembre, 18. México, D. F.

Anuncio publicitario “Thomas” en *El Imparcial*, domingo 2 de agosto de 1908, página 10.

Un anuncio de marzo de 1909, del **Stevens Duryea** *el automóvil más fino y elegante en México, solamente para personas de buen gusto*, era muy específico pues explicaba con todo detalle sus características mecánicas:

El MOTOR CLUTCH y ENGRANES, están unidos en una sola base y suspendidos en el CHASSIS, por solamente tres puntos. No es posible desnivelar la maquinaria, por malo que sea el camino.

El ÚNICO automóvil con esta reforma.

Silencioso, ECONÓMICO, PRÁCTICO.

La CARROCERIA es de ALUMINIO asegurando LIGEREZA y economía en su manutención.

Este automóvil, por su poco peso, no gasta en llantas.

El gran coche para excursiones, subidas y caminos malos

En este anuncio se informaba todo lo que el consumidor necesitaba saber del vehículo, salvo el precio, que probablemente no era el más económico, pero sí brindaba información a sus clientes potenciales, inclusive establecía quienes eran sus clientes potenciales: *las personas de buen gusto*. Era un anuncio definitivamente elitista, es decir, si ya por su naturaleza la publicidad de autos era elitista, este auto era tan elegante que sólo unos

pocos dentro del limitado grupo podía acceder a este tipo de modelo exclusivo.



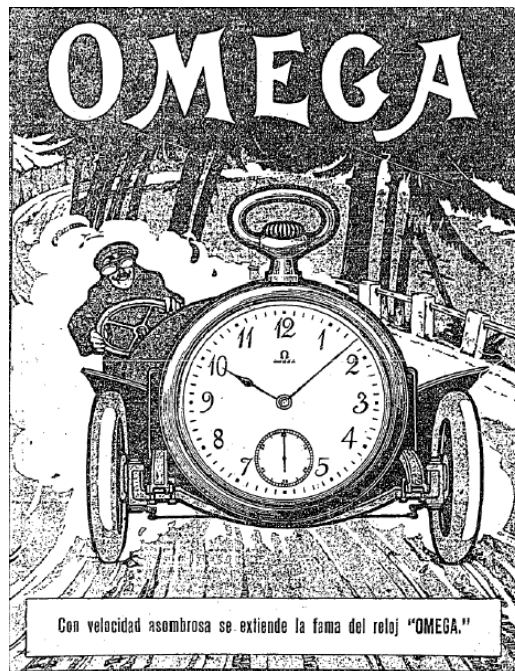
Anuncio publicitario “Stevens Duryea” en *El Imparcial*, martes 23 de marzo de 1909, página 8.

Como hemos visto, había de todo como en botica: había chiquitos, grandes, espaciosos, económicos, resistentes, ligeros, elegantes y veloces. Cualquiera que fuera el calificativo favorito del fabricante, mediante los anuncios publicitarios se intentó mover ciertos sentimientos en el consumidor, quizás estos anuncios no manejaban el arte de la sugestión como en la actualidad se hace, pero si pretendían llegar al pensamiento de los clientes y lograr que concibieran los automóviles como símbolo de elegancia, fuerza y velocidad, pero estas características no eran exclusivas del automóvil, sino también de los tiempos modernos, del hombre moderno. Dicho de otro modo, mediante el automóvil lograron simbolizar ciertas aspiraciones que el modo de vida de la época estaba provocando en la sociedad, sobre todo en los sectores adinerados.

Para que el automóvil se convirtiera en un icono, la publicidad fue importante, debido a que su imagen se volvió un elemento muy recurrente en las ilustraciones. Es probable que no fuera el invento más útil para la humanidad, pero sí se trataba de un aparato que pronto se convirtió en un

símbolo de estatus. Más allá de eso, su belleza, le permitió ser ilustrado y fotografiado en todos sus ángulos, pero principalmente de perfil para convertirse en una imagen que era sinónimo también de modernidad. Las bombas centrífugas y las planchas eléctricas, también se anunciaban como inventos modernos, pero su imagen no era atractiva, el publicista no podía lograr un impacto visual con tales ilustraciones, sin embargo el impacto visual del automóvil era justo lo que se necesitaba. Si se quería ilustrar la *sofisticación de la modernidad*, es decir el cambio que la vida estaba sufriendo en esos momentos con inventos que facilitaban la vida del hombre, el automóvil era lo indicado.

Eran los automóviles tan efectivos en el mercado, que pronto comenzaron a utilizarse para anunciar otros productos, algunos que nada tenían que ver con los autos pero que querían *subirse al carro* de la modernidad, por ejemplo los relojes “Omega” cuyo slogan era “con velocidad asombrosa se extiende la fama del reloj Omega” y que como se puede observar en la imagen se valían de un automóvil para demostrar esa velocidad asombrosa con la que se publicitaban.



Anuncio Publicitario “Relojes Omega” en *El Imparcial*, Lunes 4 de agosto 1913, p. 8

También fue el caso de la marca de cigarros *La tabacalera*, que aunque consideraban al automóvil como un mal, lo usaban en sus anuncios:



Anuncio publicitario “La tabacalera” en *El Imparcial*, Viernes 22 de noviembre de 1907, página 2.

“Contra todo mal.

Pasó encima de Rivera un automóvil veloz, y el dijo así: Muerto hubiera si fumando no estuviera Flor de Liz, papel arroz, que es de La Tabacalera” el título podría complementarse así “contra todo mal de la actualidad”, porque para ello utilizaron al automóvil en este anuncio, para de alguna manera actualizar la marca de cigarros. Otra marca de cigarros que utilizó a los autos para la publicidad fue *El Buen Tono*, pues además de ser la primera en utilizar automóviles de carga para repartir sus productos también realizó grandes sorteos cuyos premios eran flamantes automóviles de la marca francesa *Daracq*. Tales técnicas publicitarias eran muy usadas por esta empresa cigarrera, en general, se caracterizó por utilizar todas las novedades que la publicidad ofrecía, como los dirigibles, los camiones de reparto y más tarde el radio.

“[...] la publicidad propiamente dicha, alcanza cierta importancia en las primeras décadas del presente siglo gracias a los métodos de la compañía de cigarros EL Buen Tono, S. A., propiedad de franceses residentes, la cual llegó a ser también el principal anunciante en radio, en la difusora CYB, de la misma empresa”⁹

⁹ Bernal, Víctor, *Anatomía de la publicidad en México*, México: Editorial Nuestro Tiempo, 1983, página 97

EL IMPARCIAL

GRAN LOTERIA EL BUEN TONO, S. A.

Cada día aumenta más y más su fama debido á que todos los premios anunciados van á parar á manos de los favorecidos por la suerte.

TRES GRANDES SORTEOS PARA 1907

2 de Abril, 15 de Septiembre
24 de Diciembre

Los tres Primeros Premios serán:

Tres Hermosos Automóviles Franceses DE LA GRAN FABRICA DARACQ

que ganó por dos veces la copa Vanderbilt en los Estados Unidos—1905-1906,—los modelos son estos:



Primer Premio del Sorteo del 2 de Abril.

Primer Premio del Sorteo del 15 de Septiembre.

Primer Premio del Sorteo del 24 de Diciembre.

ADEMAS
EN CADA SORTEO REPARTIREMOS VEINTE MIL PESOS
En dinero efectivo en la forma siguiente:

| | | | | | |
|---------------------------|------------|------------|------------------------|-------------|-----------|
| 1 premio de | \$2,000.00 | \$2,000.00 | 5 premios de | \$ 30.00 | \$ 250.00 |
| 1 premio de | 1,000.00 | 1,000.00 | 10 premios de | 20.00 | 200.00 |
| 1 premio de | 500.00 | 500.00 | 100 premios de | 10.00 | 1,000.00 |
| 1 premio de | 250.00 | 250.00 | 2,000 premios de | 5.00 | 14,000.00 |
| TOTAL 3,000 PREMIOS | | | | \$20,000.00 | |

El primer automóvil para el Sorteo del 2 de Abril, estará expuesto á la vista del público en lugar de lo más céntrico de la Capital desde los primeros días de Marzo.

“EL BUEN TONO,” S. A.

Anuncio publicitario “El Buen Tono” en *El Imparcial*, sábado 26 enero 1907, página 6.

En el tema de la publicidad merece mención aparte el pleito de las gasolineras, que entre 1909 y 1910, tuvo lugar. Ya habíamos mencionado que la Waters Pierce Oil Co. estableció la primera estación de gasolina, en la ciudad de México en 1912, sin embargo antes de establecer este depósito ya anunciaba sus combustibles para todo tipo de máquinas entre los que se destacaba la gasolina para automóviles.



Anuncio publicitario "Waters Pierce" en *El Imparcial*, domingo 28 de abril de 1907, p. 10



Anuncio publicitario "Waters Pierce" en *El Imparcial*, viernes 06 de noviembre 1908, p. 6.

La compañía *Waters Pierce*, que estaba respaldada por la famosa firma norteamericana *Standard Oil*, no tuvo competidores en México sino hasta 1906, cuando el inglés Weetman Pearson obtuvo la concesión por parte del gobierno de Díaz para entrar en el negocio petrolero por un plazo de cincuenta años: hacia 1908 fundó la Compañía Mexicana de Petróleos *El Águila*. Posteriormente,

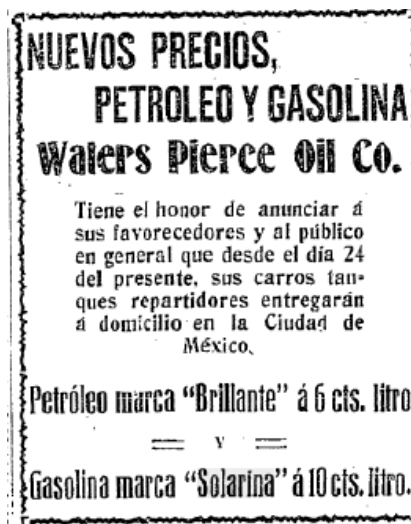
en 1909, Pearson reorganizó *El Águila* nombrando un consejo de administración compuesto por miembros pertenecientes a la élite porfirista. Figuraban en él Guillermo de Landa y Escandón, gobernador del Distrito Federal; Enrique C. Creel, gobernador de Chihuahua; Pablo Macedo, miembro del grupo de los Científicos y

presidente del consejo de Ferrocarriles Nacionales; Fernando Pimentel y Fagoaga, empresario presidente del Banco Central Mexicano; Enrique Tron, empresario y financiero de la ciudad de México y el coronel Porfirio Díaz, hijo del presidente de México ¹⁰

De esta manera Pearson se aseguró de que su recién fundada compañía petrolera tuviera las mejores relaciones públicas y pudiera lograr importantes contratos. Comenzó entonces a figurar en el mercado nacional y comenzó la competencia directa con la *Waters Pierce*. La publicidad se volvió el arma con la que la gente se enteró y fue participe de la feroz competencia entre ambas compañías. El primer golpe, por llamarlo de algún modo lo dio la *Waters Pierce* que en enero de 1909, para anunciar su marca de gasolina “SOLARINA” advertía “Los automóviles cuestan dinero no dañe el suyo usando gasolina inferior” y en los siguientes meses de 1909, la *Waters Pierce* continuó anunciando nuevos precios y la existencia de tanques repartidores a domicilio.



Anuncio publicitario “Waters Pierce” en *El Imparcial*, Jueves 21 de enero de 1909, p. 7



Anuncio publicitario “Waters Pierce” en *El Imparcial*, martes 30 de marzo de 1909, p. 7

Pero *El Águila* no tardó en responder, a su manera, informando al público que su gasolina marca “Naftolina” no tenía rival en cuanto a pureza, y pidió al consumidor que rechazara productos inferiores; al anunciar su

¹⁰ Álvarez de la Borda, Joel. “La compañía mexicana de petróleo El Águila y la cuestión fiscal 1912-1917” Simposio 20: La industria petrolera mexicana en el siglo XX. en *Memorias del segundo congreso de historia económica. La historia económica hoy, entre la economía y la historia*. México: Asociación Mexicana de Historia Económica, 2004, p. 3 <http://www.economia.unam.mx/amhe/memoria/memoria.html> consultado el 02 julio 2007.

petróleo marca “Aurora” también señalaba “Desconfíe usted de petróleos amarillos que en su color llevan la mejor muestra de su inferioridad.” Oficialmente y ante los ojos de los lectores había empezado una moderna batalla publicitaria.



Anuncio publicitario “El Águila” en *El Imparcial*, jueves 23 septiembre 1909, p. 8.



Anuncio publicitario “El Águila” en *El Imparcial*, sábado 30 octubre 1909, p. 8.

Estos anuncios apenas eran tímidos intentos comparados con el que se difundió también en octubre de 1909. La cabeza del anuncio era “Ayer Oposición.-Hoy, Libertad” En este anuncio *El Águila* hacía alarde de la pureza y supremacía de su petróleo y gasolina y señalaba “La Compañía Mexicana de Petróleo El Águila, S. A. se siente orgullosa de haber emancipado al pueblo mexicano de la opresora dominación de un mercenario monopolio que le hacía pagar á peso de oro artículos de primera necesidad” Y ofrecía la comparación entre los precios de la competencia y sus precios, según este anuncio el petróleo de la *Waters Pierce* se vendía a 19 centavos el litro, mientras que *El Águila* lo vendía a cuatro y medio centavos, y la gasolina a 10. Sin embargo, unos meses antes la *Waters* había anunciado que el petróleo costaría 6 centavos y la gasolina 10 así que los precios de ambas compañías eran bastante competitivos. Claro que si consideramos que el salario de los trabajadores (entre 15 y 37 centavos los

hombres ¹¹ y 10 centavos mujeres y niños ¹²) apenas alcanzaba para un litro de gasolina y que esta se usaba primordialmente para automóviles, entonces dudáramos en anunciarla como artículo de primera necesidad, pero *El Águila* no dudó al respecto y afirmó haber *emancipado al pueblo mexicano para que exigiera precios justos en artículos de primera necesidad.*

AYER, OPRESION. - HOY, LIBERTAD.

| | | |
|---|---|---|
| <p>ANTES PETROLEO AMARILLO 19 cs. Litro</p> <hr/> <p>AHORA PETROLEO CRISTALINO Marca "EL AGUILA" 4 ½ Cs. Litro.</p> | <p>Por TREINTA años el público mexicano se vió obligado á consumir Petróleo Amarillo y Gasolina Inferior, pagando por ambos artículos un precio exagerado.</p> <p>De un año á esta parte este mismo público ha podido obtener Petróleo Cristalino y Excelente Gasolina, productos ambos del suelo pátrio, á un precio infimo.</p> <p>La Compañía Mexicana de Petróleo "El Águila," S. A., se siente orgullosa de haber emancipado al pueblo mexicano de la opresora dominación de un mercenario monopolio que le hacía pagar á peso de oro artículos de primera necesidad.</p> <p>¡MEXICANOS! AHORA Y SIEMPRE EXIJAN USTEDES:</p> <p>"AURORA" El Mejor Petróleo. "NAFTOLINA" La Mejor Gasolina.</p> <p>De venta en todas partes á PRECIOS SIN COMPETENCIA.</p> <p style="text-align: center;">COMPANIA MEXICANA DE PETROLEO "EL AGUILA," S. A.</p> <p>AV. JUAREZ, 92 y 94. APARTADO, 113 BIS. MEXICO, D. F. TEL. ERICSSON, 1170. MEXICANA, 1673</p> | <p>ANTES GASOLINA INFERIOR 21 cs. Litro</p> <hr/> <p>AHORA GASOLINA EXCELENTE Marca "EL AGUILA" 10 Cs. Litro.</p> |
|---|---|---|

Anuncio publicitario "El Águila" en *El Imparcial*, Domingo 31 de octubre de 1909, p. 5

Unos meses más tarde, ya en 1910, la Waters Pierce evidenció ante el público el hecho dudoso de que un buque tanque cargado con productos petrolíferos pertenecientes a *EL Águila* que *pomposamente se anunciaba como nacional* había sido devuelto, y se preguntaba "¿Será acaso necesario que los artículos que ponen a la venta nuestros competidores hagan un viaje a través del mar para aumentar su calidad y eficiencia?" Además advertía a los consumidores que consumir otros productos era arriesgarse a obtener artículos inferiores. Por supuesto la respuesta de *El Águila* no se hizo esperar y al día siguiente acusó a la *Standard Oil* (es decir la *Waters Pierce*) de ser quien anónimamente se había encargado de publicar infamias contra México y los mexicanos en algunas publicaciones estadounidenses "¿Qué dicen a esto los mexicanos que con su óbolo han estado sosteniendo por largos años a la Compañía que representa en México los intereses del monopolio difamador? No hay necesidad de patrocinar artículos inferiores extranjeros"

¹¹ Sánchez Almanza, Adolfo, *Panorama histórico de la ciudad de México*, México: UNAM-Gobierno D.F.-PORRUA, 2004, p. 37.

¹² Capítulo 1, página 26.

Un buque-tanque conteniendo un cargamento de productos petrolíferos de los que pomposamente se anuncian como "Nacionales" ha sido devuelto sin comprador de Inglaterra á Puerto México

¿O será acaso necesario que los artículos que ponen á la venta nuestros competidores hagan un viaje á través del mar para aumentar su calidad y eficacia?

¿Para qué es hacer pruebas ineficaces y correr el riesgo de obtener artículos inferiores, cuando se puede uno limitar al uso de marcas de reconocida eficacia, perfectamente reputadas y establecidas?

Exijan siempre los productos que se llaman

BRILLANTE, EUPION, SOLARINA,
de la
**WATERS PIERCE OIL
COMPANY**

Anuncio publicitario "Waters Pierce" en *El Imparcial*, Domingo 13 de febrero de 1910, p. 4

'LOS DIFAMADORES DE MEXICO'

El gran escritor americano Alfred Henry Lewis, en un artículo titulado "Los Difamadores de México," publicado en el *Cosmopolitan Magazine*, acusa á la Standard Oil Co., ó al sea "frust" petrolífero norteamericano, de ser el autor anónimo de los viles como infundados ataques que contra México y los Mexicanos, se vienen haciendo en ciertas publicaciones de nuestra vecina República.

¿Que dicen á eso los mexicanos que con su óbolo, han estado sosteniendo por largos años á la Compañía que representa en México los intereses del Monopolio difamador?

No hay necesidad de patrocinar artículos inferiores extranjeros.

Demanden Uds. en toda la República los inmejorables Productos Nacionales: Petróleos: "EXCELSIOR" y "AURORA" y la sin rival gasolina "NAFTOLINA," de la

**Cia. Mexicana de Petróleo
"El Águila," S. A.**

Anuncio publicitario "El Águila" en *El Imparcial*, Lunes 14 de febrero de 1910, página 4

Entonces había quedado claro: la competencia no era únicamente por la calidad de sus productos, sino porque una era "nacional" y la otra extranjera. Aunque el fundador, y el capital inicial, de *El Águila* era inglés,

el gobierno y la élite porfirista tenían que apoyar a esta compañía, pues algunos de sus más importantes miembros pertenecían al consejo administrativo, lo que les generaba buenas ganancias. Además, dentro de las prioridades del régimen en esos momentos estaba frenar el poder e influencia norteamericanos en el país. “Ya desde 1906 el ministro de Hacienda, José Ives Limantour, había comunicado a Pearson que si la Standard Oil, la firma que respaldaba las operaciones de la Waters-Pierce, aumentaba su influencia en el país, El Águila recibiría todo el apoyo del gobierno para enfrentársele”¹³ Y así fue, previo aviso no hay engaño, hacia 1910 el gobierno de Díaz aumentó los impuestos de importación a la Waters-Pierce.

Quizás para no volverse a meter en temas escabrosos, la Compañía *El Águila* retomó al automóvil como elemento fundamental de sus anuncios y se olvidó un poco del nacionalismo, ahora no solo se trataba de publicitar la economía y la calidad, sino la fuerza de su naftolina que sacaría todo el partido posible a los automóviles, otra vez se usaba la fuerza para referirse a los autos: “Más fuerza con menos gasolina”



Anuncio publicitario “El Águila” en *El País*, Viernes 8 de abril de 1910, página 4

¹³ Álvarez de la Borda, *op. cit.* p. 4.

La *Waters* hizo lo propio y basándose en triunfos meramente automovilísticos volvió a la pelea anunciando que en las fiestas presidenciales por la inauguración de la carretera en el Estado de Guerrero, todos los automóviles que usaron su gasolina llegaron a la ciudad a tiempo, y los que no la usaron se quedaron en el camino. Añadieron que el prefecto político de Iguala los había felicitado por el alumbrado que le habían proporcionado para las fiestas presidenciales.



Anuncio publicitario "Waters Pierce" en *El Imparcial*, Jueves 5 de mayo de 1910, p. 4

Al respecto, el argumento de *El Águila*, fue contundente. *El Imparcial* publicó ese mismo día, en la página 9, una reseña del homenaje que rindieron algunos comercios de Iguala al Presidente de la República; con respecto a *El Águila* se escribió lo siguiente: "Era de suponerse que una empresa netamente mexicana tuviera que rendir tributo al héroe de la paz, al señor General Díaz, á cuyo amparo han progresado y nacido tantas industrias. La Compañía Mexicana de Petróleo *El Águila*, S.A. empresa floreciente, es una de las que deben su progreso á la actual administración, y su engrandecimiento á que sus productos, genuinamente nacionales, han superado y superan á todos los análogos". Después describían un arco triunfal que levantaron en honor al señor Presidente y agregaban "Como manifestamos en nuestras crónicas anteriores en la excursión presidencial figuraron cerca de treinta automóviles de distintas marcas y pocos fueron

los que no llamaron la atención por su rapidez en los viajes, debiéndose esta á que usaron la sin igual NAFTOLINA [...] Estamos seguros de que debido a las ventajas de la naftolina ‘El Aguila’ sobre las demás solo se usara en los viajes del nuevo camino carretero la citada naftolina y así lo aseguraron los dueños de los mejores automóviles”¹⁴

Dicha nota sirvió para que *El Águila* se hiciera publicidad con el anuncio que tituló “Triunfo tras triunfo”. Además de transcribir la nota señalaban que inclusive el automóvil de *El Imparcial* había utilizado su gasolina, y terminaban con la frase “Naftolina Tiene enemigos pero no competidores” Por si fuera poco, algunos días después publicaron otro anuncio titulado “Sin comentarios” en el que transcribieron la certificación, que los asistentes a la inauguración de la carretera de Iguala a Chilpancingo, habían enviado para aclarar que lo que la Waters Pierce había dicho en su anuncio del cinco de mayo era mentira. “CERTIFICAMOS: que los diez y ocho automóviles que formaron la comitiva llegaron todos a tiempo a la Ciudad de Chilpancingo, con exclusión de uno que llegó retrasado noventa minutos por haberle faltado un tornillo que hubo que reparar en el tránsito, siendo inexacto, por lo mismo, que se haya quedado un solo automóvil en el camino por el uso de ‘NAFTOLINA’ o ‘Solarina’ de más o menos buena calidad”.

¹⁴ “Ecos de las fiestas en el estado de Guerrero” *El Imparcial*, jueves 5 de mayo de 1910, p. 9.

los instrumentos que este tenía, en este caso el periódico *El Imparcial*, para convencer a la gente de lo que convenía a la sociedad y al país.

A pesar del apoyo gubernamental la Waters siguió en la contienda, limitándose a informar sus triunfos y a hacer responsables a los consumidores de sus malas elecciones. Publicitaba victorias en carreras automovilísticas o bien se preguntaba “¿Quién es el culpable de que su auto este inútil en el último rincón del garage? Usted por haber usado gasolina de ínfima calidad”



¿QUIEN ES EL CULPABLE?

Usted llenó los tanques de su auto con gasolina de ínfima clase. Usted no se fijó en elegir una substancia de primer orden. Su automóvil, antes flamante y listo, ya no devora las distancias sino que está inútil en el último rincón del garage.

USTED

es quien tiene la culpa por no haber usado
NAFTA O SOLARINA
procedentes de nuestra refinería.

Waters Pierce Oil Co.
Ave. 3 de Mayo 6. México, D. F.

“¿Quién es el culpable” en *El Imparcial*, Domingo 10 de julio de 1910, página 7

| | |
|--|---|
| <p>La Solarina y Aceites Lubricantes de la Waters Pierce Oil Co.</p> <p>han demostrado nuevamente su superioridad sobre las demás gasolinas y lubricantes ofrecidas al público de México.</p> <p>Los automóviles que triunfaron en las dos clases de la carrera de México á Puebla, verificada el día 25 de Diciembre, usaron gasolina de la acreditada marca "SOLARINA" y aceites lubricantes manufacturados y vendidos por la</p> <p>Waters Pierce Oil Co.</p> <p>Tómese nota del record siguiente que supero en más de dos horas al del año pasado:</p> | <p>CLASE A.</p> <p>PRIMER PREMIO--"Chalmers 30" Propiedad de Mohler & de Gress, dirigido por Harry Ham. Tiempo: 3 horas, 14 minutos.</p> <p>CLASE B.</p> <p>PRIMER PREMIO--"Protos" Propiedad del Gral. Fernando González, dirigido por Ubaldo Bassi. Tiempo: 2 horas 53 minutos.</p> <p>SEGUNDOPREMIO--"Peerless" Propiedad de Andrés Matienzo, dirigido por Hugo Paglecci. Tiempo: 2 horas 57 minutos.</p> <p>TERCER PREMIO--"Packard" Propiedad del Sr. José Ignacio Limantour, dirigido por él mismo. Tiempo: 3 horas 54 minutos.</p> <p>WATERS PIERCE OIL CO.</p> |
|--|---|

Anuncio publicitario "Waters Pierce" en *El Imparcial*, Miércoles 28 de diciembre de 1910, página 5

Evidentemente se acercaban problemas mayores para el país y no era una cuestión de suma importancia la decisión entre una marca de gasolina y otra pero de cualquier manera la Compañía *El Águila* fue adquiriendo

mucho poder y el gobierno porfirista había conseguido frenar las inversiones norteamericanas al respecto, y por lo menos en teoría, sentar las bases para el desarrollo de una industria petrolera nacional.

Una vez que la revolución estalló *El Águila* siguió comprando espacios publicitarios en los periódicos mientras que la *Waters Pierce*, aminoro la frecuencia y tamaño de sus anuncios hasta que, como se explicó anteriormente, anunció el primer depósito de gasolina, hacia 1912.

En todo caso los anuncios de ambas empresas, contribuyeron a fortalecer la importancia del automóvil como medio de transporte, pero también como sinónimo de fuerza, velocidad y modernidad. Y es que la variedad era también uno de los síntomas de la modernidad y el consumidor de la época, sentía que tenía el control, no sólo podía elegir entre las diversas marcas de automóviles que existían sino que también debía elegir los combustibles y accesorios de los autos. “El reclamo publicitario sigue teniendo una fuerte carga informativa, pero se orienta cada vez más a provocar reacciones en el individuo”¹⁵ El individuo entonces, estaba reaccionando a la publicidad moderna justo como se esperaba, pues no sólo se limitaba a ver la publicidad sino a identificarse con ella, a identificarse con el modo de vida con el ritmo acelerado de los tiempos. La propia publicidad era testimonio al colaborar en la construcción de algunos signos de la modernidad. Porque en este caso se plasmó de manera gráfica lo que los automóviles significaban para la vida de las sociedades de la época: velocidad, fuerza, progreso y sofisticación. Los dibujos y fotografías del automóvil en los anuncios contribuyeron a establecer la relación entre el objeto representado y lo que para el hombre significaba. Como lo explica Mauricio Beuchot, hay distintas clases de signos, y en esta caso el automóvil no constituía un signo inmediato, como la nube lo es a la lluvia, sino más bien un icono, es decir “un signo intermedio que tiene algo de natural y algo de artificial, pues es impuesto por el hombre, pero se tiene que basar en algo de la realidad y contener alguna semejanza o analogía con ella”,¹⁶ es decir el automóvil podía

¹⁵ Sánchez G., José Ramón. *Breve historia de la publicidad*. Madrid: Editorial Pirámide. 1976, p.102.

¹⁶ Beuchot, Mauricio, *La semiótica. Teorías del signo y el lenguaje en la historia*, México: FCE, 2004, p. 138.

ser en sí un signo inmediato de velocidad, pero también un icono de modernidad, un icono que impuesto por el hombre se basaba en la realidad pero que se valía de la metáfora para establecer una relación con las características de la modernidad, basándose en las funciones que el automóvil tenía en esta especie de nuevo mundo urbano. La imposición artificial que convirtió al auto en icono, se llevó a cabo a la sombra de los discursos progresistas que se escuchaban y se leían por todas partes, y principalmente en la capital de la república. De estos discursos progresistas nos ocuparemos en el siguiente capítulo.



Anuncio publicitario "El Águila" en *El Imparcial*, domingo 22 de enero de 1911, página 7

4.2 La modernidad en el horizonte del progreso.

Es por todos conocido el afán progresista del régimen porfiriano durante el cual el automóvil hizo su aparición. Este afán progresista no necesariamente se refería al progreso social, o moral o espiritual, sino más bien al económico y en consecuencia a la modernización material del país. La ciudad capital fue la principal receptora de innovaciones tecnológicas que la convirtieron en “esa ciudad burguesa fascinada por el crecimiento económico y el progreso técnico, cuyos frutos se proponía monopolizar”¹⁷

Naturalmente el progreso material era mucho más fácil de conseguir que el progreso social, y la clase en el poder tampoco estaba muy interesada en conseguir este último, pues se contraponía a sus propios intereses. Entonces se emprendió la carrera hacia el progreso material; aprovechando que “la fe en el progreso ha sido la tendencia dominante a lo largo de la historia”¹⁸ la clase en el poder quiso convencerse y convencer a los demás que más que un simple anhelo, el progreso era esencial elemento para dejar de mirar hacia el pasado y más bien enfocar la mirada y por supuesto las esperanzas en el futuro.

“Desde los primeros años del siglo XIX hasta hace pocas décadas, la creencia en el progreso de la humanidad –en el que Occidente estaba considerado como la fuerza de vanguardia— era prácticamente una religión universal tanto en América como en Europa”¹⁹ Así se demostraba ante quién lo dudara que México era un país que avanzaba, que gradualmente se acercaba a las naciones poderosas y desarrolladas, que aprendía a usar todos los nuevos aparatos y máquinas que constituían una síntesis de los conocimientos de la humanidad. La desigualdad social y la pobreza eran harina de otro costal, para justificarlas se decía que eran parte de las paradojas del progreso.

¹⁷ Gruzinski, *op. cit.* p. 66

¹⁸ Nisbet, Robert, *Historia de la idea de progreso*, Barcelona: Gedisa, p. 19

¹⁹ *Ibidem*, p. 23.

Tales aparatos considerados por Marshall Berman²⁰ como alimento de la vida moderna, como objetos que brindan al hombre la capacidad de cambiar el mundo –que gracias a la modernidad estaba cambiando constante y velozmente- creando nuevos entornos humanos y destruyendo antiguos, eran considerados en aquél siglo que terminaba, como la gran herencia del siglo XIX, un legado y un parte aguas en la historia moderna de la humanidad:

“El siglo que expiró, recibió de sus predecesores el caballo y lega a la centuria próxima, la bicicleta, la locomotora y el automóvil.
Recibió la pluma de ganso, y lega la máquina de escribir.
Recibió la hoz y lega la segadora.
Recibió la prensa de mano para imprimir y lega la litografía y fotografía de los colores.
Recibió el huso o malacate, y lega las fábricas de hilados y tejidos de algodón y de lanas.
Recibió la pólvora, y lega la lidita.
Recibió la candela, y lega la lámpara eléctrica.
Recibió la batería galvanizada y lega el dinamo.
Recibió el fusil de chispa y lega el Maxim.
Recibió el buque de vela, y lega el buque de vapor.
Recibió el telégrafo de señales por medio de fogatas y lega el teléfono y la telegrafía sin hilos.
Recibió la luz ordinaria, y lega los rayos Roentgen.”²¹

Entonces, predominaba esta sensación de estar viviendo justo en el momento en que se estaban cosechando los frutos de siglos de conocimientos acumulados, se vivía una época sin precedentes y la sociedad mexicana no podía quedarse atrás, lo que los hombres de épocas anteriores habían imaginado estaba ahora frente a sus ojos, no era abstracto como un sueño sino tangible, tan tangible como el volante de un automóvil, tan prometedor como lo que se había soñado, las transformaciones sucedían con una velocidad también sin precedentes y entonces eso, amén de constituir la amenaza de destruir todo lo conocido, era una promesa de construir aventuras in imaginadas y para los mexicanos era como alcanzar lo inalcanzable. Era como llegar al nivel de las sociedades desarrolladas, casi pertenecer a ellas, porque la modernidad permitía alcanzar

²⁰ Berman, *op. cit* p. 2

²¹ “El legado del siglo XIX” en *El Diario del hogar*, jueves 28 de marzo de 1901, p. 2.

superficialmente al progreso y viceversa. “La imitación ha determinado en la vida mexicana un efecto [...] Consiste en el desdoblamiento de nuestra vida en dos planos, uno real u otro ficticio”²² La realidad mexicana era “inferior” por lo tanto se creó en la ficción una cultura “mejor” mucho más cercana a los cánones europeos, pero obviamente esto provocó grandes conflictos, pues a menudo se pretendía arreglar los problemas reales con soluciones ficticias. Tales soluciones ficticias incluían necesidades nuevas que provenían de otros países, quizá como parte de lo que Carlos Marx llamaba interdependencia universal de las naciones, en la que de forma generalizada, los productos nacionales dejaron de satisfacer las necesidades nacionales, para empezar a depender de las necesidades internacionales²³. Para lograr entrar en el nuevo mercado, en esta nueva forma de concebir las relaciones internacionales, había que depender de todos esos productos que satisfacían no sólo las necesidades, sino los gustos y los caprichos que la industria universal estaba creando. Así se lo explicaban al pueblo los organizadores de las ferias realizadas en la ciudad de México, que a imitación de las exposiciones universales pretendían mostrar la inventiva moderna del mexicano y los esfuerzos por lograr el estado *brillante* en que se hallaba la *industria culta* de aquellos países. :

Para juzgar el progreso a que somos llamados, basta observar que los mexicanos están dotados de un espíritu de imitación, que dirigido por el genio ilustrado, y estimulado por instituciones sabias, llegaría con el tiempo a satisfacer en gran parte nuestras necesidades, nuestros gustos y aún nuestros caprichos. [...las exposiciones publicas] son también unas verdaderas ferias, en las cuales muchos de los interesados encuentran no solo retribución honorífica, sino también la venta lucrativa de sus producciones, [...] hoy las naciones se hallan tan satisfechas de las notables ventajas de las exposiciones, que haciéndolas generales admiten sin restricción los productos de la industria universal²⁴

Como hemos mencionado anteriormente fueron precisamente las exposiciones universales el marco idóneo para las demostraciones de lo que

²² Ramos, Samuel. *El perfil del hombre y la cultura en México*, México: Espasa Calpe, Colección Austral, 1979, p. 24.

²³ Marx, Carlos. *Manifiesto del Partido Comunista*, México: Ediciones Quinto Sol, página 30.

²⁴ AHDF, *Grupo documental Ayuntamiento, Sección Exposiciones*, Volumen 1036, Expediente 3. Folleto de las Exposiciones Universales. p.12-17

el motor de combustión interna y más tarde el automóvil eran capaces de hacer, por lo mismo los automóviles también eran parte de los progresos en la vida del hombre que hacía solo algunos años, no eran más que sueños. Las exposiciones contribuyeron a establecer la moda, a reunir las novedades en un solo lugar, a seleccionar los descubrimientos e inventos más significativos para la humanidad, a dar a conocer *lo mejor de lo mejor* de los inventos, por lo tanto, estar al tanto de las exposiciones e importar y comercializar lo que allí se exponía era ser modernos, y experimentar, vivir el mundo a partir de sus novedades. Así lo decía el catálogo de automóviles de la Empresa Importadora de Mejoras:

Los Ensueños de ayer, son la realidad de hoy.

La manera de transportarse es asunto de los más importantes en el día de hoy, y el automóvil ha venido á ser el medio más moderno y el que ha despertado mayor interés á todo el mundo.

Nadie ignora que el mundo se mueve y cada día se mueve con mayor y más irresistible fuerza.

También es cierto que la Industria, en lo que se refiere á automóviles, ha llevado á cabo rápidos y muy interesantes progresos. Pasó ya del estado de la Infancia y de los Experimentos para entrar francamente en la Era del desarrollo y prosperidad tal, como ninguna otra industria lo había logrado en tan corto tiempo.

Como resultado de lo anterior, vemos que hoy todos, absolutamente todos necesitan y anhelan poseer un Automóvil. En verdad, un aparato de estos es útil, necesario y ventajoso al hacendado, al clérigo, al profesionista, al comerciante, al hombre de negocios, al joven galán, al padre de familia y en general a todo aquel que desee lograr la más grata de todas las satisfacciones, que pueden ofrecer el Sport y el adelanto de la época actual. El andar en Automóvil constituye la satisfacción de uno de los mas gratos placeres[.]²⁵

Según el “importador de mejoras” la fuerza irresistible que parecía mover al mundo había generado una, entre otras muchas, necesidad universal: poseer un automóvil, útil para todos y sobre todo placentero. Si el público quería sentirse parte de la era revolucionaria que al parecer se estaba viviendo ¿Qué mejor que montarse en un auto para alcanzar la

²⁵ AHDF, Grupo Doc. Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito-Vehículos, Vol. 1787, Exp.8 Catalogo de Automóviles de La EMPRESA IMPORTADORA DE MEJORAS

irresistible fuerza y velocidad progreso? Pero el público también se preguntaba ¿y los caballos? y en esta pregunta se reflejaba la incertidumbre: ¿Qué iba a pasar con el modo de vida que conocían, que hasta hacía poco constituía el único?, algunos pensaban, como ya hemos escrito anteriormente, que la era del caballo había terminado, que éste no tenía más nada que hacer frente al auto, pero también había conservadores que soñaban que el progreso alcanzaría a todos, aunque el modo de vida al que estaban acostumbrados no se modificaría drásticamente.

“Se de más de cuatro ricos homes [sic] de nuestra sociedad, que se han decidido al fin a entrar en la moda europea, usando los carruajes auto-móviles, esos coches de lumbre que con tan buen éxito ha adoptado alguno de los acaudalados de esta corte [...] En París, cuentan las últimas crónicas, se ha fundado, bajo los auspicios del mundo elegante, el ‘Club Auto-movil’ para cultivar la afición a los trenes mecánicos, y que ese club procura poner de moda esas que bien podemos llamar locomotoras urbanas. Por supuesto que los ricos difícilmente prescindirán de sus hermosos troncos de caballos *pour sang*, difícilmente sustituirán la tracción animal por la fuerza del vapor, *vanitas vanitatum*. El coche auto-móvil en lo porvenir se quedará para los pobretes, para los que no pueden mantener una caballeriza *comme il faut* y un personal de servidumbre digna de la alcurnia y del linaje del Sr. Fulano de Tal. [...] estos son los milagros del progreso. Esto de tener coche un pobretón, un infeliz, un cualquiera, un quidam, uno que no es de abolengo, que no ha hecho grandes negocios, no ha doblado la espina dorsal, esto sí es una maravilla del arte”²⁶

El autor de este artículo, Juvenal, aferrándose a una concepción no moderna de la ciudad y de la sociedad, se imaginaba un mundo en el que algunas características rurales, como el caballo, existirían por siempre en las zonas urbanas en las que tampoco las clases sociales se modificarían en absoluto, y por el contrario a lo que pensaban otros autores, él se imaginaba que los autos sólo iban a ser para los pobres, los que carecían de alcurnia y linaje, pero no se daba cuenta que estaba viviendo una época en que la alcurnia tenía muy sin cuidado al capitalismo y que la clase alta también estaba cambiando, que ya no se trataba de linaje y herencia sino de trabajo,

²⁶ Juvenal, “Charla de los domingos” en *El Monitor Republicano*, domingo 10 de noviembre de 1895, primera plana.

dinero y *confort*, y esa clase burguesa que se apoderaba de la metrópoli no pensaba seguir usando caballos como si viviera en la antigüedad ¡no! para ellos, especialmente para los de espíritu libre que no pensaban respetar las normas de comportamiento, lo mejor era ponerse su traje de chofer y recorrer las calles en su *Mercedes Benz*, lo mejor era sustituir los cánones anteriores y ser elegantes y sofisticados pero a su manera, preparándose para un siglo que estaba por comenzar.

“[...] el siglo en que las ciudades, unas más y otras menos, unas antes y otras después, empiezan su transformación irreversible en ciudades modernas. Ciudades en que el arreglo y el funcionamiento de su estructura responde a las necesidades y a la lógica de un mundo organizado por la burguesía. ¡Poderosa burguesía! [que desde sus inicios se caracterizaba por ser] casi urbana, acomodando sus modestos espacios villanos agazapados a la sombra de una muralla feudal”²⁷

Sin embargo era obvio que la incertidumbre por el descubrimiento de una nueva forma de vivir, se hacía presente en la sociedad, y que esta vivía momentos contradictorios. Berman señala tales contradicciones como una dicotomía entre dos mundos, misma que Alessandro Baricco, describe como emblemática: “arrastrada por ocho caballos a lo largo de la carretera [...llegó la locomotora a Quinnipack] lo cual, si se quiere, podría ser tomado como emblema de cualquier teoría acerca de la dialéctica pasado y futuro”²⁸ Así como Baricco, Luis González ilustra también esta dialéctica al mostrar como llegó el automóvil a su terruño, jalado por dos caballos en medio de la terracería, y ante las miradas asombradas de algunos campesinos.²⁹ Seguramente hubo muchos autos que tuvieron que ser jalados por caballos en momentos de descompostura, simbolizando también las contradicciones de la modernidad.

Si bien los teóricos de la modernidad ubican el inicio de esta en el siglo XVII, es hasta el siglo XIX cuando “[...] se pensará el mundo y se polemizará entre ‘lo antiguo’ y ‘lo moderno’. El hombre asiste por distintas vías, descubrimientos científicos, avances tecnológicos, revoluciones

²⁷ Ribera, Eulalia, *Herencia colonial y modernidad burguesa en un espacio urbano: El caso de Orizaba en el siglo XIX*, México: Instituto Mora, 2002, p. 294.

²⁸ Baricco, Alessandro. *Tierras de Cristal*. Barcelona: Editorial Anagrama, 2003, p.107 página 107

²⁹ González, Luis, *Pueblo en vilo*, México: FCE-SEP, 1984, p.200.

industriales, [...] que le hacen consciente una *modernización de la historia*, [...] Esta modernización no sólo aparece en el campo de los avatares sociales, industriales, técnicos, económicos, financieros, sino que aparece también como necesidad de nueva comprensión del mundo.”³⁰

La modernidad también implicó una ruptura con un mundo plenamente dominado por la concepción religiosa y rural y una nueva concepción que otorgaba mayor importancia al mundo urbano y material que al espiritual, se impuso, por lo tanto una realidad en la que la razón, cobró nuevos bríos para brindarle al hombre un mundo más cómodo para vivir en él.

“El automóvil ¿es impopular? Afirmativa es la respuesta, y para convencerse de ello no hay más que echar una rápida ojeada sobre los que pasa en las principales poblaciones europeas. El campesino mira con ojos de odio y desconfianza la máquina temible que huye envuelta en una nube de polvo con rapidez vertiginosa. El ‘chauffeur’ cree atravesar un país conquistado. La ley no existe para él. [...] Son necesarias las mayores precauciones para acostumbrar al pueblo a los progresos pequeños. Cuando en 1794 fue abolido el privilegio de las mensajerías; el uso de los diligencias que reemplazo al de los grandes carromatos provocó grandes recriminaciones. [...] El deber actual de los ‘chauffeurs’ consiste en ganarse la confianza de las poblaciones rurales. El Estado los ayudará con sus decretos sobre los coches de vapor. Gracias a los automóviles, revivirán los campos descuidados hace medio siglo. El automóvil será útil a la democracia. Los imprudentes que tratan de presentarlo como el emblema de un nuevo feudalismo, no hacen sino calumniarlo, al ver en él la carroza de un señor de la banca. El automóvil, por el contrario, es símbolo de una democracia verdadera.”³¹

Las novedades que habían llegado al país no eran fáciles de asimilar, sin embargo, la transformación física de la ciudad colaboró para el cambio de mentalidad, su maquillaje era moderno, sus edificios se habían embellecido a imagen y semejanza de los franceses, el gobierno promovía grandes obras de urbanización, y los que se paseaban sintiéndose en *Campos Elíseos* se vestían y hablaban a la moda europea.

³⁰ Casullo, Nicolás et. al. *Itinerarios de la modernidad, corrientes del pensamiento y tradiciones intelectuales desde la Ilustración hasta la posmodernidad*, Argentina: Eudeba, 2001, p.11

³¹ F.H “Sección científica industrial.” En *El Diario del Hogar*, Viernes 5 de diciembre de 1902, primera plana

Claro que este maquillaje de modernidad profiriana cubría las “imperfecciones” sociales y hacía parecer que los sueños eran realidad, cuando la verdad era que “el federalismo había tomado la forma operativa del cacicazgo, la democracia el rostro de la dictadura, la igualdad el rumbo de la inmovilidad social, el progreso [y la modernidad] la forma de inversión extranjera y de ferrocarril [y en el caso específico de la ciudad de automóvil].”³² Por lo pronto la minoría que dirigía al país estaba al pendiente de las ideas modernas de Europa, demostrando que también en este moderno país se buscaba la ruptura con un pasado colonial para dejar de imitar a España y ahora imitar principalmente a Francia “a la que considera[ba] como el arquetipo de la civilización moderna. [...]El espíritu revolucionario de Francia ofrece a la juventud avanzada de México los principios necesarios para combatir el pasado”³³

Si se rompía con el pasado, se lograría mirar el horizonte con una perspectiva esperanzadora. Ya se preguntaba un escritor de *El contemporáneo*: “¿A qué está destinado el mundo durante el siglo XX? El espíritu humano se pierde en conjeturas cuando medita sobre las maravillosas manifestaciones del poder del hombre para inventar y descubrir [...]”³⁴ Para encontrarle sentido a la historia de la humanidad, para imaginar un futuro en constante cambio, sin límites como la misma modernidad, no había límite, o si lo había parecía ser la imaginación del hombre, y así era más fácil olvidarse de la pobreza, la injusticia, el hambre...

La modernidad parecía no tener retrocesos cada minúscula novedad significaba un progreso, “cualquier detalle que se añade para facilitar el funcionamiento del aparato, o que se suprime es un progreso que se añade en la construcción de los vehículos, revolucionadores de la moda y de las costumbres modernas. Y el automovilismo se difunde rápidamente en todo

³² Aguilar y Meyer, *op. cit.*, p. 12.

³³ Ramos, *op. cit.*, p.p. 41-42.

³⁴ “Apuntes ligeros sobre las grandes invenciones y descubrimientos que están cambiando al mundo” en *El Contemporáneo*, miércoles 17 de mayo de 1905, primera plana.

el mundo civilizado”³⁵ Así también significaría un progreso el que se usaran los autos para fines diversos, las cosechas, el riego, la entrega de mercancías, el deporte, cualquier aportación al avance de las modernas sociedades sería bien recibido, y los fabricantes, que tiempo después serían emporios pronto recibirían las ganancias fruto de su *visión progresista*.

Tan lejos llegaba la imaginación que Amado Nervo llegó a decir que en unos años ya nadie usaría el auto, pues quien después de descubrir la aviación quien usara los automóviles sería todo un mentecato. Él mismo aguardaba a que el aeroplano estuviera a su alcance para

realizar este anhelo milenario que las generaciones me transmitieron con las células procreadoras y que es el anhelo del ala [...]El aeroplano [...] posee el espacio sin límites, sin dimensiones; á puede salvar el obstáculo ascendiendo, descendiendo, oblicuando con el ángulo que le plazca[...]El aire está pues, domeñado por completo y antes de un año será nuestro [...]Y digamos también para concluir, que, con el aeroplano, á la literatura le ha nacido un ala nueva, y otra ala nueva al amor...³⁶

Ya se imaginaba en su aeroplano, sin tocar el suelo, sin toparse con estorbos, con bestias, surcando los cielos sin límites, veloz, muy veloz... La velocidad era y es todavía, sinónimo de modernidad. El ferrocarril, el automóvil, el avión habían logrado producir algo más que fuerza, “algo conceptualmente todavía difuso, algo que no existía: velocidad. No era una máquina que hacía lo que mil hombres podían hacer. Una[s] máquina[s] que hacía lo que nunca había existido. La[s] máquina[s] de lo imposible”³⁷

La velocidad, era el placer satisfecho que poco a poco se tornó en necesidad; era necesario moverse velozmente, estar antes que nadie, para alcanzar a la vida pues parecía que esta transcurría cada vez más rápido, y sobre un auto se experimentaba la sensación de poder dominar a la velocidad:

Esta ‘manía de rapidez’ nos domina cada día más; es la fiebre moderna; ha revolucionado nuestros métodos de vida y ha transformado nuestra locomoción, que cueste lo que cueste, tiene aún que multiplicar su velocidad. ‘El futuro es nuestro’ parecen gritar los automóviles al pasar por nuestras calles y caminos, levantando

³⁵ “Ciclismo y automovilismo” en *El Imparcial*, Lunes 20 de febrero de 1899, primera plana.

³⁶ Nervo, Amado, “Alrededor del mismo Asunto” en *El Imparcial*, Martes 12 de octubre de 1909, Tomo XXVII, Num. 4786, Página 4.

³⁷ Baricco, *op. cit.*, p. 60

nubes de polvo. Podemos ya formarnos una idea del inmenso desarrollo que alcanzará la industria del automóvil, que no cuenta aún veinte años de edad. [...] El precio del automóvil está en relación con sus caballos de fuerza, con dos asientos, consume dos cuartillos de aceite por cada cinco millas que recorre, y según una revista técnica, 'La Locomotion Automovile' es mucho más económica que la tracción animal; quinientos dólares anuales se ahorrarían usando un automóvil en lugar de un coche de dos caballos. [...] Después de todas las otras metamorfosis efectuadas por la civilización, el carro-motor viene ahora a cambiar la apariencia de nuestras calles [...] Lo que sobre todo debe llamar la atención es que no hay progreso material que no se duplique en el orden intelectual y moral. Mientras menos se entrega el hombre a las necesidades materiales, más libre está para cultivar su inteligencia. Cada victoria que se obtiene sobre la materia, es un paso hacia la completa emancipación del pensamiento. Bastará consultar la historia para ver que las fechas más importantes de la civilización y el progreso, son las que indican el establecimiento de nuevas comunicaciones.³⁸

La metamorfosis de la que habla el autor de este artículo no sólo afectó a las comunicaciones, también influyó en el desarrollo de los deportes, las carreras automovilísticas hicieron su aparición en nuestro país, tal como lo hicieron en Francia y otros países Europeos, auspiciadas por un periódico, que en nuestro caso fue *El Imparcial*, se organizaron carreras, y posteriormente se formaron Clubes de Automovilistas. Poseer un automóvil, no solo significaba recorrer las calles de la ciudad sobre uno de los mejores inventos del hombre moderno, sino también significaba poder acceder a una actividad igualmente nueva y moderna, en la que se conjugaba la importancia que la sociedad estaba concediendo al deporte y la velocidad, que brindaban un gran espectáculo para el público. Como los animales de carga habían cedido el paso a los autos en las calles, también los hipódromos estaban dando cabida a las carreras automovilísticas en las que los pilotos podían mostrarle a la sociedad de lo que eran capaces sus motores. Además se convocaron carreras de resistencia, en trayectos que poco a poco adquirieron tradición como lo era el de la ciudad de México a Puebla. El bosque de Chapultepec, también fue escenario de estas demostraciones y

³⁸ Colliers, Alfred M., traducido por José O. Barbaroux. "Algo sobre carruajes" en *El Diario del Hogar*, martes 26 de abril de 1904, página 2.

aún hoy alberga las reuniones de aquellos que admiran la estética de aquella modernidad y se complacen en reparar automóviles antiguos.

La velocidad que alcanzaban aquellos autos, ahora podría parecernos ridículamente lenta pero en su momento podía llegar a pensarse que el cuerpo humano no podría resistir mayor velocidad:

[...] ¡Y saben que no hay tren en el mundo que marche con semejante velocidad! [35 kilómetros por hora] Ciertamente que si los automóviles conservasen este impulso, no habría órganos que pudiesen resistir. La humanidad actual, sin embargo, pretende realizar el ideal de un poeta, arrojando más fuego en su caldera, acelerando el movimiento. ‘¡Más aprisa! ¡Más aprisa!’ gritan los angustiados ‘fin de siglo’ y a este supremo llamamiento las ciudades se llenan de vehículos y los desiertos se cruzan de locomotoras. [...] Pero ¿no es esto una demasiada aceleración de movimiento, un exceso de impulsión en estos vuelos del progreso moderno? ¿Dónde hay aire para contrarrestar esta oleada que amenaza asfixiarnos? Acerca de tal materia no hay por qué preocuparse, pues si aire no hay en la atmósfera, lo podemos fabricar uno de estos días.³⁹

La velocidad definitivamente jugó un papel muy importante para la nueva concepción de un mundo en el que se comenzaba a vivir aprisa, era el elemento que hacía falta, era el elemento que parecía brindar felicidad y libertad al hombre que quería olvidarse de su pasado y mirar al futuro, era la herramienta perfecta para traspasar al destino mismo y cambiar la historia, era la cereza del pastel, era como sentir a la modernidad en las ráfagas de viento que golpeaban el rostro, era como olvidarse por un momento que el progreso social del país era lento, era subirse por un momento al destino y ver lo que el futuro deparaba. Al respecto una periodista que firmaba como MARIA LUISA⁴⁰, escribía en 1909 un interesante artículo que vale la pena rescatar en su integridad.

³⁹ “Conversaciones científicas” en *El Imparcial*, viernes 14 julio 1899, primera plana.

⁴⁰ Es probable que se trate de María Luisa Ross, inteligente mujer que llegó a ser en un futuro cercano directora de Radio Educación ó de Margarita Kleinhans quien también firmaba como María Luisa y fue redactora de *El Universal* desde 1892 colaborando en la Sección de Damas, Ruiz Castañeda, *op. cit.*

La vida femenina, un paseo en automóvil.

El traje corto de sarga, el gran cubre polvo, la gorra, el amplio velo y si es necesario los feos y horribles anteojos que dan apariencia monstruosa al 'chauffeur' ¡Estamos listas! ¡En marcha! Los suaves asientos del gran 'Mercedes' nos esperan. La jornada será deliciosa. Haremos un paseo á toda velocidad, sentiremos esa sensación deliciosa á pesar de ser tan fuerte del aire que golpea el rostro y pasa silbando mientas ante nuestra vista desfilan rápidamente árboles y casas, llanuras y montañas.

A toda velocidad, como arrastradas por un vértigo, devoraremos kilómetros y más kilómetros, y en unos cuantos minutos nos encontraremos á considerable distancia.

¡En marcha! ...

El silbato lanza de pronto al espacio una nota sostenida aguda, que hiere el oído, nos envuelve, una nube de polvo y el auto comienza a andar por la calzada enarenada. Primero poco a poco: luego más y más rápidamente, hasta que al fin á toda velocidad nos lleva, como en un mágico vuelo, á través del camino.

Cuando el vértigo de la velocidad se apodera del alma y del cerebro, nada aterrera, nos sentimos valerosas hasta el extremo, afrontamos los mayores peligros resueltas y decididas. Si se estrellara la máquina contra una peña, si se encontrara á su paso de súbito un profundo abismo y se hundiera en él arrastrándonos á una muerte segura, casi no lo sentiríamos, pereceríamos seguramente sin dejar de sentir hasta el último instante la inefable sensación de la velocidad. ¡Dios mío! ¿Somos nosotras, las mujeres, las frágiles y asustadizas mujeres, las que afrontamos semejantes peligros? ¡Ya lo creo! ¡Oh milagro del siglo XX!

Era muy justo que nuestro espíritu evolucionara, siguiendo el constante progreso de las cosas. No sería posible que mientras el vapor y la electricidad hacen prodigios, nosotras permaneciéramos medrosas y tímidas, caminando en lentas calezas o en estrechas literas.

El modernismo ha refrescado con su soplo nuestros espíritus. Admiramos á nuestras majestuosas antepasadas, pero no nos gustaría imitarlas. La tranquilidad y el reposo que rodeaba a las mujeres de tiempos pasados nos hastiaría con su monotonía insoportable.

Hoy vivimos rápidamente, hoy en nuestros cerebros pasan las ideas con la rapidez y la variedad de un cinematógrafo... y tal vez por eso somos menos tristes que las mujeres de antaño. Cuando las melancolías ensombrecen nuestro espíritu, cuando extrañas nostalgias atribulan nuestra alma ¿qué hacemos? Lanzarnos á toda

velocidad en un 'auto' a olvidar, olvidar perdidas en una completa inconsciencia ¡En marcha!"⁴¹

Como hemos constatado, los escritores y periodistas de la época no vacilaban en mostrar el entusiasmo del que eran presos y los sentimientos que en ellos despertaban las nuevas características del mundo que se descubría cada día frente a sus ojos, en consecuencia, fueron perennes voceros de la opinión pública; abordando los temas de la actualidad los periódicos se consolidaron como el espacio de discusión social en el que se reflejaron las diferentes opiniones de la sociedad: "La prensa, en diferentes momentos, dirigida a diversos grupos y con intereses distintos, genera consensos, que hoy en día llamamos opinión pública"⁴² Al responder a la necesidad de interpretar el presente y poseer la capacidad de expresar el sentir de la época, la prensa en el siglo XIX y principios del XX abrió las posibilidades a la escritura de reflexiones e ideas políticas, culturales, sociales y económicas. Debido a que el régimen de Díaz no permitía la libertad de prensa para abordar los temas más espinosos, los temas sociales y científicos eran recurrentes en los periódicos, tanto en los oficiales, que estaban subvencionados por el gobierno y que se identificaban con los intereses de este y de la burguesía como lo eran *El Imparcial*, o *El Nacional*, como en los liberales como *El Diario del Hogar* que en un principio se caracterizó por ser afecto al régimen pero que posteriormente junto con *El Monitor Republicano* y el muy conocido *Hijo del Ahuizote* formaron un grupo de periódicos de oposición al régimen⁴³. El tema del automóvil en particular, y en general la ponderación de la modernidad, eran tratados en periódicos oficiales y de oposición, pero en realidad encontramos opiniones a favor de los progresos de la ciencia y la modernización del país en los dos bandos, y opiniones contrarias a la modernidad hasta en el mismo *Imparcial*, que fue el principal promotor del orden y el progreso y como parte de los anteriores

⁴¹ MARIA LUISA, "La vida femenina, un paseo en automóvil", *El Imparcial*, Viernes 19 de marzo de 1909, Página 6.

⁴² Bonilla, Laura Edith. "La función social del periodismo en el porfiriato" en *Itinerario de las miradas. Serie de Divulgación de Avances de Investigación*, 30 de noviembre 2004, Número 71, Volumen III, México: UNAM-FES Acatlán, p. 7.

⁴³ Reed Torres, Luis y Ruiz Castañeda María del Carmen, *El periodismo en México, 500 años de historia*. México:EDAMEX, 1998, p.p. 237, 242.

también promovió el automovilismo en México.⁴⁴ Aunque por supuesto las críticas más duras a las consecuencias sociales del supuesto progreso se plasmaban en los periódicos que eran por ello duramente perseguidos, también se buscó escribir acerca de temas atractivos para la sociedad que “se volvió protagonista pasivo para el periodismo y para todas las instancias involucradas en el ‘progreso nacional’ por el poder de consumo y aceptación que podía ejercer sobre las temáticas noticiosas”⁴⁵ La prensa entonces, era también partícipe de las contradicciones de la modernidad, pues como podía defenderla por los avances científicos que esta implicaba, como podía atacarla por los cambios y *desastres* que provocaba. Pero en general, se puede decir que la gran mayoría de los artículos que se encontraron alababan las ventajas de el vehículo que hacia unas décadas se encontraba en la imaginación y no en la realidad. Además de alabarlo se reflexionaba a propósito de su importancia para la modernización de la ciudad, y se mostraba el sentir de la sociedad al respecto. Como se puede leer en los artículos y notas periodísticas recopiladas en este trabajo, el automóvil se volvió un referente en cuanto a los temas de la modernidad. Los artículos que reflexionaban al respecto contribuían a que los lectores también lo hicieran y poco a poco, quizá sin saberlo, los periodistas que escribieron para la sociedad de entonces, dibujaron a la modernidad con la silueta del automóvil.

⁴⁴ Es por ello la principal fuente hemerográfica de este trabajo. Es en este periódico donde el tema del automóvil apareció más recurrentemente, mientras que las notas encontradas en otros periódicos no demostraron que alguno de ellos, estuviera en contra de la modernidad en el terreno de los transportes, sino más bien se reflexionaba en contra de algunas consecuencias de su uso.

⁴⁵ Bonilla, *op. cit.*, p. 23.

A manera de conclusión

Ciento cincuenta hojas atrás en la introducción a este trabajo, hablaba de mi subjetivo interés en el tema de la modernidad y los automóviles, como punto de partida para una investigación objetiva. La objetividad de la misma solo podrán juzgarla los otros que no son yo, ustedes los lectores serán quienes podrán decir si las preguntas hechas a las fuentes fueron las correctas, yo solo puedo decir a manera de conclusión que los testimonios encontrados fueron sumamente contundentes y me brindaron valiosas herramientas para conocer más detalladamente aquella cotidianidad en la ciudad de México a la que un buen día llegaron los automóviles.

Los automóviles fueron bien recibidos por la burguesía de la capital, al principio para el uso personal, pero más tarde como un buen negocio: la venta de autos atrajo su atención, pues parecía que la élite se interesaba en usarlos y en comprar los modelos más recientes. Entonces consideraron invertir su dinero para importar autos y establecerse como distribuidores de marcas europeas o estadounidenses en México y fundar Agencias y/o Garages de autos y de accesorios para los mismos. A esta clase social citadina interesada en aparentar un estilo de vida moderno, en ser una especie de burguesía afrancesada le vino muy bien el automóvil; pues había quienes creían que México era un país rural y que estaba sumido en la pobreza... ¿Pobreza? ¡Que locura! El progreso no podía ir de la mano de la pobreza ¿o sí?, pero por supuesto que no, y la ciudad capital lo demostraba, cualquier viajero que paseara por sus calles vería que todos los productos modernos recientemente exhibidos en las exposiciones universales, eran usados aquí como si se tratara de cualquier capital europea, que las señoras vestían a la última moda, que el dinero se invertía en obras públicas de beneficio para toda la población ¿toda? Bueno no, no toda porque había gente que vivía en extrema pobreza en vecindades y barrios insalubres y sin servicios... pero eso no lo querían ver, así que mejor subirse a un auto para

rodar sobre los paseos de la ciudad de México, que eran como los boulevares de Paris.

El *chauffeur* presenciaba desde sus asientos la modernización de la ciudad de México. El automóvil estaba participando activamente en la construcción del nuevo rostro citadino ¿Cómo? induciendo en ella la pavimentación de las calles con asfalto, la ampliación de algunas calles y la regulación del ancho y sentido de estas, la construcción de depósitos de gasolina, la disminución del número de caballos y por lo tanto la eliminación paulatina de las pensiones y caballerizas (lo que generó la necesidad de estacionamientos), la instauración de policías de tránsito en cada esquina para regular la convivencia entre los diversos y cada vez más numerosos y modernos medios de transporte, la remodelación de algunos edificios públicos para albergar estacionamientos y la utilización de autos en algunos servicios como el de bomberos y ambulancias.

El automóvil recorría cada vez distancias más largas dentro de la ciudad, y como un aspecto importante de la ciudad moderna fue su crecimiento, también podemos decir que el auto colaboró a que las distancias se acortaran y a que las nuevas colonias pudieran establecerse cada vez más periféricas, por lo tanto también colaboró a la división de la ciudad entre la periferia moderna y el centro típicamente novohispano. Aunque ya hemos dicho que no todas las colonias periféricas se establecieron con suficiente infraestructura y como se puede ver hasta nuestros días las nuevas colonias también se caracterizaron por ser pobres o ricas. En aquél amanecer del siglo XX el automóvil posibilitó la reducción de distancias y comenzó a ganar terreno en el ámbito del servicio público, debido a su versatilidad podía abrirse caminos hasta en terracerías y caminos sinuosos, entonces debemos considerar que fue factor importantísimo para la comunicación hacia la periferia, como décadas después lo fue para el crecimiento de las zonas suburbanas, aquellas que trascendían la periferia y que han conformado la enorme zona metropolitana. Puedo decir por experiencia que viviendo en la zona suburbana, muy cerca de la caseta de salida hacia Querétaro, de no ser por los automóviles (tanto particulares como en el

servicio público) no podríamos acceder al Distrito Federal, y aunque el problema del tránsito es gravísimo el gobierno ha postergado la creación de un tren suburbano ¿Por qué? Porque delegar la responsabilidad del transporte a los concesionarios de las rutas de microbuses y autobuses es más sencillo que crear la infraestructura para establecer un tren ligero o metro que de manera eficiente transporte a más personas. Y hace un siglo sucedía lo mismo: la principal razón por la que el automóvil se colocó como el medio de transporte por excelencia en esta ciudad, fue porque resultó más sencillo para el gobierno en turno que los automovilistas se abrieran paso para recorrer el Valle de México, que crear la infraestructura para servicios como el tranvía o ferrocarriles aunque también estuvieran concesionados, porque el tendido de las vías era más laborioso que la pavimentación y en todo caso los autos aún sin pavimento podían abrirse paso por los caminos. Inclusive en la actualidad es fácil notar que la repavimentación de las calles, a cargo de los gobiernos locales es bastante redituable para estos, pues puede resultar muy barata si se reduce su calidad y en una noche se pueden repavimentar grandes tramos de carreteras.

Aquel conductor que sobre su auto asistía a la modificación del paisaje urbano llegaba a casa y estacionaba su vehículo donde antes habrían descansado los caballos, o los más modernos llegaban a una nueva casa, en una nueva colonia en la que ya no había rastros de caballerizas o cocheras sino *garages*. Entonces el auto había logrado traspasar la barrera entre lo público y lo privado, y se había situado en un lugar de transición entre la vida privada del hogar y la vida pública de la calle. Obviamente el tranvía y el ferrocarril no podían hacer lo mismo.

Lo que el auto también podía hacer era dividir entre su interior moderno y el exterior medianamente urbanizado, o entre el conductor y el peatón, en pocas palabras hacer más clara la diferencia de clases, por si quedaba alguna duda.

Podría decirse entonces que el sector de la sociedad que se vio más afectado por el uso del auto fue el sector de mayores posibilidades económicas, pero eso sería olvidar que también existió una relación entre los

autos y los peatones, quienes poco a poco se retiraron de las calles y se subieron a las banquetas. Los de a pie se sentían incómodos y vulnerables, al lado del automóvil, curiosos pero temerosos también paradójicamente coexistían entonces la sensación de libertad de los pasajeros como la de vulnerabilidad de los peatones.

Y ya que entramos en el terreno de las sensaciones podemos pasar al de las ideas y concretarnos a hablar de la idea de progreso que cobró importancia a finales del siglo XIX, la idea generalizada en aquella sociedad que terminaba un siglo y con angustiosa curiosidad esperaba el siguiente, era que después de ochenta años de independencia estaba lista para subir el escalón, pasar a la siguiente etapa, evolucionar, desarrollarse, modernizarse, y entonces, sólo entonces el automóvil se encarnó de la modernidad y se hizo icono: se hizo icono cuando sus eléctricos faros alumbraron hacia el moderno, aunque incierto, horizonte; se hizo icono cuando la fuerza de su motor representó hasta cuarenta caballos, y los coches jalados por cuatro campestres caballos no pudieron competir contra un vehículo indudablemente urbano; se hizo icono cuando pudo competir con el ferrocarril en cuanto a velocidad y le ganó en cuanto a versatilidad, pues si bien el ferrocarril era el icono de modernidad por excelencia, el motor de gasolina era mucho más versátil que las enormes calderas de los ferrocarriles, así que el pequeño auto no atravesaba los campos dejando su estela de humo, sino que llenaba las calles de la moderna ciudad porque podía llenarlas, porque además se producía en serie; y finalmente se hizo icono cuando le brindó al hombre la posibilidad de experimentar la velocidad de manera independiente, pero también íntima, como se lo había imaginado desde hacia siglos.

Anexo I.

Reglamento para la circulación de automóviles expedido en 1903.

Artículo 1º Para que puedan circular automóviles en el Distrito Federal, se requiere la respectiva licencia, que será solicitada ante el Gobernador del Distrito.

Artículo 2º Presentada la solicitud, el Gobernador ordenara se practique una inspección del automóvil que se trate de poner en servicio, á fin de apreciar si el vehiculo llena todas las condiciones de seguridad en sus piezas, y muy especialmente en los frenos. En vista del informe pericial, el Gobernador resolverá si se concede ó no la licencia solicitada.

Artículo 3º El que desee conducir un automóvil deberá presentar solicitud al Gobernador a fin de que sea examinado acerca de su capacidad, y al efecto será sometido al examen que hará un Ingeniero o n practico mecánico nombrado por el Gobernador. El Ingeniero ó práctico extenderán una certificación sobre los siguientes puntos:

I La aptitud personal del solicitante para manejar un automóvil de la naturaleza del ó de los que se proponga conducir.

II La comprobación de que el solicitante posee las condiciones de prudencia, sangre fría, seguridad de pulso y buena vista para variar según las circunstancias, la dirección del vehiculo, así como la prontitud con que llegado el caso, pueda poner en obra los medios para enfrenarlo y detenerlo ó para variar hábilmente la dirección

III Cuando se trate especialmente de automóviles impulsados por motor de vapor de agua, el certificado deberá referirse también á los convenimientos precisos que el interesado tenga en el manejo de los generadores, en el fácil manejo de los aparatos de seguridad con que esos generadores deben estar dotados, en las precauciones que habrán de tomarse para verificar las indicaciones de dichos aparatos, en su competencia para conservarlos en buen estado cuando funcionen, y en las medidas de precaución que deben emplearse en los casos de falta de agua, de exceso de presión, ó de peligro de explosión.

Artículo 4° Le acompañara a la solicitud dos ejemplares del retrato fotográfico del solicitante, que servirán para comprobar el hecho de que el automóvil sea conducido por persona distinta a la de dicho solicitante y se imponga á este la pena á que hubiese lugar. No están comprendidos en la anterior prevención los 'chaffeurs' [sic] que accidentalmente manejen un automóvil.

Artículo 5° En la licencia se fijara uno de los ejemplares fotográficos á que hace referencia el artículo anterior, conservándose al otro en el registro que llevara el Gobierno del Distrito. También en la licencia se expresara el numero de orden que deba [sic] llevar el vehiculo. Dicho numero se fijara en la parte posterior y más visible del carruaje [sic] , según el modelo que proporcionara el Gobierno del Distrito.

Artículo 6° Todo automóvil tendrá adherida, en lugar visible, una placa de metal en la que aparezcan el nombre y el domicilio del propietario.

Artículo 7° La persona que obtenga licencia para la circulación de un automóvil la presentara á la oficina recaudadora respectiva de impuestos para los efectos que determinen las leyes de la materia.

Artículo 8° Los automóviles que circulen en el Distrito Federal deberán ser de sistemas suficientemente experimentados y conocidos, cualquiera que sea su capacidad y su peso.

Artículo 9° La velocidad que se imprima á los automóviles no podrá exceder en ningún caso de cuarenta kilómetros por hora en las calzadas ó caminos poco transitados, ni de diez kilómetros por hora en las calles ó lugares de mayor trafico. En los sitios en que fuere grande la circulación de transeúntes, carruages[sic], ó tranvías, la velocidad de los automóviles será igual á la de los demás vehículos de que se trata, sujetándose en lo demás á los reglamentos de policía.

Artículo 10° La aproximación de los automóviles a los cruceros de las calles deberá ser anunciada por medio de una trompetilla ó de un timbre sonoros, procediéndose de igual manera en todos los lugares en que exista gran afluencia de publico.

Artículo 11° Los automóviles estarán provistos siempre de linternas que proyecten luz blanca, ó verde y blanca, hacia adelante y luz roja hacia atrás.

Artículo 12° En el caso en que sea necesario al conductor de un automóvil abandonar el vehiculo en la vía publica, cuidara de que no se interrumpa el trafico, y tomara todas las precauciones necesarias para prevenir accidentes de explosion [sic] ó peligros de marcha intempestiva. Cuidara también de que quede suprimido todo ruido del motor.

Artículo 13° Todo conductor de un automóvil deberá moderar y en caso necesario detener la marcha, si observa que los animales de tiro ó silla que circulen a su proximidad se asustan ó se encabritan por causa del vehiculo. La detención durara hasta que cese todo peligro.

Artículo 14° Toda casa que comercie en la venta de automóviles tendrá obligación de pedir licencia al Gobernador para ensayar sus vehículos en la calzada ó lugares que al efecto señale la autoridad.

Artículo 15° Las personas que enseñen el manejo de automóviles para la venta de estos ó para cualquier otro objeto, deberán estar dotadas de las condiciones que para el manejo y circulación de automóviles determina el Artículo 3°, sin perjuicio de que el comprador, una vez adquirido el vehiculo, cumpla con los artículos relativos de este reglamento.

Artículo 16° La infracción á cualquiera de las determinaciones de este reglamento será castigada por el Gobernador del Distrito con multa de cinco a cien pesos, ó con arresto de uno a treinta días.

TRANSITORIO Este reglamento comenzara a regir el día 15 de Septiembre próximo y antes de esa fecha los propietarios y conductores de automóviles en circulación dirigirán al Gobierno del Distrito la respectiva solicitud, de acuerdo con los artículos 2° á 4°.

Lo comunico a Ud. para su promulgación, circulación y fines consiguientes.

LIBERTAD Y CONSTITUCION

México, Agosto 25 de 1903.

Rubrica de Corral

Al Gobernador del Distrito Presente. ¹

¹ *Archivo Histórico del D.F. Grupo Documental Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito-Vehículos, Vol. 1787, Exp. 1*

Fuentes

Archivos

Archivo Histórico del Distrito Federal (AHDF), Grupo Documental Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito-Vehículo, Sección Vehículos, Sección Estadística y Sección Exposiciones.

Bibliográficas

Aguilar, Héctor y Lorenzo Meyer, *A la sombra de la revolución mexicana*, México, Cal y Arena, 2002.

Álvarez de la Borda, Joel. "La compañía mexicana de petróleo El Águila y la cuestión fiscal 1912-1917" Simposio 20: La industria petrolera mexicana en el siglo XX. en *Memorias del segundo congreso de historia económica. La historia económica hoy, entre la economía y la historia*. México: Asociación Mexicana de Historia Económica, 2004, p. 3 <http://www.economia.unam.mx/amhe/memoria/memoria.html> consultado el 02 julio 2007.

Azuela, Mariano; *Nueva Burguesía*, México: F.C.E- Letras mexicanas, 1997.

Baricco, Alessandro. *Tierras de Cristal*. Barcelona: Editorial Anagrama, 2003.

Bassat, Luis, *El libro rojo de la publicidad*, Editorial de Bolsillo, España, 2001.

Beltrán, Raúl. *Publicidad en medios impresos*. México: Editorial Trillas. 2003.

Berman, Marshall., *Todo lo sólido se desvanece en el aire, la experiencia de la modernidad*, México: Siglo XXI, 1988.

Bernal, Víctor, *Anatomía de la publicidad en México*, México: Editorial Nuestro Tiempo, 1983.

Beuchot, Mauricio, *La semiótica. Teorías del signo y el lenguaje en la historia*, México: FCE, 2004.

Castro, Miguel de, *Historia del automóvil*, (Enciclopedia del motor y el automóvil) Barcelona: Editorial CEAC, 1984.

Casullo, Nicolás et. al. *Itinerarios de la modernidad, corrientes del pensamiento y tradiciones intelectuales desde la Ilustración hasta la posmodernidad*, Argentina: Eudeba, 2001.

- Collado, María del Carmen (coomp.), *Miradas recurrentes, la ciudad de México en los siglos XIX y XX*, Instituto Mora- UAM, México, 2004.
- _____, *La burguesía mexicana, el emporio Braniff y su participación política 1865-1920*, México: Siglo XXI, 1987.
- Cosío Villegas Daniel, *Historia Moderna de México. El Porfiriato, Vida social*, México: Hermes, 1990.
- De Gortari, Hira et.al. *Memoria y encuentros: la ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)* México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988.
- Del Río, Fanny y Vargas Carlos, *El Autotransporte*, México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988.
- Diccionario de la lengua francesa de Emile Littré* edición 1872, en http://www.lexilogos.com/francais_langue_dictionnaires.htm
- Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española*, 22^a ed. Consultado a través de la página web: www.rae.es.
- Espinosa, Enrique, *Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano 1521-1980*, México: Edición del autor, 1991.
- Ferrer, Eulalio, *La publicidad*, México: Editorial Trillas 1999.
- González, Luis, *Pueblo en vilo*, México: FCE-SEP, 1984.
- Gruzinski, Serge, *La ciudad de México: una historia*, trad, de Paula López, México: F.C.E., 2004.
- Hobsbawn, Eric, “De la historia social a la historia de la sociedad” en *Sobre la historia*, Barcelona: Ed. Crítica Mondadori, 1998.
- _____, *La era de la revolución, 1789-1848*, Barcelona: Editorial Crítica, 1991.
- Hodges, David y David Burgess, *The story of the car*, Nueva York: Hamlyn Publishing Group, 1974.
- Le Goff, Jacques, “Las mentalidades una historia ambigua” en *Hacer la historia*, Le Goff, Jacques, Nora Pierre (dir), Volumen III, Barcelona, Editorial Laia, 1974.
- López, Diego, *Los servicios públicos de la Ciudad de México*, México, Porrúa, 1976.

- Lozada, Guadalupe, *La ciudad. Sus gobernantes*, México: Gobierno del D.F., 2000.
- Martín Hernández, Vicente, *Arquitectura doméstica de la ciudad de México, 1890-1925*, México: UNAM, 1981.
- Marx, Carlos. *Manifiesto del Partido Comunista*, México: Ediciones Quinto Sol, 1980.
- Moreno Toscano, Alejandra (coord), *Ciudad de México: Ensayo de construcción de una historia*, SEP-INAH-IIH, México, 1978.
- Nisbet, Robert, *Historia de la idea de progreso*, Barcelona: Gedisa, 1996.
- Novo, Salvador (comp), *Seis siglos de la ciudad de México*, México: FCE, 1974.
- _____, *Los paseos de la ciudad de México*, México: FCE, 2005.
- Obregón Santacilia, Carlos, *Cincuenta años de arquitectura mexicana (1900-1950)*, México: Patria, 1952.
- Porras, Jeannette, *Condesa Hipódromo*, México: Clío, 2001.
- Ramos, Samuel. *El perfil del hombre y la cultura en México*, México: Espasa Calpe, Colección Austral, 1979.
- Reed Torres, Luis y Ruiz Castañeda María del Carmen, *El periodismo en México, 500 años de historia*. México:EDAMEX, 1998.
- Ribera, Eulalia, *Herencia colonial y modernidad burguesa en un espacio urbano: El caso de Orizaba en el siglo XIX*, México: Instituto Mora, 2002.
- Roche, Daniel. “La cultura material a través de la indumentaria” en *Historiografía francesa, corrientes temáticas y metodológicas recientes*, México, CIESAS, IIH, Instituto Mora, UIA, 1996.
- Romero, Héctor, *Historia del transporte en la ciudad de México, de la trajinera hasta el metro*, México: Secretaría General de Desarrollo Social-Departamento del Distrito Federal, 1987.
- Ruiz Castañeda, María del Carmen (coord) *Diccionario de de seudónimos, anagramas, iniciales y otros alias usados por escritores mexicanos y extranjeros que han publicado en México*, México: UNAM, Instituto de investigaciones Bibliográficas, 2000.

Sánchez Almanza, Adolfo, *Panorama histórico de la ciudad de México*, México: UNAM-Gobierno D.F.-PORRUA, 2004.

Sánchez G., José Ramón. *Breve historia de la publicidad*. Madrid: Editorial Pirámide. 1976.

Fuentes hemerográficas

Anónimo, “Doble salto mortal en automóvil” en *De todo el mundo por cable*, *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Viernes 14 de febrero de 1908, p. 2.

Anónimo, “Fueron víctimas de un espantoso accidente automovilístico dos damas muy conocidas” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Lunes 4 de agosto 1913, p.p. 1 y 8.

Anónimo, “La vida femenina” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Lunes 7 de diciembre de 1908, p. 4.

Anónimo, “Notable excursión en automóvil” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Martes 9 de septiembre de 1902, p. 03.

Anónimo, “Otro viaje a México en automóvil” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Viernes 23 de noviembre de 1906 primera plana.

Anónimo, “Asistirá el Sr. Presidente a las fiestas del 4 de julio” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Miércoles 9 de junio de 1909, p. 8.

Anónimo, “Automóvil atropella a un juez” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 22 de mayo de 1910, p. 2.

Anónimo, “Automóvil en una zanja”, *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Viernes 26 de diciembre de 1902, p. 2.

Anónimo, “Cabalgando en el manubrio”, *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Miércoles 9 de agosto de 1899, p. 2.

- Anónimo, “Ciclismo y automovilismo” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Lunes 20 de febrero de 1899, primera plana.
- Anónimo, “Conversaciones científicas” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Viernes 14 julio 1899, primera plana.
- Anónimo, “Desapareció el chauffeur Miro” en Por correo y por telégrafo de *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, miércoles 12 de abril de 1911, p.7.
- Anónimo, “Ecos de las fiestas en el Estado de Guerrero” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, jueves 5 de mayo de 1910, p. 9.
- Anónimo, “El auto ambulancia” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 15 de Enero de 1910, p. 11.
- Anónimo, “El Automóvil de la catástrofe” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Sábado 24 de noviembre de 1906, p. 5.
- Anónimo, “El automóvil la mayor calamidad del siglo” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 23 junio de 1907, p.18.
- Anónimo, “El Inventor del Automóvil” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 10 de julio de 1910, p.11.
- Anónimo, “El legado del siglo XIX” en *El Diario del Hogar*, Fundado por Filomeno Mata en 1881, México, 1899-1905, Jueves 28 de marzo de 1901, p. 2.
- Anónimo, “El primer automóvil que se fabricó en México” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Lunes 4 de abril de 1910, p. 8.
- Anónimo, “El Reglamento de Automóviles” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Sábado 10 de marzo de 1906, primera plana.
- Anónimo, “Excursión en automóvil” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Martes 2 de diciembre de 1902, p. 2.

- Anónimo, “Explosión de un automóvil” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 13 de enero de 1907, p. 2.
- Anónimo, “Fuertes multas a los automovilistas” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Sábado 23 de agosto 1913, p. 5.
- Anónimo, “Han quedado terminadas las nuevas caballerizas en el Correo” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 21 de marzo de 1909, p. 11.
- Anónimo, “La circulación de carruajes en Plateros” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Sábado 24 de febrero 1906, primera plana.
- Anónimo, “La circulación de las personas en México”, en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Jueves 15 de julio de 1897, primera plana.
- Anónimo, “La policía y los peligros de la vía pública”, *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Viernes 26 de agosto 1898, primera plana.
- Anónimo, “La velocidad de los automóviles” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Miércoles 01 de Agosto de 1906, p. 4.
- Anónimo, “Lamentable accidente automovilístico” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Sábado 16 de noviembre de 1912, p.10.
- Anónimo, “Los accidentes en automóvil” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 3 de junio de 1906, p. 5.
- Anónimo, “Modas aéreas” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Sábado 9 de abril de 1910, p. 19.
- Anónimo, “Muerte por un automóvil” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Viernes 26 de Octubre de 1906, p. 2.
- Anónimo, “Notas de policía” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Viernes 3 de mayo de 1901, p. 2.

- Anónimo, “Notas sueltas” en *El Nacional*, Director Gregorio Aldasoro, México, 1880-1918, Martes 7 de diciembre de 1897, p. 2.
- Anónimo, “Por ataques a las garantías individuales” en *Notas Diversas El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, jueves 5 de noviembre de 1908, p. 7.
- Anónimo, “Por un automóvil” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Martes 21 de abril de 1908, p. 7.
- Anónimo, “Sangriento Accidente automovilístico” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Viernes 26 de abril 1907, p. 2.
- Anónimo, “Se ‘desboco’ el automóvil” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Martes 9 de agosto de 1898, p. 2.
- Anónimo, “Una serenata en automóvil”, *El automóvil en México: revista mensual dedicada al automovilismo y sport/ México: El Club*, (1906-1934), Diciembre 1911, p. 254.
- Anuncio publicitario “El Águila” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, sábado 30 octubre 1909, p. 8.
- Anuncio publicitario “¿Quién es el culpable” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 10 de julio de 1910, p. 7.
- Anuncio publicitario “Centro Mercantil”, *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 3 de septiembre de 1911, p. 12.
- Anuncio publicitario “Cia Mex. Vehículos Eléctricos” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 20 de enero de 1901, p. 7.
- Anuncio Publicitario “Cia Panamericana” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 15 de julio de 1906, p. 6.
- Anuncio publicitario “Depósito de Gasolina” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 16 de junio de 1912, p. 10.

- Anuncio publicitario “El Águila” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, jueves 23 septiembre 1909, p. 8.
- Anuncio publicitario “El Águila” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 31 de octubre de 1909, p. 5.
- Anuncio publicitario “El Águila” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Lunes 14 de febrero de 1910, p. 4.
- Anuncio publicitario “El Águila” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 22 de enero de 1911, p. 7.
- Anuncio publicitario “El Águila” en *El país*, fundado por Trinidad Sánchez, México, 1899-1914, Viernes 8 de abril de 1910, p.4.
- Anuncio publicitario “El Buen Tono” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Sábado 26 enero 1907, p. 6.
- Anuncio publicitario “Garage Internacional” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 1 abril 1906, p. 3.
- Anuncio publicitario “La tabacalera” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Viernes 22 de noviembre de 1907, p. 2.
- Anuncio publicitario “Lion” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, martes 23 de junio 1908, p. 4.
- Anuncio publicitario “Locomobile” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 20 de enero de 1907, p. 15.
- Anuncio publicitario “Modelos San Jenis para 1912-1913”, *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Sábado 30 de noviembre 1912, p. 10.
- Anuncio publicitario “New England” *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, 20 de febrero 1906, p. 6.

- Anuncio publicitario “Oldsmobile” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, sábado 3 de junio de 1905, p. 7.
- Anuncio publicitario “Packard” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Viernes 21 de septiembre de 1906, p. 3.
- Anuncio publicitario “Pope Hartford” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, 10 Enero 1907, p. 6.
- Anuncio Publicitario “Relojes Omega” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Lunes 4 de agosto 1913, p. 8.
- Anuncio publicitario “Sin comentarios” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 15 de mayo de 1910, p. 23.
- Anuncio publicitario “Stevens Duryea” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, martes 23 de marzo de 1909, p. 8.
- Anuncio publicitario “Taxímetros mexicanos” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Miércoles 6 de abril de 1910, p. 3.
- Anuncio publicitario “Thomas” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, domingo 2 de agosto de 1908, p. 10.
- Anuncio publicitario “Triunfo tras triunfo” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Viernes 6 de mayo de 1910, p. 8.
- Anuncio publicitario “Waters Pierce” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 28 de abril de 1907, p. 10.
- Anuncio publicitario “Waters Pierce” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 13 de febrero de 1910, p. 4.
- Anuncio publicitario “Waters Pierce” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Viernes 06 de noviembre 1908, p. 6.

- Anuncio publicitario “Waters Pierce” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Jueves 21 de enero de 1909, p. 7.
- Anuncio publicitario “Waters Pierce” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, martes 30 de marzo de 1909, p. 7
- Anuncio publicitario “Waters Pierce” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Miércoles 28 de diciembre de 1910, p. 5.
- Anuncio publicitario “Waters Pierce” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Jueves 5 de mayo de 1910, p. 4.
- Anuncio publicitario de Taller mecánico “Auto-Palace” *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Miércoles 18 de mayo de 1910, p. 7.
- Anuncio Publicitario de “*Cia Mex. de Vehículos Eléctricos*” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Miércoles 10 de abril de 1907, p. 3.
- Anuncio Publicitario de “El Palacio de Hierro” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Lunes 10 de diciembre de 1906, p. 6.
- Anuncio publicitario de la plancha eléctrica, el automóvil, plataformas y locomotoras... en *El país*, fundado por Trinidad Sánchez, México, 1899-1914, Viernes 8 de abril de 1910, p. 4
- Anuncio publicitario, “La ciudad de Londres” *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 31 de julio 1910, p. 12.
- Anuncios publicitarios del Automóvil, gasolina, fonógrafo, bombas centrifugas... en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, domingo 22 de enero de 1911, p. 7.
- Bell Taylor, James, Traducción libre de “The song of the motor car” en *El automóvil en México: revista mensual dedicada al automovilismo y sport/ México: El Club*, (1906-1934), Diciembre 1911, p. 264
- Blasco, Eusebio, “La higiene y los tranvías” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Sábado 31 de mayo de 1902, p. 2.

- Bonilla, Laura Edith. “La función social del periodismo en el porfiriato”
Itinerario de las miradas. Serie de Divulgación de Avances de Investigación, 30 de noviembre 2004, Número 71, Volumen III, México: UNAM-FES Acatlán.
- Cablegramas en *El Diario del Hogar*, Fundado por Filomeno Mata en 1881, México, 1899-1905, Martes 1 de octubre de 1901, p. 2.
- Colliers, Alfred M., traducido por José O. Barbaroux. “Algo sobre carruajes” en *El Diario del Hogar*, Fundado por Filomeno Mata en 1881, México, 1899-1905, martes 26 de abril de 1904, p. 2.
Diario Oficial del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, Redactor en Jefe José A. Castellón, México, 11 de julio de 1903, p. 161.
- Diario Oficial del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, Redactor en Jefe José A. Castellón, México, 2 de mayo de 1903, p. 17.
- Diario Oficial del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, Redactor en Jefe José A. Castellón, México, Viernes 29 de Mayo 1903, p. 447.
- Doctor OX., “Las bebedoras de aire” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Miércoles 10 de noviembre de 1909, p. 4.
- Dr. Gardón, “Nuevos beneficios que los automóviles prestan a la humanidad” en *El Diario del Hogar*, Fundado por Filomeno Mata en 1881, México, 1899-1905, Viernes 31 de octubre de 1902, p. 3.
- F.H “Sección científica industrial.” en *El Diario del Hogar*, Fundado por Filomeno Mata en 1881, México, 1899-1905, Viernes 5 de diciembre de 1902, primera plana.
- Juvenal, “Charla de los domingos” en *El Monitor Republicano*, Quinta época, México, domingo 10 de noviembre de 1895, primera plana.
- Juvenal, “Charla de los domingos”, en *El Monitor Republicano*, Quinta época, México, Domingo 16 de agosto de 1896, primera plana.
- MARIA LUISA, “La vida femenina, un paseo en automóvil”, *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Viernes 19 de marzo de 1909, p. 6.
- Nervo, Amado, “Alrededor del mismo Asunto” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Martes 12 de octubre de 1909, p. 4.

- PATHE, “Tandas de cinematógrafo. Los ricos en automóvil” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Lunes 29 de octubre de 1906, p. 3.
- PEATON, “Palabras, no silbidos”, *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Domingo 12 de septiembre 1897, p. 2.
- Servicio de la Prensa Asociada, “Corrida de toros en automóvil” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Sábado 28 de septiembre de 1901, p. 2.
- Sociales y Personales. “Carnet Mundano” en *El Imparcial, diario de la mañana*, Director Rafael Reyes Espíndola, México, 1894-1912, Jueves 14 de enero de 1909, p. 03.
- Walker, John Brisben “Apuntes ligeros sobre las grandes invenciones y descubrimientos que están cambiando al mundo” en *El Contemporáneo, diario de la tarde*, Director Manuel Muro, San Luis Potosí, 1904-1905, miércoles 17 de mayo de 1905, primera plana.

Sitios de Internet

- Álvarez de la Borda, Joel. “La compañía mexicana de petróleo El Águila y la cuestión fiscal 1912-1917” Simposio 20: La industria petrolera mexicana en el siglo XX. en *Memorias del segundo congreso de historia económica. La historia económica hoy, entre la economía y la historia*. México: Asociación Mexicana de Historia Económica, 2004, p. 3 <http://www.economia.unam.mx/amhe/memoria/memoria.html> consultado el 02 julio 2007.
- Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, 22^a ed. Consultado a través de la página web: www.rae.es.
- Diccionario de la lengua francesa de Emile Littré* edición 1872, en http://www.lexilogos.com/francais_langue_dictionnaires.htm
- Pérez-Duarte, Alejandro, ‘Antes de la era moderna: la casa de patio de alcayata’ en *Arquitectura y humanidades*, Publicación de propuesta académica del Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura, UNAM, disponible en: http://www.architecthum.edu.mx/Architecthumtemp/colaboradores/al_ejandroperezduarte/texto1.htm.

