

02. Una mirada a las primeras reglamentaciones de automóviles como signos de modernidad en Ciudad de México (1903) y Santiago de Chile (1908)

*A Look at the First Automobile Regulations as Signs of
Modernity in Mexico City (1903) and Santiago de Chile
(1908)*

recepción: 02 de septiembre 2022
aceptación: 16 de mayo 2023

Guillermo Fernando
Rodríguez Herrejón
ENES Morelia, UNAM

Resumen

Desde finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, los automóviles se convirtieron en verdaderos signos de modernidad alrededor del mundo, al representar imaginarios de adelanto tecnológico y al constituirse en la forma de movilidad urbana por excelencia, en un proceso que reemplazó a la movilidad animal, de vapor y eléctrica, en favor de la mecanizada por medio de combustión. Este trabajo tiene como finalidad reflexionar sobre el uso de las primeras reglamentaciones automovilísticas en dos ciudades latinoamericanas: Ciudad de México y Santiago de Chile, para ayudar a entender cómo fue el proceso de caracterización de esos aparatos como signos de modernidad. Esto se hará observando el contenido discursivo de esas normativas, las cuales pintaban a los aparatos como medios de adelanto tecnológico, de civilidad y de urbanidad, que necesitaban ser controlados para garantizar sus usos correctos y evitar peligros. Concretamente, se observarán los contenidos de las reglamentaciones de 1903 (México) y 1908 (Chile) para realizar un ejercicio de contraste, al centrarse en puntos en común y diferencias sobre cómo se buscaba controlar a esos novedosos artefactos al momento de su introducción en esas ciudades.

Palabras clave: automóviles, modernidad, reglamento, discurso, control

Abstract

Since the end of the 19th century and the beginning of the 20th century, automobiles have become true signs of modernity around the world, representing imaginaries of technological advancement and becoming the form of urban mobility per excellence, in a process that replaced mobility, such as animal, steam and electric in favor of mechanized by means of combustion. The purpose of this work is to reflect on the use of the first automobile regulations in two Latin American cities: Mexico City and Santiago de Chile, to help us understand how the process of characterizing these devices was signs of modernity. This will be done by means of observing the discursive content of these regulations, which portrayed the devices as means of technological advancement, of civility and urbanity, that needed to be controlled to guarantee their correct uses and avoid its dangers. Specifically, the contents of the regulations of 1903 (Mexico) and 1908 (Chile) will be observed, to carry out a contrast exercise, by focusing on common points and differences in terms of how these novel artifacts were sought to be controlled at the time of their introduction in those cities.

Keywords: automobiles, modernity, regulation, discourse, control

Introducción

Este trabajo tiene la intención de mostrar cómo fue que los primeros reglamentos de vehículos motorizados, en dos ciudades de América Latina, ayudaron a transformar ese tipo de aparatos en auténticos signos referenciales de la vida durante la “modernidad cinética”, que comenzó a construirse desde finales del siglo XIX e inicios del XX, a lo largo y ancho del continente. Al respecto, entendemos a la modernidad cinética como modernidad en movimiento, ya sea motorizada o mecanizada, impulsada por energía que no proviene de animales, como la electricidad o la gasolina. Los escenarios que en el presente estudio se observan y comentan son la Ciudad de México y Santiago de Chile, como ejemplos de sus respectivos países, ambas ciudades flamantes capitales convertidas en núcleos de complejas redes de comunicación y circulación de personas y mercancías, dominadas por la burguesía, adornadas por el progreso material y diseñadas con el objetivo de convertirse en complejas y modernas urbes totalmente interconectadas (Mejía, 2013: 12).

El motivo de haber elegido esas ciudades está relacionado con un ejercicio de contraste en nuestra región supranacional de América Latina, que nos permitirá comprender cómo la tecnología automotora influyó ampliamente en el proceso de urbanización y modernización de inicios del siglo XX, el cual ayudó a integrarnos a dinámicas globales como la masificación del *American Way of Life*. Aunque los niveles poblacionales de Chile y México durante esos momentos eran muy asimétricos, el ejercicio resulta interesante, ya que se ponen de ejemplo las fronteras de la región, con un país como México ubicado en un área más cercana al norte, en contraste con uno de los que están más al sur, abarcando así una idea general del proceso de introducción de ese tipo de aparatos en escala supranacional. En otras palabras, se trata de reforzar la noción de que lo local, lo regional, lo nacional y lo global están íntimamente interconectados, así como en un proceso de diálogo constante entre ellos y con otros espacios. De esta manera, se puede analizar la articulación de problemáticas comunes y de memorias que cons-



tantemente presentan una relación con otras memorias, en una historia que busca trascender los límites de los discursos tradicionales sobre los Estados y sus creaciones. Pero esto no quiere decir que no se reconozcan las soberanías, sino que se entienden como historias conectadas, bajo la premisa de que nada funciona de manera independiente en la realidad (Cavieres y Cajías, 2008: 7-10).

A partir de la observación de las reglamentaciones, se percibirá cómo los automóviles se convirtieron en un signo de adelanto tecnológico y de civilidad en países como México, Santiago y en otras partes de la región latinoamericana, por lo que podemos considerar que esos artefactos fueron empleados como emblemas y representaciones sociales de la modernidad. Sobre esto último, la representación social puede entenderse como un complejo sistema de creencias propias de una cultura, las cuales se plasman en objetos o categorías y le otorgan sentido al contexto social; en otras palabras, es el contenido significativo de la realidad material o simbólica que ayuda a crear nociones de funcionamiento. Las representaciones sociales también ayudan a crear memorias colectivas al crear signos referenciales de estabilidad, para que las sociedades se reconozcan a sí mismas; dicho de otro modo, se trata de una forma de conocimiento socialmente elaborado y compartido, cuyo objetivo práctico está orientado en construir una realidad que resulte co-

mún para algún grupo social (Lynch, 2020: 104-106). En este caso, ese significado común socialmente compartido fue el de concebir a los automóviles como signos de lo nuevo, de lo urbano, de lo civilizado, y pintarlos como artefactos emblemáticos de las ciudades que pretendían ser cosmopolitas.

Hoy en día resulta imposible negar que, desde hace más de un siglo, los vehículos motorizados cambiaron de manera determinante la forma de vivir en las ciudades de todo el mundo, ya que se encuentran entrelazados a la movilidad, a la salud pública, a la calidad de vida y hasta la economía. Como medios de transporte, ayudan a interconectar a las personas con el día a día de su realidad social, y son tan importantes que las propias ciudades se han estructurado en torno a ellos, por medio de la construcción de calles y avenidas que ayudan a conectar los centros con las periferias, convirtiéndose en verdaderas venas de las urbes por las que fluyen las personas y las mercancías (Castillo y Mardones, 2021: 11-12).

Por lo tanto, el objetivo de este trabajo resulta significativo, al analizar cómo fue que esas primeras representaciones sociales se plasmaron en las reglamentaciones, entendiéndolas como formas de imaginar y ordenar la realidad, que pretendían civilizar a esas novedades tecnológicas y presentarlas como emblemas de adelanto, propias de las urbes con intención de convertirse en cosmopolitas.

Además, los ejemplos de Ciudad de México y Santiago de Chile resultan interesantes por ser ambas capitales de sus respectivos países, y el momento de creación tan cercana de sus reglamentaciones, a inicios del siglo XX, resulta un buen ejercicio de contraste histórico para observar cómo se respondió a una misma problemática u objeto tecnológico desde distintos escenarios sociales.

El análisis crítico del discurso es la metodología empleada para esta propuesta. Dicho enfoque analítico considera a los discursos como actos de comunicación, pero no solamente verbales, sino también escritos e imaginativos, que contienen dimensiones culturales y ayudan a dar coherencia a las prácticas sociales. Los discursos pueden ser comprendidos como formas de describir y actuar compartidas por grupos socioculturales, en donde los usuarios de las lenguas forman parte de la compleja red de relaciones de poder y de solidaridad, de dominación y de resistencia que configuran las estructuras sociales. Por esto, los discursos pueden ser elementos sumamente efectivos para reafirmar una práctica y hacerla válida. El modelo consiste en analizar los componentes comunicativos de un discurso, como sus participantes, productores, finalidades, estrategias y lo no expresado abiertamente (Calsamiglia y Tusón, 2012: 6-10). Por esto nos centraremos en los discursos contenidos en las primeras reglamentaciones referentes a los automóviles,

en el momento de su introducción en las dos ciudades de América Latina mencionadas, para observar cómo construían imaginarios en torno a ellos, ayudando a que se consolidaran como signos de modernidad.

Para llevar a cabo lo anterior, primero se partirá realizando una serie de consideraciones generales, contextuales y de conceptos centrales (como el de tecnología, reglamento o modernidad); se continuará observando la reglamentación en cada escenario y, al final, se cerrará con una reflexión de contraste entre ambos.

Algunas nociones fundamentales

Debemos partir considerando que, a inicios del siglo XX, las distintas naciones de América Latina se encontraban en proceso de transición y con aspiraciones de modernizarse bajo esquemas tecnológicos, por ejemplo, adoptando sistemas de comunicación como el telégrafo, la entrada de alumbrados públicos eléctricos, la masiva ampliación de vías férreas, además del uso de novedades como el cinematógrafo. En términos generales, algunas ciudades como México, Buenos Aires y Santiago comenzaron a transformarse en urbes con amplias aspiraciones cosmopolitas, concentrando a la población situada alrededor de ellas. Para 1915, toda la región de América Latina tenía unos 80 millones

de habitantes, aproximadamente (Hopper y Müller, 1962: 740). Pero la explosión demográfica no fue todo lo que ocurrió a inicios de ese siglo en esa zona; también la migración transnacional fue un fenómeno importante ocasionando distintos efectos en lo social; por ejemplo, el intercambio más dinámico de modas procedentes de los países industrializados, la concentración de mayores núcleos poblacionales en áreas urbanas y el crecimiento del comercio en casi todos los rubros. Esto produjo una gran diversificación de los estilos de vida, los cuales buscaban adaptarse a las modas masivas y desplazaban aspectos considerados como tradicionales (Romero, 2001: 331, 349 y 363).

Específicamente, la tecnología de movilidad mecanizada, a través de la invención de los automóviles, influyó en prácticamente todos los aspectos sociales, tal como en la distribución poblacional, en la industria, el gobierno, el ocio, la vida urbana y la percepción sobre el tiempo y el espacio. En realidad, tendríamos que preguntarnos: ¿podríamos imaginar el siglo XX sin el automóvil? Muy seguramente, la respuesta sería un rotundo no (Giucci, 2007: 15-17). Al respecto, estos aparatos comenzaron a gestarse en Europa bajo innovaciones como las de Nicholas Otto, que en 1878 introdujo el primer motor de combustión interna de cuatro ciclos, y para 1885 Karl Benz desarrolló un triciclo impulsado a motor como uno de los antecesores directos

del automóvil. El “carruaje sin caballos” era posible desde finales del siglo XIX; sin embargo, fue gracias a un norteamericano, Henry Ford, que ese tipo de tecnologías se masificó a principios del siglo XX, ya que para 1903 abrió su primera fábrica en Detroit y para 1908 popularizó la utilización de la línea de montaje, lo que posibilitó la fabricación en serie y a bajo costo de estos vehículos motorizados, como el popular Ford Modelo T (Rae, 1968: 37, 93).

La automovilización se convirtió en un soporte esencial del individualismo moderno y en un signo de civilización, ya que modificó el ritmo de vida cotidiana de las ciudades y atravesó las clases sociales para transformarse en un objeto de deseo colectivo; aunque esto no quiere decir que su presencia promovió la igualdad, o que las posibilidades para su adquisición fueran las mismas para todos. Aunque se masificó en prácticamente todo el mundo luego de la Segunda Guerra Mundial, estos aparatos se convirtieron en signos de libertad, independencia y prestigio desde los inicios de 1900, y para el caso específico de América Latina, se utilizaron como una expresión de control del Estado y como un símbolo de urbanidad, lujo y privilegio (Giucci, 2007: 20-21).

Si los automóviles constituyeron un signo de la modernidad, debemos aclarar lo que se entenderá por esta noción. La modernidad tiene tantos sentidos como pensadores; no obstante,

todas las definiciones designan de una u otra manera el paso del tiempo y la percepción sobre él, ya que se denomina con el adjetivo de “moderno” a un régimen nuevo o a una ruptura en el tiempo, con lo que consecuentemente se posiciona en torno a algo “viejo”, tradicional o pasado, de lo cual se quiere distanciar; por lo tanto, puede entenderse como una categoría de autopoicionamiento entre antiguos y modernos para designar a la realidad (Latomour, 2007: 27). La modernización es la vía, estrategias, aparatos y políticas para construir lo moderno, para darle sentido y coherencia en el ejercicio de distanciamiento respecto de lo tradicional. En este sentido, los vehículos de motor se constituían como emblemas de lo moderno, al ser referencias de la “nueva” movilidad mecanizada que comenzó a popularizarse por todo el mundo a principios del siglo XX, y que era totalmente diferente de la tracción animal. En otras palabras, la modernidad puede entenderse como una categoría de análisis en cuanto a la percepción de la otredad, a una referencia de lo que se es y de lo que no se quiere ser; por ejemplo, el considerarse más avanzado o nuevo con referencia a algo viejo (Casullo, 2004: 141).

Por otro lado, al tratarse de aparatos tecnológicos, debemos recordar que la noción de tecnología designa una extensión de las capacidades humanas y no únicamente los artefactos materiales que se crean para satisfacer necesidades. En sí misma, la tecnología no si-

gue una progresión “natural”; en realidad, es neutral en sus contenidos, siendo la sociedad (a través de un proceso de interacción) la que construye esos valores y significados, dando sentido a los aparatos tecnológicos. No solo las necesidades se edifican en torno a ellos, sino también los deseos, anhelos, compulsiones y repulsiones humanas (Pacey, 1983: 10-13). Así, la tecnología puede entenderse como una construcción social que se distingue fundamentalmente de cuatro maneras. Primero, en cuanto a los objetos físicos y los artefactos por sí mismos; segundo, como actividades o procesos de interacción con los aparatos; tercero, como el conocimiento práctico-tecnológico, y cuarto, como una cuestión semiótica que contiene y circula significados. Por lo tanto, la tecnología es una extensión humana, no una mera herramienta capaz de evocar significados diversos de acuerdo con el contexto de realidad en que se inserte, pues, aunque se trate de un mismo aparato, su configuración no siempre es igual en todos los escenarios. El concepto de red sociotécnica es clave en ello y nos dice que las representaciones culturales, las prácticas y la significación se entretajan entre los aparatos tecnológicos y las sociedades en escenarios en concreto, formando complejas redes de actores sociales (Bijker, Hughes y Pinch, 1989: 3-4). En este caso, las redes constituidas se dieron entre las autoridades municipales que buscaban controlar la nueva práctica de conducir automóviles y los dueños de estos aparatos.



Existe un proceso de introducción tecnológica que configura las percepciones de los vehículos y que consta de tres pasos. El primero, identificar el momento mismo de creación o inserción de los artefactos; el segundo momento es el de observar las adaptaciones distintas de las máquinas en cuanto a su concepción “original”, es decir, la flexibilidad interpretativa de la tecnología; por último, el tercer momento es el de establecer un “cierre tecnológico”, que es cuando la tecnología se estabiliza alcanzando un punto de aceptación social en sus funciones, limitaciones y significados; aunque realmente nunca se estabiliza del todo, ya que siempre existen nuevas valorizaciones culturales (Aibar, 1996: 147-161).

Podría considerarse que lo mismo ocurrió en la configuración de redes sociotécnicas en torno a automóviles en Ciudad de México y en Santiago al momento de su introducción, ya que los primeros dueños, las tiendas especializadas y las autoridades municipales crearon una red de percepciones sobre el aparato al momento de su inserción, expresadas en sus usos y valores aceptados; por ejemplo, los formulados por medio de reglamentaciones. Sin embargo, entendiendo a la tecnología como algo flexible, que recibe diversos significados de acuerdo al lugar en donde se inserta, es factible pensar que el proceso no fue exactamente igual en ambos escenarios; aunque sin duda se respondía a pretensiones sumamente similares: las de erigir a los automóviles como signos de modernidad.

Por otra parte, se debe mencionar que un reglamento se refiere a un documento que especifica una norma jurídica para regular actividades específicas de los miembros de una comunidad, al establecer las bases para la convivencia y prevenir los conflictos que se puedan generar. Esas regulaciones se establecían a partir de la autoridad y legitimidad de los gobiernos municipales (como representantes de los gobiernos nacionales) y, por lo tanto, como figuras de la capacidad del Estado para regular las diferentes actividades a través del ejercicio del poder. Al ser presentados por las autoridades, con legitimidad de acción e intervención en el quehacer de la vida, los reglamentos vehiculares fueron también un proyecto de civilización que estuviera fundamentada en la civilidad. Esta se debe entender en el sentido de los ordenamientos de la realidad, de las formas de regulación de los impulsos y en las ideas de mejoramiento social con base en un orden de funcionalidad “correcta”. Los modales son una de las formas de civilidad más extendidas. Constituyen las normas de conducta que, ejecutadas de forma adecuada, demuestran que una persona es correcta, educada y refinada, y se usan para exteriorizar el respeto hacia otros individuos. En algunas reglamentaciones la civilidad es tan marcada que existe la capacidad de castigar a los que no la cumplan y que ante la ley cometen transgresiones, entendidas como las formas “no correctas” de comportarse (Elias, 2016: 99-105).

En ese sentido, debemos puntualizar que muchas reglamentaciones y diversas formas de dominación y/o sugestión son expresadas de manera discursiva, como ocurre con los contenidos de la mayoría de normativas institucionales, y pueden ser una forma de observar cómo se estructuraban sus intenciones, reglas e ideologías, lo que en consecuencia nos ayuda a comprender sus motivos para actuar. De igual forma, se puede percibir a las normativas como “estrategias” por parte de las autoridades para regular una práctica social y al mismo tiempo legitimarla como algo “correcto”, o bien limitarla en la misma medida.

Para realizar una descripción satisfactoria de las estrategias discursivas en un reglamento, se necesita identificar específicamente quién produjo los discursos, para quién lo hizo, cuándo, dónde y desde dónde se hizo, para tratar de comprender el por qué se realizó de tal forma. Por supuesto, observando en el contenido de los diversos discursos la intencionalidad directa, lo dicho, lo no dicho, lo implícito y lo explícito (Van Dijk, 2003: 9-11). Es precisamente a través de los discursos contenidos en las primeras regulaciones automovilísticas de Ciudad de México y Santiago que observaremos cómo esos aparatos tecnológicos se convirtieron en un signo de modernidad en América Latina a inicios del siglo XX, atendiendo a sus similitudes y diferencias.

La reglamentación de Ciudad de México de 1903

Para finales del siglo XIX existían diversas formas de transporte en la Ciudad de México. Específicamente desde 1857 se importaron tranvías de vapor y en 1900 se inauguraron los tranvías eléctricos, con la ruta México-Tacubaya. Los coches tirados por animales aún eran muy comunes para la movilidad de personas y mercancías. El ferrocarril era el orgullo de la nación, destinado para el transporte tanto de personas como para la comercialización interna y externa. Su construcción fue concesionada a empresas extranjeras bajo el gobierno de Porfirio Díaz y su política de “orden y progreso”, que se fundamentaba en la modernización material y económica del país, como la implementación de sistemas de alumbrado eléctrico, agua potable y telégrafos. Para estos momentos la ciudad, y la nación, en menor medida, comenzaban a ser testigos de unos nuevos vehículos impulsados por motores de combustión interna. Por calles como las de Plateros y Capuchinas se notaba un intenso tráfico de carretas, automóviles y hasta bicicletas; sin embargo, por la falta de un reglamento circulaban desordenadamente (Martínez del Río, 1960: 82).

Se podría considerar que el primer automóvil importado a la Ciudad de México fue en 1895, por un ciudadano de nombre Fernan-



do de Teresa, y al día siguiente de su aparición en los periódicos de la capital se le denominó como “el coche del diablo”, bajo el asombro provocado a los transeúntes que se sorprendían por su ruidosa operación y su extravagante movilidad sin ningún impulso aparente. Desde ese año comenzaron a circular de forma más extendida este tipo de aparatos, con cada vez más y más vehículos destinados a la diversión y el ocio, utilizados como ostentosos medios de movilidad. A decir verdad, la publicidad en prensa o en revistas sobre esos nuevos aparatos era mucha durante esos años, en donde se mencionaba frecuentemente que, en las ciudades más adelantadas como Nueva York o París, se tenían como objetos de uso común para las personas elegantes. Muchas de las primeras marcas en ser importadas al país, desde Estados Unidos y Europa, fueron la Aimler, la Pharnar-Levasor, la Chalmers, la Reo, la Locomobile, la Cádillac, la Oldsmobile y los populares Ford (Del Campo, 2005: 17). Recorrían las calles sin pavimento esos primeros vehículos, a cuyo paso brotaban la estupefacción y asombro, así como la satisfacción y orgullo de sus dueños, manejados generalmente por choferes especializados, lo que incrementaba sus características de estatus. Por supuesto, también existía el angustioso asombro de sus atrevidos pasajeros que de pronto eran advertidos: “agárrense los sombreros que vamos a treinta” (Torres, 2000: 23).

Fue para 1906 cuando se estableció la primera agencia automotriz en la Ciudad de México, la Sánchez-Juárez Company, y al mismo tiempo la primera estación gasolinera de la empresa Walter’s Pierce Oil Company (Del Campo, 2005: 23). Naturalmente, para esos momentos aquellas máquinas aún no eran muchas, pero la cantidad era suficiente para que algunos de sus propietarios se reunieran para formar el “Automóvil Club” en 1907. De la misma forma, las primeras carreras de automóviles comenzaron a realizarse en el Hipódromo de Peralvillo durante ese mismo año, un tanto improvisadas y con múltiples dificultades, pues eran más como una atracción que como una verdadera competencia contra las carreras de caballos, que continuaban siendo muy populares (Torres, 2000: 23-24).

En un primer momento la pavimentación surgió impulsada por la novedad que otorgaban las bicicletas, pero ante la mayor circulación de automóviles, la autoridad municipal contrató a la empresa Barber Asphalt Company para encargarse del revestimiento de múltiples calles, por lo que durante la primera década del siglo XX la ciudad también comenzó a disfrutar de una amplia red de caminos pavimentados que conectaban el centro con las principales poblaciones en las afueras y que eran consideradas muy lejanas, como Tlalpan, Tacubaya, Xochimilco y Coyoacán. Específicamente, para octubre de 1905, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas

aprobó la conformación de una Junta Directiva de Caminos que empezó a trazar sus primeros proyectos ese mismo año, y para 1906 se inauguró la ruta de Ciudad de México-Toluca como una de las más grandes para su tiempo (Freeman, 2017: 123-125).

Durante ese periodo de introducción existían múltiples dificultades para mantener los gastos de mantenimiento de un automóvil, como el combustible, las reparaciones, las refacciones y la contratación de choferes; sin embargo, ello no significaba que fuesen impopulares, pues para 1910 la ciudad registraba un poco más de 200 dueños de vehículos motorizados (Campos, 2017: 112). Por supuesto, desde hace mucho ya existían reglamentaciones sobre coches y carruajes impulsados por animales, especialmente los de servicio público, como los de 1888 y 1894, que regulaban algunas rutas de caminos y precios para pasajeros, pero en realidad no existían normativas específicas para automóviles al momento de su introducción. Sería hasta mayo de 1903 cuando las autoridades municipales de Ciudad de México comenzaron a planificar el control y ordenamiento de ese nuevo medio de movilidad urbana, ya que el número de vehículos era cada vez mayor y se percibía que su necesidad de regulación era cada vez más urgente, ya que constantemente se expresaban en la prensa y otros medios la preocupación de que circularan sin ningún orden. Así, la publicación del primer reglamento fue el

25 agosto de ese mismo año, compuesto por 16 artículos. A continuación, se detallará su contenido discursivo.

El texto era breve, pero bastante directo en su intencionalidad, ya que desde el artículo 1.º se enfocaba en hacer mención a que todos los vehículos de motor necesitaban un permiso especial expedido por el Gobierno del Distrito para poder circular oficialmente, en una clara forma de marcar un discurso de control y vigilancia, así como de necesidad de regulación de esos nuevos aparatos. Los que no estuvieran registrados no podrían circular, siendo detenidos y hasta confiscados.

El artículo 2.º indicaba que las autoridades realizarían una inspección a los automóviles para determinar si eran seguros, en todas sus partes y especialmente los frenos, y solo si se pasaba ese examen se podía adquirir la licencia correspondiente. Sin duda, esta parte significaba una muestra del temor aún existente sobre esas tecnologías, que de no ser monitoreadas podían ser peligrosas, incluso se mencionaba que podían explotar espontáneamente, por lo que se tenía que tener extremo cuidado con ellas.¹

¹ AHCDMX, sección Gobierno del Distrito, serie Vehículos Automóviles, vol. 1787, expediente 1, “Reglamento para la circulación de automóviles”, f. 1, México, 25 de agosto de 1903.

El artículo 3.º se encargaba de hacer mención a las capacidades de los solicitantes para poder conducir los vehículos, e igualmente tenían que rendir una prueba bajo la cuidadosa mirada de inspectores municipales, especialmente mencionando que debían tener “prudencia, sangre fría para manejar situaciones difíciles, seguridad de pulso y buena vista, para poder maniobrar el vehículo en cualquier dirección de ser necesario y controlarlo a tiempo para evitar tragedias”, y también que tuvieran habilidades suficientes para repararlo o mantenerlo controlado y evitar explosiones o descomposturas que afectaran a terceros, especialmente si se trataba de motores de vapor de agua (considerados altamente volátiles). Esto nos indica que efectivamente existía una percepción de peligro respecto a los aparatos, al mismo tiempo que de control y seguridad en torno a quién los manejaba, que debían demostrar ser sumamente habilidosos, lo que se traducía en un mecanismo de vigilancia respecto a la práctica de conducción.²

El artículo 4.º establecía que las solicitudes debían ser acompañadas de dos retratos de los interesados como forma de registro, y así poder poner las penas correspondientes a las personas responsables de operar los vehículos, mencionando que los choferes, en caso de ser contratados, debían tener una licencia por separado de los dueños. Esto nos dice que existía una cadena de intencionalidad de culpa a

la hora de establecer los castigos, ya que se consideraba como responsable directo a quien manejaba y no necesariamente a los dueños.

El artículo 5.º decía que una de las fotografías se pegaría en la licencia otorgada y la otra se quedaría en el gobierno del Distrito, para poder contrastar en casos necesarios, además de que se establecía que las unidades mecanizadas debían llevar un número de registro colocado en la parte posterior de los carruajes a motor. Podría considerarse que ambas medidas se tomaban como una forma de control que otorgaba exclusividad de registro a la autoridad municipal, para tener un reconocimiento claro de los sujetos a la hora de ejercer poder y sanciones en casos de incumplimientos.

El artículo 6.º indicaba que todos los automóviles debían tener, al mismo tiempo que su registro visible, una placa de metal que indicara el nombre y dirección del propietario del vehículo, esto entendido como una doble intencionalidad, por un lado, para poder recuperar el vehículo en caso de robo, y por otro para poder establecer culpa y causa, en

² AHCDMX, sección Gobierno del Distrito, serie Vehículos Automóviles, vol. 1787, expediente 1, “Reglamento para la circulación de automóviles”, f. 1, México, 25 de agosto de 1903.

caso de que ocurriera algo peligroso, como una explosión o un atropello.³

El artículo 7.º hacía alusión a que todas las licencias de automóviles también debían presentarse a las oficinas recaudadoras de impuestos, para poder llevar a cabo los pagos anuales de derechos de circulación. Esto establecía el control para la movilización motora bajo el pago de derechos, como una forma de ejercer poder y propiedad del espacio público por parte de la autoridad, lo que también limitaba a los que no fueran capaces de cumplir, y podía entenderse como una forma de control del espacio público por parte de las autoridades, ya que solo los que pagaran derechos podían transitar.

El artículo 8.º mencionaba que los automóviles que circularan en la capital debían ser de tecnología suficientemente probada, de marcas reconocidas, para así reducir riesgos en su operación. Esto nos indica de forma implícita la reiteración discursiva que existía sobre la peligrosidad de las máquinas.

El artículo 9.º establecía la velocidad tolerada para los aparatos motorizados, que no debía superar por ningún motivo los 10 km/h en calles al interior de la ciudad, o los 50 km/h en calzadas y en las afueras, especificando que debía tener especial cuidado con otros medios de circulación como tranvías y animales, moderando la velocidad para equi-

pararse con ellos. Esto nos habla nuevamente del extremo control en cuanto al peligro de los aparatos moderando la velocidad de uso permitida, bajo pena policial en caso de que no se cumpliera y, al mismo tiempo, con la mención a otros medios implícitamente se decía que los autos eran una parte fundamental de la circulación que se debía vigilar.

El artículo 10.º mencionaba que los vehículos debían anunciarse en cada esquina de calle por medio de trompetillas sonoras que no molestaran, pero que fueran lo suficientemente eficaces para advertir a tiempo. Esto se entiende como un refuerzo a la estrategia de control de la velocidad, para reafirmar la prevención de accidentes y como una norma de civilidad, una especie de regla de etiqueta para anunciar el paso.⁴

El artículo 11.º estaba muy relacionado con el anterior, ya que establecía que los vehículos debían tener luces para poder operar de noche y, de no contar con ellas, se podían im-

³ AHCDMX, sección Gobierno del Distrito, serie Vehículos Automóviles, vol. 1787, expediente 1, “Reglamento para la circulación de automóviles”, ff. 1-2, México, 25 de agosto de 1903.

⁴ AHCDMX, sección Gobierno del Distrito, serie Vehículos Automóviles, vol. 1787, expediente 1, “Reglamento para la circulación de automóviles”, f. 2, México, 25 de agosto de 1903.

provisar linternas, siendo blancas en la parte de adelante y rojas por atrás. Esto establecía un sistema de operatividad de riesgo con base en el color, con el rojo marcando un claro signo de precaución, al mismo tiempo que las condiciones para la conducción nocturna, señalando así que no existían horas limitadas para el manejo de automóviles.

El artículo 12.º decía que si un conductor tenía que dejar su vehículo en la vía pública por cualquier motivo, tenía que estar totalmente apagado, para evitar explosiones o marcha inesperada; lo que nos reafirma el discurso de preocupación y peligrosidad sobre las máquinas, que debían estar vigiladas en todo momento, incluso sin ser operables.

El artículo 13.º mencionaba que los conductores debían moderar la velocidad o detenerse por completo en caso de que animales de carga o tiro se asustaran por su presencia; ello nos indica que esos otros medios, considerados como típicos, aún era muy comunes en la ciudad y convivían frecuentemente con lo tecnológico, pero se debía tener cuidado para evitar toda clase de peligro.⁵

El artículo 14.º instituía que toda casa que se usara para la comercialización de vehículos debía tener un permiso aparte otorgado por las autoridades municipales, así como licencia para ensayar los autos. Esto nos indica que al momento de la creación de la regla-

mentación no existían agencias especializadas (como se dijo, la primera llegó en 1906) y la comercialización se daba por importadores completamente locales, con un sistema de vigilancia establecido en torno a ellos.

El artículo 15.º comentaba sobre las capacidades de los sujetos que enseñaban conducción, ya que también debían poseer una licencia especial para ello, comprobando de forma extensa sus propias habilidades. Ello nos señala que, efectivamente, la destreza y conocimiento técnico sobre la práctica podía comprenderse como una nueva cuestión laboral, de estatus y de reproducción, que se podía enseñar y se incentivaba para que se transmitieran correctamente esas nuevas habilidades, creando puestos de trabajo como el de chofer, mecánico o profesor de manejo.

Por último, el artículo 16.º establecía que cualquier infracción o desobediencia al reglamento se castigaría con multa de uno a cinco pesos mexicanos, o con uno a cinco días de cárcel, y en casos más graves lo que la autoridad considerara correspondiente (como atropellos, explosiones o muertes causadas);

⁵ AHCDMX, sección Gobierno del Distrito, serie Vehículos Automóviles, vol. 1787, expediente 1, “Reglamento para la circulación de automóviles”, México, f. 2, 25 de agosto de 1903.

lo que nos reafirma el sentido de control oficial por parte del gobierno, como órgano de ejercicio de poder para castigar, y como mecanismo y estrategia para tratar de mantener a la práctica bajo un estricto orden.⁶

En la parte transitoria únicamente se mencionaba que los dueños de vehículos de motor debían estar debidamente registrados al momento de la promulgación del reglamento, de lo contrario se les impondrían multas o se les confiscarían los coches. Terminaba reforzando argumentos sobre la necesidad de controlar a los automóviles para garantizar su uso civilizado, enfatizando que eran aparatos novedosos y con enorme potencial, pero peligrosos, por lo que debían ser monitoreados y registrados.

Como se puede apreciar, el reglamento de 1903 de Ciudad de México era breve pero bastante dirigido al control de la práctica, la movilidad urbana, a los aparatos y a los sujetos mismos, para legitimarlos a todos y marcarlos como algo totalmente válido, ordenado y civilizado por medio de regulaciones, como al controlar la velocidad y al anunciarse en cada esquina. Resulta interesante notar que no se incluían, aún, menciones a los sentidos de las calles o al orden de circular por la derecha. Medidas como esas aparecerían en reglamentaciones posteriores, como la de 1906, luego de que se recibieran algunas críticas sobre la poca eficacia para controlar a

los vehículos, sobre todo a los de transporte público, por lo que se establecerían sitios especializados desde esas reformas. Por lo tanto, la modernidad expresada en los vehículos era la de entenderlos como sistemas de movilidad dirigida a las urbes, pero que debían tener controles sumamente estrictos de funcionamiento, totalmente ordenados y observando muy especialmente la vigilancia sobre el peligro que suponían esas nuevas y avanzadas tecnologías, ya que desde esa primera normativa se les pintaba como artefactos que se popularizarían enormemente, por lo que las ciudades tenían que adecuarse a ellos.

La reglamentación de Santiago de 1908

Desde la década de 1870 Santiago comenzó a experimentar una serie de mejoras urbanas, impulsadas por el intendente de la municipalidad, Benjamín Vicuña Mackenna, específicamente en cuanto a viviendas, trazado y ordenamiento, pero aún era una ciudad que carecía de comodidades modernas. En ese sentido, la imagen más importante de la moderni-

⁶ AHCDMX, sección Gobierno del Distrito, serie Vehículos Automóviles, vol. 1787, expediente 1, “Reglamento para la circulación de automóviles”, f. 3, México, 25 de agosto de 1903.

dad a comienzos del siglo XX fue de la propia ciudad, y los chilenos fueron constantemente bombardeados por imágenes de rascacielos, a través de revistas y otros medios, lo que también extendió la idea de nuevas modas y aparatos que eran insignia de la emergente cultura de masas, como el telégrafo, la iluminación eléctrica, los sistemas de agua potable, el cinematógrafo, las bicicletas y los vehículos motorizados, que poco a poco fueron irrumpiendo en la capital para modernizarla y transformarla con pretensiones de formar una megalópolis, con Nueva York como ejemplo primordial. Para 1907 la población de la capital alcanzó los 300 mil habitantes aproximadamente (Rinke, 2002: 33-34).

Específicamente en el sector del transporte el ferrocarril constituyó uno de los signos de modernidad más trascendentales de la nación desde mediados del siglo XIX. Sin embargo, aunque su presencia efectivamente significó una revolución para la movilidad masiva, algunas cuestiones como su tamaño y la dificultad de implementarse al interior de las ciudades hizo que otros medios, como los coches y carretas impulsados por tracción animal, fueran los principales dentro de la urbe en la vida cotidiana para las personas y las mercancías. A mediados del siglo XIX, Santiago comenzó a ver la entrada de tranvías, primero jalados por animales (concretamente desde 1857) y luego impulsados por electricidad desde la década de 1890. Entre los años

de 1900 y 1903 existían aproximadamente unas 300 unidades en la capital, producidas por la Chilean Electric Tramway & Light Company. La Plaza de Armas de la ciudad rápidamente se vio conectada a la Estación Central de Ferrocarriles, a la Alameda de las Delicias y al Palacio de la Moneda, lo que posibilitó tremendamente la ampliación de la movilidad poblacional, por medio de un complejo sistema de vías implementado en las calles, aunque se trataba de rieles y el suelo no se pavimentaba. La velocidad máxima de esos aparatos era de unos 20 km/h, aproximadamente (Errázuriz, 2010b: 33-37).

Podría considerarse que el primer automóvil llegó a Santiago de Chile para mayo de 1902 (un poco tarde en contraste con otros sitios de América Latina), traído desde Europa por Carlos Puelma Besa. Se trataba de un modelo Darracq francés (de un cilindro y seis caballos de fuerza). Al mismo tiempo, un empresario y también campeón nacional de ciclismo, César Copetta, tenía las pretensiones de establecer un negocio de importación de vehículos motorizados desde Europa a la capital chilena, para ampliar el radio de acción de esas nuevas tecnologías y aprovechar su popularidad como una novedad mecanizada, ya que se mostraban en revistas y en la prensa como la forma de movilidad del futuro. Ese mismo año se inauguró el primer garaje de reparación de autos en la ciudad, recordando que existían costos sumamente elevados para

mantener a esos nuevos aparatos, como los combustibles, contratación de choferes y refacciones (Errázuriz, 2010b: 79-80).

Poco a poco comenzaron a llegar más vehículos a la capital y sus usos se vieron dominados por el espíritu deportivo y aventurero, con excursiones en las inmediaciones de Santiago y también por el estatus social de las élites que los utilizaban, que además eran las que podían costearlos. El primer club de autos en el país se fundó en 1907 (igual que su contraparte en Ciudad de México). Por lo tanto, pese a que se constituyeron como un signo de movilidad moderna, al ser presentados en periódicos y otros medios como novedades fantásticas, y ser impulsados por motores de combustión (ya no por tracción animal), así como por causar un claro asombro en los transeúntes, los automóviles al momento de su introducción en Chile no fueron pensados para las masas. Para 1910 existían tan solo 21 unidades registradas para el servicio privado en la capital, en contraste con los 1951 coches particulares tirados por animales. Era claro que, si bien eran un signo de adelanto técnico, no eran un verdadero sistema de movilidad urbana masivo, sino una atracción moderna. Esto se debía en parte a los elevados impuestos en aranceles que existían para importar automóviles y que ascendían a un 60% del valor de las unidades, que se vieron fuertemente disminuidos desde 1912 hasta un 15%, provocando un incremento sustancial en la importación y uso de esos aparatos.

Para 1918 se registraron 3143 unidades de uso particular en la capital, un crecimiento sumamente rápido (Errázuriz, 2010a: 370-371).

Durante las primeras tres décadas del siglo XX, la municipalidad de Santiago se dio a la tarea de crear una serie de normativas a la movilidad urbana, para adaptarla a las nuevas máquinas motorizadas y a otros medios como las bicicletas, lo que atrasó hasta cierto punto la mejora material de las calles, que no vieron una pavimentación masiva durante buen tiempo. Se debe hacer mención a que la primera referencia a los automóviles en una normativa fue en 1903, en el reglamento de coches y carretas, cuando no había más de 10 unidades en la ciudad. Solo se aludía que no podían circular por las principales calles de la capital, confinando su uso a las afueras de la misma, ya que afectaban el buen tránsito de los tranvías y de los medios de tracción animal. Así, se reafirmó que su principal uso era la diversión, los paseos y su utilidad como medio para crear estatus social (Errázuriz, 2010a: 378).

En ese contexto fue promulgada la primera reglamentación exclusivamente dirigida para automóviles en Santiago, el 13 de agosto de 1908, y desde su introducción se hacía mención a la imperante “necesidad” de regular a los vehículos. El reglamento constaba de 16 artículos para validar el uso de esos aparatos en la vida cotidiana, curiosamente la misma

cantidad que en su contraparte de Ciudad de México, pero por mera casualidad, ya que el contenido era diferente en varios puntos; empero, también había bastantes similitudes. Comenzaremos aludiendo que el discurso era claro desde el inicio, al referirse a la autoridad municipal como la dirigente de la vialidad y movilidad en el espacio público, al decir que era la instancia que “legitimaba” al documento. El artículo 1.º establecía que todos los automóviles que quisieran circular por la ciudad tenían que pasar un examen de la inspección técnica municipal, para obtener un certificado probatorio que validara su funcionamiento; esto podía considerarse como un primer mecanismo de control para regular a las nuevas tecnologías de movilidad, al tratar de ordenarlas.

El artículo 2.º decía que los autos destinados para servicio de pasajeros debían registrarse en una lista especial de la oficina de tránsito (creada específicamente para los vehículos de motor ese mismo año), dejando constancias de sus dueños, domicilios y tipo de vehículos (especificando su tipo de asientos); esta medida era en alusión a la vigilancia añadida que tenían los coches de servicio para ser monitoreados más fácilmente, y la cuestión de los asientos sugiere el especial cuidado en la comodidad, como un aspecto muy ligado a esos nuevos aparatos (recordando que generalmente se publicitaban bajo nociones de confort).

El artículo 3.º reforzaba al anterior, diciendo que la autoridad daría la patente correspondiente para funcionamiento público, nuevamente visto como un mecanismo de control que otorgaba validez para la circulación con motivos de transporte de pasajeros. Al contrario que en Ciudad de México, en este primer reglamento sí se pensaba en el servicio público, a pesar de que el número de unidades era mucho menor, pero se pretendía emular a otras urbes, como Nueva York (Gómez, 1908: 844).⁷

El artículo 4.º establecía que todos los permisos, particulares o para función pública, se renovarían anualmente ante las oficinas municipales, en una clara estrategia de vigilancia constante y reproducible.

En el artículo 5.º se mencionaba que en las boletas de las patentes de funcionamiento se anotarían los números de certificados de inspección técnica, como una forma de registrar a los vehículos y a sus dueños, y tener acceso inmediato a ellos para así ejercer control en caso de requerirlo.

⁷ Es importante señalar que el archivo referente al reglamento de automóviles del 13 de agosto de 1908 de la ciudad de Santiago se obtuvo de la colección /catálogo documental resguardado en la BCN. Específicamente se trata de la obra: Gómez, G., 1908. “Reglamento de automóviles”. En Gómez, G., *Recopilación de leyes, ordenanzas, reglamentos, disposiciones*, pp. 844-846.

El artículo 6.º establecía el límite de velocidad tolerado dentro de la ciudad, que no debería ser por ningún motivo mayor a 14 km/h; esta era la primera regla en cuanto a seguridad y ayudaba a reforzar las nociones de los aparatos como algo peligroso si no se tenía cuidado con ellos. Por lo tanto, se tenían que limitar fuertemente, pues también podría considerarse como una medida civilizatoria al ordenar y restringir la práctica.

El artículo 7.º decía que las calles y cruceros debían atravesarse muy lentamente y haciendo sonar la bocina (que tenían que incorporar si no se tenía), para así dar cuenta de que se pasaría y promover la seguridad. Esta medida también sugería implícitamente el uso civilizado, al prevenir acciones específicas de movilidad, al establecer mecanismos de alerta y prevención y reforzando las nociones de peligro que podían tener los vehículos, así como las normas de etiqueta de los conductores.

El artículo 8.º decía que al anochecer los autos debían tener al menos una luz adelante (de tonalidad blanca) y otra atrás (de color rojo), para indicar respectivamente la marcha y el alto. Esta medida era una estrategia para establecer el orden de movilidad, que tenía que ser civilizado para prevenir accidentes, marcando al color rojo como signo de alerta y peligro. Resulta interesante que no se establecían medidas en cuanto al horario, ya que se podía circular sin restricciones (Gómez, 1908: 844).

El artículo 9.º instituía las condiciones para ser chofer, de servicio público o privado, debiendo ser mayor de 18 años, demostrar profundamente los conocimientos y habilidades para operar máquinas motorizadas, y no tener antecedentes policiales de ningún tipo. Esta también se trataba de una estrategia de control, que al mismo tiempo reflejaba la noción sobre la complejidad de uso de esos aparatos al ser tan adelantados tecnológicamente, por lo que para operarlos se debía probar la suficiente “pericia”.

El artículo 10.º reforzaba lo anterior, al decir que la autoridad otorgaría certificados de idoneidad para los choferes, renovables cada año, remarcando los aspectos de complejidad para manipular los autos y con ello subrayar el estatus que adquirirían los choferes.

El artículo 11.º decía que los conductores de servicio público debían dejar sus datos en la oficialía de tránsito, con nombre, domicilio, nacionalidad y fotografía, además de los mismos datos del dueño del vehículo (ya que en general no era el mismo que el chofer). Esta era una estrategia de vigilancia para garantizar el control, al tener un registro accesible de conductores y poder multarlos o castigarlos en caso de ser necesario.

El artículo 12.º decía que se pagarían derechos anuales para dar servicio público a pasajeros o mercancías, una forma de nor-



malizar a los vehículos como elementos de servicio totalmente validado y con ello pagar impuestos, y como forma de marcar y reforzar el control del espacio público ejercido por las autoridades de la ciudad (Gómez, 1908: 845).

El artículo 13.º prohibía que los vehículos de alquiler fueran conducidos por choferes no inscritos ante la municipalidad, como un mecanismo de control para los conductores válidos, al ejercer un reconocimiento de idoneidad.

El artículo 14.º decía que los oficiales de tránsito o policía podían pedir los registros de patente y conducción a los choferes en cualquier momento que consideraran necesario. Esto era una muestra del ejercicio del poder otorgado a los representantes de la municipalidad para vigilar y controlar a los aparatos mecanizados, y garantizar el uso “correcto” de la práctica.

El artículo 15.º se enfocaba en la penalidad y establecía que a quienes desobedecieran el reglamento se les castigaría con multas de veinticinco a cuarenta pesos chilenos, suspensión de permisos o dependiendo de la gravedad de la falta, o lo que las autoridades consideraran correspondiente. Esta medida era de disciplinamiento ante la práctica, al establecer mecanismos de castigo si no se cumplían civilizadamente sus usos y límites.

Por último, el artículo 16.º lanzaba una convocatoria para el puesto de inspector técnico en jefe para revisar los vehículos, otorgando un sueldo anual no especificado, lo que mostraba que la práctica no era lo suficientemente extendida en esos momentos, pero se buscaba fomentar y que fuera más común dentro de la urbe al incentivarla de forma oficial. El texto finalizaba diciendo que el reglamento se publicaría en los principales diarios de la ciudad para entrar en vigor de forma inmediata (Gómez, 1908: 846).

En términos generales, el discurso expresado por las autoridades era bastante directo, enfocado en el control y vigilancia, para monitorear la práctica y a sus actores y validarlos dentro de la movilidad urbana. Sin embargo, al mismo tiempo se podía entender como un texto que reforzaba nociones en cuanto a los mismos automóviles, como las del peligro que suponían al ser tecnologías no muy probadas o extendidas, y al uso civilizado que se debía tener con ellos para garantizar sus hábitos adecuados. Además, al observarlos como un signo de modernidad, al considerarlos aparatos de complejo adelanto tecnológico y por representar una novedad en la movilidad urbana, se tenían que reglamentar de forma estricta, buscando emular a urbes consideradas como más adelantadas y que incorporaban a ese tipo de vehículos en el día a día. La propia normatividad se modificaría nuevamente en 1912, para agregar mecanismos de vigi-

lancia en cuanto a frenos y moderar la convivencia de los autos con animales, vistos aún como medios de transporte muy utilizados en la ciudad (Errázuriz, 2010b: 96). Para finales de la década de 1920 surgirían los primeros autobuses con ruta, pensados para los grandes públicos, al mismo tiempo que se complejizaban y mejoraban los sistemas de caminos pavimentados dentro de la capital (Mardones, Castillo y Vila, 2011: 32-34).

A manera de comentarios finales, una visión de contraste

Sin duda los automóviles anunciaron el advenimiento de una nueva era, la de los motores, modificando a las ciudades y a la movilidad en general, así como a las propias percepciones del espacio y el tiempo. Fueron percibidos inicialmente como juguetes de ricos, símbolos de distinción y objetos de lujo, pero rápidamente penetraron en casi todos los aspectos de la vida cotidiana y se transformaron en los medios de transporte por excelencia. Ayudaron a reafirmar algunas nociones del *American way of life* como el individualismo, el consumo y el confort. En América Latina fueron signos de distinción y modernidad, que pese a sus evidentes riesgos y efectos contaminantes (que persisten hoy en día), intensificaban algunas nociones como las de libertad y estatus; además, eran fuertemente promocionados en toda clase de medios,

como la prensa, lo que ayudó a que se les imaginaran como objetos sumamente avanzados y hasta futuristas, que debían ser incorporados en las ciudades que pretendieran entrar en el nuevo siglo XX (Giucci, 2007: 223-227).

El ejercicio de observar las primeras reglamentaciones sobre automóviles en dos ciudades Latinoamericanas, Ciudad de México (1903) y Santiago (1908), nos ayuda a entender cómo fue que se posicionaron los discursos de las autoridades en torno a esas nuevas tecnologías y que ayudaron a colocarlas como signos de modernidad, en cuanto a nuevos medios de transporte y objetos de lujo, muy diferentes a los típicos sistemas de tracción animal imperantes hasta entonces. Como novedad tecnológica que eran, tenían que controlarse por medio de regulaciones para hacerlos civilizados. En ese sentido, la historia comparada se centra en observar y examinar sistemáticamente, a partir del planteamiento de preguntas directrices, las semejanzas y diferencias de uno o más fenómenos históricos en un mismo espacio temporal (Kocka, 2002: 43).

Por lo tanto, podemos observar que el contraste entre los contenidos de las normativas en ambos escenarios resulta sumamente interesante, ya que en realidad podría considerarse que se respondía a pretensiones sumamente similares, debido a que esos aparatos

se introdujeron en temporalidades muy cercanas entre sí, llegando los primeros vehículos a México a fines del siglo XIX y en Chile a inicios del siglo XX. Las pretensiones expresadas en ambos casos eran las de legitimar a los automóviles como medios “privilegiados” de movilidad urbana, reconociendo la necesidad de ejercer un sistema de disciplinamiento en torno a ellos. En ambos escenarios fue la autoridad municipal la que construyó los discursos de orden y vigilancia, dirigidos a todo aquel que quisiera poseer u operar ese tipo de aparatos, estableciendo medidas de civilidad para garantizar la seguridad y la buena convivencia de esas nuevas máquinas en las urbes, como lo visto en los similares estableciendo límites de velocidad, vigilancia de frenos, luces y la idoneidad de los conductores, caracterizados de acuerdo a su “habilidad”.

Si bien es cierto que ambos reglamentos se enfocaban mucho más en la prevención de los peligros que en hacer gala de aspectos técnicos de los autos o de las rutas para su manejo, también es verdad que se podía apreciar la intencionalidad tan marcada en ambos casos de crear nociones de estabilidad, para que en el imaginario de las personas se instalara a ese tipo de aparatos como una cuestión de uso cotidiano y se ayudara a perderles el miedo. Ya que las normas eran pensadas como una respuesta por parte de las autoridades, con el objetivo de ordenar la realidad inmediata que estaban experimentando ante la llegada de

los vehículos y sus números cada vez más crecientes, no es de extrañar que esas tecnologías fueran percibidas como una novedad que estaba creciendo rápidamente en popularidad, por lo que no resulta en una coincidencia que en ambos escenarios se crearan reglas bastante similares que estuvieran enfocadas en tratar de disciplinarlos, marcándoles límites.

A decir verdad, resulta interesante que en ambos escenarios se percibiera a los vehículos como representaciones de la modernidad, al aparecer frecuentemente en la prensa o en revistas como objetos altamente sofisticados, a los que inclusive se les tenía miedo; por ejemplo, en el caso de llamarlos coches del diablo, ya que no los impulsaba aparentemente nada. Eran pintados como maravillas y emblemas del adelanto tecnológico de ese momento de transición entre siglos, y resulta interesante que en ambos contextos se tuviera de ejemplo a ciudades que se consideraban como adelantadas, como Nueva York o París, y se buscara emular los usos que se les daba en esos sitios como medios de transporte, pero también como artefactos de lujo.

Consecuentemente las autoridades municipales de ambas ciudades fueron construyendo medidas de control y los reglamentos pueden reflejar cómo se les pensaba, ya que en ambos casos en los discursos introductorios se hablaba de la necesidad de regular la práctica y a sus actores, pues era sumamente impor-

tante incorporar esas maravillas tecnológicas a la continuidad si se quería ser una ciudad cosmopolita. En ambos ejemplos se tomaron bases similares para la construcción reglamentaria, como la de marcar luces delanteras y traseras (hasta sus colores eran iguales, con el rojo como signo de precaución), los límites de velocidad tolerables eran similares (entre 10 y 20 km/h) y el control de las personas que podían conducirlos por medio de la vigilancia, a través de permisos.

Empero, es importante mencionar que como ocurre con todas las tecnologías, esos vehículos se insertaron de forma flexible, lo que produjo algunas diferencias entre ambos escenarios, por mínimas que fueran, y que se expresaban en la formación de los discursos normativos. Por ejemplo, se puede considerar que en el escenario mexicano existía una preocupación más marcada ante la peligrosidad de los aparatos, al mencionar de forma constante y enérgica la vigilancia en torno a las posibles explosiones, la sangre fría para operarlos o la medida ante animales para no descontrolarlos. En cambio, en el escenario chileno se ponderaban más animosamente cuestiones de regulación para los choferes de servicio público, lo que nos habla sobre el enfoque de usos, que iban un poco más orientados a los pasajeros, a pesar de existir muy pocas unidades de ese tipo de aparatos al momento de su introducción, reforzando implícitamente sentidos de estatus social en torno a esas novedosas máquinas y la intencionalidad

de buscar emular a las grandes metrópolis a las que querían parecerse, como Nueva York.

En suma, lo que resulta claro es que, a pesar de esas pequeñas diferencias, en ambos escenarios se compartían nociones semejantes sobre la imperante necesidad de regular y ordenar a esas novedosas máquinas, que además marcaban una clara distancia respecto de otros medios de circulación al buscar distinguirse de ellos. Al darles ese sentido de aprobación total desde los discursos oficiales de las autoridades municipales, por medio de la creación de reglamentaciones, se les legitimó como modernos medios de movilidad urbana que se distanciaban de otros más tradicionales y en las siguientes décadas modificarían por completo los sistemas de transporte de sus respectivas ciudades. Por lo tanto, los reglamentos podrían ser considerados como un mecanismo que ayudó a crear certezas sobre esas novedades tecnológicas, ya que los discursos pueden ser estrategias sumamente efectivas para ejercer poder, y en ambos casos se buscó civilizarlos para hacer que fueran parte del imaginario cotidiano de las ciudades, creando dispositivos de control en el proceso, como las oficialías de tránsito. Asimismo, las normativas ayudaron a caracterizar a los vehículos como signos de modernidad al regular varias de las representaciones en torno a ellos, como las de la velocidad mecanizada y las de sus peligros mecánicos.



Por supuesto, las reglamentaciones no eran las únicas formas en que los automóviles se caracterizaban como signos de modernidad, ya que la propia prensa, las revistas y los usos que se le daban a las máquinas, como en paseos o recreación, también ayudaban a que se crearan representaciones sociales sobre ellos. Pero desde la parte urbana es importante caracterizar a los reglamentos como importantes elementos de creación de nociones sobre la realidad, ya que nos dicen qué es válido y qué no lo es, dentro de un proyecto civilizatorio impulsado desde el ejercicio del poder de las autoridades, que buscaban crear ciudades modernas y ordenadas, y las normativas podían ser percibidas como esfuerzos para pintar y estabilizar a esos nuevos artefactos como algo común, característico de las ciudades modernas. Terminaremos diciendo que este trabajo no buscaba agotar la temática de los automóviles como signos de modernidad. La intención era únicamente mostrar un ejemplo de esos mecanismos que ayudaron a caracterizarlos como tal, mediante los casos de dos ciudades de América Latina, mostrando que en ambas la intención era la de ir construyendo ciudades interconectadas y eficientes con base en esos nuevos medios mecánicos.

Archivos consultados

AHCDMX. Archivo Histórico de la Ciudad de México.

BCN. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.

Bibliografía

Aibar, Eduardo, 1996. *La Vida Social de las Máquinas: Orígenes, Desarrollo y Perspectivas Actuales en la Sociología de la Tecnología*. España: Universidad de Salamanca.

Bijker, Wiebe, Hughs, Thomas y Pinch, Trevor, 1989. *The social construction of technological systems: new directions in the sociology and history of technology*. Cambridge: MIT Press.

Calsamiglia, Helena y Tusón, Amparo (eds.), 2012. *Las cosas del decir. Manual de análisis del discurso*. Barcelona: Aries.

Campos Cuevas, Arturo, 2017. “Los primeros taxímetros de Ciudad de México, 1907-1911”. En Álvarez Palma Ilse Angélica (coord.), *Automotores y transporte público. Un acercamiento desde los estudios históricos*: 105-120.

Castillo, Simón y Mardones, Marcelo (eds.), 2021. *La ciudad en movimiento. Estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile, siglos XIX y XX*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.

Casullo, Nicolás (coord.), 2004. *El debate modernidad-posmodernidad*. Buenos Aires: Retórica.

Cavieres, Eduardo y Cajías de la Vega, Fernando (coord.), 2008. *Chile-Bolivia, Bolivia-Chile: 1820-1930. Desarrollos políticos, económicos y culturales*. Santiago de Chile: Ediciones Universitarias de Valparaíso.

Del Campo, David Martin, 2005. *Y México se subió al camión*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Elias, Norbert, 2016. *El proceso de la civilización, Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*. México: Fondo de Cultura Económica.



- Errázuriz, Tomás, 2010a. “El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del transporte público en Santiago, 1900-1927”. *Historia* núm. 43, vol. II: 357-411.
- _____, 2010b. “Motorización y vida cotidiana en el Santiago metropolitano, 1900-1931”. Tesis de doctorado. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Freeman, J. Brian, 2017. “El despertar del camión de carga en México”. En Álvarez Palma Ilse Angélica (coord.), *Automotores y transporte público. Un acercamiento desde los estudios históricos*: 121-144.
- Giucci, Guillermo, 2007. *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*. Argentina: Universidad Nacional de Quilmes.
- Gómez, G., 1908. “Reglamento de automóviles”. En Gómez, G., *Recopilación de leyes, ordenanzas, reglamentos, disposiciones*: 844-846.
- Hopper, Rex y Müller, Angela, 1962. “Cultura de Masas en Latinoamérica”, *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 24, núm. 3: 735-750.
- Kocka, Jürgen, 2002. *Historia social y conciencia histórica*. Madrid: Marcial Pons.
- Latour, Bruno, 2007. *Nunca fuimos modernos. Ensayo de antropología simétrica*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Lynch, Gloria, 2020. “La investigación de las Representaciones Sociales: enfoques teóricos e implicaciones metodológicas”. *Red Sociales, Revista del Departamento de Ciencias Sociales*, vol. 7 núm. 01: 102-118.
- Mardones, Marcelo, Castillo, Simón y Vila, Waldo, 2011. *Micrópolis. Historia visual del transporte público de superficie en Santiago, 1857-2007*. Santiago de Chile: Consejo Nacional de la Cultura y las Artes.
- Martínez del Río, Marita, 1960. *El transporte en la historia de México*. México: Artes de México.
- Mejía Pavony, Germán, 2013. *La aventura urbana de América Latina*. Madrid: Fundación MAPFRE y Taurus.
- Pacey, Arnold, 1983. *The culture of technology*. Cambridge: MIT Press.
- Rae, John B., 1968. *El automóvil norteamericano: su historia, evolución y desarrollo*. México: Limusa-Wiley.

Rinke, Stefan, 2002. *Cultura de masas: reforma y nacionalismo en Chile 1910-1920*. Santiago de Chile: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.

Romero, José Luis, 2001. *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Torres Marín, Hugo, 2000. *Con olor a gasolina*. México: Diseño y Publicidad Gráfica S. A. de C. V.

Van Dijk, Teun, 2003. “Prólogo”. En Berardi Leda (comp.), *Análisis crítico del discurso. Perspectivas Latinoamericanas*: 9-12.