

## La contracultura vehicular. El caso de la ciudad de Morelia a finales del siglo xx

Guillermo Fernando  
Rodríguez Herrejón<sup>1</sup>  
fer870114@hotmail.com

The vehicular counterculture.  
The case of the city of Morelia at  
the end of the 20th century

### Resumen

Desde su creación el automóvil ha constituido uno de los avances más grandes en cuanto a movilidad y transporte en las ciudades modernas, como el medio por excelencia que permite su funcionamiento. Sin embargo, en los últimos años han surgido una serie de críticas en torno a

esos aparatos, enfocándose sobre todo en sus aspectos estructurales y ambientales, lo cual comenzó a generar un movimiento contracultural. El objetivo de este trabajo consiste en realizar una reflexión sobre ello, teniendo en consideración el caso de la ciudad de Morelia de fines del siglo xx.

**Palabras clave:** automóvil, contracultura, modernidad, discurso, Morelia.

### Abstract

Since its creation, the automobile has been one of the biggest advances in terms of mobility in modern cities, as the means of transportation par excellence that allows its operation. However, in recent years a series of criticisms have emerged regarding those devices,

focusing mainly on their structural and environmental aspects, which began to generate a countercultural movement. The objective of this work is to make a reflection on this, taking into account the case of the city of Morelia at the end of the 20th century.

**Key words:** automobile, counterculture, modernity, discourse, Morelia.

<sup>1</sup> | Doctorado en Historia en la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile.  
Paseo Valle #396, Viña del Mar, Valparaíso, Chile.

## Introducción

La cultura vehicular ha transformado las sociedades modernas en sociedades cinéticas extremadamente mecanizadas, que históricamente han afirmado que la constitución y el funcionamiento de las ciudades han sido y deben ser en función de las máquinas. Para ello, la modernidad debe ser entendida como la autopercepción en cuanto a la otredad, a una referencia de lo que se es y de lo que no se quiere ser. En otras palabras, la modernidad en que vivimos es un conjunto de percepciones que han funcionado desde hace al menos dos siglos y donde los valores de individualidad, control, poder y la figura del Estado han constituido el eje rector de la realidad (Viano, 2004, p. 141). En ese sentido debe entenderse que los vehículos de motor han sido un signo de la modernidad al haberse convertidos en los medios de movilidad por excelencia de la vida urbana, reafirmando sentidos como los de la libertad e individualidad, pero siempre en una constante vigilancia.

Por lo tanto, el concepto de modernidad en torno a la cultura automotriz de finales del siglo XX se debe entender como la autopercepción de una imagen de progreso, de individualidad, de autoconciencia en el tiempo, de ser más avanzados. Las dinámicas neoliberales de mercado y de consumo son las que marcaron de manera muy fuerte a nuestras sociedades contemporáneas, y esa forma “moderna” de entender la realidad se desarrolló desde el mundo occidental a comienzos de las décadas de los setenta y los ochenta.

Algunas de las principales características que presenta dicho modelo de vivir la “modernidad” son: la libertad, en cuanto a que no debería haber restricciones financieras, laborales, tecnológicas o administrativas en torno la sociabilidad y al mercado; la no intervención de los aparatos estatales, reducir su figura y marcar de forma más fuerte la idea de individualización; el enaltecimiento del denominado libre comercio, la eliminación de las fronteras en un proceso de mundialización (Gérard y Duménil, 2004, pp. 100-102). Entonces la modernización de finales de siglo en torno a los vehículos de motor debe ser entendida en referencia a la individualización, a la circulación de la cultura del consumo, a los procesos de industrialización y urbanización a escala masiva; el movimiento mecánico en específico se convirtió en un referente en cuanto a modernidad cinética a finales del siglo XX, lo que potenció la cultura automotriz y transformó a los vehículos en los medios para moverse y vivir en las ciudades.

Ahora, en este breve texto, me referiré específicamente a esas percepciones de los vehículos de motor como signos percibidos en nuestras sociedades contemporáneas, como algo extremadamente necesario para

el funcionamiento efectivo y eficaz de las ciudades. Por lo tanto, es en la “ciudad moderna” donde el espacio se estructura en torno a las calles y a los vehículos mecánicos como la forma “válida” de movilidad. Así mismo, debe considerarse que el automóvil ha significado ideales emblemáticos de la modernidad de forma muy fuerte: ya que es el sujeto (y no Dios) el principio rector de todo, y sus máquinas, como el automóvil, son lo que le generan autonomía, libertad, utopía, progreso, aceleración del tiempo y la reducción de distancias (Kreimer, 2006, p. 15).

Evidentemente, mecanizar nuestra movilidad desde finales del siglo XIX produjo un cambio en el paradigma y la dinámica del transporte, ya que a través de los aparatos se modificaron algunas concepciones como las de “presencia” y “distancia”, al hacerlas tangibles de una forma más inmediata. Y asimismo, la propia concepción de la tecnología como una extensión de las capacidades del hombre se fortaleció; empero, habría que aclarar que dicha extensión es únicamente una de las características de la tecnología, ya que en los aparatos mecánicos no existe naturalidad, sino concepciones de supuestas necesidades humanas, pero que en realidad se configuran con base en diversos juegos de signos y símbolos cuya interpretación y percepción son muy variables según el lugar y las condiciones en las que se inserten (Bijker y Pinch, 1989, pp. 17-50).

Se puede considerar entonces que, efectivamente, una cultura del automóvil se formó a lo largo del siglo XX. “Por cultura entiendo un complejo, pero acotado, campo semántico o de significados sobre el cual estructuramos nuestras prácticas y damos sentido a nuestra existencia como sociedad” (Martínez, 2012, p. 16); o en otras palabras, la cultura es esencialmente de carácter semiótico, donde los seres humanos son animales insertos en tramas de significaciones que ellos mismos han tejido, considerando que el análisis de la cultura debe ser no una ciencia con base en leyes, sino más bien una ciencia interpretativa en busca de los significados (Geertz, 2003, p. 21).

Por lo tanto, se debería considerar que la cultura del automóvil es una derivación de la cultura occidental “moderna”, y con ello caracterizar a los propios vehículos como elementos de la cultura material. Ésta se entiende desde la antropología y la sociología como los objetos físicos producidos por una cultura a través de los cuales expresan sus experiencias, significados y sentidos de mundo; en otras palabras, el hombre se relaciona con el mundo a través de signos y por su modo de vinculación con los objetos materiales que produce (Margulis, 2009, pp. 19-20).

Los automóviles, como parte de la cultura material, se han vuelto reconocibles por los imaginarios que se les han dado, por sus usos y formas antropófagas. Y en las urbes modernas difícilmente se pensaría en una

ciudad que no funcione por medio de la articulación mecánica que los autos proveen. No obstante, el que sean percibidos como la forma por excelencia de movilidad no quiere decir que sean la única, ni la mejor.

El presente trabajo se enfoca en observar un ejemplo de las formas de resistencia cultural que surgieron a finales del siglo XX hacia los vehículos de motor a través de un caso específico, y se hará fundamentalmente a través de la prensa e imágenes. Con ello se reflexionará sobre su pertinencia en la actualidad como medio de movilidad urbana. Se tendrá en consideración a Morelia, una ciudad relativamente pequeña del centro-occidente de México.

### Algunas consideraciones fundamentales

Recordaremos lo expresado por Eduardo Galeano sobre los automóviles: “con el Dios de cuatro ruedas ocurre lo que suele ocurrir con los dioses: nacen al servicio de la gente, mágicos conjuros contra el miedo y la soledad, y terminan poniendo a la gente a su servicio. La religión del automóvil, con su Vaticano en Estados Unidos de América, tiene al mundo de rodillas” (Galeano, 1996, p. 1). Esto pone de manifiesto la fuerza de la cultura del automóvil. Pero debemos considerar que existen críticas en torno a esas máquinas y que han formado una contracultura desde finales del siglo XX, a manera de resistencia a sus efectos negativos.

La contracultura se entenderá en dos sentidos: como una ofensiva contra la cultura predominante, y como una “cultura a la contra”, que permanece (al menos en un primer momento) al margen del mercado y los medios de formación de masas (Roszak, 1970, pp. 9-15). O, en otras palabras, son los valores y significados de la realidad que operan en sentido opuesto o en negativa a los significados predominantes, y que los resisten o buscan hacerlo; en este caso los vehículos de motor, considerándolos un elemento negativo.

Así pues, habría que realizar también una consideración sobre qué es la ciudad moderna, y ésta es fundamentalmente un sistema de signos que transmite significaciones, y puede ser leída y vivida en múltiples formas (Barthes, 1990, p. 260). Entonces, las calles y los edificios son significantes, y recorrer la ciudad conlleva poder recibir e interpretar múltiples mensajes que emiten sus diversos habitantes (Margulis, 2009, pp. 87-90). Por lo tanto, la ciudad moderna puede ser entendida como la posibilidad de ciudades múltiples y diversas dentro de un mismo espacio, ya que cada grupo la percibe y significa de formas distintas. Al mismo tiempo, se le debe considerar como una expresión de diferenciación social, ya que las ciudades emiten señales que sus propios grupos y habitantes

usan para vivirla y para diferenciarse (Margulis, 2009, p. 96). En ese sentido, la “ciudad moderna”, debe ser caracterizada también como aquella cuyo uso de los vehículos de motor la constituye y le da vida, ya que se han construido y planeado en torno a ellos, con calles y autopistas, y eso transforma a los propios aparatos en un medio dominante de movilidad urbana. Difícilmente se pensaría en una “ciudad moderna” sin vehículos de motor.

Otra de las características de las ciudades modernas (muy importante desde la perspectiva del control) es la formación panóptica que pueden adoptar, ya que su objetivo es observar y controlar “todo”, a través de dispositivos de funcionamiento que no sean percibidos directamente por los sujetos que componen la ciudad (Bentham, 1959, pp. 33-35). Por lo tanto, la idea y el funcionamiento de las ciudades están estructurados dentro de un orden civilizatorio. De hecho, se puede proponer la ciudad como un espacio cultural que agrupa varias funciones: lo oficial y lo recreativo, lo material y lo simbólico, construido por varias condiciones como las económicas, culturales y sociales (Izquierdo, 2002, pp. 17-27).

En el caso de los vehículos de motor, y en palabras de Wolfgang Sachs, la ciudad moderna es el espacio planeado para el automóvil, al priorizar su tránsito expedito, y en ella es imposible que el entorno dé lugar al peatón. Por lo tanto, la consecuencia más decisiva de la motorización es la destrucción de las bases vitales para el movimiento no motorizado; o como bien dice un dicho de la ciudad de Los Ángeles: “los peatones son personas que van o vienen de sus autos” (Sachs, 2009, p. 19). Por lo tanto, desde tal perspectiva la ciudad moderna ha sido la ciudad funcional y cinética, estructurada e interconectada por vehículos de motor; pero desde hace algunas décadas han surgido cuestionamientos como el siguiente: ¿esa forma de pensar la ciudad, de moverse en ella, es la única válida?

Por otro lado, el concepto de discurso es central para entender cómo se han estructurado las ideas alrededor de los vehículos de motor en los últimos tiempos. Por discurso se entiende al lenguaje como práctica social, su interacción en situaciones humanas y sus comunicaciones integradoras de los sentidos y de la realidad (Van Dijk, 2008, pp. 23-24). En otras palabras, los distintos grupos humanos forman discursos para explicar su realidad, con lenguajes, signos, símbolos, imágenes, comportamientos y acciones, y los transforman según esas mismas lógicas; por eso lo “otro” parece raro, ya que no es parte de la percepción válida de los discursos oficiales. Por lo tanto, puede entenderse que las palabras no transmiten cosas, sino el significado de esas cosas (Schaff, 1983, pp. 15-32).

En este caso, los grupos de poder de Morelia (y muy seguramente de todas las ciudades “modernas”) formaron discursos que colocaban

los vehículos de motor por encima de cualquier otra forma de movilidad, volviéndolos no sólo deseables, sino también indispensables para la funcionalidad. Empero, de la misma forma en que los grupos hegemónicos construyeron esos discursos, también existieron las resistencias desde abajo, formadas por grupos subalternos, y es precisamente el caso de la contracultura vehicular. Dichos discursos contraculturales se generaron en este caso a través de la opinión negativa de los vehículos por su destrucción del ambiente, o por la corrupción y la ineficiencia del servicio de transporte en la ciudad. Si bien resulta un tanto ambiguo decir que los periódicos fueron contraculturales por sí mismos, se puede argumentar que los vehículos de motor rompían con ideas sobre velocidad, ruido u orden, y con ello suscitaban evidentes críticas expresadas a través de esos medios. Por lo tanto, las notas periodísticas o la fundación de clubes con formas alternas de transporte, como los ciclistas, son ejemplos específicos de la gestación paulatina de una contracultura, y así poco a poco se ha ido cambiando el discurso de los vehículos en la localidad, a partir de esos momentos de resistencias a finales del siglo xx.

Consecuentemente, la lógica de modernidad de “mientras más vehículos tenga una ciudad, es más moderna” resulta en un claro ejemplo de cómo se pensó la cultura vehicular. Pero al mismo tiempo los vehículos de motor como signos de la modernidad han sido expresados también en concepciones negativas. Por ejemplo, una de las cuestiones más claras sobre lo negativo de esa modernidad relacionada con los vehículos es el asunto de la contaminación ambiental, ya que en aras de esa movilidad se ha destruido el ambiente; y un claro ejemplo relacionado con el caso fue el plan de desarrollo urbano de Morelia de 1986, que impulsó la apertura de nuevas calles diseñadas para el automóvil sin considerar los espacios naturales en los que se construirían.

Por lo tanto, habría que suponer los triunfos de la modernidad en un sentido también negativo (Mead, 1974, pp. 21-36), ya que ha sido a partir del sacrificio del mundo natural que se ha hecho posible el mundo “moderno” de las ciudades, y eso ha generado consecuencias ambientales negativas. Podríamos considerar que desde la década de los setenta se comenzaron a gestar críticas a la modernidad en diversas formas, y específicamente críticas a la destrucción de la naturaleza en aras del “progreso”. El mundo natural se comenzó a convertir por lo tanto en un elemento central del diálogo a nivel global sobre la modernidad y sus retos, y al considerar que el mundo capitalista consume recursos naturales sin consideración, surgieron críticas para contrarrestar esos funcionamientos (Georgescu-Roegen, 1996, pp. 257-259). A raíz de ello se comenzó a considerar a los vehículos como algo dañino para el ambiente, y que en la

realidad no eran tan efectivos para la movilidad urbana, buscando en cambio medios alternos.

Por otro lado, para tener una idea más clara de las críticas a la modernidad que se formaron en torno a los vehículos de motor, en cuanto que destruían lo natural, se debe mencionar algunos de los principales trabajos desde la perspectiva histórica en nuestro país referentes al tema. Por ejemplo, el de Salomón González (2013, p. 29), en el cual se hace una revisión de la evolución del sistema del automóvil como una cuestión urbana, que pondera la movilidad, pero que en México ha tenido repercusiones negativas por los efectos ambientales que ha producido desde los años sesenta; el estudio se enfoca en la zona central del país.

Otro trabajo, de los más trascendentales, que ha descrito el origen de la contracultura respecto de los vehículos de motor es la obra de Salvador Medina (2012, pp. 11 y 30-32), donde realiza un recuento histórico del impacto sobre la economía, la salud, el medio ambiente, las finanzas públicas, el paisaje y la equidad social que ha tenido en términos sociales el uso del automóvil; también ha estudiado el contexto de la segregación y el desigual acceso a la ciudad que generó desde finales del siglo XX, así como su impacto negativo sobre el uso del espacio público y un número de malestares, como el *stress* y la dependencia de ese medio de transporte en México.

De la misma forma se puede mencionar el trabajo de Karla Preciado Robles (2011, pp. 89-90), quien presenta una discusión sobre la ineficacia de los vehículos de motor a finales del siglo XX que surgió a raíz de la excesiva contaminación, de la incapacidad de resolver los problemas del tráfico, de la ruptura del tejido social que éstos causaban y del costo humano y económico que implica mantener tal sistema, así como de la crisis del petróleo de los setenta que fue lo que terminó de sepultar a los vehículos como los medios por excelencia de movilidad.

Por último, Ilse Álvarez Palma (2011, pp. 26-27) invita a reflexionar sobre los nuevos problemas mundiales relacionados con la contaminación que han creado un cambio en los intereses de las empresas automotrices, que pretenden regresar a las viejas tecnologías de los vehículos eléctricos que otrora fueron consideradas inútiles y poco exitosas, pero que durante las últimas décadas del siglo XX se comenzaron a pensar en nuestro país como medios alternos de movilidad. Por lo tanto, los nuevos problemas de la contaminación, resultado del automóvil y su masificación, han movido los esfuerzos de las empresas en nuestro país por crear autos más seguros y amigables con el ambiente.

Se podrían mencionar otros trabajos, sin embargo ello requeriría de un espacio más amplio; por ahora la intención era hacer notar que en nues-

tro país efectivamente existen investigaciones que se han encargado de abordar el tema del surgimiento de una contracultura vehicular desde la perspectiva histórica, especialmente enfocados en las últimas décadas del siglo xx, y donde se han señalado los principales problemas que esos aparatos han generado, sobre todo ambientales.

Entonces, la imagen del medio ambiente ha sido una de las características principales a la hora del desarrollo de una contracultura vehicular en nuestras sociedades contemporáneas. Y en ese sentido se puede considerar que la legibilidad de la ciudad (el que sea reconocible, vivible y significativo para sus habitantes) también ha desempeñado un papel importante, ya que se ha usado la imagen del ambiente para generar conciencias diversas, atacando directamente la modernidad cinética de los vehículos de motor en el sentido de que acaba con el medio natural (Lynch, 1998, pp. 9-20). En este caso se utilizarán ejemplos con base en discursos de medios impresos que provocaron el nacimiento de una contracultura opuesta al automóvil en la ciudad de Morelia a finales del siglo xx, pero que tienen repercusión hasta la actualidad; como por ejemplo, en las caricaturas y la formación de medios alternos de movilidad, como clubes ciclistas, que han potenciado el surgimiento de críticas y movimiento contra los vehículos de motor.

### El caso de la ciudad de Morelia

Para redondear el contexto de la introducción y el desarrollo de la movilidad automotriz en Morelia habría que puntualizar algunas cuestiones. Morelia es una ciudad pequeña, ubicada en el centro-occidente del país, y poco ha cambiado a lo largo de ese periodo, al menos en cuanto a la mancha urbana en el espacio físico, y sus dimensiones poblacionales han permanecido iguales, ya que al menos hasta las últimas tres décadas no había crecido demasiado. Pese a ello, la ciudad ha sido un punto importante en el desarrollo del país como uno de los principales lugares de aglutinamiento de acciones políticas, sociales e intelectuales. En fin, a sus calles comenzaron a llegar los vehículos de motor desde principios del siglo xx, en 1907 para ser más precisos, y los imaginarios en torno a ellos estaban centrados en exaltar sus características netamente de estatus (Rodríguez, 2013, pp. 61-62).

Los discursos que la ciudad y sus sujetos tuvieron sobre los automóviles fueron sobre todo encaminados a enmarcarlos como signos de modernidad, en el sentido expuesto de control y organización urbana del espacio, pero también con repercusiones en las percepciones temporales, ya que acortaban las distancias de forma considerable. A partir de su

introducción, rápidamente se establecieron reglamentos para su circulación y uso, en 1908 y 1923. Y pronto dichos aparatos se afianzaron como la forma de movilidad permitida y “oficial”, que debía ser imitada y premiada.

A lo largo del siglo los usos del automóvil se intensificaron en cuanto a su promoción por parte del discurso oficial, con nuevos reglamentos en 1956, pero también con la construcción de calles y avenidas especialmente diseñadas para vehículos, como el anillo periférico de Morelia de 1989. Asimismo, el número de vehículos aumentó constantemente en la ciudad, pero con una explosión significativa desde la década de 1980; en gran parte por el incremento en la población urbana producto de las migraciones desde otros puntos del país a la ciudad.

Por otro lado, el transporte público se instauró de forma organizada en la localidad desde 1941 con la formación de la Cooperativa Valladolid; desde entonces dicho sistema de movilidad ha constituido un punto fundamental en la vida moreliana como un medio hegemónico de control del espacio, aunque en la actualidad ya no es por medio de una cooperativa sino con un sistema de concesiones a particulares. Como el discurso oficial únicamente los validaba, pero no los regulaba, las organizaciones civiles establecían por sí mismas las rutas y los precios. En fin, los morelianos se han vuelto sumamente dependientes de los vehículos de motor, los han articulado de tal forma que la ciudad está dispuesta para funcionar con ellos, y al mismo tiempo, sin ellos se paraliza. Una ciudad moderna, al fin y al cabo.

Se debe puntualizar que cuando se habla de discursos oficiales se hace en el sentido de expresar que el Estado, el gobierno municipal y estatal, son los principales actores de dichos discursos; e igualmente se hace referencia a las organizaciones civiles de transporte. Y de la misma forma se mencionarán discursos desde las perspectivas contraculturales, como la prensa, o las organizaciones en pro de medios alternos de movilidad.

Un ejemplo claro de un discurso contracultural que se formó en el contexto moreliano lo hallamos en “Los nuevos peligros del automóvil”, nota publicada en un periódico local moreliano de comienzos del siglo XX, que decía que un médico, el doctor Henry Bocker, había probado que el automóvil podía producir enfermedades que acortaban la vida en 10 años, lo cual ocurría en las grandes ciudades como Nueva York, donde él radicaba. En la nota se afirmaba:

La “enfermedad del automóvil” produce irritación de la garganta y gran daño a los pulmones por los gases de la gasolina, aunque se cura llevando a los enfermos lejos de los autos, a lugares libres de éstos,

como el campo. Se debe evitar que los gases se esparzan, pues son un peligro para millares de vidas.<sup>2</sup>

Aquí puede apreciarse que la lógica de significación para los vehículos también ha estado a la crítica, que los considera no sólo un peligro por su estructura mecánica sino también por sus emanaciones que hacen el ambiente poco saludable en la vida cotidiana. Pero ése sería sólo el inicio de dichas cuestiones contraculturales en la ciudad.

Los discursos de modernidad impulsaron el crecimiento del número de vehículos en la ciudad como medios de movilidad individual y masiva, y se pasó de tener unas cuantas decenas de vehículos durante las primeras décadas del siglo xx a más de 23 736 en 1980, 34 298 en 1981, 50 526 en 1990, 100 983 en 1999, y para finales de 2012 habría 386 000 automóviles en circulación (los números incluyen tanto particulares como públicos).<sup>3</sup> Por lo tanto, se comprueba la eficacia del discurso de que los vehículos de motor han sido necesarios para cualquier tipo de movilidad y funcionamiento; sin embargo han existido posicionamientos discursivos desde diversos sectores en contra de la cultura vehicular, que marcarían tendencias y hasta resistencias frente a las representaciones y prácticas relativas a los automotores.

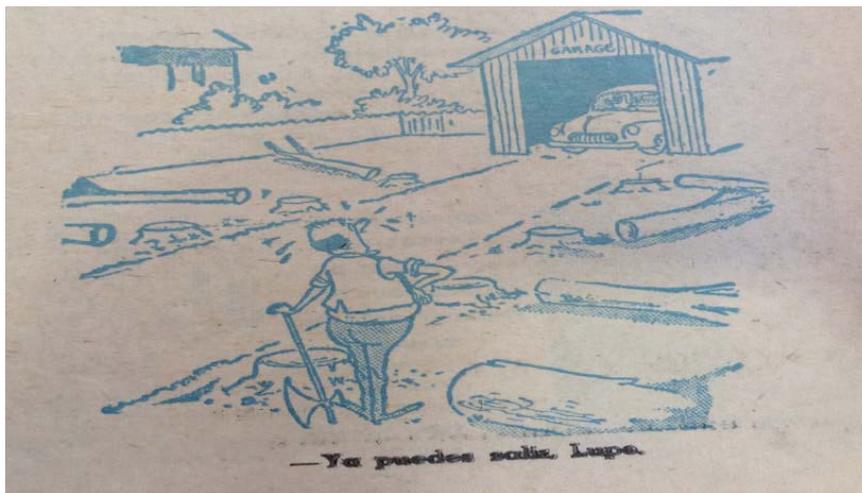
En la prensa continuaron circulando críticas constantemente a lo largo de la segunda mitad del siglo xx (aunque de forma discreta por ser una cuestión contracultural) que atacaban los efectos de los vehículos en la naturaleza. Por ejemplo, en una caricatura (imagen 1) que apareció en julio de 1960 se representaba la irresponsabilidad de los sujetos a la hora de hacer cualquier cosa que les permitiera la “facilidad” de conducción. En la imagen se apreciaba a un hombre con un hacha que acababa de talar todos los árboles de la entrada de su casa, con claras expresiones de cansancio y en posición que sugería que había “cumplido” con removerlos del camino de la entrada de su vehículo, y le decía a su mujer que ya ahora sí podía salir. La imagen exageraba la inconciencia percibida por partes de la sociedad moreliana y se mostraba en la prensa como una señal clara de crítica para tratar de concientizar. A continuación la imagen:

<sup>2</sup> “Los peligros del automóvil” (30 de abril de 1908), *El Centinela*, Morelia, p. 6.

<sup>3</sup> Véase: INEGI, Delegación Michoacán, Morelia, *Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación*, estudio de un periodo de 32 años: 1980-2012, donde se señala que la circulación vehicular en la ciudad aumento más de mil por ciento durante ese tiempo, mientras que las motocicletas pasaron de 1 144 en 1980 a 29 091 en 2012.

## Imagen 1

“A lo que hemos llegado”



Fuente: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 17 de julio de 1960, p. 3 (Hemeroteca Pública Universitaria Mariano de Jesús Torres).

La caricatura por sí misma, en sentido burlesco, representa un discurso claro del cambio de percepción paulatina de los vehículos de motor, como muestra de una contracultura cada vez más visible.

A decir verdad, cualquier tipo de movilidad que no fuera automotriz estaba constantemente bajo la crítica del sistema ciudad-moderna, donde el transporte tenía que ser por medio de vehículos atomotores y estar vigilada por la normatividad de convivencia. Por ejemplo, una nota periodística de 1950 consideraba que los ciclistas

Representan un verdadero problema en Morelia, ya que no están regulados por ninguna autoridad de tránsito y, sin vigilancia circulan en sentidos contrarios a los vehículos y molestan a los conductores por su irresponsabilidad de ocupar calles.<sup>4</sup>

Inclusive en décadas posteriores se practicaría el viaje de “mosca”: los ciclistas iban sujetos en calles de poca velocidad a los vehículos de motor para impulsarse. La nota representaba a los ciclistas como “gente joven”, por lo tanto descuidada y problemática, al menos en el discurso dominante; no sería hasta 2002 que las bicicletas aparecerían en un reglamento de

<sup>4</sup> “Los ciclistas son un verdadero problema” (14 de enero de 1950), *La Voz de Michoacán*, Morelia, p. 3.

tránsito, reconociéndolas como medio de transporte “válido” y vigilado, con señalamientos de equipo especial como el casco y las luces.

Por otro lado, las revisiones de funcionalidad de los automotores existieron desde su introducción. Sin embargo, fue durante la década de 1980 cuando se volvió una política oficial vigilada por las reglamentaciones para evitar la propagación de los contaminantes en el aire de forma masiva, a través de la “revisión vehicular anual”.<sup>5</sup> Al mismo tiempo, durante esa década los discursos en la prensa comenzarían a hacer la crítica de los contaminantes en el aire, ya que por ejemplo para 1987 se consideraba la contaminación un “fenómeno persistente”,<sup>6</sup> por causa de los humos que producían los vehículos, y además se comenzó a hablar de caos vial en la ciudad, por sus pequeñas dimensiones, las calles tan estrechas y el gran número de vehículos en relación con sus habitantes, lo que producía verdaderas congestiones.

Una cuestión de importancia para el cambio de los discursos en torno a los vehículos en Morelia, su aceptación y la formación de una contracultura fue sin duda el proyecto de estatización al transporte público de 1981, bajo el gobierno de Cuauhtémoc Cárdenas. Dicho proyecto se oficializó el 18 de agosto de 1981 y promovió que todos los vehículos de transporte público los manejara el Estado, y se disolvieron las asociaciones y cooperativas civiles anteriores.<sup>7</sup> El propósito era hacer que el transporte fuera efectivo, controlado, limpio y barato, ya que las quejas de la población en los años anteriores habían sido constantes.

Dicho proyecto se materializó, pero debido a múltiples incumplimientos por parte del gobierno sobre los precios del pasaje, o de los choferes en cuanto a horas de trabajo, se revirtió en enero de 1987, y el transporte público se concesionó de nuevo a la iniciativa privada. El punto referente a la contracultura vehicular es que dicho proyecto mostraba cómo en el discurso de una ciudad moderna el transporte era algo fundamental, algo de lo que no se podía prescindir, por lo tanto se intentó intervenir de forma oficial, y sin embargo se falló por diversos factores, y los contradiscursos críticos fueron una constante, con notas en la prensa sobre lo contaminantes que eran los camiones en la ciudad, y que en realidad sólo congestionaban el tráfico en lugar de facilitarlos.

<sup>5</sup> “Rehúyen la revisión vehicular el 80% de unidades” (20 de febrero de 1987), *La Voz de Michoacán*, Morelia, , p. 3.

<sup>6</sup> “Contaminación, fenómeno persistente” (2 de marzo de 1987), *La Voz de Michoacán*, Morelia, , p. 26.

<sup>7</sup> “Estatización del transporte público” (18 de agosto de 1981), *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, pp. 1-5.

Por otro lado, una cuestión de suma importancia fue que para 1986 se fundó en Morelia el primer club de ciclistas (el club Hermanos Zúñiga) como una manera de impulsar medios de transporte alternativos de forma masiva en la ciudad: “Las bicicletas son un medio limpio y seguro de desplazamiento, y deben prosperar en la ciudad por el exceso de vehículos y las prácticas incorrectas de estos”.<sup>8</sup>

Éste sería el primer antecedente de una cultura ciclista en Morelia, muy marcada desde finales del siglo xx. Los ciclistas se aglutinaron para realizar paseos y recorridos, así como competencias, para concientizar de que era efectivamente un medio de transporte y movilidad eficiente y limpio, y con un paulatino reconocimiento por parte del discurso oficial. Además, si bien no se normarían las bicicletas hasta 2002, también fue a partir de los años ochenta que se consideró, por parte de la oficialía de tránsito, que “educación vial era también hablar de ciclistas”, para que se les vigilara y castigara por no respetar los sentidos de la circulación de las calles, por ir en los mismos carriles que los vehículos y por entorpecer la velocidad y la movilidad, ya que “se exponían a accidentes, y si querían conducir por la vía pública debían ser civilizados”.<sup>9</sup>

Así pues, los conflictos entre ciclistas y automovilistas en la ciudad no son cuestión reciente, es algo que existe desde hace décadas; por un lado, los ciclistas argumentaban una contracultura vehicular en la práctica y representación de la movilidad, haciendo énfasis en los caos viales que se producían y en la contaminación ambiental; y por otro, la cultura vehicular de movilidad motriz marcada como una necesidad de funcionalidad se mantenía, en una constante violencia simbólica en contra de los ciclistas, agredidos verbalmente por usar los mismos espacios que ellos y por violentar los ritmos de movilidad urbana, o impidiéndoles el paso (Bourdieu, 2002, p. 97).

Es una cuestión por demás interesante, dado que es verdad que el exceso de vehículos de motor y la irresponsabilidad en la conducción han producido durante las últimas tres décadas en la ciudad la destrucción de recursos naturales como áreas forestales, o la contaminación del aire, por no decir el caos y la paralización por el exceso de unidades en circulación.

En 1982 se bosquejó en el país el Índice Metropolitano de la Calidad del Aire (IMECA), cómo una política de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para medir la contaminación de las distintas urbes del país

<sup>8</sup> “Se funda club de ciclismo Hermanos Zúñiga” (23 de noviembre de 1986), *La Voz de Michoacán*, Morelia, p. 15.

<sup>9</sup> “Educación vial es hablar de ciclistas también” (7 de marzo de 1987), *La Voz de Michoacán*, Morelia, p. 7.

en cuanto a emanaciones de vehículos de motor; en ella, Morelia resultó como “contaminada”. De la misma forma, la apreciación sobre la relación entre el smog y la mala salud comenzaba a circular en los imaginarios locales, como en una caricatura (imagen 2) de comienzos de los ochenta que reflejaba la crítica contra las emanaciones de los vehículos de motor como una cuestión negativa y que invariablemente causaba problemas. La imagen mostraba de forma burlesca que la gente se asfixiaba con los gases de los motores de vehículos en Morelia, mostrando a la catedral de la ciudad apenas visible por el humo y a la gente tosiendo; nuevamente se usa el humor como forma de percibir el cambio en los discursos.

## Imagen 2

“Morelia empieza a padecer smog”



Fuente: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 21 de febrero de 1981, p. 8 (Hemeroteca Pública Universitaria Mariano de Jesús Torres).

Igualmente, desde 1981 y debido al grave problema de tránsito en el centro de Morelia se estudiaban proyectos para construir estacionamientos subterráneos, pero fueron severamente criticados considerándolos una destrucción de la naturaleza y un ataque a los habitantes a favor de unas “simples máquinas”.<sup>10</sup>

Así pues, los males respiratorios relacionados con los problemas de las emisiones vehiculares eran ya una preocupación real para finales del siglo XX en la ciudad; se publicaban notas periodísticas que argumentaban que

<sup>10</sup> “No a los estacionamientos subterráneos” (25 de agosto de 1981), *La Voz de Michoacán*, p. 2.

El estilo de vida (de la movilidad motriz) influye en el envejecimiento, y el estrés por conducir produce fatiga crónica y diversos males a la salud, además de los obvios problemas de emanaciones contaminantes al aire, un riesgo para niños pequeños y adultos mayores. “Posiblemente” se deben considerar otros medios de transporte y mayor planificación urbana, para evitar el caos vial, imperante en la ciudad y atacar la corrupción y poder de los grupos de transporte público.<sup>11</sup>

Entonces, el cambio de tendencia surgido desde finales del siglo xx ha sido claro pero lento; se ha pasado de una cultura vehicular que considera necesaria la movilidad a través de los automotores, a una contracultura de crítica fundamentada en los problemas ambientales que producen las máquinas. Otro ejemplo trascendental fueron las protestas y resistencias civiles que desde 1998 se han opuesto al proyecto de urbanización de la zona de la loma de Santa María en la ciudad, una zona rica no sólo en recursos naturales sino también arqueológicos, la cual hoy se encuentra amenazada por esa proyección masiva de carreteras.<sup>12</sup> Es un problema que persiste hasta la actualidad y que genera muchas resistencias.

Pero entonces, ¿qué sucede con la modernidad? Ésta se constituye por el afán del movimiento controlado (espacial y temporalmente) y con base en los ordenamientos de vehículos, considerando que si una ciudad es moderna lo es en cuanto al número de vehículos que posea. Pero esto ha generado en diversas formas la destrucción o contaminación del medio ambiente en aras de esos modos de movilidad. Y todo ello ha suscitado en las últimas décadas críticas a la función de los vehículos, los daños ambientales, los embotellamientos de tránsito (el estrés generado por ellos), la propia ineficiencia del transporte por el exceso de unidades, la escasez de combustibles, el alto índice de accidentes y la formación de redes de poder que controlan y limitan la movilidad. En el caso de la ciudad de Morelia es claro que a partir de los años ochenta se comenzó a construir esa contracultura de crítica y de posicionamientos a favor de medios diferentes de movilidad.

Y como se ha visto, el proceso de modernización con base en los vehículos de motor ha encontrado muchas diferencias en la localidad; una de las principales ha sido la iniciativa de la movilidad en medios alternos,

<sup>11</sup> “Males respiratorios agudos” (26 de diciembre de 1998), *La Voz de Michoacán*, Morelia, p. 6-A.

<sup>12</sup> Para profundizar en el proyecto de urbanización en la Loma de Santa María de Morelia a finales del siglo xx y las resistencias por consideraciones ambientales, véase Ávila García (2012), trabajo centrado precisamente en dicho conflicto.

ponderando las bicicletas desde finales de los ochenta, aunque con un tardío reconocimiento por parte de la autoridad. El Estado y los grupos de poder de los líderes transportistas han estado inmersos en la lógica de la modernización desde la introducción del automóvil a la ciudad, con los mecanismos para controlar y ejercer el poder y preservar la cultura vehicular, tales como las instituciones y los reglamentos (Foucault, 2002, p. 24). Esto hace que, pese a la conformación de una contracultura y de una resistencia hacia los vehículos de motor, se mantenga la base epistémica de verdad de las máquinas como el medio por excelencia de la movilidad en las urbes, protegiéndola y moderándola a través de la vigilancia en las últimas décadas, como en la cuestión de reducir las emanaciones. Claro, se deben distinguir las variedades de vehículos de motor, los destinados al transporte pesado, los individuales y los públicos, y aunque sus funciones eran diferentes y circulaban en distintas zonas de la ciudad, los ataques contra sus emanaciones contaminantes eran los mismos.

Empero, la movilidad a motor en Morelia encontró resistencia a partir de la formación de grupos y espacios de movilidades alternas; un ejemplo muy claro y característico fue la formación a comienzos del siglo XXI (2004) del movimiento Bicivilízate, Michoacán, constituido como un movimiento ciudadano que busca

Generar, promover y desarrollar condiciones y espacios seguros para crear una cultura de convivencia y movilidad a través del uso de la bicicleta, con la consigna de “cultura de convivencia y movilidad humana sustentable”.<sup>13</sup>

Este movimiento se ha semioficializado, lo que le ha permitido la formación de espacios y tiempos propios para dicha movilidad, aunque aún sin ciclovías oficiales. Sus actividades se constituyeron en la “ciclovía recreativa dominical”, espacio de recreación y educación en la movilidad (todos los domingos de 8 a 13 horas); el “Paseo Nocturno llueva o truene”, todos los miércoles, a las 8:30 pm; el “Paseo nosotras en bici”, el segundo y cuarto sábado de cada mes, a las 5:00 pm, y el “Paseo del último viernes de mes”, a las 8:30 pm.<sup>14</sup>

El punto clave del movimiento resultó en la cuestión de la civilización como ejemplo, de la automoderación y las actuaciones racionales, en contra de lo irracional de la contaminación automotriz. Y en definitiva es un claro ejemplo del desarrollo de una contracultura vehicular fundada en

<sup>13</sup> Véase: <http://bicivilizate.mx>, consultado en marzo de 2014.

<sup>14</sup> <http://bicivilizate.mx>, consultado en marzo de 2014.

discursos que ponderan el medio ambiente y la civilidad. Así pues, los valores de la significación en la propia tecnología de la movilidad han cambiado gracias a las críticas de la producción y operatividad de la modernidad, agotadora y destructora de recursos, que divide a la gente en una tensión de valores: “ser un hombre moderno, pero también un hombre consciente” (Pacey, 1983, pp. 120-121). Esto ha llevado a considerar en las últimas décadas la propia dependencia excesiva de los seres humanos de la tecnología.

En Morelia es evidente la necesidad de un sistema de transporte público realmente masivo, que dé un servicio ágil y de calidad a los usuarios y que al mismo tiempo reduzca las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera. Ha sido una cuestión pensada en los últimos años como una real y urgente necesidad. El problema se debe atacar desde diferentes ángulos, como la necesidad de estudiar proyectos de mejoramiento del transporte público que ya se han puesto en marcha en otras ciudades del país, por ejemplo en el Distrito Federal, con programas que han reducido el caos vial y la contaminación con el llamado Metrobús, un corredor de transporte público en las principales calles de la ciudad, o el servicio exprés denominado Circuito Bicentenario, ciclotaxis y ecobicis; o el caso de Monterrey, donde existe un Metrorrey, un Transmetro, un Metrobús y un Metro-Enlace; o igualmente en la ciudad de León, donde se han puesto en marcha medidas como el programa “Un día sin auto” y la ampliación a la construcción de ciclovías. Éstas son algunas opciones que se podrían explorar para Morelia.

Debe considerarse al respecto que la cuestión de la explosión urbana en Morelia comenzó de forma masiva a partir de la década de 1980; por tal motivo, la centralización extensa y excesiva del tráfico ha provocado la tremendamente ineficiente operatividad de las periferias, de tal suerte que los suburbios no se han constituido como un espacio eficaz para la vida urbana.

En suma, las dos constantes de contracultura vehicular surgida en la Morelia de finales del siglo XX han sido las críticas de los sistemas locales de transporte público, por su contaminación e ineficiencia, y el fomento del uso de la bicicleta como una cuestión de la que tiene que hablarse mucho más en la ciudad. Empero, considero que a través de este trabajo se ha entendido que la tecnología no es una cuestión moral, mucho menos natural; por lo tanto, las prácticas y representaciones no cambiarán a menos que se cambie el significado de las máquinas; no basta con concebir medios móviles alternativos o políticas de desarrollo sustentable, sino que también y al mismo tiempo se deben resignificar los vehículos de motor para cambiar su estatus de medios únicos de

movilidad. Con ello efectivamente se lograría la descentralización de la ciudad de Morelia que se ha buscado desde hace ya varios años, ya que no basta con poner circuitos de circulación alternos o extensos, ni imponer prácticas de movilidad distintas a la mecánica en días marcados: la propia conformación de la ciudad no lo permite, pues sus calles seguirán siendo igualmente estrechas; en cambio, el trabajo de los actores debe radicar en la modificación de la percepción cultural de los aparatos tecnológicos.

### A manera de conclusión

Como se ha visto, los vehículos de motor efectivamente han constituido una representación de la modernidad y la cultura material en cuanto a que se han formado signos y símbolos en torno a ellos, como los de consumo, los de distinción social, los suntuarios, pero el que más pesa en las ciudades de los últimos años es el de signo de movilidad.

Los discursos se han construido a lo largo del siglo xx alrededor de las máquinas para hacerlas válidas y buenas en cuanto que efectivamente reducen el tiempo de transporte y posibilitan la interconexión. Pero también se han generado discursos opuestos, de resistencia. Debe considerarse que en todas las ciudades actuales la crítica de la modernidad de los vehículos de motor es constante y existen cada vez más grupos de concientización sobre los daños que ocasionan. Y se debe considerar por lo tanto que la conducta de los grupos subordinados ha sido expresada a través de estrategias de resistencia (Scott, 2000, pp. 41-43), como se vio en las notas de prensa y en las caricaturas.

En la Morelia de finales del siglo xx, la modernidad imperó como paradigma de organización, con el Estado mecanizando la movilidad y validándola con reglamentos para construir una “ciudad moderna”. Sin embargo, eso no impidió que se generara una contracultura como forma alterna de percibir la vida en cuanto a los medios de transporte, con valoraciones y signos muy fuertes, como la ponderación de las bicicletas y las críticas de la contaminación. Por lo tanto, en la localidad ha surgido desde las últimas décadas del siglo xx una verdadera forma de vivir y apropiarse de la ciudad por medio de dichos grupos de resistencia, como los ciclistas y sus clubes. Morelia es únicamente un ejemplo, donde se han organizado espacios propios de reconocimiento, como el cierre de las calles en días específicos, algo sumamente significativo. En fin, todas las ciudades modernas, o en la lógica moderna, padecen la misma aflicción, pero al mismo tiempo dependen de esas máquinas para funcionar, algo que debería empezar a cuestionarse a nivel macro en los próximos años

para propiciar formas de movilidad efectivas y limpias, y al mismo tiempo masivas.

Podemos considerar que la tecnología ya no se celebra tanto como antes y que la modernidad capitalista de las últimas décadas ha obligado a reflexionar sobre sí misma, y por lo tanto también a criticarse a sí misma. Cuestiones como la responsabilidad ambiental se han convertido (o deberían convertirse) en una constante, pero no se han construido con base en políticas públicas en nuestro país, más bien se han hecho reafirmando sentidos de responsabilidad individual en vez de que se implementen nuevos medios de movilidad de forma extendida y oficial. En realidad el problema debería ser considerado desde los dos flancos, desde lo individual y desde lo público.

Finalizaré reconociendo la complejidad de la temática y expresando que para nada se pretendió agotar el tema ni llegar a una conclusión o solución definitiva. Más bien lo que aquí se ha intentado es invitar a la reflexión de lo que está pasando en las ciudades donde vivimos, en las cuales los vehículos son necesarios pero también dañinos, comprendiendo que los movimientos contraculturales son ya una realidad y que comenzaron a surgir desde hace varias décadas. En este caso, una ciudad provincial y pequeña como Morelia puede servir como ejemplo, y sin embargo es en las grandes metrópolis donde estos problemas son más intensos, y en ese sentido las resistencias también lo han sido y deben continuar siéndolo. Para complementar la percepción crítica hacia los vehículos de motor se anexará un breve *dossier* de imágenes.

### Imagen 3

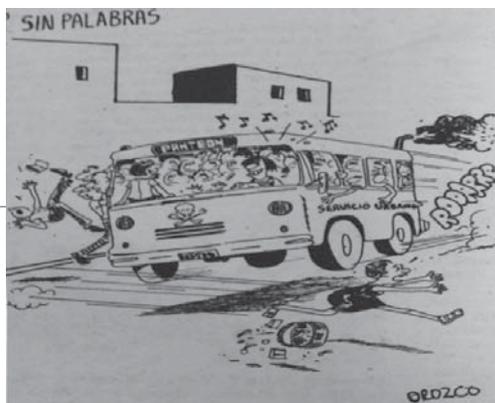
Uno de los primeros coches de servicio público en 1912, momento en el que ya se hablaba de los gases emanados como un problema



Fuente: AGHPM, Fondo Antiguo de Morelia, bajo la referencia: Hotel Oseguera.

#### Imagen 4

En la década de los ochenta, el enojo por el mal servicio y la contaminación era una constante, lo que comenzó el proceso de concientización



Fuente: *La Voz de Michoacán*, 21 de febrero de 1981, p. 14. Hemeroteca Pública Universitaria Mariano de Jesús Torres.

#### Imagen 5

La molestia que producía viajar en espacios tan estrechos y la mala organización de la movilidad afectaban el día a día



Fuente: *La Voz de Michoacán*, 23 de febrero de 1987. Hemeroteca Pública Universitaria Mariano de Jesús Torres.

#### Imagen 6

El exceso de vehículos causaba constantemente caos vial, y las manifestaciones empeoraban la situación



Fuente: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 1 de junio de 1994, p. 3-A. Hemeroteca Pública Universitaria Mariano de Jesús Torres.

### Imagen 7

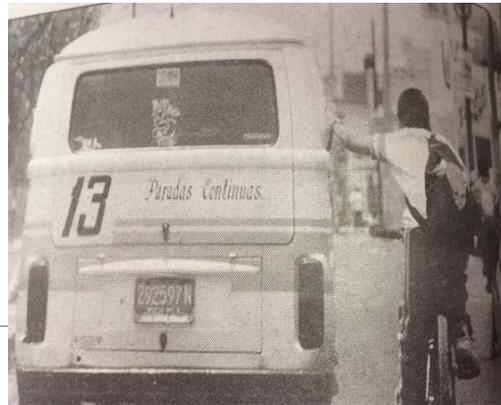
Las organizaciones de servicio público frecuentemente paralizaban a la ciudad



Fuente: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 15 de junio de 1994, p. 3-A. Hemeroteca Pública Universitaria Mariano de Jesús Torres.

### Imagen 8

Hubo necesidad de buscar otros medios de movilidad, como el “viaje de mosquita”, una práctica no correcta, pero que funcionó como una forma alterna de desplazamiento y promovió la necesidad de contar con vías correctas para las bicicletas



Fuente: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 8 de diciembre de 1998, p. 2-A. Tomada de la Hemeroteca Pública Universitaria Mariano de Jesús Torres.

### Imagen 9

Los problemas de contaminación se han intensificado en los últimos años, con los vehículos de motor como un factor importante



Fuente: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 16 de marzo de 2016. Versión en línea <http://www.lavozdemichoacan.com.mx>. Consultado el 01 de julio de 2017.

### Imagen 10

De la misma forma, las protestas han sido mayores por parte de los grupos de ciclistas para exigir espacios oficiales de movilidad



Fuente: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 26 de octubre de 2016. Versión en línea <http://www.lavozdemichoacan.com.mx>. Consultado el 01 de julio de 2017.

### Imagen 11

Se han logrado algunos triunfos gracias a las exigencias de hace un par de décadas, ya que desde 2004 se implementó la ciclovía de paseos dominicales y hoy en día existen más espacios oficiales



Fuente: *El Sol de Morelia*, 31 de mayo de 2017. Versión en línea <https://www.elsoldemorelia.com.mx>. Consultado el 02 de julio de 2017. Fotografía tomada por Lázaro Morales.

### Siglas

AGHPM. Archivo General Histórico del Poder Ejecutivo de Michoacán, Fototeca, Fondo Antigo de Morelia.

INEGI. *Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación, 1980-2012*.

### Hemerografía

Hemeroteca Pública Universitaria Mariano de Jesús Torres  
Compendio *La Voz de Michoacán*, Morelia, 1941-2017.

*El Centinela*, Morelia, abril de 1908.

*Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, núm. 34, 1981.

### Bibliografía

Álvarez Palma, I. (2011)

*Los factores mentales del coleccionismo de autos antiguos en México*, tesis de Historia, Facultad de Humanidades de la Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca.

- Ávila García, P. (2012)  
*Urbanización, poder local y conflictos ambientales en Morelia*, Morelia: Centro de Investigaciones Económicas, Universidad Nacional Autónoma de México, Campus Morelia.
- Barthes, R. (1990)  
*La aventura semiológica*, Barcelona: Paidós.
- Bentham, J. (1959)  
*El panóptico*, Madrid: La Piqueta.
- Bijker, W. E. y T. Pinch (1989)  
*The social construction of technological systems. New directions in the sociology and history of technology*, Boston: Massachusetts Institute of Technology.
- Bourdieu, P. (2002)  
*La distinción: criterio y bases sociales del gusto*, México: Taurus.
- Foucault, Michel (2002)  
*Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*, Buenos Aires: Siglo XXI.
- Galeano, E. (1996)  
*La religión del automóvil*, Montevideo: Brecha.
- Geertz, C. (2003)  
*La interpretación de las culturas*, Barcelona: Gedisa.
- Georgescu-Roegen, N. (1996)  
*The Entropy Law and the Economic Process*, Cambridge: Harvard University Press.
- Gérard, D., y L. Duménil (2004)  
*Capital Resurgent: Roots of the Neoliberal Revolution*, Cambridge: Harvard University Press.
- González Arellano, S. (2013)  
 El Sistema Automóvil: propuesta conceptual a partir de la noción de operador espacial, *Revista Quivera*, vol. 15, núm. 2013-2, pp. 23-42.
- Izquierdo, Y. (2002)  
*Acoso y ocaso de la ciudad: la Habana de Alejo Carpentier y Guillermo Cabrera Infante*, San Juan: Isla Negra, Universidad de Puerto Rico.
- Kreimer, R. (2006)  
*La tiranía del automóvil*, Buenos Aires: Anarres.
- Lynch, K. (1998)  
*La imagen de la ciudad*, México: Gustavo Gili.
- Margulis, M. (2009)  
*Sociología de la cultura: conceptos y problemas*, Buenos Aires: Biblos.
- Mead M. (1974)  
 Changing Perspectives on Modernization. En J.J. Poggie y R.N. Lynch (coord.), *Rethinking Modernization: Anthropological Perspectives*, Kingston: University of Rhode Island.

- Medina, S. (2012)  
*La importancia de la reducción del uso del automóvil en México. Tendencias de motorización, del uso del automóvil y de sus impactos*, México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo.
- Martínez, J.A. (2012)  
*A bailar con tal encanto y arte...La historia cultural como cámara oscura*, Morelia: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Pacey, A. (1983)  
*The culture of technology*, Boston: Massachusetts Institute of Technology.
- Preciado Robles, K. (2011)  
*Los imaginarios sociales sobre los objetos tecnológicos en la sociedad moderna. El caso del automóvil en la Zona Metropolitana de Guadalajara*, tesis de Maestría en Comunicación de la Ciencia y la Cultura, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- Rodríguez Herrejón, G.F. (2013)  
*La introducción del automóvil a Morelia. Análisis sociotécnico*, Morelia: H. Ayuntamiento.
- Roszak, T. (1970)  
*El nacimiento de una contracultura. Reflexiones sobre la sociedad tecnocrática y su oposición juvenil*, Barcelona: Kairós.
- Sachs, W. (2009)  
André Gorz. La ideología social del automóvil. *Letras Libres*, núm. 15.
- Schaff, A. (1983)  
*Introducción a la semántica*, México: Fondo de Cultura Económica.
- Scott, J. C. (2000)  
*Los dominados y el arte de la resistencia*, México: Era.
- Van Dijk, T. A. (2008)  
El estudio del discurso. En *El discurso como estructura y proceso, estudios sobre el discurso I. Una introducción multidisciplinaria*, Barcelona: Gedisa, pp. 21-65.
- Viano, C. A. (2004)  
Los paradigmas de la modernidad. En N. Casullo (comp.), *El debate modernidad-posmodernidad*, Buenos Aires: Retórica, pp. 141-154.

#### Fuentes electrónicas

<http://www.bicivilizate.mx>.

<https://www.elsoldemorelia.com.mx>.

<http://www.lavozdemichoacan.com.mx>.

Recibido: 15/03/2016. Aceptado: 16/08/2017