

La introducción del automóvil al espacio urbano de Puebla, de 1902 hasta el Centenario de 1921

The introduction of the automobile to the urban space of Puebla, from 1902 to the Centennial of 1921

José Edgar Pérez Muñoz

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México

Licenciado en Historia

eddyperetz.m95@gmail.com

RESUMEN: Este artículo se propuso realizar un análisis de las modificaciones en el espacio público y la vida urbana, de la burguesía y después de otros estratos sociales, a raíz de la introducción del automóvil en Puebla, entre 1902 al Centenario de 1921. Estos avances tecnológicos iniciaron una lenta transformación del paisaje, como consecuencia, la vida urbana y sus hábitos cambiaron para adaptarse a las nuevas formas de transporte, diversión y trabajo que ofrecían los autos. Este análisis se hizo a partir de la hemerografía que permitió conocer los cambios que se daban en Puebla a través de la publicidad. El presente texto cobra importancia debido a que no hay investigaciones que aborden los primeros años del automóvil en la ciudad de Puebla.

PALABRAS CLAVE: Automóviles; vida urbana; Puebla; Centenario; espacio público.

ABTRACT: This article proposed to carry out an analysis of the modifications in the urban space and urban life, of the bourgeoisie and later of other social strata, as a result of the arrival of the automobile in Puebla, between 1902 to the Centennial of 1921. These technological advances began a slow transformation of the landscape, as a consequence, urban life and its habits changed to adapt to the new forms of transport, fun and work offered by cars. This analysis was made from the hemerography that allowed to know the changes that occurred in urban life through advertising. This paper becomes important because there are no investigations that address the early years of the automobile in the city of Puebla.

KEY WORDS: Automobiles; urban life; Puebla; Centennial; public space.



Introducción

El objetivo de este artículo fue el análisis de la introducción del automóvil en Puebla, y su impacto en el espacio público y la vida urbana de la sociedad, particularmente la élite, y el paisaje en el periodo de 1902 a 1921. Se partió de la idea de que los avances que trajo consigo la Revolución Industrial modificaron el espacio de la ciudad y la cotidianidad, en este caso no solo las formas de transportarse con los vehículos que llegaron al país durante el régimen de Porfirio Díaz (1876-1880 y 1884-1911) y durante la Revolución Mexicana iniciada en 1910 se aumentó su número, sino que la urbe y sus habitantes se adaptaron al nuevo mobiliario y equipamientos como las gasolineras, estaciones y las señalizaciones, además de los nuevos oficios como el de los conductores, primero de autos particulares, y después de los autobuses para transporte público; asimismo fue en esa etapa que inicia el proceso de deterioro ambiental por el uso de combustibles fósiles que han dañado considerablemente la calidad del aire hasta la actualidad.

Puebla sufrió una modernización considerable a fines del siglo XIX en diferentes aspectos, como la renovación de la arquitectura, los servicios públicos, las comunicaciones, los equipamientos, ya fueran parques, hospitales, escuelas, y pavimentación y calzadas. Además, los avances tecnológicos fueron invadiendo múltiples espacios cambiando el paisaje urbano, como los teléfonos y telégrafos que transformaron las formas de comunicarse, mientras que el alumbrado eléctrico permitió el uso de las calles y las casas en horarios nocturnos, a la vez que podía verse el cableado y los postes que lo sostenían en las vialidades. En los hogares aparecieron los electrodomésticos, lámparas, parrillas, el fonógrafo y posteriormente la radio, las planchas, etc; por su parte, en la industria para mover la maquinaria e iluminar las fábricas. Concretamente, con los nuevos vehículos en las calles se implementaron señalizaciones, semáforos, gasolineras y la contaminación ambiental subsecuente, todo lo cual, en conjunto, modificó la imagen y las costumbres de la sociedad poblana, siendo la transición a una ciudad moderna.

Ahora bien, para abordar el tema del presente artículo se tomó a la historia urbana, la cual estudia la ciudad y los procesos sociales de sus habitantes en distintas etapas, tal como ha señalado el historiador urbano, Carlos Contreras Cruz: “el estudio histórico del fenómeno urbano parte de una propuesta central: la historia produce el espacio. El espacio urbano es resultado de determinantes sociales que van tomando forma y cuerpo en su

seno”.¹ En el presente caso, la ciudad de Puebla se vio modificada por los avances tecnológicos propios de la Revolución Industrial, lo cual la hizo distinta de la urbe de la mayor parte del siglo XIX, la cual no había sufrido cambios desde la época virreinal, además sus habitantes se vieron rápidamente en contacto con la tecnología que se hacía presente en múltiples aspectos de la vida urbana y las rutinas diarias.

Gracias a la hemerografía de la biblioteca José María Lafragua ha sido posible rastrear a través de la publicidad y de notas los usos y la popularidad que ganaron los automóviles en las primeras dos décadas del siglo XX en la ciudad de Puebla, especialmente por parte de la gente adinerada que podía adquirir esos productos, pues según Álvaro Matute Aguirre, los adelantos propios de la Revolución Industrial llegaron antes a: “los estratos sociales altos, desde donde inician su descenso y expansión hasta abarcar sectores populares”,² fue así que los autos se integraron lentamente a la vida social de los poblanos.

La ciudad de Puebla en el Porfiriato y la Revolución Mexicana

Durante los más de treinta años del régimen de Porfirio Díaz (1876-1880 y 1884-1911), México vivió una importante urbanización que ayudó a dejar atrás la imagen de decadencia que tenían muchas de las principales ciudades del país a causa de los múltiples conflictos militares, políticos y sociales sufridos durante el siglo XIX. Este fue el caso de Puebla, que en esos años se consideraba la más importante después de la capital, se dio una gran actividad constructiva de nueva arquitectura afrancesada, modernización de los servicios públicos, fomento al comercio, se ampliaron los ferrocarriles que conectaron a la región con múltiples puntos del país. Para 1910 con el inicio de la Revolución que pretendía terminar con el largo gobierno de Díaz, la urbe no estuvo involucrada en las grandes batallas que se libraron en otros puntos de la nación, con lo que para 1921 dicha localidad había sido afectada y empezaba una mayor expansión fuera de la zona del actual centro histórico.

La introducción de los automóviles en México

En los últimos años del siglo XIX se dio la importante creación del motor de combustión interna y las baterías eléctricas que ayudaron al funcionamiento de los automóviles. Según T. K. Derry y Trevor Williams, el padre de estos vehículos fue Karl Benz, pues el alemán puso en funcionamiento un auto: “construido por primera vez por él en 1885 y conducido

¹ Carlos Contreras Cruz, *La Gran Ilusión Urbana. Modernidad y saneamiento en la Ciudad de Puebla durante el Porfiriato (1880-1910)*, (México: BUAP-DFE, 2013), 17.

² Álvaro Matute Aguirre, “De la tecnología al orden doméstico en el México de la posguerra”, en *Historia de la vida cotidiana en México. Siglo XX. La imagen, ¿espejo de la vida?* Coordinado por Aurelio de los Reyes, (México: COLMEX-FCE, 2011), 157.



al año siguiente por las calles de Munich”.³ Este vehículo despertó el interés de los porfiristas quienes buscaban consumir la cultura a europea en su afán de buscar la imagen de un México moderno, fue así que a partir de la segunda mitad de la década de 1890 se empezaron a importar los primeros autos desde Francia, Alemania, Italia y Estados Unidos. Para la primera década del siglo XX, fueron en aumento a tal grado de que cambiaron el paisaje en complementó con la urbanización puesta en marcha en el periodo en muchas ciudades del país, así, entre los contemporáneos había el dicho de que Díaz *llegó a caballo a la presidencia y se marchó en auto*, por lo prolongado de su gobierno, pero también porque se conocieron muchos avances tecnológicos gracias a la estabilidad y a la política de paz y progreso.

Los autos en Puebla

En Puebla se tuvo noticia de que los primeros vehículos de ese tipo llegaron entre 1902 y 1904, “uno era de Andrés Matienzo y otro de Francisco de Velasco”,⁴ este fue el último presidente municipal del porfirismo hasta que renunció y tuvo que partir exiliado a Cuba con la Revolución. En estos primeros años eran aún pocos y de hecho no eran muy usados por ser una excentricidad de la burguesía, por ejemplo, en las festividades cívicas fue hasta 1910 que formaron parte del programa, en el que se dijo: “a las once de la mañana, hora en que dio principio la batalla del 5 de mayo,⁵ el C. Gobernador y las personas invitadas, se dirigirán al Fuerte de Guadalupe en automóviles, donde depositarán coronas en honor de los héroes muertos”.⁶

En ese mismo año de 1910, con motivo del aniversario del primer Centenario del inicio de la Independencia, el regidor José C. Pacheco hacía la propuesta de que: “organizece una gran carrera de automóviles entre Puebla y México y entre México y Puebla”,⁷ ese evento se realizaría en septiembre, sin embargo, no se tienen mayores noticias sobre si se llevó a cabo. Por otra parte, queda patente que estos vehículos ya empezaban a

³ Trevor Williams y T. K. Derry *Historia de la tecnología desde 1750 hasta 1900*, Tomo I, (México: Siglo XXI Editores, 2006), 571.

⁴ Erika Reyes, “120 años de una historia sobre ruedas en Puebla”, Sección Cultura, *El Sol de Puebla*, 25 de septiembre de 2021, Disponible en <https://www.elsoldepuebla.com.mx/cultura/120-anos-de-una-historia-sobre-ruedas-en-puebla-los-tiempos-idos-7255915.html/amp>

⁵ En el marco de la Intervención francesa, el ejército mexicano venció a las tropas extranjeras el 5 de mayo de 1862 en Puebla.

⁶ Joaquín Pita, “Formado con todo lo relativo a las fiestas cívicas que se celebran en el año”, (Puebla, 23 de abril de 1910), en Archivo Histórico Municipal de Puebla (AHMP), Sección de Expedientes 1, Fondo Expedientes Época Antigua, Festividades, Vol. 501, f. 51, f.

⁷ José C. Pacheco, “Formado con todo lo relativo a las fiestas del Centenario de la iniciación de la Independencia Nacional”, (Puebla, septiembre de 1910), en AHMP, Sección de Expedientes 1, Fondo Expedientes Época Antigua, Festividades, Vol. 496, f. 19, f.



formar parte de la vida social al ser tomados en cuenta para los programas de fiestas cívicas y que darían diversión a la población, es decir, no sólo eran un medio de transporte. Aunque también eran elitistas, pues, para dichas conmemoraciones la Colonia Alemana de Puebla organizó: “carreras a caballo, en bicicleta, motocicleta y a pie”,⁸ en los terrenos del Club *Audax*, solo para un público reservado, pero se notó que se involucró a otro de estos aparatos como lo eran las motos.

En los programas de años anteriores no se localizó registro de ningún tipo que indicara que eran usados, de hecho, los carruajes, el Ferrocarril “de sangre” jalado por mulas, y caminar eran los medios usados para recorrer la ciudad por las familias más adineradas, la clase media y los estratos populares, respectivamente. Por lo mismo, los autos eran un lujo de unas cuantas familias, debido a esto Erika Reyes ha afirmado que: “eran muy costosos y representaban estatus, pero no eran considerados necesarios porque la ciudad se podía recorrer a pie”.⁹ En realidad, para principios del siglo XX, la mancha urbana se reducía al trazo colonial que no había crecido, así, si se requería, caminando podía irse de norte a sur o de oriente a poniente en solo unos minutos. Por ejemplo, en 1909 en *El Heraldo de Puebla* comentaba que en Semana Santa: “menuda lluvia cae sobre la tierra, pero no es obstáculo para los transeúntes, que cruzan la ciudad, en su clásica visita a los altares”¹⁰ de distintas iglesias, como la de El Carmen en el sur, San José en el norte, o San Francisco en oriente, por lo que para la gente cruzar las vialidades no era ningún problema, pues era parte de la rutina que no se había modificado.

Por su parte, como se mencionó, eran mobiliario todavía muy exclusivo, como la misma publicidad lo decía en *Ser*: “el de la aristocracia. El que llena las necesidades más exigentes por su elegancia”¹¹ (ver imagen 1). Esto en referencia a los autos marca *Paige*, los cuales durante la década de 1920 eran de lujo, por su parte, había también los *Ford* que, hacia el final de la primera década del siglo XX, “estaba en condiciones de lograr que el mundo se aficionara al automóvil gracias a la producción en serie”.¹² En Puebla, a través de la prensa se anunciaban: “*the universal car*. Ya llegaron los últimos modelos con marcha eléctrica”¹³ (ver imagen 2), aquí quedó establecido que el mercado de automóviles en

⁸ Colonia Alemana de Puebla, “Formado con todo lo relativo a las fiestas del Centenario de la iniciación de la Independencia Nacional”, (Puebla, septiembre de 1910), en AHMP, Sección de Expedientes 1, Fondo Expedientes Época Antigua, Festividades, Vol. 496, f. 113, f.

⁹ Erika Reyes, “120 años”, Disponible en <https://www.elsoldepuebla.com.mx/cultura/120-anos-de-una-historia-sobre-ruedas-en-puebla-los-tiempos-idos-7255915.html/amp>

¹⁰ “Ecos de Semana Santa”, *El Heraldo de Puebla*, 13 de abril de 1909, 1.

¹¹ *Ser*, 15 de septiembre de 1922, s/p.

¹² Williams y Derry, *Historia de la tecnología*, 575.

¹³ *Musa Puber*, 1 de noviembre de 1919, s/p.



Puebla ya estaba en expansión, además de que tenían un sistema mecánico y otro eléctrico, lo cual será importante pues surgirían nuevos oficios a raíz de eso.

- PAIGE -
EL AUTOMOVIL MAS HERMOSO DE LAS AMERICAS.

SEDAN 6-66 LAKEWOOD 6-66

El Automóvil que de día en día se impone por su alta Calidad.
LA LINEA MAS COMPLETO ES "PAIGE"

6-66 El de la Aristocracia

6-44—El que llena las necesidades más exigentes por su elegancia.

JEWETT el automóvil mejor del mundo por su PRECIO.

NUESTRO SALON DE EXHIBICION EN PUEBLA
PAIGE MOTOR OF MEXICO, Sucursal en puebla

La única casa que puede dar a Ud. un servicio completo.
Pase a Visitarnos.

La calidad de nuestros COCHES la demostramos con HECHOS, no con DICHOS.
Avenida Reforma No. 339.
PUEBLA, PUE.

Imagen 1. Ser, 15 de septiembre de 1922, s/p.

AGENCIA
Ford
THE UNIVERSAL CAR

YA LLEGARON LOS ULTIMOS MODELOS CON MARCHA ELECTRICA.
PRECIOS DE MEXICO.
AZCARRAGA Y COPELAND.

Infantes Núm. 2 PUEBLA.

Imagen 2. Musa Puber, 1 de noviembre de 1919, s/p.

Los cambios en el espacio público y la vida urbana

En este apartado se verán los cambios que introdujeron los automóviles a la estructura urbana y la vida diaria de los poblanos de principios del siglo XX. Existió una lenta adaptación a estos nuevos vehículos, por ejemplo, durante gran parte del siglo XIX, los carruajes fueron el medio de transporte dentro de la ciudad, generalmente se estacionaban en las esquinas de la plaza principal, sin embargo, para la década de 1920, ya los habían



reemplazado los automóviles, por lo que el ayuntamiento pedía en 1921 que: “se sitúe en lugar conveniente, de 6 a.m. a 9 p.m. un policía que cuide a los choferes y ayudantes de automóviles de sitio y colóquense semáforos”,¹⁴ con esto puede verse el surgimiento de un nuevo gremio,¹⁵ los que solían lanzar palabras vulgares a las mujeres y no respetaban a los peatones, por lo que era necesario regular su tránsito por las calles.

Fue así que el mobiliario y la infraestructura urbana tuvo que iniciar la adaptación a los nuevos vehículos, primero mejorando los pavimentos dentro de la ciudad, para después construir calzadas a otros puntos más alejados. Así, para 1910 en el marco de la celebración del inicio de la Independencia se informaba al gobernador Mucio Martínez que la:

Calzada al Panteón Municipal, ha sido prolongada hasta las fábricas, y la Calzada de automóviles que nos unirá muy en breve con la Capital de la República, y en la cual el ayuntamiento ha trabajado mucho, ha sido construida, aunque de modo provisional, para perfeccionarla como es debido. Mientras que la que conduce a las históricas Colinas de Guadalupe y Loreto, prolongándose hasta el hermoso parque formado por la Naturaleza, en las faldas de la Malintzin. Esta ha sido de gran éxito, pues hay constantemente visitantes, que gozan con el panorama sin igual que presenta a la vista, y con ese atractivo ha aumentado el número de automóviles entre nosotros¹⁶.

De las distintas calzadas que empezaban a construirse en esa época, las más destacadas eran la que llevaba a la capital del país, con lo que se buscaba un traslado rápido en automóvil para quien pudiera adquirirlos, sin embargo, probablemente fuera para paseos recreativos, pues en esos años existía el Ferrocarril Interoceánico que podía llevar pasajeros a gran velocidad, sin los inconvenientes de sufrir descomposturas y quedar varados, como ocurría con los coches, o también para utilizarlas en carreras, como se mencionó en la iniciativa de hacer una gran carrera entre Puebla y México para celebrar el Centenario de 1910.

Fue así como primero los coches iniciaron una transformación en la mancha urbana, lo que a su vez fomentó un mayor uso, como se dijo en la cita anterior, las calzadas estaban llevando a la utilización de los automotores con mayor frecuencia y confianza. Otra de las más importantes era la que conectaba con la zona de los cerros de Loreto y Guadalupe, por ser un área arbolada era muy atractiva para deambular y se proyectaba hacer: “plantación

¹⁴ Luis Sánchez de Cima, “Colección decretos, leyes, edictos, etc. Dictadas por los gobiernos del estado y general durante el presente año”, (Puebla, junio de 1921), en AHMP, Sección de Expedientes 1, Fondo Expedientes Época Antigua, Presidencia, Vol. 659, f. 380, f.

¹⁵ Estos podrían considerarse como el taxi moderno en sus etapas de nacimiento.

¹⁶ *Memoria instructiva y documentada que el Jefe del Departamento Ejecutivo del Estado presenta al XXI Congreso Constitucional*, (Puebla: Imprenta de la Escuela de Artes y Oficios, 1910), 245.



de árboles, formándose parques pequeños diseminados, kioscos para músicas, etc., que convertirán aquellos lugares en el paseo más delicioso, pudiendo recorrerse todo en automóvil, durante dos horas”.¹⁷ De este modo, el lugar se transformó en un espacio para pasar momentos lúdicos, ya fuera para los habitantes o turistas que llegaran a Puebla para visitar sus sitios destacados, siendo que la urbe tenía los productos y servicios necesarios para tal efecto, pues tenía hoteles y restaurantes de lujo que ofrecían las comodidades necesarias, lo que beneficiaba a los empresarios y trabajadores locales.

De hecho, ya existían empresas dedicadas a alquilar los coches para recorrer zonas de interés, por ejemplo, en la capital de la república estaba la agencia de Automóviles de México S. A., la cual se anunciaba en la prensa: “coches turísticos nuevos para visitar la ciudad de México”.¹⁸ Con esto podría afirmarse que estos vehículos fueron un detonante importante para el turismo moderno dentro de los centros históricos en el país, costumbre que continúa, pues aún se pueden contratar visitas guiadas a los puntos de mayor interés.

Por otra parte, ya se dijo que los automóviles no sólo eran utilizados para traslados de personas dentro de la ciudad o a otras poblaciones, sino que eran usados para carreras, como las mencionadas de 1910, cuando el ayuntamiento pretendió organizar una entre México y Puebla, y otra de la Colonia Alemana que incluyó motocicletas. Unos años más tarde, en 1920 ya se habían aclimatado espacios como la pista de Manzanillo, en la prensa se leía un artículo relacionado: “Ecos de las carreras del 5 del actual”¹⁹ febrero, gracias a la Cruz Roja que realizó los arreglos, mucha gente acudió a divertirse y ver los coches y motos, con lo cual se pudo afirmar que esos vehículos ya eran parte del entretenimiento diario y que se los veía comúnmente, se desconoce la cantidad de visitantes, pero podría conjeturarse pudo beneficiar a los empresarios que ofrecían productos y servicios ya mencionados.

Además, conforme pasaron los años también se les dieron otros usos, por ejemplo, fungían como repartidores de mercancías, como los de la empresa Arellano Hermanos que cargaban carbón y leña y se anunciaban: “cuentan con un sistema de camiones y carros repartidores, que cinco minutos después de recibida la orden, les permite entregar el combustible a domicilio”²⁰ (ver imagen 3). Los almacenes de dicha compañía estaban cerca de la estación del Ferrocarril Interoceánico, lo que les permitía recibir el producto llegado

¹⁷ *Memoria instructiva y documentada*, 245.

¹⁸ *Águilas y Estrellas*, 8 de septiembre de 1916, s/p.

¹⁹ “Ecos de las carreras del 5 del actual”, *Musa Puber*, 15 de febrero de 1920, 8.

²⁰ *Ser*, 15 de septiembre de 1922, s/p.



de otras partes del país, recalcando que gracias a la tecnología podían entregar sus productos rápidamente y aumentando el gremio de conductores, aunque no significó que se suprimieran de inmediato las carretas jaladas por animales, sino que convivieron ambos medios. Las funerarias por su parte, también los comenzaron a usar para dar sus servicios, como trasladar los cadáveres a los panteones.²¹ Esto indicó que parte del trabajo de las personas era aprender a conducir para poder tener posibilidades de adaptarse al campo laboral.



Imagen 3. *Ser*, 15 de septiembre de 1922, s/p.

Otro aspecto interesante fue que surgieron los talleres especializados en autos y otros vehículos motorizados, por ejemplo, en 1919 en la prensa se anunciaba el de Ignacio Aguilar: “gran taller de niquelar y agencia de motocicletas y bicicletas”²² (ver imagen 4), resaltar que dentro de la publicidad se miraba un auto, es decir, éstos eran el centro de atención. Unos años más tarde estaba el de Rafael Zamora que decía: “reparación de acumuladores, dinamos, magnetos, bobinas de encendido y demás accesorios eléctricos”,²³ es decir, nuevos oficios aparecieron, por lo que las formas de trabajo se ampliaron a nuevos campos especializados en los sistemas mecánicos y eléctricos de los autos.

²¹ Para estos casos, ver Vecinos, “Piden vecinos y comerciantes de la antigua calle 2da de Mercaderes que los camiones de inhumaciones Alcázar Hermanos no se estacionen en dicha calle”, (Puebla, 10 de septiembre de 1930), en AHMP, Sección de Expedientes 1, Fondo Expedientes Época Antigua, Gobernación, Vol. 841, F, 172, f. Pareció ser que estos vehículos también surgieron como competencia del Ferrocarril Urbano que también hacía traslados de cadáveres.

²² *Musa Puber*, 16 de septiembre de 1919, s/p.

²³ *El Ahuizotito*, 7 de septiembre de 1930, 7.



Imagen 4. *Musa Puber*, 16 de septiembre de 1919, s/p.

Además, aparecieron múltiples gasolineras para abastecer a los coches²⁴ con lo que el paisaje urbano se fue modificando de manera considerable, de hecho, fue en esos años que el uso de estos combustibles empezó a ser en mayor escala, lo que conllevó a la contaminación del ambiente a lo largo de un siglo,²⁵ a la vez que inicio el declive en el uso animales para tirar de los vehículos como carruajes y carretas, así pues, fue claramente diferenciable de la etapa del siglo XIX en donde la tecnología aún no estaba presente. Por otra parte, a partir del surgimiento del transporte moderno, primero de los tranvías y después de los automóviles, según Gloria Tirado Villegas, los accidentes “se volvieron comunes, cotidianos”.²⁶ Por esa razón, como ya se mencionó, en 1921 se instalaron algunos semáforos en las principales calles. El ayuntamiento también exigía el pago de los desperfectos ocasionados en el mobiliario²⁷ por los conductores de dichos vehículos.

Asimismo, en 1921 con motivo del Centenario de la consumación de la Independencia, José Cardoso informaba que en Puebla existían: “tres agencias de

²⁴ Existieron varias de estas distribuidoras dentro del casco urbano, por ejemplo, ver Lion Julio, “Solicita permiso para la instalación de una estación de gasolina”, (Puebla, 7 de mayo de 1930), en AHMP, Sección de Expedientes 1, Fondo Expedientes Época Antigua, Gobernación y Obras Públicas, Vol. 837, F. 652, f; otra fue la de Leobardo Ríos, “Compañía de petróleo El Águila, caseta expendio de gasolina situada al lado oriente de la plaza de la Constitución, pide reducción de la pensión de aguas por una toma”, (Puebla, 16 de junio de 1930), en AHMP, Sección de Expedientes 1, Fondo Expedientes Época Antigua, Hacienda, Vol. 838, F. 8, f. Aquí pudo notarse que estaban colocadas dentro de la ciudad, aunque en la actualidad está prohibido por ser centro histórico y considerarse un riesgo para una zona altamente comercial y turística.

²⁵ Si bien desde finales del siglo XIX ya se usaba el petróleo para el alumbrado público y para algunos moteres destinados a iluminación eléctrica, y otros para la industria, al iniciar el siglo XX no significaba una amenaza al medio ambiente.

²⁶ Gloria Tirado Villegas, “El transporte urbano público en Puebla. El Porfiriato”, *Clio*, Nueva Época 1, no.º 26, (2002): 57.

²⁷ Para algunos de esos casos, ver Síndico Municipal, “Postes ornamentales destruidos por choques, se exige a los responsables el pago por desperfectos”, (Puebla, 3 de enero de 1930), en AHMP, Sección de Expedientes 1, Fondo Expedientes Época Antigua, Presidencia, Vol. 833, Ff. 210 f-357, f. Uno de los muchos ahí plasmados fue el de Fernando Villar, quien debía pagar reparaciones al municipio porque su camión llamado *Graff Zepelin* había destrozado un poste.



automóviles”.²⁸ Con lo que los compradores tenían opciones para adquirir un vehículo, lo que ayudó a que rápidamente se adaptara la sociedad a convivir con este nuevo medio de transporte. Esto quedó plasmado en la publicidad de la sombrerería “La Vencedora”,²⁹ en su anuncio había en segundo plano una elegante dama conduciendo un vehículo, es decir, este mobiliario ya estaba asimilado dentro de las rutinas de los poblanos (ver imagen 5). Incluso ya era una herramienta importante para la Cruz Roja, para trasladar personal, material y heridos, por ejemplo, durante los festejos de 1921 hicieron acto de presencia coches al servicio de dicha institución, quizás en caso de una emergencia durante las celebraciones.³⁰



Imagen 5. *Águilas y Estrellas*, 8 de septiembre de 1916, 8.

Años más tarde, incluso se realizaban rifas, como la que se dio el 18 de mayo de 1942, a través de la Lotería Nacional, y gracias a la cual: “el señor Gustavo O’Farril, gerente de la Automotriz O’Farril S. A., hace entrega del codiciado y flamante Packard a la señorita Isaura Morales”³¹ (ver imagen 6). Ya para mediados del siglo XX los automóviles eran más numerosos entre la población, sin embargo, aún eran un lujo, y solo ocasionalmente personas que no pertenecían a la élite económica podían ser propietarios, como en el caso de Isaura Morales, a pesar de esto, a partir de la Segunda Guerra Mundial y gracias al acelerado crecimiento económico del país, y el aumento de la capacidad adquisitiva, provocaron la elevación del parque vehicular que para 1940 era de aproximadamente 5175 en Puebla,³² de esa forma, se confirmó lo dicho por Álvaro Matute Aguirre, sobre que los

²⁸ José Cardoso, *Puebla y sus alrededores en el 1er Centenario de la Constitución de la Independencia Nacional Mexicana, 1821-1921*, Facsimilar, (Puebla: BUAP, 2010), 8.

²⁹ *Águilas y Estrellas*, 8 de septiembre de 1916, 8.

³⁰ Esto se supo por una serie de fotografías publicadas en la época, donde se aprecian esos autos con los banderines de la Cruz Roja, véase las fotografías en la sección de anexos de Cardoso, *Puebla y sus alrededores*, s/p.

³¹ *Mignon*, julio de 1942, s/p.

³² Véase al respecto Víctor M. Islas Rivera, Eduardo Moctezuma Navarro, Salvador Hernández García, Martha Lelis Zaragoza y Juan I. Ruvalcaba Martínez, *Urbanización y motorización en México*, (Querétaro: Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Instituto Mexicano del Transporte, 2011), 19. Antes de ese año no hay registros claros sobre cuántos vehículos existían en Puebla.



progresos tecnológicos llegaron a una élite “desde donde inician su descenso y expansión hasta abarcar sectores populares”,³³ sobre todo para mediados del siglo.



Imagen 6. *Mignon*, julio de 1942, s/p.

Mencionar que, de hecho, para la década de 1920 y principios de 1930 el Ferrocarril Urbano y el naciente servicio de autobuses eran las opciones para trasladarse dentro de la ciudad y a otras poblaciones cercanas, lo que provocó el establecimiento de terminales donde se estacionaban esperando que la gente subiera al vehículo e iniciar el viaje,³⁴ como la Unión de Camioneros de Puebla, la cual vendía sus abonos que: “servirán para todas las líneas de esta cooperativa, circuito central, circuito San Francisco y Santa María, colonias Santiago, La Luz, Panteón. Prefiérala por su buen servicio y además por ser compañía nacional”.³⁵ Aquí se dejó entrever que existían otras compañías dedicadas al transporte de los habitantes poblanos, incluso extranjeras, aunque mencionar que solo a partir de la segunda mitad del siglo XX tomarían mayor importancia, especialmente con el crecimiento de nuevas zonas urbanas y la necesidad de la población de moverse a diferentes puntos de la ciudad, así como a un aumento en el gremio de conductores.

³³ Matute Aguirre, “De la tecnología al orden domestico...”, 157.

³⁴ Se pretendía evitar que los vehículos se detuvieran en cualquier calle y estorbaran al resto de la población, ver Secretaría de Fomento, “Proyecto de establecer estaciones terminales de camiones”, (Puebla, 1 de febrero de 1932), en AHMP, Sección de Expedientes 1, Fondo Expedientes Época Antigua, Obras Públicas, Vol. 865, F. 796, f.

³⁵ *Calaveras de Consolidación*, 2 de noviembre de 1936, 4.



Conclusiones

La Revolución Industrial introdujo importantes cambios en la estructura de las ciudades y en la vida urbana de la sociedad mexicana a fines del siglo XIX y principios del XX, el paisaje urbano sufrió modificaciones considerables en los periodos del Porfiriato a la Revolución. En un primer momento, Porfirio Díaz ayudó a introducir al país la tecnología más reciente en esa época, como el fonógrafo, el cinematógrafo, la energía eléctrica que ayudaba a funcionar esos aparatos, además de la iluminación, así como el automóvil y otros vehículos motorizados que son los que se abordaron en el presente, gracias a los cuales las diversiones, el transporte, el trabajo, se adaptaron al nuevo mobiliario.

Para la década de 1910 a 1920 caracterizados por una nueva etapa de conflictos armados, la tecnología continuó siendo asimilada por los mexicanos y los poblanos, particularmente los automóviles. De hecho, en este periodo se construyeron calzadas, inició la colocación de semáforos y después terminales para camiones y gasolineras, dando así inicio a un problema de contaminación, que en eso momento no se conocía su alcance, por uso de combustibles fósiles cada vez a mayor escala, siendo hasta la actualidad un problema importante a tratar por ser Puebla una urbe con mayores problemas en su calidad de aire en los últimos diez años. Asimismo, pudo notarse que si en un primer momento, los vehículos motorizados eran un lujo exclusivo de la élite para paseo o carreras, pasaron poco a poco a ser usados por otros estratos sociales, sobre todo para transporte dentro de la ciudad y a otros puntos. También con la creación de nuevos oficios, como el de los conductores de diferentes ramos que utilizaban ese mobiliario, como las funerarias o las dedicadas al reparto de mercancías y transporte de turistas o como herramienta de instituciones como la Cruz Roja, con lo que el uso de los carruajes y carretas tirados por caballos y burros iniciaron su declive.

Así, si en 1910 aún eran pocos los vehículos, para el Centenario de la consumación de la Independencia en 1921, el mercado poblano ya estaba bastante consolidado e indicaban una expansión sobre todo por la necesidad de trasladarse en una ciudad que iniciaba un rápido crecimiento fuera del trazo colonial. De este modo, los hábitos y costumbres de los poblanos de la época se vieron transformados en pocos años, los ritmos y rutinas diarias se transformaron, durante el siglo XIX predominó el carruaje y el caballo como medio de transporte, para 1881 se introdujo el tranvía que fue reemplazado por el coche y autobús, de acudir a las carreras de caballos a las de autos y motocicletas, de pasear a pie quizás conducir una carreta a un vehículo de motor. Los nuevos equipamientos como las gasolineras y terminales de autobuses cambiaron el paisaje de una ciudad colonial que



se adaptaba a los tiempos modernos, y a los oficios que empezaban a surgir, como el de los conductores y los talleres mecánicos, así como los distribuidores de los vehículos.

Mencionar su papel en el campo de las diversiones y el turismo, si bien en el siglo XIX sí había existido un flujo de turistas a la ciudad, aún era escaso por los conflictos y las malas condiciones de la ciudad por los combates. No fue hasta la segunda década del siglo XX que los gobiernos revolucionarios buscaron fomentar estas actividades aprovechando la infraestructura que podían ofrecer a los visitantes, ciudades como Puebla, como hoteles y restaurantes, así las zonas arboladas como los alrededores del cerro donde se localizaban los Fuertes de Loreto y Guadalupe, escenario de la batalla del 5 de mayo, y aún más allá el bosque de la Malintzi que en esa época era extenso. El automóvil jugó un papel importante en estas etapas embrionarias del turismo al dar la posibilidad de viajar por distintos puntos que resultaban atractivos para los turistas, ofreciendo momentos lúdicos, al igual que otras actividades como las carreras de autos que en conjunto seguramente dejaban una derrama económica en la ciudad.

Ahora bien, antes del uso de automotores, Puebla no se había visto libre del deterioro ambiental en el siglo XIX, por ejemplo, la de las peleterías que expulsaban olores fétidos al tratar las pieles, o los habitantes que tiraban basura al río de San Francisco al oriente de la ciudad, situación que persistió y fue una de las razones de su entubamiento en la década de 1960, la expulsión de humos y gases de algunas fábricas, así como la deforestación del bosque a las faldas del volcán de la Malintzi con el fin de conseguir la trementina que se usó a gran escala para el alumbrado público antes del petróleo. Sin embargo, la introducción y aumento de los vehículos motorizados dio paso a un problema significativo de contaminación,³⁶ si bien en la primera mitad del siglo XX sus efectos no fueron mayores, a partir de 1960 las grandes ciudades empezaron a sufrir las consecuencias en la calidad del aire por uso de combustibles fósiles, sin que Puebla haya sido la excepción.

Fue así que la tecnología invadió múltiples espacios, siendo los autos un cambio importante en la estructura de la ciudad y para la vida y la movilidad de las sociedades de principios del siglo XX, incluso puede decirse que era una ciudad muy distinta de la urbe del siglo XIX que había quedado estancada por los conflictos armados del país. De hecho, los avances no se han detenido, pues a principios del siglo XXI los vehículos continúan mostrando innovaciones importantes, como el caso de la inclusión de la inteligencia

³⁶ Aclarar que el uso de los vehículos motorizados no es el único responsable de la contaminación, pero sí uno de consideración.

artificial a sus sistemas, lo cual no deja de sorprender a las nuevas generaciones, además de pasar de motores de combustión a eléctricos, lo cual es una transición energética importante ante los desafíos ambientales actuales. Finalmente, mencionar que las etapas tempranas de la introducción de los vehículos automotores en Puebla no se han investigado con gran amplitud, por lo que aún es un campo fértil para investigar, especialmente por la abundancia de información ya sea hemerográfica o de fuente primaria sin explotar, lo que puede ayudar a un análisis más amplio de los impactos en la sociedad.

Fuentes de consulta

Archivos

Archivo Histórico Municipal de Puebla (AHMP), Puebla-México, Sección de Expedientes 1, Fondo Expedientes de Época Antigua, (Presidencia), (Festividades), (Gobernación), (Obras Públicas), (Hacienda).

Biblioteca José María Lafragua

Publicaciones periódicas

El Heraldo de Puebla, “Ecos de Semana Santa”, 1909, 13 de abril.

Águilas y Estrellas, 1916, 8 de septiembre.

Musa Puber, 1919, 16 de septiembre.

Musa Puber, 1919, 1 de noviembre.

Musa Puber, “Ecos de las carreras del 5 del actual”, 1920, 15 de febrero.

Ser, 1922, 15 de septiembre.

El Ahuizotito, 1930, 7 de septiembre.

Calaveras de Consolidación, 1936, 2 de noviembre.

Mignon, 1942, julio.

Libros antiguos

Memoria instructiva y documentada que el Jefe del Departamento Ejecutivo del Estado presenta al XXI Congreso Constitucional. Puebla: Imprenta de la Escuela de Artes y Oficios, 1910.



Bibliografía

- Contreras Cruz, Carlos. *La Gran Ilusión Urbana. Modernidad y saneamiento en la Ciudad de Puebla durante el Porfiriato (1880-1910)*. México: BUAP-DFE, 2013.
- Cardoso, José. *Puebla y sus alrededores en el 1er Centenario de la Constitución de la Independencia Nacional Mexicana, 1821-1921*. Facsimilar. Puebla: BUAP, 2010.
- Islas Rivera, Víctor M., Eduardo Moctezuma Navarro, Salvador Hernández García, Martha Lelis Zaragoza y Juan I. Ruvalcaba Martínez. *Urbanización y motorización en México*. Querétaro: Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Instituto Mexicano del Transporte, 2011.
- Matute Aguirre, Álvaro. “De la tecnología al orden doméstico en el México de la posguerra”. En *Historia de la vida cotidiana en México. Siglo XX. La imagen, ¿espejo de la vida?* Coordinado por Aurelio de los Reyes, 157-176. México: COLMEX-FCE, 2011.
- Reyes, Erika. “120 años de una historia sobre ruedas en Puebla”. Sección Cultura, *El Sol de Puebla*, 25 de septiembre de 2021. Disponible en <https://www.elsoldepuebla.com.mx/cultura/120-anos-de-una-historia-sobre-ruedas-en-puebla-los-tiempos-idos-7255915.html/amp>
- Tirado Villegas, Gloria. “El transporte urbano público en Puebla. El Porfiriato”. *Clío*, Nueva Época 1, no.º 26, (2002): 47-60.
- Williams, Trevor y T. K. Derry. *Historia de la tecnología desde 1750 hasta 1900*. Tomo I. México: Siglo XXI Editores, 2006.