

**CONTROLANDO LA MOVILIDAD AUTOMOTORA.
UN RECORRIDO POR LAS REGLAMENTACIONES DE TRÁNSITO
DEL ESTADO DE MICHOACÁN ENTRE 1940-2007**

GUILLERMO FERNANDO RODRÍGUEZ HERREJÓN



RESUMEN

En este trabajo se realiza una reflexión sobre las reglamentaciones de tránsito en el Estado de Michoacán entre 1940 a 2007, con la intención de caracterizarlas como dispositivos de control ejercidos por parte de las autoridades estatales que las implementaban para reforzar las nociones de legitimidad que tenían al momento de controlar todo lo relacionado con la movilidad dentro del espacio público. Ello nos hará pensar en que somos nosotros los seres humanos los que le ponemos normas de control a la tecnología y no viceversa, ya que por sí misma no es autónoma. Por lo tanto, se observarán los cambios en las reglamentaciones y las estrategias discursivas que usaban para validar el estricto control ejercido por el Estado sobre una práctica que se supone que es una necesidad vital, pero que le marcaban límites, vigilancia y castigos.

PALABRAS CLAVE: Reglamentaciones, Movilidad, Tecnología, Dispositivos de Control, Michoacán.



Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón • Centro de Estudios Históricos
El Colegio de Michoacán, A. C.
Correo electrónico: colmich.edu.mx
Tzintzun. Revista de Estudios Históricos • 83 (enero-junio 2026)
ISSN-e: 2007-963X

CONTROLLING MOTOR VEHICLE MOBILITY. A REVIEW OF THE TRAFFIC REGULATIONS OF THE STATE OF MICHOACÁN BETWEEN 1940 AND 2007

ABSTRACT

This paper examines traffic regulations in the State of Michoacán between 1940 and 2007, intending to characterize them as control devices employed by state authorities to reinforce the legitimacy they sought in regulating mobility within public spaces. This suggests that it is we, the human beings, who set control standards for technology, rather than the other way around, since technology is not autonomous in itself. Therefore, we will observe the changes in regulations and the discursive strategies they employ to validate the strict control exercised by the State over a practice that is supposed to be a vital necessity, but which is marked by limits, surveillance, and punishments.

KEYWORDS: Regulations, Mobility, Technology, Control Devices, Michoacán.

MAÎTRISER LA MOBILITÉ AUTOMOBILE. UN TOUR D'HORIZON DU CODE DE LA ROUTE DE L'ÉTAT DU MICHOACÁN ENTRE 1940-2007

RÉSUMÉ

Dans cet ouvrage, une réflexion est menée sur les règles de circulation dans l'État de Michoacán entre 1940 et 2007, dans le but de les caractériser comme des dispositifs de contrôle exercés par les autorités étatiques qui les ont mises en œuvre pour renforcer les notions de légitimité qu'elles avaient au début du temps, afin de contrôler tout ce qui touche à la mobilité dans l'espace public. Cela nous amène à penser que c'est nous, les êtres humains, qui fixons les normes de contrôle de la technologie et non l'inverse, puisqu'elle n'est pas autonome en elle-même. On observera ainsi l'évolution des réglementations et des stratégies discursives utilisées pour valider le contrôle strict exercé par l'État sur une pratique censée être une nécessité vitale, mais qui impose des limites, une surveillance et des sanctions.

MOTS-CLÉS: réglementation, mobilité, technologie, dispositifs de contrôle, Michoacán

INTRODUCCIÓN Y PROBLEMÁTICAS CENTRALES



Los estudios sobre movilidad son sumamente importantes, por varias razones, ya que nuestro mundo moderno se ha constituido en buena medida en torno a diversos sistemas que permiten el desplazamiento y circulación de personas, objetos, información e ideas, formando redes y conexiones que hacen posible que la sociedad funcione en la manera en que lo hace. Debemos reconocer que existe una enorme pluralidad en los fenómenos que tienen que ver con la movilidad, ya que puede tratarse del transporte, de sus estructuras organizacionales, del espacio en sí mismo, de la percepción del tiempo respecto de la movilidad y de los múltiples actores que se mueven. En América Latina se han realizado varios esfuerzos recientes sobre ese tipo de investigaciones, mismas que han sido denominadas como el “Giro de la Movilidad”, por parte de un grupo de investigadores que frecuentemente organizan congresos y publican obras centrados en el tema, como Dhan Zunino, Paola Jirón y Guillermo Giucci. Fundamentalmente han enfocado sus esfuerzos en proponer a la movilidad como un objeto de estudio y como un enfoque; para separar cuestiones del movimiento en sí y la vida cotidiana experimentada en torno a él.¹

¹ ZUNINO, JIRÓN y GIUCCI, *Nuevos términos clave para los estudios*, pp. 15-20.

En ese sentido, dentro del contexto mexicano también existen varios de esos ejemplos sobre trabajos que han buscado aportar historiográficamente al tema de la movilidad y la urbanidad desde distintos enfoques. Resaltan investigaciones como las de Sergio Miranda Pacheco, como *Tacubaya. De suburbio veraniego a ciudad* (2007) y *Ciudad de México 1917-2017. Crónica política de una conquista democrática*, México (2017); los de Michael K., Bess, como “Traffic Problems: Authority, Mobility, and Technology in Mexico’s Federal District, 1867–1912” (2021) y “Construyendo la carretera Coatzacoalcos-Minatitlán y otros caminos en el sur de Veracruz, 1933-1942” (2024); los de Diego Antonio Franco de los Reyes, como “Los primeros sitios de automóviles de alquiler y autotaxímetros en la Ciudad de México: agentes, regulaciones y conflictos, 1905-1917” (2021) y “Automovilistas y control de la movilidad. Ciudad de México, principios del siglo xx” (2023); y también destacan algunos libros colectivos como el coordinado por Ilse Álvarez Palma, *Automotores y transporte público. Un acercamiento desde los estudios históricos* (2017). Por supuesto, la historiografía en nuestro país es bastante amplia como para mencionarla toda aquí, y los ejemplos anteriores son únicamente una muestra de la rica producción sobre el tema de la movilidad y la urbanidad que, efectivamente, están teniendo un auge importante en México, por lo que vale la pena seguir reflexionando sobre las múltiples posibilidades y miradas que nos pueden ofrecer.

Por lo tanto, el propósito de este trabajo es realizar una reflexión sobre algunas de las principales estrategias que se adoptaron durante prácticamente todo el siglo xx por parte de las autoridades gubernamentales para tratar de controlar a los sistemas de transporte. Para ello se usará el ejemplo del Estado de Michoacán por medio de observar el contenido de los reglamentos estatales de tránsito entre 1940 a 2007, ya que respectivamente se trató del primer momento en que se buscó regular esa práctica de movilidad automotora en forma amplia y la última instancia en que se crearon reformas sobre ello dentro de la entidad; en total se revisarán 6 documentos, las reglamentaciones de tránsito estatales de 1940, 1956, 1968, 1978, 2002 y 2007. Con ello se caracterizará a esas ordenanzas como complejos dispositivos de control, poder y hegemonía que se usaron para regular una práctica social tan vital como la movilidad, ya que las autoridades estatales

buscaban constantemente ejercer su papel como ejes reguladores de la vida cotidiana, con autoridad máxima y legitimidad en el actuar de todo lo que ocurriera dentro de su espacio.

Pero antes de entrar en la reflexión sobre los reglamentos, sus actores, sus contenidos, sus estrategias y sus implicaciones en la actualidad, debemos partir por realizar algunas consideraciones generales, como establecer qué se entiende por cuestiones como tránsito, movilidad automotora, modernidad cinética, tecnología, dispositivos de control y análisis del discurso. Iniciaremos diciendo que Michoacán es un Estado libre y soberano de la República Mexicana ubicado en la zona occidente del país, con capital en la ciudad de Morelia y dividido en 113 municipios; algunas de sus urbes más significativas son Zamora, Lázaro Cárdenas, Uruapan, Pátzcuaro y Apatzingán, y es una región importante en cultura, educación y patrimonio. Los pasos hacia la modernidad en Michoacán comenzaron a darse desde finales del siglo XIX e inicios del XX, particularmente con la llegada de varias ideas sobre las ventajas de la vida urbana que eran expresadas en la prensa de la época, por lo que desde la década de 1890 comenzaron a circular los primeros tranvías por las principales ciudades del Estado (casi todos tirados por animales, pero algunos eléctricos, sobre todo en la capital). Y para las décadas de 1910 y 1920 se comenzó con varios programas de pavimentación de calles, instalación de alumbrado público e implementación de sistemas de drenaje y agua potable, entre otras cosas que se convertirían en signos de la vida urbana.²

Los primeros vehículos de motor comenzaron a llegar a la entidad desde inicios del siglo XX, primero a Morelia y paulatinamente a otras ciudades, por ejemplo, las primeras noticias sobre automóviles los caracterizaban como un carroaje sin caballos, como una maravilla tecnológica y como un ferrocarril en casa, haciendo énfasis en que poseer uno era un signo de distinción de las ciudades más avanzadas y en la prensa siempre se exaltaban sus ventajas respecto a otras formas de movilidad, ya que eran más rápidos y eficientes. En Morelia los primeros vehículos comenzaron a llegar desde 1907 e inmediatamente en 1908 se buscó regular la práctica de su conducción por medio de reglamentos municipales, ya que debían convivir con

² URIBE SALAS, *Morelia, los pasos a la modernidad*, pp. 24-33.

otras formas de movilidad como los animales o los propios transeúntes, su éxito fue mucho ya que la ciudad comenzó con varios programas de adaptación para esas máquinas, como las primeras pavimentaciones o el establecimiento de las primeras rutas de transporte colectivo desde 1917. Si bien en las ciudades michoacanas no había más que algunas decenas de vehículos en cada una eran suficientes como para que en cada escenario se construyeran estrategias similares para controlar sus usos, como limitar la velocidad, el número de pasajeros o los horarios de circulación, entre otras.³

Sin embargo, durante las primeras tres décadas del siglo XX las medidas para controlar al transporte eran meramente locales, ya que las redes de caminos estatales y nacionales apenas estaban conformándose, pero con el incremento exponencial de vehículos de motor y su integración para todos los aspectos de movilidad ocasionaron que los Estados, como agentes reguladores de todo lo social, tuvieran que crear dispositivos de control para tratar de ponerle límites a la práctica de movilidad automotora en todos sus escenarios en los que podían ejercer poder. En otras palabras, debido al éxito de los vehículos de motor se comenzaron a crear reglamentos para zonas autónomas amplias y quienes quisieran moverse dentro de ellas tendrían que sujetarse a ciertas normas y reconocer la hegemonía de las autoridades. Por lo que vale la pena observar cómo se nos buscó controlar en esos aspectos desde dispositivos de oficialidad que marcaban límites para desplazarse y que, a decir verdad, siguen siendo la base para la regulación civilizada de ese tipo de prácticas, ya que se sigue reformando constantemente todo tipo de dispositivo de control respecto a ello.

Entonces, debemos mencionar que la noción de tránsito puede ser entendido como la actividad de objetos y personas para moverse por el espacio, y puede distinguirse de la otra noción común al respecto de movilidad, la de tráfico, ya que esta última designa únicamente la circulación de vehículos, pero sin contemplar a las personas.⁴ En relación a ello, la movilidad automotora puede entenderse como la que funciona por medio de vehículos autónomos impulsados por motores de combustión interna. En torno a ello, en el imaginario social comenzó a conformarse una metáfora de origen medio-biológica para empezar a referirse a ese tipo de movilidad

³ ÁLVAREZ PALMA, *Automotores y transporte público*, pp. 171-180.

⁴ DEL CUETO Y GRUSCHETSKY, "Tráfico urbano", pp. 285-287.

automotora, que fue adoptada por los reformistas urbanos de principios del siglo XX y rápidamente popularizada, y se trató de representar a las ciudades como organismos vivos con calles como venas por donde circulan los vehículos de motor. Por lo tanto, las ciudades modernas comenzaron a ser planeadas, construidas y edificadas para la circulación de medios automotores.⁵

A ese paradigma de movilidad también se le ha llamado la modernidad cinética, ya que la forma de pensarse, vivir la vida y construir relaciones se ha formado en torno a moverse por medio de máquinas. Desde finales del siglo XIX se comenzó a construir esa lógica a través de la creación y expansión de aparatos como los trenes, el telégrafo, el teléfono, la luz eléctrica, la bicicleta, los tranvías eléctricos y automóviles, y para inicios del siglo XX se consolidó con artefactos como las primeras máquinas voladoras de los hermanos Wright; gracias a ellas los aviones fueron posibles y desde 1927 se dio el primer vuelo transatlántico. Gracias a todas esas máquinas se construyó en el imaginario una idea de modernidad basada en el movimiento, con sus propios mitos fundadores y sus héroes como, por ejemplo, la figura de Henry Ford.⁶

Por otro lado, ahora que ha quedado claro que cuando se habla de movilidad automotora se habla tanto de un paradigma de pensar a la modernidad en base a máquinas, así como de los propios artefactos en sí mismos, valdría la pena realizar algunas consideraciones en torno a la noción de tecnología. Algunas concepciones sobre lo que se entiende por lo tecnológico hacen suponer que se trata únicamente de lo mecánico o lo electrónico, pero no es así, ya que la tecnología existe desde que existimos los seres humanos como una forma de racionalidad instrumental. En otras palabras, puede ser cualquier objeto pensado como una extensión de nuestras capacidades y creados para facilitar la vida al resolver necesidades sociales, pero al mismo tiempo se les imprimen valores y significados complejos. No hay nada de natural en los aparatos tecnológicos, ya que no son creados de forma espontánea ni siguen líneas evolutivas rígidas, sino que son socialmente constituidos. Lo que sí es indiscutible es que el proceso de

⁵ ZUNINO SINGH, “Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento”, pp. 35-37.

⁶ GIUCCI, “El despegue de la modernidad cinética”, pp. 2-13.

conformación de la sociedad basada en máquinas puede rastrearse desde las revoluciones industriales de los siglos XVIII, XIX y XX.⁷

La tecnología es un concepto complejo, ya que no es meramente lo técnico, sino toda una red sociotécnica que involucra actores humanos y no humanos en redes amplias e interconectadas. Por lo tanto, se podría considerar que en sí misma la tecnología no determina el cambio social, únicamente es uno de los factores que lo posibilita, ya que seguimos siendo nosotros los seres humanos los que les impregnamos valores socioculturales a los aparatos y a través de negociaciones establecemos sus usos, lo correcto, lo incorrecto, los prejuicios, los deseos y hasta los miedos que tienen las máquinas. No son ni buenas ni malas en sí mismas, ni siquiera neutrales, son socialmente constituidas y en negociación constante, ya que existe la flexibilidad interpretativa de la tecnología, que se refiere a que distintos aparatos pueden ser interpretados de distintas formas de acuerdo a las necesidades variables de las sociedades en donde se inserten.⁸

En ese sentido, si la tecnología es siempre una construcción sociocultural igualmente debemos considerar que siempre hay una necesidad humana por controlarla para hacerla aceptable dentro de los diversos contextos en los que funciona. Ello se hace a través de dispositivos, que pueden ser entendidos como conjuntos heterogéneos que incluyen virtualmente cualquier cosa, como discursos, instituciones, edificios, reglamentos, leyes y medidas policiacas, todo ello forma una red con la función específica de crear, perpetuar o combatir relaciones de poder, así como de formar sistemas de realidad. Se podría decir también que son formas de disponer de los medios para ejecutar planes, para vigilar y hacer que se cumplan los significados, actitudes y prácticas sociales, imponiendo penas o castigos para quienes no cumplen con lo establecido, por lo que también pueden ser herramientas muy útiles para crear legitimidad y hacer que el ejercicio del poder funcione de maneras determinadas. Igualmente, se podría decir que son instrumentos de control y comunicación expresados por vías institucionales para crear certezas sobre la realidad, como medidas y pro-

⁷ MUMFORD, *El mito de la máquina. Técnica y evolución humana*, pp. 16-24.

⁸ RODRÍGUEZ HERREJÓN, “¿Qué es una red sociotécnica?”, pp. 138-145. Para mayores detalles sobre construcción social de la tecnología y redes sociotécnicas véase: BIKER, HUGHES y PINCH, *The social construction of technological systems*, pp. 9-16.

yectos civilizatorios para disciplinar objetos y sujetos en diversos contextos sociales, y son una de las estrategias predilectas para construir jerarquizaciones de poder, ya que ayudan a marcar distancias, actitudes y comportamientos entre grupos sociales.⁹

Por esos motivos es que se reflexionará sobre el contenido de algunas medidas como los reglamentos de tránsito, ya que pueden ser considerados como efectivos dispositivos para ejercer poder y hegemonía sobre una práctica social. Por reglamento podemos entender un acto administrativo, de acuerdo con los antecedentes de derecho en casi todos los países occidentales, lo que se refiere a que emana de organismos institucionales legislativos o ejecutivos y su objetivo es contener disposiciones de orden general para regular las actividades de una comunidad o una práctica dentro de ella, estableciendo bases para la resolución de conflictos. En otras palabras, se trata de documentos de carácter jurídico y administrativo realizados en el ejercicio de la administración y función pública, generados por autoridades con capacidad de ejercicio de poder para vigilar derechos, deberes e intereses sociales.¹⁰

En suma, el ejemplo de las reglamentaciones de tránsito del Estado de Michoacán podrá ayudarnos a reflexionar sobre las formas en que hemos tratado de controlar a la tecnología de la movilidad automotora en nuestra realidad inmediata, comprendiendo que por medio de esas disposiciones se construyó un proyecto de conducción “civilizada”. Como ya se dijo, las normas para tratar de controlar la práctica eran meramente locales y fue desde la década de 1940 en que la reglamentación se hizo de forma estatal, ya que para entonces los vehículos que circulaban eran más considerables y las autoridades querían hacer valer su papel de rectores de la sociedad creando ordenanzas para controlar la práctica en todos los caminos del Estado.

LOS REGLAMENTOS ESTATALES DE 1940 A 1968

Conocer el número preciso de cuántos vehículos de motor se encontraban circulando en México durante las décadas previas a la creación del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (1983) resulta difícil de estimar, ya que

⁹ AGAMBEN, “¿Qué es un dispositivo?”, pp. 250-253.

¹⁰ MELERO ALONSO, “El concepto de reglamento en nuestra Constitución”, pp. 190-193.

no existían organismos que se preocuparan por la contabilización de ese tipo de aparatos, mucho menos para regiones específicas como el Estado de Michoacán. Pero lo que es indudable es que la industria automotriz en nuestro país ya se encontraba en sus momentos de desarrollo, considerando que desde 1925 se estableció la primera ensambladora de Ford, en 1935 la de General Motors y en 1938 la Chrysler, por lo que para la Segunda Guerra Mundial México se posicionó como uno de los principales sitios para la fabricación de automóviles, haciendo que la industrialización nacional en buena medida se volcara en torno a ese sector, y para 1961 y 1963 se crearon ensambladoras de las marcas Nissan y Volkswagen respectivamente. Por lo que si bien no se tiene una medida sobre el número de vehículos que circulaban es verdad que debían ser cientos de miles para mediados de siglo en todas las carreteras del país, ya que nos encontrábamos integrándonos de lleno a las dinámicas del sistema mundo global del capitalismo industrializado.¹¹

En cuanto al Estado de Michoacán, la década de 1930 fue el escenario de la consolidación de varios grupos políticos, entre los que destacó el de Lázaro Cárdenas del Río y sus proyectos enfocados en lo social, ya que fue gobernador del Estado hasta 1932, creando diversos programas como los ejidatarios, ya que dotó a 181 poblados con 141,663 hectáreas, o las reformas a las leyes estatales sobre el trabajo, entre otras cosas; posteriormente sería presidente de México entre el periodo de 1934 a 1940, y sus continuadores políticos dentro de Michoacán seguirían enfocándose en el desarrollo de políticas sociales, por ejemplo, Gildardo Magaña fue gobernador del Estado entre 1936 a 1940, momento en que murió y su hermano Conrado fue designado para terminar su periodo hasta 1942.¹²

En ese contexto fue que el gobierno del Estado encabezado por Conrado Magaña se dio a la tarea de crear el primer Reglamento de Tránsito para los Caminos del Estado, mismo que fue publicado en el Diario Oficial el 20 de junio de 1940, luego de varios meses de debate en el congreso estatal debido al creciente flujo de tráfico de vehículos de motor en todos los caminos de la región. Por supuesto, resulta importante distinguir que, si bien la autori-

¹¹ VICENCIO MIRANDO, “La industria automotriz en México”, pp. 214-216.

¹² GUERRA MANZO, “Centralización política y grupos de poder”, pp. 300-306.

dad emanaba del gobierno del Estado, esta se expresaba por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de Michoacán, ya que desde esos momentos se le atribuyeron todas las responsabilidades para controlar los reglamentos de movilidad, por lo que sé que podría considerar que desde entonces esa institución fue la encargada de la estructura administrativa de control y vigilancia sobre el transporte en la toda entidad y siempre utilizarían a la policía como agentes de control. Desde su parte introductoria el reglamento marcaba el fuerte interés social que tenía la nueva política para tratar de controlar la movilidad motora, ya que lo consideraba como una necesidad que iba en aumento y, por lo tanto, era facultad del ejecutivo del estado garantizar la buena convivencia de esas máquinas y sus operantes dentro de la sociedad.¹³

El texto era amplio, dividido en 116 artículos que contemplaban diversas preocupaciones sobre los vehículos, por ejemplo, el 2º hacía referencia que los automotores debían tener un peso máximo de 8,000 kg y una altura máxima de 4 metros para poder circular, de lo contrario se les pararía inmediatamente y se les remitiría ante las autoridades de policía, en una clara medida de marcar límites sobre lo aceptable. Entre los artículos 3º al 7º se ponían medidas de precaución para garantizar la seguridad, como que todos los vehículos debían tener un sistema de frenos lo suficientemente probados, llantas de al menos 8 kg y luces delanteras y traseras de buena intensidad para que se vieran de noche, asimismo se prohibía transportar animales de cualquier tipo en coches que no estuvieran debidamente adecuados para ello, y se obligaba a que cualquier vehículo (incluyendo camiones y motocicletas) llevaran herramientas de reparación, como pinzas, aceites, desarmadores, bujías, llaves, limas, espártulas, gatos y banderas rojas, los coches de carga tenían permitido hasta 20 toneladas y los de servicio de pasajeros debían tener reguladores o limitadores de velocidad para evitar accidentes.¹⁴

Muchos otros artículos hablaban sobre el registro y capacidad legal de circulación de los vehículos de motor dentro de la entidad, ya que se hacía

¹³ “Reglamento de Tránsito para los Caminos del Estado”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1940, pp. 1-2.

¹⁴ “Reglamento de Tránsito para los Caminos del Estado”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1940, pp. 2-3.

énfasis entre el 8º al 15º sobre la necesidad que portaran una placa exclusiva del Estado que sirviera para distinguirse de otros, y si algún vehículo tenía placas o registros de otro lado debía distinguir claramente su procedencia, fue la primera vez que ese tipo de acciones se implementó. Para ello se creaban las oficinas de tránsito estatales, que tendrían representación en cada municipio, pero los coches ya no se registrarían de forma local. Igualmente, el gobierno se reservaba la facultad de cancelar, sancionar o suprimir cualquier tipo de registro.¹⁵ Discursivamente se puede apreciar que se buscaba establecer mecanismos de legitimidad, al marcar al gobierno como el único ente que validaba la capacidad de movimiento, ya que tenían que registrarse debidamente todos los que quisieran circular en cualquier espacio de la región y, al mismo tiempo, se dotaba de una exclusividad y signo de distinción a los vehículos michoacanos por medio de placas únicas, lo que resultaba en un ejercicio de control directo para tener una contabilidad de las unidades.

Los artículos del 16º al 21º hablaban sobre los requisitos para que los sujetos que tuvieran vehículos de motor pudieran usarlos. En general se pedían cosas básicas como la mayoría de edad y pasar exámenes de competencia en conducción, comprobar ser ciudadano de Michoacán y pagar permisos anuales para poder circular; pero igualmente si se quería transitar fuera de una ciudad y por un camino de larga distancia se debía comprobar que se sabía leer y escribir. Los artículos de 22º al 56º hacían referencia a varias disposiciones generales para que la práctica del manejo fuera civilizada, como atender las señales de tránsito que se colocarían en los caminos del Estado, para moderar velocidad o establecer límites, disminuir la velocidad en las curvas, hacer altos en esquinas, cruces o señalamientos, no estacionarse al lado de otros vehículos que estuviesen parados, ir siempre por la derecha al momento de circular, los vehículos de carga debían moderar su velocidad a no más de 30 km por hora, dar preferencia a policías, ambulancias o coches de correo, jamás estacionarse en curvas, tener precaución con niños o animales que fuesen pasando, nunca rebasar en carretera, moderar la velocidad máxima dentro de las ciudades a 60 km por hora y 80 fuera de ellas, los vehículos de pasajeros únicamente

¹⁵ “Reglamento de Tránsito para los Caminos del Estado”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1940, pp. 3-4.

podrían dar servicio entre las 6:00 a las 18:00 horas (urbanos e interurbanos), entre otras normas.¹⁶

Todo ello hace referencia implícita a los modelos de conducta tolerables marcados desde el poder, ya que si bien se supone que la constitución mexicana garantiza el libre tránsito por todo el territorio nacional este tipo de reglamentaciones muestran que más bien era con límites construidos y reforzados por medio del ejercicio de la fuerza, ya que la policía se daba a la tarea de vigilar esa movilidad y castigar a todos los que desobedecieran. En ese sentido, los artículos del 57º al 103º hablaban específicamente sobre los vehículos de servicio público, poniendo especial atención a que si bien las empresas de movilidad eran privadas si querían transitar por los caminos construidos por el Estado debían estar debidamente registrados y regulados, con limitadores de velocidad y con choferes experimentados, además se marcaba la diferencia y jurisdicción de los caminos construidos por el Estado de Michoacán y por sus municipios, ya que se mencionaba que de forma local se podrían aplicar otras normas ajenas pero complementarias a este reglamento. Se establecían disposiciones generales como tener placas especiales de la entidad y de servicio para pasajeros, por lo que se pagaba más por la renovación anual que los conductores privados, se tenía que saber leer, escribir y ser ciudadano de alguno de los municipios de la entidad, lo que les cerraba las puertas laborales a los externos, pero a estos se les toleraba para circular si tenían permisos de sus propios Estados. Todos los vehículos se sujetarían a una inspección anual obligatoria y de no pasarla no podrían circular, para extender líneas o rutas los permisionarios deberían tener el permiso del Estado y ya no sólo de los municipios (en la práctica se necesitaba el de los dos), los coches irregulares serían retenidos por la oficialía de tránsito, sería únicamente el gobierno el que aprobaría los horarios de atención interurbanos, y se negaba la concesión de ese tipo de unidades a extranjeros.¹⁷

Los últimos artículos de ese primer reglamento hablaban sobre las sanciones, por ejemplo, entre los 142º al 172º se marcaba que todos los que circularan sin sujetarse a las normas, se les impondrían multas de entre 5 a

¹⁶ “Reglamento de Tránsito para los Caminos del Estado”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1940, pp. 4-6.

¹⁷ “Reglamento de Tránsito para los Caminos del Estado”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1940, pp. 8-10.

250 pesos, si no tenían registro podían ser de hasta 300 pesos e inclusive se podían incautar vehículos, sobre todo irregulares que dieran servicio público, que pasarían a estar bajo arresto de la policía de tránsito. Se castigaría especialmente a los conductores de cualquier tipo de máquina que las operaran en estado de ebriedad con multas de hasta 500 pesos, y lo mismo para los permisionarios que modificaran las tarifas o los horarios establecidos por el gobierno. Si se ponían infracciones por cualquier tipo de violación se tendrían únicamente 5 días para acudir a las oficinas de tránsito estatales para resolver los conflictos, de lo contrario se caería en sanciones más severas, como la prohibición de circulación futura y se terminaba invitando a la ciudadanía a denunciar ante el gobierno cualquier práctica irregular para castigarla de inmediato.¹⁸ Nuevamente se puede apreciar la intención implícita al momento de la creación de ese dispositivo, la de marcar pautas para vigilar y castigar una práctica social y hacerla civilizada o al menos aceptable dentro de los parámetros de un gobierno avizor.

Ese primer reglamento se mantendría en vigor durante varios años, siendo el dispositivo oficial de hegemonía estatal para que la movilidad automotora pudiera funcionar, marcando límites ahora de forma regional, por lo que la importancia de esa primera normativa resultó innegable al ser el primer medio de control de largo alcance en nuestra entidad. Para la década de 1950 Michoacán se encontraba pasando por un momento de gran apogeo en el sector del turismo, ya que comenzó a convertirse en uno de los Estados con un mayor número de visitantes a sus ciudades coloniales o sus sitios naturales, el impulso igualmente fue desde los gobiernos estatales que querían que la entidad tuviera ganancias en ese rubro, por lo que en esa década se modernizaron varios de los caminos en la región para tratar de hacerlos más seguros y más rápidos, con la intención de conectar de mejor manera ciudades como Jiquilpan, Pátzcuaro, Apatzingán con la capital de Morelia y con otros puntos del país.¹⁹ Por lo que en ese contexto el gobierno estatal encabezado por Damaso Cárdenas del Río (1950-1956), hermano de Lázaro, se dio a la tarea de formar la reglamentación para adaptarla a las necesidades de impulso económico y de turismo.

¹⁸ “Reglamento de Tránsito para los Caminos del Estado”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1940, pp. 11-14.

¹⁹ ETTINGER, “Arquitectura y turismo en Michoacán”, pp. 52-61.

En esa ocasión se modificó el nombre para ser Reglamento de Tránsito del Estado de Michoacán, que fue publicado oficialmente el 6 de septiembre de 1956, quitando la mención a los caminos ya que desde el inicio de su introducción se mostraba la intención de reforzar el monitoreo de todo lo que se moviese en todo el espacio público, ya no sólo los vehículos sino también se incluía a los peatones. El nuevo texto contaba con 257 artículos y derogaba al anterior, del 1º al 5º se marcaban algunas disposiciones generales como la intención de dotar de mayor protección a la población y los visitantes, en sus personas y sus propiedades, por lo que se le daban mayores facultades a la policía de tránsito para vigilar la circulación al hacer que pudiesen parar cualquier medio de transporte que consideraran sospechoso, e igualmente se hacía énfasis en los límites territoriales como espacios de poder y hegemonía para el gobierno, al hacer la mención constante al papel del gobernador para resolver todo tipo de cuestiones de movilidad. Los artículos del 6º al 10º hacían una clasificación y distinción entre vehículos y semovientes, para distinguir a los transportes de motor bien fuesen automóviles, camiones o motocicletas de los que no lo eran, como los animales o las bicicletas; resultando interesante que no se les clasificara de la misma forma que a otros medios móviles. La parte de los artículos 11º al 22º hablaba de la inscripción y cancelación de vehículos ante la autoridad competente, que era el gobierno estatal, en donde se reforzaba la norma discursiva de control que tenía esa autoridad.²⁰

Bajo el nuevo dispositivo se volvían a establecer algunas medidas míнимas que tenían que cumplir los vehículos para poder circular, por ejemplo, entre los artículos 34º al 44º se mencionaba que debían tener claxon, velocímetros en buen estado, luces delanteras y traseras (pero ahora diferenciando las delanteras en blanco y las traseras en rojo), espejos retrovisores y llantas en buen estado. Además, los vehículos para pasajeros urbanos o interurbanos debían tener completamente visible la tarifa de costo por el transporte y conservar las unidades limpias y en buen estado; y a los coches de carga de mercancía o animales se les permitiría llevar hasta 8,000 kg. Los artículos del 45º al 66º hacían referencia a los conductores de los vehículos, en normas similares al anterior reglamento, marcando que ninguna persona

²⁰ “Reglamento de Tránsito para el Estado de Michoacán”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1956, pp. 1-7.

podría manejar en Michoacán vehículos de motor sin estar registrados, las bicicletas no tenían que hacerlo al no tener combustión, las licencias serían válidas por el número de años que las personas las pagaran, siendo el máximo 10, los extranjeros podrían manejar siempre que tuvieran licencias expedidas adecuadamente por sus países (para reforzar la renta de coches para el turismo), y otras generalidades, como ser mayor de 18 años y menor de 65 (primera vez que se establecía un límite de edad).²¹

Los artículos del 67º al 98º establecían una serie de normas de movilidad y convivencia para coches y por primera vez para peatones, así como las obligaciones y poderes extendidos de los oficiales de tránsito estatal. Por ejemplo, por primera vez se mencionaba que en toda la entidad se entendía por peatón a cualquier persona que se movieran a pie por la vía pública y se le daban límites a sus movimientos, ya que debían transitar siempre por las banquetas o los sitios públicos destinados para hacerlo, como plazas o estaciones, debían cruzar las calles únicamente por las esquinas y los semáforos comenzarían a ser para ellos también y ya no sólo para los vehículos, los ancianos y niños menores de 8 años deberían cruzar preferentemente siempre acompañados de otras personas, se prohibía fervientemente jugar en las calles bajo el riesgo de ser atropellados, y para los pasajeros de vehículos públicos se les pedía no viajar colgados de las unidades en partes exteriores, ni bajar o subir fuera de los sitios marcados para ello. Todo ello resulta sumamente interesante, ya que el dispositivo de control se extendía por primera vez en Michoacán a tratar de regular la movilidad de absolutamente todo, aunque por supuesto, no quiere decir que en la práctica haya sido así, pero en su estrategia se reflejaban las intenciones de hegemonía estatal.²²

Sobre los conductores se ponían medidas similares al reglamento anterior, como hacer señalamientos cada que fueran a cruzar una calle, circular únicamente por la derecha y respetar los límites de velocidad, pero la diferencia en esta ocasión estaba en que se incorporarían las señales con las manos para hacer referencia a las vueltas o los altos, como una medida para enfatizar las luces y evitar lo más posible los accidentes. A las oficinas de

²¹ “Reglamento de Tránsito para el Estado de Michoacán”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1956, pp. 8-16.

²² “Reglamento de Tránsito para el Estado de Michoacán”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1956, pp. 17-18.

tránsito se les dotaba con un mayor número de señalamientos para hacer más efectivo su trabajo, como silbatos de alta potencia y placas de colores para indicar movimientos, con el rojo para detenerse y el amarillo para disminuir la velocidad, igualmente se establecía que en cruceros dentro de ciudades concurridas (turísticas) debía colocarse siempre un agente de policía para regular la movilidad y no sólo los semáforos, lo que daría dinamismo y permitiría tomar acciones humanas siempre que fuera necesario.²³

Entre los artículos 99° al 131° se hablaba de la circulación general de los vehículos, como prohibir rebasar a otros vehículos en curvas de carretera, pero permitiéndolo en las rectas (en el anterior era totalmente prohibido), detenerse en cada esquina dentro de las ciudades pero no por completo, sino para regular el flujo de autos, dar preferencia siempre a bomberos, ambulancias y policías, parar el motor por completo al momento de cargar gasolina, no estacionarse en esquinas o en sitios públicos como plazas o paradas de autobuses, nunca conducir bajos los influjos del alcohol, obedecer siempre las señales y a los oficiales de tránsito y no jugar carreras de ningún tipo ni en carreteras ni en áreas urbanas. Igualmente se marcaba que para quienes atropellaran a alguna persona tenían la obligación de detenerse por completo y pedir asistencia de las autoridades policiales, no separándose de los afectados en ningún momento, sobre todo si hubiese lesionados. Ello resulta interesante, ya que por primera vez se hacía responsabilidad de los conductores los daños que ocasionaran a los peatones en forma directa y castigable por las autoridades estatales. Asimismo, se prohibía abandonar vehículos y circular sobre las banquetas, ya que esos eran espacios exclusivos para personas a pie, marcando sitios correctos e incorrectos de movilidad. Además, se hacía énfasis en el límite de velocidad tolerado a 30 km por hora en zonas turísticas, a 35 en zonas residenciales-urbanas y a 80 en los caminos y carreteras que eran controlados por el Estado.²⁴

Los artículos de 164° al 257° eran referentes a los vehículos de servicio público y resultaban muy importantes para reafirmar la autoridad del go-

²³ “Reglamento de Tránsito para el Estado de Michoacán”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1956, pp. 19-22.

²⁴ “Reglamento de Tránsito para el Estado de Michoacán”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1956, pp. 23-29.

bierno estatal, ya que desde entonces se prohibía que las rutas para pasajeros fueran otorgadas por los municipios. Consecuentemente las contribuciones se pagarían directamente al Estado y las placas se uniformarían con vigencia de cuatro años, lo que implicaba una mayor recaudación en ese rubro. Para la designación de rutas se establecía una preferencia para permisionarios con mayor número de años, lo que podría interpretarse como una estrategia para mantener a las cooperativas y diversos privados en situaciones benéficas, reflejando un mecanismo de negociación a cambio de la legitimidad del Estado. Igualmente se expresaba que las autoridades se reservaban el derecho de cancelación de cualquier permiso o ruta si explotaban espacios que no les fuesen designados, si se usaban vehículos sin la aprobación del gobierno (cada 3 meses), dar información falsa sobre los choferes o por cualquier causa que se estimara conveniente, lo que reforzaba las nociones de poder total que se ejercía.²⁵

También se marcaba que la policía de tránsito se encargaría exclusivamente del sector de movilidad, creando una distinción importante en los roles de los agentes de vigilancia, ya que desde entonces un policía regular no podía entrometerse en cuestiones de esos rubros, y se distinguirían por el color de sus uniformes. El reglamento de 1956 finalizaba haciendo una larga lista de las multas y sanciones para diferentes vehículos por diferentes violaciones al mismo, como 15 pesos por falta de aseo en transporte público, 10 para las bicicletas que no fueran en una sola fila, 20 por conducir en forma indebida, 250 por transportar explosivos o cadáveres sin permiso, 100 por no tener placas, 500 por atropellamientos e inclusive cárcel o incautación de vehículos de acuerdo a lo que estimase la policía especializada, entre muchas otras penas más.²⁶

Para la década de 1960 Michoacán se encontraba experimentando un periodo de industrialización, en escala pequeña en contraste con otros lugares del país ya que su principal atractivo era el turismo, pero aun así importante. Específicamente se concentraba en la construcción y ampliación de carreteras para conectar sitios turísticos para también lugares de

²⁵ "Reglamento de Tránsito para el Estado de Michoacán", *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1956, pp. 35-47.

²⁶ "Reglamento de Tránsito para el Estado de Michoacán", *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1956, pp. 48-68.

producción del sector agrícola y de aceites, ya que el trigo, la harina, el ajonjolí, las fresas, las moras y otros productos comenzaban a cobrar mucha importancia para los ingresos estatales.²⁷ Por lo que no es de extrañar que surgiera una nueva reglamentación sobre transporte que buscara incluir a esos sectores productivos y ya no sólo a los turísticos como una prioridad, el proyecto fue impulsado por el gobernador Agustín Arriaga Rivera (1962-1968) y su publicación en el Periódico Oficial fue el último acto administrativo de su gestión al frente del gobierno el 9 de septiembre de 1968.

En esta ocasión el reglamento era más corto, con 195 artículos, pero nuevamente cambiaba su nombre para designar discursivamente aspectos específicos de sus intenciones, pasando a llamarse Reglamento del Servicio de Tránsito y Transportes del Estado de Michoacán, haciendo alusión a una distinción entre los servicios de movilidad (fuesen públicos o recreativos para el turismo) y el sector transporte en sí mismo, que tenía más peso en cuestiones de carga. Desde la parte introductoria se ponía especial atención en mencionar que las nuevas normativas eran en consecuencia al creciente número de caminos y carreteras comerciales en el Estado.²⁸ Mucho del contenido de ese reglamento era muy similar a las medidas de 1956, en cuanto a límites de velocidad, la agencia del gobierno como único medio para otorgar permisos, la hegemonía para castigar por medio de la dirección de tránsito y para marcar tarifas para el transporte público, entre otras. Pero en lo que se distinguía de forma importante era en su énfasis en la movilidad de materiales y productos de carga, que se veían muy poco abordados en reglamentos anteriores, por ejemplo, en sus artículos del 169º al 184º se marcaban algunas pautas para transportar materiales que pudiesen derramarse o esparcirse por medio de contenedores especiales, no maniobrar vehículos de carga en zonas de alto tráfico, no dejar unidades desatendidas por largos períodos de tiempo, ya que algunos productos podían ser perecederos o ser robados, las materias u objetos repugnantes o con fuerte olor debían transportarse en vehículos cerrados, entre otras normas.²⁹

²⁷ PADILLA JACOBO, “Empresarios y empresas del ayer en Michoacán”, pp. 28-31.

²⁸ “Reglamento del Servicio de Tránsito y Transportes del Estado de Michoacán”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1968, pp. 1-2.

²⁹ “Reglamento del Servicio de Tránsito y Transportes del Estado de Michoacán”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1968, pp. 16-17.

Por supuesto, se hacían algunas modificaciones a otros aspectos generales, como otorgar derechos para los peatones y pasajeros entre los artículos 154º al 167º, ya que antes únicamente tenían que seguir conductas, pero ahora se les daban privilegios, como a tener preferencia siempre en cualquier accidente respecto de los conductores de vehículos, a quejarse y poner denuncias formales ante maltratos en el transporte público, entre otras cuestiones. Además, las sanciones se hacían más fuertes en sus montos monetarios para quienes no respetaran los límites de velocidad, que seguían siendo de hasta 80 km por hora en carreteras.³⁰ En general el reglamento de 1968 incorporaba varios de los elementos discursivos que se querían transmitir con el objetivo de ejercer autoridad por parte del Estado y controlar al sector transporte, lo que se pudo ir viendo es que las transformaciones obedecían a diferentes intereses conforme Michoacán se iba transformando, ya que no sólo se pretendía establecer conductas sobre manejar vehículos de motor, con límites de velocidad o control de espacios, sino que se ponía énfasis en sectores específicos para la construcción de las reglas, o bien aumentar la eficacia del transporte de mercancías para tener mayores ventajas en su explotación económica y productiva.

LOS REGLAMENTOS ESTATALES DE 1978 A 2007

Para la década de 1970 los cambios se mantendrían y Michoacán pasaría a ser uno de los principales productores en el sector del aguacate, pero también el sector de la acuicultura, ya que sus lagos como Pátzcuaro o Cuitzeo comenzaron a contar una importante industria de pesca y cultivo/crianza de algunas especies de peces. Ello junto con la ya consolidada industria turística fundamentada en sus pueblos mágicos y artesanías ocasionó que el Estado tuviera un significativo crecimiento, además de las migraciones desde otros sitios de la república, lo que ocasionó que la población se incrementara y, por lo tanto, se creara la necesidad de ampliar las redes comerciales.³¹ En ese contexto, el gobierno estatal encabezado por Carlos Torres Manzo (1974-1980) buscó reformar y armonizar al dispositivo de

³⁰ “Reglamento del Servicio de Tránsito y Transportes del Estado de Michoacán”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1968, pp. 18-20.

³¹ CONTRERAS, CAMOU, AYALA y URQUIJO, “Historia de las organizaciones pesqueras”, pp. 10-14.

control del gobierno sobre el sector de la movilidad creando un nuevo reglamento que incluyera todas las bases de los anteriores pero actualizado para el crecimiento poblacional e industrial de la entidad, mismo que se publicó en el Periódico Oficial el 30 de marzo de 1978.

El reglamento era claro en su mensaje, ya que decía que era para mantener la tranquilidad y promover los intereses individuales y colectivos en la vía pública, marcando nuevamente el papel hegemónico del gobierno para controlar y designar cosas. En esta ocasión contaba con 240 artículos y del 1º al 15º hablaban sobre la autoridad de la policía de tránsito, sus funciones y responsabilidades, así como su papel como agentes del orden y la civильdad para cumplir y hacer cumplir las conductas correctas en las prácticas automotoras; además se reestructuraba esa organización para hacerla una Dirección de Policía y Tránsito con mayor autonomía al subdividirla en departamentos especializados. Por ejemplo, a la policía se le dotaba de una autoridad también preventiva y no sólo punitiva, significando que podían actuar bajo la sospecha de conductas incorrectas y ya no sólo si algo ocurría realmente; ello se extendía al cuidado de las aceras y vías públicas, ya que desde entonces se consideraba delito dañarlas. Los artículos del 28º al 44º hablaban sobre la nueva tipificación y clasificación de conductores y vehículos, marcando pautas similares sobre la mayoría de edad, pero eliminando el límite de la misma, y ahora tendrían que tener licencia los choferes públicos, los conductores privados, los motociclistas y los choferes de servicios privados, cada uno con sus condiciones; las bicicletas aún no necesitaban registro de ningún tipo, pero sí obedecer las señales, cosa en la que se hacía mucho énfasis. Las licencias se cancelarían en caso de incumplir con normas como los límites de velocidad, la conducción en estado de ebriedad o dar servicio público sin tener permiso.³²

Sobre la conducción de los vehículos se dictaban medidas entre los artículos 45º y 81, reforzando cuestiones de hegemonía y legitimidad ya trabajadas como la cuestión de las placas, el registro único bajo la autoridad del Estado en sus oficinas, pero se eliminaban algunas cuestiones como el tener que saber leer y escribir, reemplazándolas por otras como más exá-

³² “Reglamento de Policía y Tránsito del Estado de Michoacán”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1978, pp. 1-5.

menes médicos, incluyendo de la vista y el oído, así como comprobar que los vehículos fuesen adquiridos de forma legal; ello a consecuencia del creciente número de autos registrados en el extranjero. Además de las placas se introducía otra novedad como medida de control con la nueva reglamentación, el uso de calcomanías especiales para poder circular, las mismas que demostraban que los conductores habían pagado sus contribuciones anuales o periódicas, en un claro ejercicio de apretar el control que se tenía y recaudar más. Un detalle importante es que fue desde estos momentos en que se comenzó a requerir el uso del cinturón de seguridad como una medida totalmente necesaria para la conducción dentro o fuera de las ciudades, ya que podía evitar accidentes fatales y por lo tanto se empezó a exigir para todas las unidades; otras medidas eran similares a las antiguas, como dar preferencia a bomberos y ambulancias o siempre conducirse por la derecha, entre otras.³³

Desde los artículos 82º al 124º se hacía énfasis en distintas disposiciones para los peatones y para los señalamientos de tránsito, por ejemplo, se volvía a marcar que la gente de a pie únicamente circulara por banquetas o espacios destinados para ellos, pero la novedad era que en esta ocasión se consideraba a sectores considerados vulnerables, ya que se establecían reglas para que las esquinas fueran reformadas con rampas para sillas de ruedas; igualmente se prohibía que los pasajes del servicio público viajaran en salpicaderas o en cualquier parte del exterior de los vehículos. Sobre las señales de precaución y los límites de velocidad se mantenían los aspectos de 30 km por hora en zonas de mucha afluencia y de máximo 80 km por hora en carreteras, además, lo novedoso en los signos era la introducción de pintura de color amarillo en calles y banquetas para marcar ritmos de movilidad, denotando precaución ya que se debía disminuir la velocidad, por lo que ya no sólo eran los semáforos o los agentes de tránsito, sino también líneas en el piso; igualmente se integraban algunos signos para el transporte público, como la obligación de que incluyeran intermitentes amarillas y rojas.³⁴

³³ "Reglamento de Policía y Tránsito del Estado de Michoacán", *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1978, pp. 6-9.

³⁴ "Reglamento de Policía y Tránsito del Estado de Michoacán", *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1978, pp. 10-14.

En ese sentido, sobre ese tipo de transporte pensado para el público se establecían normas de circulación entre los artículos 125º al 178º, pero en el texto se hacía una distinción importante a la hora de nombrarlos, ya que como se ha podido notar ese sector estaba controlado por privados por medio de concesiones, por lo que se les llamaba colectivos y no públicos, marcándoles mecanismos de registro con el gobierno, pero legitimidad para operar; ello sería problemático en el futuro como se verá más adelante. De los artículos 223º al 241º se abordaba el tema de los transportes de carga de mercancías y las sanciones, y se mantenían varias de las preocupaciones del reglamento anterior, como el cuidado que debían tener con los productos, por lo que debían llevarlos en empaques especiales o que los vehículos protegieran del mal olor; resulta interesante aludir a que fue el primer reglamento que ya no mencionaba a los animales de tipo tiro en ningún sentido.³⁵ El texto terminaba con más alusiones al papel único y absoluto del Estado para dictar las reglas, por lo que se refuerza la noción de este tipo de normativas como formas de control disposicional.

La década de 1980 fue un periodo convulso para el sector del transporte y la movilidad en general en Michoacán, ya que el gobierno estatal encabezado por Cuauhtémoc Cárdenas Solorzano entre 1980-1986 (hijo de Lázaro Cárdenas) inició un proceso de implementación de políticas públicas orientadas hacia los intereses sociales, entre las que se encontraba la cuestión del transporte colectivo. Para esos momentos el parque de vehículos en circulación había crecido considerablemente, ya que se tenían registrados 23,736 en 1980 y se pasó a 34,298 en 1981; y la tendencia continuaría en años posteriores con 50,526 en 1990, 100,983 en 1999 y 386,000 en 2012. Y lo mismo para los proyectos de construcción de carreteras, ahora con la intención de conectar con el Puerto de Lázaro Cárdenas o modernizar las ciudades, como la implementación del anillo periférico en la capital de Morelia durante 1986. En Michoacán el transporte para pasajeros había funcionado de manera concesionada desde 1917, entendiéndose que particulares adquirían derechos por parte del Estado a modo de renta para dar el servicio, pero ante muchas quejas de corrupción de las organi-

³⁵ “Reglamento de Policía y Tránsito del Estado de Michoacán”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 1978, pp. 15-20.

zaciones privadas y las malas condiciones en que se encontraban las unidades, así como el monopolio que habían construido algunos grupos, fue que el gobierno resolvió estatizar al transporte público bajo un decreto especial en enero de 1981.³⁶

El proyecto fue ambicioso y único en su tipo en México, ya que el gobierno compró a todas las compañías privadas para eliminar el sistema de concesiones y fundó su propia empresa llamada Transporte Público de Michoacán (TPM), en donde los choferes serían empleados estatales, se adquirirían nuevas unidades y se otorgarían subvenciones para que el servicio fuera barato y eficiente. Sin embargo, podría considerarse que el proyecto fracasó por varios factores, por ejemplo, los elevados costos que representaba la nueva empresa para el Estado eran demasiados, la corrupción no acabó ya que los viejos líderes sindicales seguían teniendo mucha influencia, las unidades eran insuficientes y las quejas del público constantes, ya que en la práctica la estatización sólo se implementó en forma eficaz en Morelia. Por lo que inmediatamente a la salida de Cuauhtémoc Cárdenas en 1987 su sucesor Luis Martínez Villicaña suprimió el decreto de estatización y volvió al viejo sistema de concesionar el servicio de transporte a privados, creando nuevos monopolios y grupos de poder, en lo que terminaría siendo la fundación de la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán en 1994 (la COCOTRA), como una nueva medida/dispositivo por parte del gobierno para negociar con los privados y controlar las normas de movilidad.³⁷ Es por esos motivos que durante la década de 1980 no hubo reglamentaciones sobre el tránsito, rompiendo la tradición de hacer una cada década desde que se creó la primera en 1940, ya que Michoacán experimentó esos momentos de tensión en todo el sector de la movilidad y los esfuerzos se enfocaron en otros dispositivos de control más directo como TPM o la COCOTRA.

Sería para inicios del nuevo milenio en que las autoridades volvieron a enfocar su mirada en la creación de reglamentaciones para controlar la movilidad automotora de manera hegemónica, pero sin interferir directamente en la estructura de posesión de las concesiones, ya que sus intentos previos probaron ser infructuosos. Fue bajo el gobierno encabezado por

³⁶ RODRÍGUEZ HERREJÓN, “Un proyecto fallido de movilidad urbana”, pp. 111-112.

³⁷ RODRÍGUEZ HERREJÓN, “Un proyecto fallido de movilidad urbana”, pp. 122-124.

Lázaro Cárdenas Batel entre 2002 y 2008 (hijo de Cuauhtémoc) en que uno de sus primeros actos fue la creación de un nuevo reglamento, que se publicaría en el Periódico Oficial el 24 de septiembre de 2002 y resaltaba que para esos momentos cambiaron el nombre nuevamente con el propósito de darle más peso político, ya que en lugar de reglamento como todos los anteriores se llamaba Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo, lo que discursivamente era un refuerzo para la autoridad de la normativa. En esta ocasión era mucho más corto que sus predecesores, a los que derogaba, ya que contaba con tan sólo 82 artículos, pero no quiere decir que contemplara menos cosas, sino que las condensaba.³⁸

Esa nueva normativa volvía a redefinir al espacio público como vías terrestres de comunicación y uso común, mismas que pertenecían a la sociedad, pero era obligación del Estado marcarle límites y reglas. Por ejemplo, entre los artículos 1º al 18º se decía que nuevamente se estructuraría el control en torno a la movilidad desde las autoridades estatales como de las municipales devolviéndoles un poco de hegemonía, pero especificando que cada una tendría su propia jurisdicción distinguiéndose entre policía estatal y policía municipal; la primera actuaría en los caminos y carreteras afuera de las ciudades y la segunda dentro de ellas, pero con la diferencia de que la estatal sí podía ingresar a las urbes en caso de ser llamada por el gobernador y la municipal nunca tendría actuación afuera de sus zonas establecidas. Se dejaba en claro la autoridad máxima del gobernador del Estado en todo lo que fuera materia de tránsito y tendría la capacidad de designar a los directores de las organizaciones públicas para mediar con los concesionarios privados (como la COCOTRA), ya que se entendía que era su función establecer, ordenar, administrar y regular las vías públicas. Por parte de los ayuntamientos de los municipios tenían la obligación de realizar todas las tareas relativas a la reparación y monitoreo de las calles y otros sitios públicos, pero apegándose a la ley estatal en límites y castigos.³⁹

Los artículos del 20º al 51º hablaban sobre todo lo referente a la regulación general del tránsito, condensando varios de los elementos de

³⁸ “Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 2002, pp. 1-2.

³⁹ “Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 2002, pp. 2-6.

reglamentos anteriores, distinguiendo vehículos privados, de uso público-concesionados y de servicio social (como ambulancias), y se marcaban condiciones mínimas para la solicitud de licencias de cualquier tipo como la mayoría de edad de 18 años, comprobar ser ciudadano michoacano y pasar diversos exámenes de destreza y médicos. Pero se reforzaba el discurso de oficialidad por parte de las autoridades estatales ya que ellos eran los únicos que tenían competencia para otorgar placas y calcomanías, si bien se reconocían a las organizaciones de concesionarios era en calidad de explotadores de un servicio, pero no como dueños del espacio, eso era calidad del gobierno. Asimismo, los límites de velocidad se modificaron por primera vez en muchas décadas ya que se podía conducir hasta a 60 km por hora dentro de las ciudades, excepto en zonas escolares o de alto tráfico y hasta 100 km por hora en las carreteras y caminos, reflejando el adelanto tecnológico en cuanto a potencia que también tenían los vehículos respecto de sus antecesores.⁴⁰

Una de las mayores novedades y cambios de la nueva ley fue la inclusión por primera vez de problemáticas relacionadas con el medioambiente y es que para esos momentos los índices de contaminación en todo México comenzaban a generar algunos problemas de smog y de salud para grupos vulnerables. Por ejemplo, en los artículos 52º al 57º se hacía referencia a la importancia de la educación vial continua y las medidas de control para evitar la contaminación, proponiendo que se crearan programas de educación que se tuvieran que implementar en todas las escuelas de manejo de la entidad, para que los estudiantes a conductores tuvieran la adecuada preparación en señalamientos y otras materias de seguridad, y todos los vehículos que circularan en los caminos del Estado debían contar con su calcomanía anual probando que pasaron algún servicio mecánico. Los artículos del 58º al 73º hablaban sobre las sanciones, que nuevamente iban desde multas, aseguramiento de vehículos o suspensiones de licencias y cancelación de rutas.⁴¹ En general se trató de una nueva medida para aglutinar normas y tratar de recuperar control respecto al transporte, sobre todo en

⁴⁰ “Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 2002, pp. 6-8.

⁴¹ “Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 2002, pp. 9-12.

cuanto a los concesionarios, reafirmando que sólo el Estado podía dar permisos, pero estaba abierto a negociaciones.

Empero, las resistencias no se hicieron esperar, ya que los concesionarios realizaron una serie de huelgas que llevarían a que en apenas unos años las mismas autoridades estatales modificarán el reglamento, cambiándole el nombre nuevamente como una estrategia de mostrar su flexibilidad y mayor apertura. Por lo que para el 14 de marzo de 2007 salió el Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán, en esta ocasión con 101 artículos y sumamente similar a su predecesor, ya que la intención era únicamente reconocer más autonomía de las entidades privadas para negociar. Por supuesto, se establecía que el reglamento era de interés público y social y se volvía a reafirmar la autoridad del Estado, como siempre, pero en esta ocasión se evitaban discursos que hicieran alusión a que el gobernador era la máxima autoridad. Además, se aprovechaba para darles más derechos a los peatones, que desde entonces tendrían preferencia sobre los vehículos en cuanto a movilidad en cruces de calles, pero limitándose a lugares marcados con líneas en el piso, y se castigaría con multas o incautación a vehículos (como motocicletas) que circularan por las banquetas.⁴²

Sin duda, uno de los mayores cambios en esa versión del reglamento fue la introducción del artículo 62º que hablaba sobre la civильidad a la hora de conducir y marcaba una nueva dinámica, la del “uno en uno”, ya que desde entonces se promovería como una conducta aceptable en donde en cada calle y cada esquina los vehículos debían alternar de uno por vez para pasar, con la intención de agilizar y hacer más educado al tránsito. Respecto a otros temas como la seguridad, los límites, los requisitos para las licencias, las penas y demás se mantendrían casi intactos respecto al anterior reglamento sólo que, elevando la velocidad permitida ahora por zonas específicas, como las escolares, las urbanas, las avenidas y las carreteras, en donde el nuevo máximo sería de 110 km por hora. Los castigos seguían siendo similares, como multas monetarias, cancelación de licencias y permisos, e incautación de vehículos o rutas, pero ahora para eso último se tendría que negociar entre los representantes del Estado por medio de la COCOTRA y los concesionarios. Además, se incluían apartados específicos

⁴² “Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 2007, pp. 1-5.

para seguir protegiendo a los intereses de la producción industrial y al turismo.⁴³

En suma, en estas últimas reglamentaciones de tránsito puede apreciar que se pasó por una crisis en el sector de la movilidad, ya que la estatización de la década de 1980 y la creación de la COCOTRA en la de 1990 ocasionaron que la autoridad que mantenía el Estado fuera puesta en duda y, de hecho, los concesionarios salieron beneficiados en muchos aspectos como en la capacidad de negociación colectiva. Pero sin dudas la intencionalidad era evidente en los dispositivos discursivos, hacer notar que el Estado seguía siendo el único con verdadera hegemonía para dictar lo que ocurriese con la movilidad, por lo que buscaron promover fuertemente la implementación de esas reglamentaciones. La del 2007 fue la última gran normativa con cambios significativos, ya que desde entonces únicamente se le han hecho algunas reformas a ese mismo documento para mantener el equilibrio entre los distintos actores sociales y políticos. La última reforma fue la que apareció en el Periódico Oficial del Estado de Michoacán del 22 de enero del 2021, que entre sus novedades incluía un fortalecimiento a las medidas de protección ambiental con la implementación de un programa anual de verificación vehicular, que ha tenido muchas resistencias.

CONCLUSIONES

Uno de los ámbitos más sensibles para todas las ciudades es la cuestión de la movilidad y su relación con el desarrollo social, urbano y de transporte, por lo que los estudios históricos que tengan énfasis en alguno de esos complejos fenómenos no sólo son interesantes, sino necesarios, ya que nos pueden ayudar a comprender las formas en las que hemos imaginado y construido las dinámicas de circulación en el espacio, así como para caracterizar a los diferentes actores o grupos de actores que tienen papeles y ejercer fuerzas dentro de esos procesos, marcando ritmos, comportamientos y prácticas, construyendo redes y negociaciones.⁴⁴ Por lo tanto, el propósito de este trabajo era realizar una reflexión sobre cómo las autoridades del Esta-

⁴³ “Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán”, *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 2007, pp. 10-29.

⁴⁴ CASTILLO y MARDONES, *La ciudad en movimiento*, pp. 17-28.

do de Michoacán se dieron a la tarea de tratar de controlar todas las prácticas de movilidad automotoras por medio de la creación de dispositivos como las reglamentaciones (a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte del Estado), que tenían la intención de ejercer poder verticalmente desde las autoridades para marcar comportamientos correctos, prohibir algunos que eran considerados peligrosos y otorgar legitimidad para moverse a las personas, vehículos y compañías.

Han pasado más de 80 años desde la publicación del primer reglamento estatal referente al tránsito en Michoacán en el año de 1940, y como se pudo observar el mecanismo de control por medio ese tipo de dispositivos fue siempre la medida predilecta para tratar de controlar todo lo que tuviera que ver con cuestiones de movilidad mecánica, tanto así que seguimos bajo esos regímenes y medidas de control hasta la actualidad. Todo ello recordando que los seres humanos somos los que le damos sentido a los aparatos tecnológicos, ya que no son naturales, y siempre creamos una necesidad social de marcarles límites para hacerlos aceptables. En ese sentido, se pudo apreciar que las 6 reglamentaciones entre 1940 y 2007 en el Estado de Michoacán buscaron siempre transmitir discursos de control, legitimidad y poder por medio de enfatizar el papel del Estado como el único agente regulador de la conducta dentro del espacio público; recordando que los reglamentos en sí mismos son productos sociales, para tratar de resolver conflictos como los accidentes de tránsito, los intereses de peatones, de empresarios o de muchos otros actores. Igualmente, se pudo apreciar que las estrategias utilizadas fueron siempre similares, marcando límites como en la velocidad, aunque fueron variando con los años para reflejar la potencia de los vehículos (pasando de 30 km por hora hasta 110 km), o estableciendo requisitos mínimos para poder conducir (como la mayoría de edad, que tuvo límites en algunos momentos), o marcando fuertes registros para tener permiso de circular, por medio de placas o calcomanías.

Pero si bien varias cosas como esas se mantuvieron entre las diferentes reglamentaciones, de la misma manera se pudo apreciar cómo se fueron transformando algunos aspectos para adaptarlos a las necesidades específicas de las autoridades conforme cambiaban los tiempos. Por ejemplo, en la de 1956 se advertía el énfasis en la protección al turismo, ya que en esos momentos se estaba construyendo una industria en torno a él dentro de la

entidad, mientras que en la de 1968 el principal problema a resolver era el control sobre el transporte de carga para tratar de darle más facilidad e impulso a los productos michoacanos, sobre todo en el ámbito agrícola, o bien en la de 1978 ya que se introducían novedades como la protección, derechos y obligaciones también para los transeúntes, marcando que el control era para todos y no sólo para lo mecánico, en donde el Estado designaba específicos de actuación para los diversos actores (como las banquetas). Luego vimos como en las décadas de 1980 y 1990 el enfoque fue otro, ya que las autoridades estatales trataron de apropiarse de lleno de todo el sector transporte al estatalizarlo, eliminando a las compañías privadas y creando una propia, pero que fracasó entre otras cosas debido a la corrupción y a la fuerte resistencia de los concesionarios, por lo que se establecieron mecanismos como la COCOTRA para tratar de negociar con ellos. Por lo que las reglamentaciones de tránsito de 2002 y 2007 buscaron armonizar con ese sector, pero reafirmando que si bien los privados prestan el servicio era el Estado el único con la capacidad de otorgar legitimidad para el movimiento por medio de permisos. Entonces, las 6 reglamentaciones sin dudas fueron dispositivos de control, pero se puede apreciar que también fueron productos sociales con intereses específicos, pasando de darle importancia al turismo, a la economía, a los peatones y a paulatinamente las organizaciones.

En suma, los dispositivos de control por parte de las autoridades estatales en Michoacán representaban la intención humana de siempre ponerle normas a la tecnología para poder hacerla social, pero recordando que las adaptamos a las necesidades inmediatas. Fueron medidas eficaces, que se transformaron lentamente para ir incluyendo a diversos actores o resolviendo múltiples problemáticas, y fueron la herramienta predilecta de las autoridades para establecer prácticas aceptables, límites y castigos, ya que implementaron medias estrictas de vigilancia por parte de la policía y reducían las posibilidades de movilidad, ya que se debían seguir las reglas o se sancionaría e inclusive se prohibiría esa aparente capacidad vital, llegando a hacernos entender que se supone que hay libre tránsito, pero en realidad ya vimos que no, es socialmente construido y regulado por dispositivos de control ejercidos verticalmente. Por supuesto, ello no quiere decir que siempre se cumplan las normas, aunque existan, pero sí se muestran el intento de control, ya que debemos recordar que en todos los procesos sociales siempre existirán resistencias.

Para terminar, debemos decir que este trabajo no pretendía abordar las reglamentaciones desde una perspectiva jurídica, más bien mostrar que hay múltiples formas de entender los problemas de movilidad, por lo que se invita a continuar con los debates sobre la temática, que es compleja y puede de ayudarnos a entender cómo hemos llegado a construir las formas de movilidad automotora que tenemos hasta hoy. Además, debemos enfatizar que el fenómeno de la movilidad es complejo y siempre tiene temas subyacentes, por ejemplo, dentro de las reglamentaciones en sí se podría observar que hay tópicos como la seguridad vial, reflejada en la frecuente insistencia en implementar el cinturón de seguridad como una medida preventiva, o bien, también está la cuestión de las empresas de transporte, que siempre son actores importantes por todo el poder que pueden lograr ejercer, muestra de ello fue el caso de TPM, que resistió con mucho éxito a las políticas públicas del Estado al punto de tener que renegociar entre las partes para seguir teniendo agencia hasta hoy en día. En fin, aún queda mucho trabajo en por hacer y esperamos que este texto pueda servir, al menos, como una invitación para ello.

REFERENCIAS

BIBLIOGRAFÍA

- AGAMBEN, Giorgio, “¿Qué es un dispositivo?”, en *Sociológica. Revista del Departamento de Sociología*, 26: 73, 2011, pp. 249-264.
- ÁLVAREZ PALMA, Ilse (Coordinadora), *Automotores y transporte público. Un acercamiento desde los estudios históricos*, Toluca, El Colegio Mexiquense, 2017.
- BIJKER, Wiebe, HUGHES, Thomas y PINCH, Trevor, *The social construction of technological systems. New directions in the sociology and history of technology*, Estados Unidos, MIT press, 1989.
- CASTILLO, Simón y MARDONES, Marcelo (Editor), *La ciudad en movimiento. Estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile*, Universidad Alberto Hurtado Ediciones, 2021.
- CONTRERAS, Belinda, et. al., “Historia de las organizaciones pesqueras en la cuenca del lago de Pátzcuaro, Michoacán, 1930-2020”, en *Región y Sociedad*, 34, 2022, en <https://www.scielo.org.mx/pdf/regsoc/v34/2448-4849-regsoc-34-e1497.pdf> [consultada el 7 de octubre de 2023].
- DEL CUETO, Carla y GRUSCHETSKY, Valeria, “Tráfico urbano”, en Dhan, ZUNINO, Paola, JIRÓN, y Guillermo, GIUCCI (Editores), *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, Buenos Aires, Teseo, 2023, pp. 285-297.

- ETTINGER, Catherine, “Arquitectura y turismo en Michoacán (1935-1950). Pátzcuaro, Jiquilpan y Apatzingán”, en *Anales de Antropología*, 57: 2, 2023, pp. 51-63.
- GIUCCI, Guillermo, “El despegue de la modernidad cinética – de los pioneros hasta Jorge Luis Borges y Juan José Saer”, en *Orbis Tertius*, xxvi: 33, 2021, en https://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/126894/Versi%C3%B3n_en_PDF.pdf-PDFA.pdf?sequence=1 [consultada el 7 de octubre de 2023].
- GUERRA MANZO, Enrique, “Centralización política y grupos de poder en Michoacán, 1920-1940”, *Política y Cultura*, 16, 2001, en <https://polcul.xoc.uam.mx/index.php/polcul/article/view/860/842>.
- MELERO ALONSO, Eduardo, “El concepto de reglamento en nuestra Constitución, desde una comprensión paradigmática del derecho”, en *Cuadernos Const. De la Catedra Fadriguqe Furió Ceriol*, 38-39, 2002, pp. 189-206.
- MUMFORD, Lewis, *El mito de la máquina. Técnica y evolución humana*, España, Pepitas de Calabaza Editorial, 2010.
- PADILLA JACOBO, Abel, “Empresarios y empresas del ayer en Michoacán. Contexto y aspectos generales sobre las cadenas productivas del aceite y harina, 1930-1960”, en *Economía y Sociedad*, XIV: 26, 2010, pp. 21-43.
- RODRÍGUEZ HERREJÓN, Guillermo Fernando, “¿Qué es una red sociotécnica? Una aproximación al modelo de Construcción Social de la Tecnología a través de ejemplos en la historiografía mexicana”, en Miguel Ángel, GUTIÉRREZ LÓPEZ y Guillermo Fernando, RODRÍGUEZ HERREJÓN (Coordinadores), *Formas de ver y escribir la historia. Experiencias y preocupaciones historiográficas contemporáneas*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2023, pp. 138-162.
- RODRÍGUEZ HERREJÓN, Guillermo Fernando, “Un proyecto fallido de movilidad urbana: la estatización del transporte público en Morelia, Michoacán, a través de la prensa (1981-1987)”, en *Revista Oficio de Historia e Interdisciplina*, 14, 2022, pp. 107-124.
- URIBE SALAS, José Alfredo, *Morelia, los pasos a la modernidad*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1993.
- VICENCIO MIRANDO, Arturo, “La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas”, en *Contaduría y Administración*, 221, 2007, 211-248.
- ZUNINO SINGH, Dhan, “Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana”, en *Tempo Social*, 30: 2, 2018, pp. 35-54.
- ZUNINO, Dhan, JIRÓN, Paola y GIUCCI, Guillermo (Editor), *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, Buenos Aires, Teseo, 2023.

Fecha de recepción: 7 de enero de 2025

Fecha de aceptación: 12 de febrero de 2025