

## UN PROYECTO FALLIDO DE MOVILIDAD URBANA: LA ESTATIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN MORELIA, MICHOACÁN, A TRAVÉS DE LA PRENSA (1981-1987)

*A failed urban mobility project: the nationalization of public transport in Morelia, Michoacán, through the press (1981-1987)*

Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón  
ORCID: 0000-0002-4299-8222

*Escuela Nacional de Estudios Superiores, Morelia–Universidad Nacional Autónoma de México*

**RESUMEN:** Este trabajo tiene el objetivo de observar cómo circularon los discursos del proyecto de estatización del transporte público en Morelia, Michoacán, al momento de su implementación en 1981 y hasta su reversión en 1987. Se trató de un ambicioso plan de movilidad urbana, con la intención de poner en manos del Estado el control del sector transporte, que había estado a cargo de particulares desde 1917; la intención era conseguir un servicio barato, rápido y sin corrupción, pintándolo como una necesidad de primera mano para la sociedad y, al mismo tiempo, lograr mejores condiciones laborales para los choferes. Para ello se utilizaron varias estrategias, como el uso de la prensa, en donde distintos actores, como las autoridades estatales (encabezadas por el entonces gobernador Cuauhtémoc Cárdenas), los líderes de organizaciones de transporte, los choferes y los usuarios, plasmaban constantemente sus argumentos, intenciones y búsqueda de legitimidad. Se observarán los intercambios entre los distintos grupos, los que trataban de defender al proyecto de estatización, y los que buscaban atacarlo para que se mantuvieran los esquemas de concesiones privadas. Para el análisis se usarán notas de prensa del popular diario *La Voz de Michoacán* y algunos decretos aparecidos en el *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*.

**PALABRAS CLAVE:** Estatización, transporte, movilidad, prensa, discurso.

**ABSTRACT:** This work aims to observe how the discourses of the public transport nationalization project circulated in Morelia, Michoacán, at the time of its implementation in 1981 and until its reversal in 1987. It was an ambitious urban mobility plan, with the intention to place control of the transportation sector in the hands of the State, which had been in charge of private individuals since 1917; the intention was to get a cheap, fast and corruption-free service, painting it as a first-hand need for society and, at the same time, to achieve better working conditions for drivers. For this, various strategies were used, such as the use of the press, where different actors, such as state authorities (headed by then-governor Cuauhtémoc Cárdenas), leaders of transportation organizations, drivers and users, constantly expressed their arguments, intentions and search for legitimacy. The exchanges between the different groups will be observed, those that tried to defend the nationalization project, and those that sought to attack it so that the private concession schemes would be maintained. For the analysis, press releases from the popular daily *La Voz de Michoacán* and some decrees that appeared in the *Periódico Oficial del Estado de Michoacán* will be used.

**KEYWORDS:** Nationalization, transportation, mobility, press, discourse.

Fecha de recepción:  
5 de agosto de 2021.

Fecha de aceptación:  
14 de septiembre de 2021.

Doctor en Historia por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (Chile). Profesor de Asignatura en la Escuela Nacional de Estudios Superiores Unidad Morelia, perteneciente a la Universidad Nacional Autónoma de México. Contacto: [rodriguezherrejongf@gmail.com](mailto:rodriguezherrejongf@gmail.com).

INTRODUCCIÓN Y CUESTIONES FUNDAMENTALES<sup>1</sup>

La movilidad es una de las principales problemáticas de las ciudades modernas, ya que impacta en aspectos sumamente importantes, como lo social, lo político, lo económico y hasta lo ambiental, ayudando a crear conexiones y flujos entre los sujetos y las urbes y, en realidad, ha sido utilizada desde las ideas modernizadoras del siglo XIX como una forma de reestructurar las ciudades y los modos de vida, con objetivos como hacer accesibles los espacios y conectar las periferias con los centros, así como promover el uso ciudadano de lo público; sin duda, es a través de la movilidad urbana que podemos darnos cuenta de las estrechas relaciones entre la construcción de las ciudades y la experiencia de habitarlas.<sup>2</sup>

Hoy en día a cualquier habitante de una ciudad le resultaría imposible negar la importancia que el transporte tiene en la movilidad urbana, ya que influye directamente en el desplazamiento del espacio, refleja las desigualdades territoriales y de calidad de vida, y conecta diariamente a una gran multiplicidad de sujetos con sus distintas realidades (económicas, laborales, sociales, entre otras), por lo que en muchos sentidos la idea generalizada que se ha construido sobre el transporte urbano es el de caracterizarlo como una necesidad básica. El desarrollo del transporte público en las urbes siempre es el resultado de un proceso histórico, con protagonistas bastante diversos, como empresarios, funcionarios estatales, pasajeros y conductores. Hay que aclarar que no es lo mismo hablar de transporte público que de movilidad urbana, pues lo primero se refiere a la organización y control de rutas fijas por medio de vehículos de motor, y la segunda a cualquier tipo de desplazamiento; por ejemplo, las bicicletas pueden representar movilidad, pero no transporte público, ya que no es pensado para las masas, y más bien se trata de desplazamiento personal.<sup>3</sup>

El transporte urbano tiene un rol central en la movilidad de las ciudades, mismo que podía apreciarse desde la aparición de los ferrocarriles en el siglo XIX, pero sin duda la masificación de aparatos como los automóviles en el siglo XX hizo que se convirtiera en algo de primera necesidad,

<sup>1</sup> Parte de la información contenida en este trabajo apareció originalmente en la tesis de maestría titulada *El automóvil y la movilización colectiva. Representaciones y prácticas en Morelia durante el siglo XX*, elaborada por el mismo autor y presentada en la Facultad de Historia de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, en el año 2014. En esa tesis se trabajó un apartado referente a la estatización, aunque el presente texto amplía la información en forma significativa con notas de prensa adicionales, para incluir a actores como: choferes, dueños y usuarios, además de testimonios centrales, como el de Cuauhtémoc Cárdenas. Se incluyó, adicionalmente, un mayor número de bibliografía especializada y más reciente para profundizar en problemáticas de movilidad urbana. El propósito en la tesis de maestría era observar el cambio en los medios de transporte durante el siglo XX en la ciudad de Morelia, que pasaron del lujo al consumo masivo. En cambio, en esta versión se aplicó el *Análisis crítico del discurso* para hacer notar a la prensa como un instrumento político, que ayudó a impulsar un proyecto de movilidad urbana a partir de crear nociones de necesidad y legitimidad. Por lo tanto, puede considerarse que la presente investigación representa un avance en el conocimiento sobre la temática, al ampliar y/o actualizar el universo de fuentes y el enfoque del problema. Para más información de la versión anterior, véase: Rodríguez, *Automóvil*, 2014, pp. 120-133.

<sup>2</sup> Lange, "Dimensiones", 2011, pp. 88-89.

<sup>3</sup> Castillo y Mardones (eds.), *Ciudad*, 2021, pp. 11-13.

agilizando el desplazamiento y modificando la experiencia de vivir y moverse en el espacio y el tiempo social. Los sistemas de transporte colectivos, como los autobuses o el metro, son verdaderos ejemplos de proyectos de movilidad urbana, que incluyen a una gran diversidad de actores y son pensados para usarse como elementos constitutivos de la vida, sin embargo, ello no quiere decir que el transporte masivo sea igualitario, ya que muchas veces el acceso a él es inícuo, especialmente para los habitantes de las periferias.<sup>4</sup>

México no ha sido la excepción en esos proyectos de construcción de transportes masivos que ayuden a ordenar el espacio y articular la movilidad urbana. Los primeros vehículos comenzaron a llegar al país desde finales del siglo XIX, durante el Porfiriato, y para 1903 la Ciudad de México ya contaba con su primera reglamentación para automóviles. Desde 1907 se inauguraron los primeros taxímetros para el uso de pasajeros, lo que nos comunica que ese tipo de máquinas se convirtieron en importantes elementos de movilidad urbana desde una etapa muy temprana dentro de la vida nacional.<sup>5</sup> A lo largo de los años las ciudades mexicanas irían integrando cada vez más a los vehículos de motor como parte fundamental de sus proyectos de movilidad, trazando las ciudades en torno a ellos y apareciendo organizaciones de transporte público altamente organizadas, pero generalmente controladas por privados, con permisos para operar por parte de las autoridades. Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Querétaro y muchas otras ciudades del país, operan bajo un esquema de concesiones al transporte para pasajeros, sobre todo en cuanto a autobuses y combis se refiere; por ejemplo, entre 1919 y 1981, en la capital se distinguía el dominio del auto-transporte privado a cargo de la Alianza de Camioneros. El metro de la Ciudad de México, inaugurado en 1969, es uno de los pocos casos en el escenario nacional de transporte masivo controlado realmente por instancias públicas, bajo la creación del organismo descentralizado del Sistema de Transporte Colectivo (STC).<sup>6</sup>

En este trabajo observaremos el ejemplo de una ciudad mediana de la periferia: Morelia, en el Estado de Michoacán, ya que fue una de las únicas en el país en intentar implementar un ambicioso proyecto de movilidad urbana para autobuses y combis en la década de 1980, bajo el gobierno estatal de Cuauhtémoc Cárdenas; el proyecto fue específicamente entre 1981 y 1987. La idea era estatizar<sup>7</sup> a las organizaciones de transporte existentes, y crear un régimen verdaderamente público controlado por el Estado, con sueldos base y contratos para los choferes, y con tarifas estandarizadas para los usuarios. El escenario elegido resulta interesante, ya que en esa ciudad se formaron sistemas de transporte concesionados desde 1917, y para 1940 se crearon fuertes organizaciones privadas que tuvieron el control sobre camiones y combis durante varias décadas, aglutinando a cientos de choferes, por lo que se podrá observar el proceso de resistencia que esas empresas tenían respecto al proyecto público. El plan de estatización falló por múltiples factores, como la falta de organización, y por la campaña constante de desprestigio en su contra por parte de los antiguos concesionarios, que recuperarían el control del sector transporte apenas se revirtió el plan estatal en 1987.

Para ello se usarán algunos documentos que ayudarán a reconstruir las opiniones sobre el proyecto que tenían ambas partes, el gobierno estatal y los concesionarios, específicamente se utilizarán el propio decreto de estatización que circuló en el *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, y diversas notas de prensa aparecidas en el popular diario *La Voz de Michoacán* (uno de los más circulados en la entidad). La prensa puede constituir una eficaz herramienta para la transmisión de discursos y, por lo tanto, un medio estratégico para ejercer poder, por lo que sus usos resultan interesantes en la formación de proyectos urbanos y políticos. Se usará al Análisis Crítico del Discurso como forma de examinar la información, entendiendo que no se trata sólo de algo descriptivo, sino de análisis social, ya que debemos entender al lenguaje (escrito y/o hablado) como un proceso de comunicación en el que se pueden evidenciar proble-

<sup>4</sup> Castillo y Mardones (eds.), *Ciudad*, 2021, pp. 17-19.

<sup>5</sup> Campos, "Primeros", 2017, pp. 115-117.

<sup>6</sup> González, "Metro", 1988, pp. 63-66.

<sup>7</sup> Estatización: el conjunto de disposiciones y operaciones mediante las cuales el Estado asume, en forma variada, la administración de empresas privadas, de grupos de empresas o de la totalidad de ciertos sectores económicos manejados con anterioridad por particulares. Véase: Tovar, *Gran*, 1983, p. 711.

mas políticos y sociales, como los de control, poder, desigualdad y legitimidad. Para realizar el análisis del discurso observaremos algunas cuestiones específicas, como las estrategias de legitimación y construcción de dominación por parte de grupos de poder, así como las resistencias a éstas, entendiéndolos como hablantes y enmarcados en contextos que los hacen hablar; buscaremos críticas generalizadas a instituciones o personas, actos repetidos para crear legitimidad, actos o actitudes que indiquen abuso de poder, y diversas estrategias de resistencia (como en las discusiones entre actores).<sup>8</sup> Sin duda, los discursos contribuyen a la reproducción de diversos mecanismos sociales, y es precisamente nuestra intención observar cómo se representaba el proyecto de estatización al transporte en Morelia, por un lado, para validarlo y, por otro, para combatirlo.

El Análisis Crítico del Discurso se puso en práctica a través caracterizar a la prensa como un mediador de los discursos políticos, especialmente a la del género noticioso; entendiendo que las noticias no siempre son sólo representaciones de hechos, y más bien el lenguaje sirve, en sí mismo, para construir experiencias (como la legitimidad del proyecto de estatización). Se observó que no todos los actores tienen el mismo acceso a la palabra mediática, y sus discursos fueron construyéndose y/o reproduciéndose en formas diversas, estableciendo una jerarquía de enunciadores, con la prensa como locutor para transmitir, y el público como receptor (o analista).<sup>9</sup> En este caso, las autoridades estatales se posicionaban como el grupo de poder y buscaban mostrar su hegemonía sobre la explotación de los servicios públicos por medio del uso de palabras estratégicas, como las de movilidad urbana, estatización y derechos laborales. La selección y contextualización de esas palabras reproducidas sistemáticamente ayudaron a tener efectos ideológicos para influenciar al público receptor y transmitir las nociones de legitimidad del proyecto. Al mismo tiempo, se advirtió cómo otros actores tenían menor acceso a esos mismos medios para resistir a las prácticas discursivas, como los dueños de las corporaciones de transporte o los choferes, que también usaban a la prensa para transmitir ideas y palabras,

como las de solidaridad, empleo, historia y servicio, con lo que buscaban combatir la enajenación de lo que consideraban sus derechos; y el público receptor, que no tenía acceso a los medios para expresarse, únicamente acogía la información mostrada en la prensa en forma tal que se caracterizaba fuertemente su importancia como instrumento dentro del escenario político.

#### ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN MORELIA, 1917-1980

Los primeros automóviles comenzaron a llegar a Morelia aproximadamente en 1907, cuando circulaban notas en la prensa que los presentaban como novedades tecnológicas, les llamaban carruajes sin caballos y los comparaban con tener un ferrocarril en casa, glorificando todas sus ventajas, como la comodidad y velocidad. No todas las notas eran positivas, se argumentaba también sobre sus peligros, como sus emanaciones tóxicas o sus explosiones inesperadas. Para noviembre de 1908 existían al menos una decena de vehículos, por lo que las autoridades municipales se dieron a la tarea de crear una reglamentación para que esas nuevas máquinas pudieran integrarse a la movilidad urbana de la ciudad, que para entonces tenía tranvías y coches de carretas. La reglamentación no contemplaba, aún, a los vehículos para el servicio público, ya que eran muy pocos y muy caros, y más bien servían como signos de jerarquización y estatus.<sup>10</sup>

Rápidamente más y más automóviles comenzaron a llegar a esa pequeña ciudad, y para 1913 existían al menos veinte registrados ante las oficinas de tránsito. Muchos de ellos eran propiedad de empresarios que tenían negocios en la localidad, como el caso del famoso Hotel Oseguera, en donde se mantenían coches para el servicio de sus clientes, para ir al teatro o a los paseos. Cada vez más los autos de servicio público aparecían en las plazas, y sus dueños veían las ventajas económicas que podían obtener gracias al uso de esas populares máquinas,

<sup>10</sup> Véanse: Archivo Histórico Municipal de Morelia (en adelante AHMM), f. Independiente II, C-19, s. Vehículos, l. 1, exp. 6, fs. 1; "Día de árboles en Morelia", *La Actualidad*, Morelia, 23 de junio, 1908, p. 2. y; "Waters Oil Company", *La Actualidad*, Morelia, 15 de noviembre, 1908, p. 3.

<sup>8</sup> Van Dijk, "Discurso", 1997, pp. 67-70.

<sup>9</sup> Fonte, "Escena", 2005, pp. 65-66.

por lo que para ese mismo año se realizaron algunas modificaciones al reglamento de tránsito, al incluir por primera vez coches de servicio, que a partir de entonces se comenzaron a dividir en dos categorías, los de bandera roja y los de bandera azul, estos últimos eran los de “lujo”. Los coches públicos para pasajeros tenían que establecerse en plazas, nunca en callejones o sitios peligrosos, y sus horarios eran controlados para quedar entre 6:00 a.m. y 10:00 p.m., con tarifas que rondaban entre 75 centavos y 1 peso, y con límites de velocidad de máximo veinte kilómetros por hora. Para 1916 había una cantidad de 46 automóviles registrados en la ciudad, y al menos la mitad de ellos era para transporte de pasajeros y carga.<sup>11</sup>

Sería para septiembre de 1917 cuando se estableció el primer sistema de transporte público pensado para múltiples pasajeros, en lugar de taxis se introdujeron los llamados auto-camiones con recorridos fijos. La empresa estuvo a cargo de Antonio Carranza Laris, quien antes había sido dueño de los tranvías de la ciudad, y en concreto el contrato que celebró con las autoridades estatales, encabezadas por Pascual Ortiz Rubio, le otorgaban un permiso concesionado para operar sus vehículos en representación de la autoridad. Fueron tres rutas las que se establecieron, conectando las principales plazas de la ciudad, con horarios de 6:00 a.m. hasta 08:00 p.m., y se usaron automóviles marca Ford T con modificaciones especiales en la carrocería, para lograr contener más pasajeros, cambiando la posición de los asientos e improvisando muchas cosas con madera. Con eso quedó registrado el antecedente más antiguo en la localidad de la concesión dada por el gobierno para la explotación del servicio público de transporte en beneficio de particulares; el contrato utilizaba expresiones como “se faculta a privados para explotar el servicio de transporte en beneficio de la ciudadanía, organizando y garantizando condiciones de calidad”.<sup>12</sup>

Para marzo de 1918 el número registrado de vehículos volvió a aumentar hasta a 51 unidades, siendo la mitad de ellos dedicados al sector trans-

porte. Ese mismo año se decretó una nueva reglamentación, para diferenciar de una vez por todas a los vehículos particulares de los auto-camiones, que tenían que tener letreros que informaran sobre sus rutas, pintura para diferenciarse entre sí, e incorporar de forma obligatoria cuestiones como claxon y luces, por motivos de seguridad; en los particulares no se insistía tanto en esos detalles, al menos para ese momento. El acuerdo con las autoridades estatales era que los particulares que quisieran establecer rutas de transporte público debían pedir un permiso especial, registrar a los vehículos en la oficina de tránsito, pasar todas sus pruebas, y pagar un monto mensual al Estado para poder circular legítimamente. Gracias a esas facilidades para otorgar derechos de explotación de servicios públicos fue que durante la década de 1920 se establecieron muchas más rutas de auto-camiones, y varios empresarios se aprovecharon de ello, locales y extranjeros, entre los que destacaban Francisco Ramírez, Brench E. Simmons, Lorenzo Campusano y Alfredo Silva. Durante la década de 1930 la mayoría de las rutas y vehículos estaban en control de Miguel Herrejón Patiño, quien también era el principal concesionario de las agencias Chrysler y Dodge en la ciudad.<sup>13</sup>

En esos momentos Morelia había crecido considerablemente en comparación con las últimas décadas, y sus habitantes empezaban a tener necesidad de desplazamientos cada vez más largos, para conectarse con sus trabajos y diversas ocupaciones, que los llevaban a las periferias de la localidad, por lo que podemos considerar que la movilidad urbana a través de sistemas de transporte, entendida como una necesidad básica, ya circulaba en el imaginario. Para la década de 1940 aparecería una de las figuras más importantes en el escenario moreliano para la cuestión transporte, Rafael Cedeño Ceja, un chofer originario de la Ciudad de México que había logrado adquirir varios camiones a lo largo de los años por medio de concesiones con el gobierno de Michoacán, y gracias a ello comenzó a gestar un proyecto para aglutinar a varios choferes en torno a una organización común, rentándoles las unidades para trabajar. Cedeño Ceja, junto a otros dueños de concesiones, como José Guerrero Pérez y Francisco Guzmán Castro, se unieron formalmente en agosto de 1941 para formar la pri-

<sup>11</sup> Véanse: AHMM, f. Independiente II, C-6, s. Vehículos, l. 1, exp. 36, fs. 1-4; AHMM, f. Independiente II, C-37, s. Vehículos, l. 1, exp. 3, fs. 1.

<sup>12</sup> Rodríguez, “Introducción”, 2017, pp. 175-177.

<sup>13</sup> Rodríguez, “Introducción”, 2017, pp. 177-179.

mera organización conjunta de transporte colectivo en la ciudad, que se llamó Sociedad Cooperativa Valladolid. En ella las autoridades únicamente sancionaban el derecho de explotación del servicio de transporte, pero no lo regulaban en su organización interna, por lo que las rutas, horarios y los precios los establecía la Cooperativa de forma unilateral; Ce-deño Ceja fue su presidente hasta 1970.<sup>14</sup>

Durante las décadas de 1940 y 1950 los vehículos ya eran camiones en todo el sentido de la palabra, sin modificaciones improvisadas en madera como a inicios de siglo, y se dividían en dos categorías, el de primera (de lujo) y el de segunda (más baratos). En 1950 surgiría la Sociedad Morelos, otra organización de dueños de concesiones que se unirían para competir por la explotación del sistema de transporte en la ciudad. Para la década de 1960 la Cooperativa Valladolid contaba con más de 150 unidades, y con un número similar de choferes, que trabajaban bajo un esquema de renta y tenían que reportar directamente a la organización. La hegemonía de esa empresa terminó a inicios de 1970, a raíz de una huelga generalizada de choferes que pedían contratos colectivos y mejores condiciones de empleo, como salarios base, y con eso se comenzó a cuestionar abiertamente el control que la Cooperativa ejercía en el sector transporte; la organización se negó a reconocer su unión sindical. La respuesta fue la fundación de la Asociación Civil de Autotransportistas Michoacanos Hidalgo en 1971, una nueva organización que sí reconoció la unión sindical de algunos choferes, los que se afiliaban a ella, y fundaron el sindicato Melchor Ocampo; aunque en realidad no daba estabilidad como la que pretendían en un inicio, únicamente era más abierta en sus modos de rentar las unidades, con la creación de reglamentos internos.<sup>15</sup>

Para la década de 1970 se introdujeron las combis, ya que al ser más pequeñas eran vistas como medios de circulación más eficaces para una ciudad de calles tan estrechas como Morelia; aunque el uso de camiones persiste hasta nuestros días. La década de 1980 representó un gran auge en la cantidad de los vehículos de motor que circulaban en la ciudad, bastante más significativo que en años anteriores, y es

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. Ello nos habla del papel cada vez más importante que los vehículos de motor tenían en la cuestión de movilidad urbana, ya que comenzaron a ser indispensables para trasladarse en la ciudad. Prueba de ello es que durante esa misma década se organizaron proyectos masivos de mejoramiento urbano, como el trazado del anillo periférico de la ciudad en 1986.<sup>16</sup>

Entonces, durante el periodo de 1917-1981, que es cuando comenzó la idea de la estatización, hemos podido observar que las condiciones del transporte público en Morelia estaban organizadas en torno a dar concesiones por parte de las autoridades estatales y en las que los privados tenían derecho de explotación absoluta sobre las rutas. Eso hizo que para los años 1941-1971 surgieran algunas organizaciones civiles bastante poderosas, en cuanto a que aglutinaban a casi todos los choferes en torno a ellas, y para poder trabajar tenían que ser forzosamente miembros de una, ya que contaban con todas las rutas e imponían todos los precios. Eso crearía muchos descontentos a lo largo de los años, desde la parte de los choferes, que se veían utilizados, pero también desde la parte de los usuarios, que tenían la opinión más o menos generalizada de que las organizaciones daban malos y caros servicios, y estaban mal constituidas. Además, una cuestión fundamental es darse cuenta de que aunque hemos estado hablado de transporte público, en realidad no lo era, más bien se trataba de transporte colectivo; la diferencia está en que lo público no pertenece a nadie y pertenece a todos al mismo tiempo, es un espacio de reconocimiento y una necesidad, un derecho de todos (como a la movilidad), es lo que vuelve iguales a los diferentes (ciudadanos), y es una esfera con dimensiones económicas, políticas y sociales, en la que deben garantizarse servicios para todos; mientras que lo colectivo habla de lo compartido por miembros específicos (como los que tienen concesiones), pero que no necesariamente deben garantizar servicios o derechos, ya que se puede poseer.<sup>17</sup>

<sup>14</sup> “Historia del transporte público”, *El Sol de Morelia*, Morelia, 11 de octubre, 2009, p. 12.

<sup>15</sup> Rodríguez, “Introducción”, 2017, pp. 180-182.

<sup>16</sup> INEGI, *Estadísticas*, 2012, pp. 10-20.

<sup>17</sup> Vito, “Problematizando”, 2018, pp. 35-38.

## LA ESTATIZACIÓN DE 1981

El proyecto de estatización al transporte público fue producto de múltiples descontentos a lo largo de décadas, en primer lugar, por parte de choferes que consideraban que sus condiciones laborales eran injustas, ya que el derecho de explotación del servicio y las rutas eran controlados por unos pocos, a los que les tenían que pedir permiso para trabajar y, en segundo lugar, por parte de los usuarios que veían, en forma más o menos generalizada, con malos ojos al servicio que se otorgaba, ya que lo consideraban caro, sucio, ineficiente y mal organizado. Para observar algunas de esas opiniones, y las reacciones de grupos contrarios a la estatización, se utilizará el decreto aparecido en el *Periódico Oficial del Estado*, así como a la prensa, como elementos que nos ayuden a reconstruir el contexto en el que se implementó ese proyecto. Debemos recordar que la prensa no sólo se trata de opinión pública, sino que entreteje acontecimientos políticos y económicos, representa intereses múltiples, y nos conecta con actores e instituciones que buscan ejercer poder; la política hace prensa, así como la prensa hace política; por lo que no es un ente neutral, sino una herramienta.<sup>18</sup>

En ese sentido, *La Voz de Michoacán* constituye uno de los principales medios de noticias en el Estado y es considerado uno de sus decanos, el periódico fue fundado el 19 de junio de 1948 por el destacado periodista José Tocaven, con el principal objetivo de dar voz a quienes no la tenían e incluir a amplios sectores de la población en la representatividad de los medios impresos, buscando alejar el control de las noticias de los grupos de poder; comenzó publicándose semanalmente, pero debido a su enorme popularidad desde la década de 1970 pasó a editarse diariamente y a ser el de mayor circulación y consumo en la entidad.<sup>19</sup> Por lo tanto, al ser el periódico más importante de Michoacán no es de extrañar que se convirtiera en una importante herramienta a través de la cual los distintos actores políticos de la localidad buscaban ejercer representatividad, con el objetivo de influenciar a la opinión pública; aunque con diferentes niveles de acceso, ya que las autoridades podrían pagar más que otros grupos, como los choferes.

Los elementos reflejados en los diarios se convirtieron en discursos, que por un lado buscaban legitimar la implementación de la estatización y, por otro, buscaban combatirla, lo que fue un tema que se convirtió en un importante debate usando a la prensa como escenario; cabe mencionar que entre el periodo de 1981-1987 hubo una frecuente discusión en la prensa sobre el tema de la estatización, sus beneficios, alcances y críticas, pero por motivos de espacio aquí tomaremos únicamente algunas de las más representativas a manera de ejemplo. De la misma forma y, para dar un mejor contexto, debe comentarse que, de acuerdo con datos del INEGI, para 1980 Morelia tenía una población de 392 340, que crecería a 542 985 en 1990.<sup>20</sup>

Como se vio con anterioridad, desde la década de 1970 se generaron varias huelgas por parte de grupos de trabajadores, con intentos de formar sindicatos, pero siempre fueron muy poco eficientes en lograr sus metas ya que, aunque se formaron algunas uniones (como la Melchor Ocampo), nunca se consiguió el reconocimiento a contratos colectivos de trabajo. Ese tipo de malestares continuarían para inicios de 1981, momento en que se consideraba que el transporte público en la ciudad estaba en un punto de quiebre, ya que no se daba abasto para los usuarios y las condiciones para los choferes eran cada vez más duras, pues se les cobraba más renta. Se podía ver reflejado en un par de notas de enero de ese año. La primera era una entrevista a un grupo descontento de trabajadores que habían salido a manifestarse a las calles de la ciudad, titulada “Los choferes piden acabar con monopolios”, y la segunda era una entrevista al jefe de tránsito de la localidad, en la que se refería a las quejas constantes de los usuarios:

Los choferes honestos tienen posibilidades prácticamente nulas de laborar sin el consentimiento de los grupos de poder y de las familias transportistas, lo que hace que sea cada vez más difícil llevar el pan a la mesa; el gobierno debería hacer algo al respecto, ya que debe garantizarnos posibilidades justas de trabajo.<sup>21</sup>

<sup>18</sup> Pineda (coord.), *Recorridos*, 2015, pp. 7 y 11.

<sup>19</sup> Jullian, “Voz”, 2018, pp. 281-282.

<sup>20</sup> INEGI, *Morelia*, 1993, pp. 1 y 6.

<sup>21</sup> “Los choferes piden acabar con monopolios”, en: *La Voz de Michoacán*, Morelia, 16 de enero, 1981, p. 6.

El servicio de transporte en esta ciudad es un caos, ya que hay apenas un camión para aproximadamente cada 750 habitantes, lo que hace que la movilidad se aglomere y retrase, y eso está creando mucho enojo en los usuarios, que constantemente vienen a las oficinas de tránsito a presentar quejas.<sup>22</sup>

En ambos casos se puede apreciar que el discurso era una ofensiva directamente en contra de los concesionarios y del servicio que daban, y considerando que las entrevistas eran fomentadas por agentes del propio gobierno, de acuerdo a las notas, se podría suponer que eran el inicio de una estrategia sistemática para atacar la legitimidad del servicio de transporte en manos privadas, y tratar de establecer un nuevo control sobre él, esta vez por parte del Estado. Para esos momentos el gobierno Estatal de Michoacán estaba en manos del Ing. Cuauhtémoc Cárdenas, quien estuvo en el cargo entre 1980 y 1986, y tenía una agenda política enfocada a la apertura y socialización de varios sectores, como la economía y la administración pública, para tratar de reducir brechas de desigualdad social y garantizar servicios básicos. Entre las primeras acciones de ese gobierno estuvieron la creación de algunas dependencias nuevas, como la Coordinación de Planeación y Apoyo Municipal, el Instituto Michoacano de Cultura y el Instituto Michoacano del Deporte.<sup>23</sup>

Una de las medidas de mayor interés por parte del ejecutivo estatal era resolver el conflicto que existía en el sector transporte en la capital michoacana, y que venía arrastrándose desde hace mucho tiempo entre los concesionarios, que constantemente querían elevar los precios del servicio, y las malas condiciones del mismo, por lo que se resolvió que debía ser tarea del gobierno hacerse cargo del transporte, para tratar de garantizarlo y mejorarlo.<sup>24</sup> Un ejemplo de ello pudo verse en una nota de principios de junio de 1981, titulada “Ningún aumento al transporte: afirma Cárdenas”, en la que las organizaciones exigían el incremento de las tarifas, alegando las alzas a los consumibles; las tarifas eran de un peso con cincuenta centavos, y pedían que se

aumentara hasta cuatro pesos, presionando con la paralización del servicio en caso de que no se aprobara el aumento (cosa que habían hecho en muchas ocasiones con anterioridad, también como una táctica de presión). Las autoridades se negaron, con argumentos como los siguientes: “No hay necesidad de lesionar la economía popular, por el contrario, el servicio debería ser barato y garantizado para todos, ya que es algo de primera necesidad; nuestra misión también es proteger a los trabajadores del volante”.<sup>25</sup>

Se mostraba un discurso que claramente buscaba legitimar las acciones de tomar el control del sector transporte, arguyendo estar en favor de la economía popular y sus intereses, lo que contentaba a muchos usuarios y, al mismo tiempo, se trataban de crear certidumbres para los trabajadores, en un intento de que pasaran a apoyar el proyecto. Durante varios meses se mantendrían acaloradas discusiones en la prensa con las organizaciones de transporte argumentando que se les quería quitar la posibilidad de empleo, y planteaban compromisos para tratar de resolver la problemática, como crear más sindicatos o que el servicio fuera conjunto con el Estado. Sin embargo, para julio de 1981 la estatización se comenzó a discutir de manera oficial al interior de los órganos de gobierno, para trazar un plan de acción y aplicarlo en forma rápida, cosa que se plasmó en el *Periódico Oficial del Estado*: “El procedimiento mediante el cual se resuelve que el Estado se hace cargo definitivamente del transporte público de personas, en su modalidad de servicio urbano y suburbano, se iniciará oficialmente el 15 de julio de este año”.<sup>26</sup>

Con esa acción se dio inicio a la estatización del sector transporte de manera oficial, no sin que existieran algunas quejas por parte de los concesionarios, que emplazaban a huelgas y paros de movilidad. Un ejemplo fue una nota conjunta aparecida a inicios de agosto en donde la Cooperativa Morelos y la Asociación Hidalgo argumentaban que se les quería quitar el derecho legítimo a trabajar, y que era en buena parte, gracias a ellos, que se había construido el sector transporte en la ciudad; al mismo

<sup>22</sup> “Servicio insuficiente”, en: *La Voz de Michoacán*, 22 de enero de 1981, p. 2.

<sup>23</sup> Cárdenas, *Sobre*, 2010, p. 154.

<sup>24</sup> Cárdenas, *Sobre*, 2010, p. 157.

<sup>25</sup> “Ningún aumento al transporte: afirma Cárdenas”, en: *La Voz de Michoacán*, 6 de junio de 1981, p. 1.

<sup>26</sup> “Proyecto de Estatización al Transporte Público”, en: *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 15 de julio de 1981, p. 1.



tiempo se comprometían a dar mejores condiciones a sus choferes, como contratos, y acusaban a las autoridades de no contar con los elementos adecuados para implementar un sistema de transporte eficiente, sólo agravando la situación del sector en la ciudad; también les incriminaban que de manera forzosa los presionaban para vender sus vehículos y así poder echar a andar su estatización:

De manera unilateral nos quieren despojar de los derechos laborales que hemos construido a lo largo de décadas, afectando a cientos de familias; más bien deberíamos sentarnos a tratar de buscar una solución conjunta para que todas las partes se beneficien [...] el Estado no tiene la infraestructura para montar el proyecto que pretenden, sería un caos; existe mucha presión para que le vendamos las unidades al gobierno.<sup>27</sup>

Puede apreciarse la resistencia por parte de los grupos de concesionarios que, como se vio, efectivamente jugaron un papel importante en el establecimiento del sector transporte en la ciudad al articularlo de forma organizada, y por lo tanto resulta lógico que buscaran defender y mantener sus intereses y beneficios. Otra nota, justo al día siguiente, confirmaba algunas de esas acusaciones, ya que la Cooperativa Valladolid acordó vender sus unidades al gobierno del Estado, a cambio de que se les permitiera participar en el proyecto de estatización, pero no como organizadores, sino como administradores del lugar en donde se almacenaran los vehículos:

Estatizar al transporte puede ser una solución eficaz, si se mantiene la participación de las organizaciones que ya existen; revertimos los derechos de concesiones de vuelta al Estado y les vendemos 236 unidades, entre camiones y combis, para que puedan dar un buen servicio a la ciudadanía; para garantizar el orden nos mantendremos como almacén para los vehículos.<sup>28</sup>

Se puede advertir que la negociación entre los actores era una constante, ya que puede suponerse que mantuvieron pláticas a lo largo del proceso, y que la venta de unidades no ocurrió de la noche a la mañana. Incluso podría establecerse que fue una estrategia por parte de las Cooperativas, para mantenerse como actores importantes dentro del sector transporte a pesar de la estatización, y así poder seguir influyendo activamente, pues argumentaban que ellos eran necesarios para mantener el “orden”. Las autoridades estatales respondían en notas que buscaban reforzar sus acciones, para legitimar su actuar, y hablaban de los beneficios que existirían para toda la ciudadanía gracias a su proyecto:

La estatización del transporte es la mejor solución para brindar un servicio eficaz y barato a la sociedad, ya que sólo se cobrará una cuota de recuperación; se trata de un evento sin precedentes en la autonomía del sector transporte a nivel nacional; todos deberían subirse al proyecto de Cárdenas; se otorgarán contratos, salarios fijos y seguridad social a los choferes; Morelia será sólo el principio, ya que el modelo se extenderá a todo el Estado.<sup>29</sup>

De acuerdo al secretario de Urbanismo y Obras Públicas del Estado, Ing. Héctor Buenrostro: estamos preparados desde ayer para empezar a dar el servicio, ya estamos adquiriendo unidades tipo Barracuda, y garantizamos que no se afectará los derechos de los trabajadores.<sup>30</sup>

El decreto de estatización se promulgó oficialmente el 18 de agosto de 1981 en el *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, entrando en vigor inmediatamente al día siguiente. El discurso era claro, ejercer control sobre el sector transporte por parte de las autoridades estatales. Los argumentos con los que se legitimaba la acción se presentaban como una medida de ordenamiento, ya en el documento se consideraba que “la satisfacción de los ciudadanos en cuanto a movilidad era una necesidad de interés social”, por lo que “debía corresponderle primordialmente y ex-

<sup>27</sup> “Las Cooperativas se pronuncian contra la estatización”, en: *La Voz de Michoacán*, 07 de agosto de 1981, p. 1.

<sup>28</sup> “La Valladolid sí vende sus unidades”, en: *La Voz de Michoacán*, 08 de agosto de 1981, p. 19.

<sup>29</sup> “Un hecho sin precedentes”, en: *La Voz de Michoacán*, 15 de agosto de 1981, p. 3.

<sup>30</sup> “Estamos listos desde ayer”, en: *La Voz de Michoacán*, 19 de agosto de 1981, p. 6.

clusivamente al Estado manejarla”, y justificaban la necesidad de recuperar al sector transporte de manos privadas, ya que “el constante aumento de tarifas y los malos manejos han sido focos de conflicto, que en ocasiones habían llegado a la alteración grave de la paz pública y a la interrupción de ese servicio vital”, por lo que su intencionalidad hablaba de ordenar y hasta civilizar a un sector considerado problemático, para reestructurar el correcto funcionamiento de la vida urbana. En el decreto se mencionaba, en forma reiterada, que importantes sectores de la opinión pública y empresarial se habían manifestado a lo largo del tiempo en favor de que el Estado “recuperara” la prestación del servicio de transporte, porque se encontraba en manos de un reducidísimo número de concesionarios, que condicionaban la prestación eficaz del servicio en forma unilateral.<sup>31</sup> En los discursos, la reiteración es un elemento que ayuda a legitimar acciones de poder, por lo que no es de extrañar que se usaran elementos como esos para justificar y dar peso a sus acciones, mencionando que contaban con el apoyo del público.

En ese sentido, el documento aludía a que el Ejecutivo del Estado no había tomado esa medida de forma unilateral, ya que durante meses se habían realizado campañas de consulta pública a través de la creación de un comité informativo sobre el “conflicto camionero”, compuesto por integrantes de las autoridades, como el Secretario de Urbanismo y Obras Públicas del Estado y el Jefe de Policía y Tránsito de Morelia, entre otros, en donde se resolvió que “el servicio de movilidad urbana debía prestarse en la debida forma en la que reclama el interés social, efectuándose en condiciones lo menos gravosas para la economía de los usuarios”. En el mismo documento se utilizaban algunas estrategias de descrédito para referirse a los privados, ya que mencionaban que se habían realizado investigaciones sobre las condiciones de las concesiones, y se había encontrado que la mayoría de los prestadores del servicio público no tenían vigentes sus permisos (la mayoría habían caducado el 31 de diciembre de 1980), por lo que se les podía requerir el servicio sin mayores dificultades.<sup>32</sup>

<sup>31</sup> “Decreto de estatización al transporte público”, en: *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 18 de agosto de 1981, pp. 1-2.

<sup>32</sup> “Decreto de estatización al transporte público”, en: *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 18 de agosto de 1981, p. 2.

Esas acciones podían ser vistas, de nuevo, como una medida discursiva para legitimar al proyecto, ya que se creaban aparentes certidumbres para la defensa del sector popular y se cuestionaba abiertamente a los permissionarios, pintándolos como los culpables de muchos de los vicios del sector.

Se apoyaban en argumentos como: “sería una grave ofensa para los derechos de la sociedad si se permitiera que el servicio de transporte continuara funcionando como hasta entonces”, y su propósito era “evitar la anarquía que generaba el sistema de concesiones”. Mencionaban que a los dueños de camiones y combis se les había respetado el derecho de previa audiencia, y se les dio oportunidad de presentar sus alegatos para mantenerse activos, entre los que podían llevar documentos probatorios o testimonios, a lo que muchos de ellos se negaron rotundamente, pero otros aceptaron con gusto, inclusive comprometiéndose a ayudar en la medida de lo posible con el proyecto, por ser un asunto de “verdadero interés social”.<sup>33</sup> Ello podía ser visto como una forma sutil de invitar a los sectores contrarios a adherirse al proyecto, por medio de extender una solución para seguir incluyéndolos de alguna forma dentro del sector transporte; como se vio con la Cooperativa Valladolid, que accedió a vender sus unidades a cambio de seguir siendo bodega y administrar algunos elementos, cosa que se repetiría con otras compañías. Por todos esos antecedentes previos se resolvía que el Estado iba a hacerse cargo del servicio público de pasajeros, en modalidades urbanas y suburbanas, dentro de la ciudad de Morelia, pero se decía claramente que la intención era extender paulatinamente el proyecto a todo el estado de Michoacán.

El decreto contaba con cinco acuerdos administrativos, más tres artículos transitorios, entre los que destacaba que se “recuperaba”: el servicio de transporte público de manos de privados, ya que carecían de permisos vigentes e iban contra la economía del público usuario; que el Estado reorganizaría y administraría al servicio “rescatado”, en función del alto interés social que iba implícito en el mismo, al ser una cuestión de suma vitalidad para la movilidad; que los concesionarios se tendrían que abstener de cualquier tipo de servicio de conducción

<sup>33</sup> “Decreto de estatización al transporte público”, en: *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 18 de agosto de 1981, p. 3.

(pero no administrativos), y tendrían cinco días para vender todas sus unidades o ponerlas fuera de servicio, o atenerse a las sanciones correspondientes; que no se afectarían los derechos de los trabajadores, ya que los choferes que rentaban concesiones serían desde entonces empelados del Estado, con todas las garantías de ley (se proponían contratos y gremios); y que el decreto entraría en vigor inmediatamente el 19 de agosto de 1981. Terminaban diciendo que las autoridades estatales crearían una nueva empresa, dirigida por ellos, para ser la responsable de administrar y vigilar el correcto funcionamiento del servicio de transporte público de la capital michoacana, y, de resultar efectivo, el proyecto se iría extendiendo a más ciudades.<sup>34</sup>

Puede apreciarse que el decreto de estatización era un documento que buscaba legitimar el accionar por parte del Ejecutivo Estatal, en donde se reiteraba la importancia que tenía la movilidad como una necesidad social, y la justificación de recuperarla de los malos manejos y los excesos que habían tenido los privados. La empresa que se formó para la administración del nuevo sector de transporte en manos estatales se creó oficialmente el 21 de agosto de 1981, y se llamó Transporte Público de Michoacán (TPM), e inmediatamente se publicó una nota en el principal diario de la entidad para reforzar su legalidad; además, se mencionaba que las rutas de transporte se mantendrían sin cambios respecto a las de los concesionarios, en un intento de dar continuidad a los esquemas de movilidad a los que estaban acostumbrados los morelianos. Al mismo tiempo, como se comentó, se imponían medidas que no cerraban completamente el diálogo con los antiguos concesionarios, ya que se les permitía integrarse al proyecto. Otra nota de apenas unos días después de la estatización lo confirmaba, dado que otra compañía vendió sus unidades:

Legalmente el gobierno ya maneja a los urbanos; por fin se acabó la corrupción; las autoridades han resuelto crear a la organización de Transporte Público de Michoacán, con el gobernador del Estado como el titular de su junta de administración; con ello se logrará un servicio eficiente, limpio y barato

<sup>34</sup> “Decreto de estatización al transporte público”, en: *Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, 18 de agosto de 1981, pp. 4-5.

para toda la ciudadanía; se mantendrán íntegras las rutas, para no alterar el día a día de los usuarios.<sup>35</sup>

La Asociación Civil de Auto Transportistas Michoacanos Hidalgo accedió a vender sus unidades el día de ayer (24 de agosto), a cambio de mantenerse como oficinas centrales de la nueva empresa que se creará para organizar al transporte público de la ciudad, gracias a ello el Estado se hizo de otros 180 vehículos (entre camiones y combis).<sup>36</sup>

Para esos momentos, la organización estatal contaba con 418 vehículos, entre camiones y combis, 100 de ellos eran nuevos y el resto fueron comprados a los antiguos concesionarios, sin embargo, únicamente estaban en funcionamiento 182 unidades, por lo que no eran de extrañar las dificultades que se tenían en la organización del servicio. Con notas como las anteriores se podían observar algunas de las estrategias de legitimación, negociación y resistencia que se entablaban en esos primeros días de cristalización del proyecto, ya que ambas partes se manifestaban con discursos en prensa, al ser una herramienta altamente versátil, para tratar de darle mayor peso y validez a sus argumentos; la autoridad buscaba sancionar ante el público el control y ejercicio de poder que habían practicado al momento de apropiarse de las capacidades de movilidad urbana en la localidad, y los antiguos concesionarios buscaban reflejar que aún eran una parte importante del sector, porque se reconocían como miembros de la nueva empresa y así lograban mantener un poco de ejercicio de poder.

Fue así que se puso en marcha el plan de estatización al transporte público, en forma aparentemente práctica y económica (el precio se mantendría en un peso con cincuenta centavos), con el fin de acabar con la corrupción y el control de los particulares, para dar mejores condiciones laborales a los choferes, y según estimaciones realizadas por el propio gobierno, la aceptación del nuevo sistema era de un ochenta por ciento entre el público de Morelia; esto según encuestas realizadas entre agosto y octubre de 1981. Por supuesto, lo anterior impidió que

<sup>35</sup> “Transporte Público de Michoacán, el nuevo encargado”, en: *La Voz de Michoacán*, 21 de agosto de 1981, p. 1.

<sup>36</sup> “La Hidalgo por fin accedió a vender”, en: *La Voz de Michoacán*, 25 de agosto de 1981, p. 2.

las quejas por parte de la ciudadanía continuaran, ya que el cambio tan abrupto en el servicio supuso que los usuarios tuvieran que readaptarse al mismo: “Para finales de octubre TPM cuenta con un 80% de la aceptación del público; pese a ello aún hay muchos descontentos en oficialías de tránsito por parte de la ciudadanía, ya que los intervalos de tiempo en que pasa el transporte se vieron afectados enormemente por el cambio”.<sup>37</sup>

#### LA REVERSIÓN DEL PROYECTO EN 1987

Pasarían algunos años y se mantendrían constantemente los discursos de legitimidad por parte de las autoridades, pero también las problemáticas. Entre los años de 1982 y 1986, aparecían notas esporádicas que argumentaban que el sector transporte se encontraba en un periodo de transición, y que había sido lo mejor ponerlo en manos del Estado, porque ya no se incurría en vicios como la corrupción para establecer puestos para choferes, y el precio se mantenía estable, inclusive diciendo que se le haría lo mismo a los taxis si no corregían sus malas prácticas; pero también aparecían notas negativas, pues el descontento del público aumentaba por problemas en horarios de recorridos, y porque las unidades eran viejas, muy sucias y se descomponían constantemente, pedían que se agilizaran las condiciones del servicio; y los choferes pedían mayores garantías laborales, ya que el Estado había prometido muchas cosas en el proyecto, pero casi ninguna se había cumplido, como la cuestión de percibir prestaciones de ley y seguridad social. Un ejemplo en concreto podrían ser dos notas que aparecieron en septiembre de 1986, en la primera se manifestaban los choferes del sindicato de TPM, que tuvieron paralizada a la ciudad por semanas, en donde las autoridades acusaban a los antiguos líderes de mantener injerencia en ese tipo de prácticas, ya que no se pagaba la renta de las instalaciones y la bodega desde hace meses y, en la segunda, se referían a un grupo de habitantes que salió a marchar a las calles para exigir mejoría en el servicio, y que el gobierno “controlara a su gente”, a lo que se respondía que resultaba muy di-

<sup>37</sup> “Índices de aceptación del Transporte Público de Michoacán”, en: *La Voz de Michoacán*, 12 de octubre de 1981, p. 10.

ficil administrar al sector. Uno de los primeros signos visibles de problemas en el proyecto:

Los choferes del TPM consiguen que se les cancelaran alrededor de tres millones de pesos de deuda (por motivo de renta, accidentes e infracciones), luego de haber paralizado la ciudad por semanas; se nota la mano de las viejas organizaciones en el desorden provocado, ya que son las viejas prácticas y los mismos actores (los choferes).<sup>38</sup>

Decenas de manifestantes demandan servicio eficiente; transporte urbano en lamentable estado y causa verdaderas molestias para los usuarios; el vehículo n° 18 se descompuso en plena avenida, por ser tan viejo y en mal estado, dejando tirados a sus pasajeros [...] las autoridades responden que el sector es problemático...<sup>39</sup>

Es importante mencionar que, para esos momentos, se había realizado el relevo institucional en el Gobierno del Estado, y el nuevo titular del Ejecutivo era el Ing. Luis Martínez Villcaña, miembro del PRI y de políticas abiertamente contrarias a las de Cárdenas; se mantendría en el cargo desde el 15 de septiembre de 1986 hasta el 03 de diciembre de 1988, fecha en que tuvo que salir por presiones del conflicto en las elecciones nacionales a la presidencia. Para comentar un poco sobre el contexto nacional en esos momentos, debe decirse que la crisis económica de la década de 1980 afectó fuertemente a la implementación adecuada de políticas públicas, pues desde la presidencia de Miguel de la Madrid (1982-1988) se pusieron en práctica una serie de recortes al gasto social y de servicios, por medio de un severo programa de austeridad, de corte neoliberal; esto fue especialmente notorio entre 1985 y 1987, por la crisis en el desplome de los precios del petróleo, que hizo que la inflación en el país aumentara un 159%, ante lo cual el gobierno recurrió a una serie de préstamos por parte del Fondo Monetario Internacional. Ese giro notorio en favor de políticas neoliberales y de recortes al gasto público generó

<sup>38</sup> “Sindicato Unificado de TPM conjura huelga”, en: *La Voz de Michoacán*, 13 septiembre de 1986, p. 18.

<sup>39</sup> “El servicio urbano causa verdaderos problemas”, en: *La Voz de Michoacán*, 14 septiembre de 1986, p. 17.

un cisma al interior del PRI desde 1985, encabezado por Cuauhtémoc Cárdenas y Porfirio Muñoz Ledo, quienes consideraban que se había traicionado la ideología de la Revolución mexicana y su carácter popular, por lo que para 1986 fundaron la Corriente Democrática (que terminaría siendo el PRD) para participar en las elecciones presidenciales de 1988, con Cárdenas como candidato; mismas que fueron muy controversiales, por las serias sospechas de que el candidato del PRI, Carlos Salinas de Gortari, resultó ganador por medio de un fraude electoral.<sup>40</sup>

Bajo ese contexto, una de las primeras acciones de Martínez Villicaña como nuevo gobernador de Michoacán, quien se adhería puntualmente a las políticas neoliberales de recorte del gasto público a nivel federal, fue poner en marcha un diagnóstico profundo a la empresa de TPM a partir de octubre de 1986, para tratar de ponerlo a funcionar correctamente, pero donde reconocía que “había sido una verdadera utopía haber tratado de hacerse cargo de ese sector”, ya que los retos eran muchos, los choferes eran pocos y las viejas organizaciones “en realidad mantenían buenos servicios y podían organizar bien a los trabajadores”.<sup>41</sup> Para octubre de ese año, se manifestó en la prensa el resultado del diagnóstico practicado por el gobierno a su propia empresa, así como una nota en donde se reconocían varios problemas para continuar manejando al sector transporte desde el Estado y se manifestaban algunas demandas ciudadanas:

El transporte público está en un estado lamentable, ya que requeriría de una millonaria inversión para reactivarlo; la irresponsabilidad de los conductores continúa molestando a la ciudadanía, los viejos líderes sí sabían aglutinarlos correctamente; únicamente operan 80 de las más de 400 unidades existentes, por lo que el servicio es tremendamente deficiente; se pensará seriamente en qué acciones se deben tomar...<sup>42</sup>

Urge impedir que los choferes laboren en malas condiciones, ya que hay reportes de que frecuen-

temente son sucios, desatentos, descuidados y en ocasiones hasta ebrios; se debe garantizar mayor seguridad a los usuarios del transporte público, dice el director de tránsito, [...] muchas ideas utópicas se han puesto en marcha en este país, pero rápidamente se ve que es imposible hacerlas realidad; el gobernador está muy preocupado por qué hacer con el sector transporte, se ve complicado mantenerlo en manos del Estado.<sup>43</sup>

Se puede apreciar que para esos momentos el discurso había cambiado radicalmente, porque desde el sector de las autoridades, como hablantes, habían mantenido durante años una postura de justificación y legitimidad de poder en su accionar de estatizar a la movilidad urbana, pero el nuevo gobierno rápidamente se mostró contrario a ese tipo de políticas y buscó ejercer discursos que validaran que el proyecto en realidad había sido una mala idea. Lo caracterizaron como ineficiente, descuidado y mal organizado, poniendo justificaciones en prensa de parte de usuarios y aludiendo que costaría mucho rescatarlo, al mismo tiempo que reconociendo que los privados de antaño habían tenido muchas ventajas, como saber aglutinar eficientemente a los trabajadores.

Para noviembre y diciembre de 1986 continuaría la problemática, ya que en la prensa aparecían distintas manifestaciones, como que “se seguía sin solución, y el gobierno aún evaluaba si podían rescatar al sector transporte”, para lo que se planteaban algunas soluciones como “tratar de aumentar considerablemente las tarifas para hacerlo rentable”, pero eso en realidad generaría discusiones, disgustos y varias problemáticas con usuarios y sectores empresariales de la ciudad, dado que “el aumento propuesto representaría un verdadero golpe al turismo y al comercio, sin mencionar a la población”, a lo que los grupos de choferes insistían en que el aumento “era sumamente necesario, porque la gasolina había subido muchísimo y era muy difícil trabajar así”, y desde el gobierno se buscaba que se organizaran algunos programas para tratar de mejorar el servicio, como el de reconstrucción de vehículos públicos en donde “se trataría de reformar al menos 100 unidades, para cumplir con la demanda de los usuarios”, y

<sup>40</sup> Medina, “Visita”, 2001, pp. 35-36.

<sup>41</sup> “El gobierno propone diagnóstico al Transporte Público de Michoacán”, en: *La Voz de Michoacán*, 25 de septiembre de 1986, p. 1.

<sup>42</sup> “El transporte urbano en lamentable estado: diagnóstico”, en: *La Voz de Michoacán*, 07 de octubre de 1986, p. 1.

<sup>43</sup> “Mayor seguridad a los usuarios del transporte público”, en: *La Voz de Michoacán*, 24 de octubre de 1986, p. 2.

para finales de año resolvió aumentar el precio hasta 400 pesos (respecto a la vieja conversión era el equivalente a cuatro, un poco más del doble del peso con cincuenta centavos que era originalmente).<sup>44</sup>

La discusión en la prensa resultaba interesante, tras plasmar los discursos de distintos sectores y sus respectivos intereses, cada uno tratando de reforzar sus argumentos con evidencias para darles solidez, como los costos de combustibles o la enorme inversión necesaria para producir resultados efectivos. Parecía que el conflicto no tenía solución aparente. Para comienzos de 1987 el problema continuaría, y una muestra de ello fueron algunas notas que aparecieron durante el mes de enero, en donde se manifestaban nuevamente los ciudadanos en una marcha pacífica para exigir que era su derecho tener movilidad eficiente. Además, ya se empezaba a hablar de regresar a esquemas anteriores y reprivatizar al sector transporte: “Los usuarios están molestos, de nuevo salen a las calles, bajo la consigna de ¡queremos transporte!; ante la opinión del público Luis Martínez Villicaña ordena pronta solución al servicio urbano”.<sup>45</sup> “Tal vez no sería necesario estar aferrados a que los privados no entren a dar servicio, ya que no se ve una posible solución al conflicto del transporte urbano; todo el dinero se va en pagar nominas y ya no hay para mantener a las unidades”.<sup>46</sup> “El TPM es un cadáver, dice el líder de su organización sindical, el chofer Sadoth García Avilés [...] se requiere inversión que el gobierno no tiene y no quiere mantener, lo que es necesario que vuelva a manos de los trabajadores”.<sup>47</sup>

Muchos actores intervinieron en esos discursos, por un lado, los usuarios, que estaban molestos de que el sistema fuera ineficiente y siempre para-

<sup>44</sup> “Se sigue sin solución”, en: *La Voz de Michoacán*, 11 de noviembre de 1986, p. 1; “Se analiza aumento a las tarifas urbanas”, en: *La Voz de Michoacán*, 15 de noviembre de 1986, p. 4; “Las nuevas tarifas serían un freno al turismo”, en: *La Voz de Michoacán*, 26 de noviembre de 1986, p. 3; “Choferes insisten en el aumento”, en: *La Voz de Michoacán*, 02 de diciembre de 1986, p. 4; “Se pone en marcha programa de reconstrucción de vehículos de TPM”, en: *La Voz de Michoacán*, 19 de diciembre de 1986, p. 2.; “400 pesos el nuevo precio oficial al transporte”, en: *La Voz de Michoacán*, 20 de diciembre de 1986, p. 1.

<sup>45</sup> “Ordena Luis Martínez Villicaña pronta solución al tema del transporte”, en: *La Voz de Michoacán*, 08 de enero de 1987, p. 3.

<sup>46</sup> “No hay posible solución al servicio urbano local”, en: *La Voz de Michoacán*, 16 de enero de 1987, p. 1.

<sup>47</sup> “El transporte público es un cadáver”, en: *La Voz de Michoacán*, 21 de enero de 1987, pp. 1-2.

lizado, al menos, en los últimos momentos de esos meses, por lo que salían a manifestarse a las calles, lo que hace evidente que el gobierno dejó de lado el proyecto apenas se realizó el relevo institucional. Por otro lado, las autoridades estatales, que reconocían abiertamente su incapacidad para seguir manteniendo al transporte público, ya que perdían más dinero del que ganaban, al resultar muy caro y muy difícil de controlar. Por último, a los choferes, que pedían que se les regresara a los viejos esquemas de concesiones a los que estaban acostumbrados, ya que así cada trabajador cubría los costos de sus vehículos y podían subsanar los gastos del estado, sin mencionar que era una estrategia para reapropiarse de la enajenación del sector.

Para febrero de 1987, continuarían las manifestaciones y las quejas, y en la prensa se acusaba a los antiguos líderes permisionarios como los impulsores del movimiento de choferes para reapropiarse del sector, por ejemplo, lo hacía el líder de la Federación Independiente de Trabajadores de Estado de Michoacán (FITEM), quien mencionaba que el problema del transporte se había convertido en un verdadero “elefante blanco”, y estaba a favor de que se regresara a manos privadas. Además, pese a los aparentes intentos de rescatar al servicio, el TPM se encontraba con serios problemas de organización y financiamiento, ya que su plan de reparar unidades dañadas se había venido abajo en ese mismo mes, y muchos de sus recursos de redirigieron al sector salud, ello se usó como un elemento para acrecentar el descontento por parte del público en torno al sector transporte. “El transporte público se ha convertido en un verdadero elefante blanco; ya está muerto y debemos dárselo de vuelta a los particulares; los antiguos líderes de las organizaciones sí que sabían manejar al sector, ya que mantenían rutas rápidas y eficientes, y sabían tener contentos a los trabajadores”.<sup>48</sup> “La opinión del público vertida hacia el rescate de unidades es negativa, ya que se considera que de nada sirve el número de vehículos, en tanto los malos tratos de los choferes no cesen y las unidades no sean más seguras; sólo hay 60 unidades para toda la ciudad [...] las reparaciones se vinieron

<sup>48</sup> “Un verdadero elefante blanco”, en: *La Voz de Michoacán*, 02 de febrero de 1987, p. 3.

abajo; el gobierno plantea desviar recursos para dirigirlos al sector salud”.<sup>49</sup>

Para esos momentos resultaba evidente que el proyecto se había venido abajo, y es interesante notar cómo se utilizó a la prensa como un medio para reforzar los discursos por parte de las autoridades, en este caso para caracterizar al servicio como un lastre para los intereses públicos, por lo caro que resultaba mantenerlo; al mismo tiempo, que el estratégico manejo por parte de organizaciones de choferes que construían argumentos para que se les regresara el servicio a los privados, al glorificar las ventajas que tendrían con ellos y utilizar la añoranza (memoria) por los viejos tiempos. Para marzo de 1987, los nuevos líderes sindicales de amplios sectores de choferes, como Miguel Corona Salt, Francisco José Corona Núñez y José Trinidad Martínez Pasalagua, empezaron serias negociaciones con las autoridades estatales para que el servicio regresara a manos de privados bajo el esquema de concesiones, tal y como se había hecho durante décadas; la intención del gobierno, al menos en el discurso, era que el servicio fuera mixto, pero se podría considerar que en realidad ese fue el fin del proyecto para hacer público al sector.<sup>50</sup>

La reversión oficial a la estatización se dio el 02 de abril de 1987, por medio de una orden administrativa del gobernador del Estado, y al día siguiente apareció una nota en prensa para darlo a conocer, destacando la enorme inversión que se había realizado por parte de la nueva Alianza de Permisarios, encabezada por figuras como Martínez Pasalagua; sin embargo, también se comentaba en la empresa oficial que TPM no desaparecería inmediatamente, sino que se le daría un nuevo propósito, serviría como una especie de árbitro para otorgar y mediar en las concesiones y así tratar de que el gobierno siguiera involucrado en el sector. Poco tiempo después salió otra nota que argumentaba que el nivel de aceptación entre el público del nuevo servicio de transporte era mucho mayor respecto al estatal, ya que era mucho más rápido, eficiente y controlado, incluso se invitaba a diversos sectores

de la sociedad a participar activamente del nuevo modelo de concesiones; varios gremios como los electricistas y los profesores alentaban a sus miembros a adquirir una ruta, ya que se presentaba como una oportunidad para invertir económicamente y al mismo tiempo ayudar a impulsar al sector transporte de la ciudad.

El transporte público volverá a ser concesionado para resolver de una vez por todas los conflictos de movilidad en la ciudad; particulares destinarán 1,220 millones de pesos para adquirir 100 combis y minibuses y se abrirán tres nuevas rutas; el gobierno supervisará por medio de TPM, para que se mantenga controlado.<sup>51</sup>

La aceptación popular es prácticamente inmediata, de acuerdo a encuestas de TPM; gracias a los privados a mejorado enormemente el servicio, ellos sí saben controlar a los choferes; autoridades anticipan que se de un mayor número de concesiones en los próximos días; SEP y sindicato de electricistas invitan a sus agremiados a adquirir una concesión...<sup>52</sup>

El sistema de concesiones se mantendría operante en Morelia a partir de entonces, y muchos de los líderes del sector de trabajadores comenzarían a tener el número mayoritario de las mismas, a través del control de inversiones, por lo que muchos choferes comenzarían a rentar unidades, o rutas de transporte, directamente de algunas de esas figuras; como Martínez Pasalagua. Sería hasta junio de 1994 cuando se formaría otra nueva institución a nivel Estatal para mediar el otorgamiento de permisos, la revisión periódica y la calidad del servicio, se trataba de la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán (COCOTRA); su creación se decretó como forma de vigilancia y regulación para el sector transporte, y apareció con una nota en el *Periódico Oficial del Estado*. Esa nueva organización trabajaría en conjunto con Tránsito Municipal en cuestión de multas, pero su principal función sería la de establecer y regular las concesiones y las tarifas

<sup>49</sup> “El servicio urbano a la deriva”, en: *La Voz de Michoacán*, 25 de febrero de 1987, p. 7.

<sup>50</sup> “Se estudian alternativas para el sector transporte”, en: *La Voz de Michoacán*, 23 de marzo de 1987, p. 4.

<sup>51</sup> “El transporte será concesionado”, en: *La Voz de Michoacán*, 03 de abril de 1987, p. 1.

<sup>52</sup> “Aceptación popular a minibuses y tarifas”, en: *La Voz de Michoacán*, 15 de abril de 1987, p. 5.

oficiales; esa institución es la que continúa operante hasta la actualidad.<sup>53</sup> Sería hasta 1998 cuando desaparecería formalmente la organización estatal de TPM, ya sin ninguna utilidad y considerada como “el viejo enfermo del transporte”.<sup>54</sup>

#### COMENTARIOS FINALES

Sin dudas la estatización del transporte público en Morelia fue un proyecto ambicioso, ya que buscaba apropiarse de un elemento sumamente importante para las ciudades modernas, la movilidad, entendida como el desplazamiento en el espacio público y, en este caso, específicamente por medio de priorizar sistemas de vehículos mecánicos, para incrementar la fluidez de velocidades y de tiempos, y que los individuos pudieran interconectarse eficazmente con todas sus necesidades. Se intentó la estatización modificando el ejercicio de control sobre el sector, que desde 1917 había estado en manos de particulares, por medio de un esquema de concesiones y rentas, en donde el gobierno daba permiso para que grupos privados explotaran el servicio. Pero con el cambio de políticas públicas propuesto por el gobernador Cuauhtémoc Cárdenas (periodo 1980-1986) se planteó la modificación de esas condiciones, ya que se empezó a considerar que debía ser responsabilidad del Estado garantizar un servicio de primera necesidad como lo era la movilidad urbana, y por ello debía estatizarse.

Los fundamentos para darle validez al proyecto se apoyaron, en buena medida, en expresiones aparecidas en la prensa, en donde se articulaban discursos para caracterizar el servicio dado por los particulares como problemático, corrupto, ineficiente, sucio y lento. Lo interesante fue observar cómo los diferentes actores se mantuvieron en movimiento para la construcción del proyecto, ya que por un lado las autoridades proponían su plan bajo explicaciones como las mencionadas anteriormente, pero los líderes de organizaciones transportistas respondían constan-

temente con argumentos de control y compromiso social, haciendo notar que la inversión privada era más eficiente para el ordenamiento urbano; de hecho, supieron negociar muy hábilmente su participación dentro de la estatización, al mantenerse como bodegas o sitios administrativos. Al mismo tiempo, los usuarios y los choferes se manifestaban continuamente por medio de marchas y huelgas, para exigir un buen servicio o mejores condiciones laborales, cosa que los grupos de poder aprovechaban estratégicamente, atrayendo a esos sectores populares para respaldar sus causas, mostrando discursos de solidaridad o de promesas contractuales.

A decir verdad, el proyecto fue tan ambicioso que representa uno de los únicos intentos en nuestro país para poner en manos del Estado al sector del transporte en su modalidad de vehículos de motor. Por ejemplo, en la Ciudad de México se ha manejado de forma ininterrumpida un esquema de concesiones desde 1919, a través de la creación de la Alianza de Camioneros de México y sus empresas derivadas; para 1978 se creó la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano; en 1984 la Coordinación General de Transporte; y en 1994 la Secretaría de Transporte y Vialidad, todas con la misión de regular y vigilar al transporte concesionado de camiones y otros vehículos; recordando que el metro (1969) y el metrobús (2005) sí son manejados por el Estado.<sup>55</sup>

El proyecto de estatización se protegió durante todo el periodo de Cárdenas, a través de la creación de la empresa de Transporte Público de Michoacán, la compra de unidades a viejos concesionarios, y el arreglo de sueldos fijos con los choferes. El propio Cárdenas consideraba que el plan había sido implementado de forma exitosa; “al no llegar a un acuerdo con los transportistas y con la necesidad de mantener el servicio, se decidió que el Estado se hiciera cargo del mismo, con el compromiso de mejorarlo, lo que en alguna medida se cumplió”;<sup>56</sup> y la idea era extender paulatinamente el modelo de estatización al resto del Estado de Michoacán.

Sin embargo, podemos considerar que en realidad el proyecto de movilidad urbana en manos del gobierno terminó por ser un fracaso, ya que en cuanto se cambió la administración del Ejecutivo del Estado,

<sup>53</sup> “Creación de la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán”, en: *Diario Oficial del Estado de Michoacán*, 2 de junio de 1994, pp. 1-2.

<sup>54</sup> “Desmantelan la organización Transporte Público de Michoacán”, en: *La Voz de Michoacán*, 4 de diciembre de 1998, p. 1.

<sup>55</sup> Carmona, “Lectura”, 2016, pp. 84-85.

<sup>56</sup> Cárdenas, *Sobre*, 2010, p. 157.



con el relevo de Luis Martínez Villicaña en 1986, las propias autoridades modificaron radicalmente su discurso, para argumentar que mantener el sistema de transporte era inviable por los enormes costos que significaba y siempre caracterizando a los choferes como problemáticos. Lo que recuerda que esas nuevas autoridades eran contrarias ideológicamente al proyecto de Cárdenas, y más bien se adherían fuertemente a los planes de austeridad a nivel nacional impulsadas por el presidente Miguel de la Madrid (1982-1988), que eran de corte neoliberal y que, en términos generales, buscaban recortar los gastos públicos. Ante esa situación los líderes de las organizaciones sindicales aprovecharon para proponer que se regresara al viejo esquema de concesiones, ya que los privados podían aportar la millonaria inversión que se requería para poner en orden al transporte, y sabían cómo negociar eficazmente con los trabajadores. Bajo esos argumentos se volvió al esquema de control de la movilidad urbana en manos de privados desde 1987, y para 1944 se estableció la organización responsable de coordinar al sector transporte en Michoacán, la COCOTRA, con la misión de vigilar y regular el otorgamiento de licencias de explotación del servicio y las tarifas. Actualmente se mantiene ese esquema, y la problemática del sector transporte no se ha solucionado en forma eficaz, a causa de que el crecimiento de la ciudad y las paralizaciones constantes han hecho que el servicio siga siendo considerado inadecuado por una buena parte de los ciudadanos.

La utilización de discursos en la prensa se mostró como un elemento importante para ayudar a consolidar el proyecto y, al mismo tiempo, para atacarlo cuando ya no resultó conveniente, lo que nos ayuda a dibujar la importancia del papel de los medios impresos en la estructuración de planificación urbana y de proyectos políticos. Antes de terminar debemos decir que nuestra intención no era agotar el tema, sino arrojar un poco de luz sobre ese interesante plan de movilidad urbana, que fue ambicioso y tenía muchas posibilidades de lograr verdaderas mejoras para lo público, pero que no se pudo estructurar adecuadamente por las constantes luchas de poder entre los distintos actores sociales, que buscaban preservar sus intereses.<sup>57</sup> Esperamos

que este texto sea, al menos, una provocación para continuar con los estudios de movilidad urbana en general, y en particular, del espacio michoacano.

## FUENTES

### Documentales

Archivo Histórico Municipal de Morelia (AHMM).

- Fondo Independiente II.

### Hemerográficas

*La Actualidad*, Morelia, 1908.

*La Voz de Michoacán*, Morelia, 1981, 1986, 1987.

*Periódico Oficial del Estado de Michoacán*, Morelia, 1981, 1994.

*El Sol de Morelia*, Morelia, 2009.

### Bibliográficas

Campos Cuevas, Arturo, "Los primeros autotaxímetros de Ciudad de México 1907-1911", en: Ilse Angélica Álvarez Palma (coord.), *Automotores transporte público. Un acercamiento*

---

pues en una versión anterior, que sirvió como apartado de tesis de maestría, se exploraba cómo había sido la evolución de los sistemas de transporte en la ciudad desde el momento de su introducción y hasta finales del siglo xx. No obstante, en este trabajo se amplió el análisis para incluir elementos sociales, ya que pudo observarse que la prensa jugó un importante papel en la construcción y legitimación del proyecto, y que él mismo fue resistido energicamente por parte de otros actores que tenían intereses en el sector, como los dueños y choferes, y la propia prensa, que también fue el medio por el cual las autoridades justificaron su decisión de revertir el proyecto cuando ya no resultó conveniente, por las políticas de recorte a nivel nacional y estatal en el gasto público. Al mismo tiempo, en esta nueva versión se redimensionaron algunas cuestiones, como el hecho de que la movilidad urbana también puede ser usada como una estrategia/herramienta política, y no sólo como una necesidad de desplazamiento, al estar en el centro de complejas luchas de enajenación de poder y explotación de servicios. Nuevas fuentes, como notas de prensa adicionales y testimonios de actores centrales, como el de Cuauhtémoc Cárdenas, ayudaron a dar mayor profundidad a la temática, haciendo notar que, efectivamente, la estatización fue un ambicioso proyecto de movilidad urbana, construido y legitimado discursivamente utilizando a la prensa en forma estratégica. Para más información sobre la versión anterior, véase: Rodríguez, *Automóvil*, 2014, pp. 120-133.

<sup>57</sup> Puede notarse un claro avance en el conocimiento sobre la temática de la estatización del transporte público en Morelia,

- desde los estudios históricos, México: El Colegio Mexiquense, 2017, pp. 105-120.
- Cárdenas, Cuauhtémoc, *Sobre mis pasos*, México: Santillana Ediciones, 2010.
- Carmona Rojas, Madisson Yojan, “Una lectura del transporte público concesionado en Ciudad de México desde la visión del orden urbano”, en: *Sociedad y Economía*, núm. 31, 2016, pp. 71-94.
- Castillo, Simón y Mardones, Marcelo (eds.), *La ciudad en Movimiento. Estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile, siglos XIX y XX*, Chile: UAH Ediciones y Universidad Alberto Hurtado, 2021.
- Fonte Zarabozo, Irene, “La escena enunciativa en la prensa”, en: Berardi, Leda (comp.), *Análisis Crítico del Discurso. Perspectivas Latinoamericanas*, Chile: Frasis Editores, 2005, pp. 65-85.
- González, Ovidio, “El metro de Ciudad de México”, en: *EURE. Revista de Estudios Urbano Regionales*, vol. XIV, núm. 42, 1988, pp. 63-82.
- INEGI, *Morelia. Perfil sociodemográfico. IX Censo General de Población y Vivienda, 1990*, México: Instituto Nacional de Geografía y Estadística, 1993.
- INEGI, *Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación. Un estudio de 32 años: 1980-2012*, México: Instituto Nacional de Geografía y Estadística, 2012.
- Jullian Montañez, Christian G., “La Voz de Michoacán y los que no pueden oír: cambios discursivos en torno a las personas sordas Morelianas en un diario local (1948-2014)”, en: *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, julio-diciembre, núm. 68, 2018, pp. 275-305.
- Lange Valdés, Carlos, “Dimensiones culturales de la movilidad urbana”, en: *Revista INVI*, núm. 71, vol. 26, 2011, pp. 87-106.
- Medina Peña, Luis, “Visita guiada a las elecciones mexicanas”, en: *Documentos de Trabajo*, núm. 7, 2001, pp. 1-47.
- Pineda Soto, Adriana (coord.), *Recorridos de la prensa moderna la prensa actual*, México: Facultad de Filosofía, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2015.
- Rodríguez Herrejón, Guillermo Fernando, “Introducción del transporte público en Morelia durante el siglo XX y sus aspectos sociales”, en: Ilse Angélica Álvarez Palma (coord.), *Automotores transporte público. Un acercamiento desde los estudios históricos*, México: El Colegio Mexiquense, 2017, pp. 171-188.
- Rodríguez Herrejón, Guillermo Fernando, *El automóvil y la movilización colectiva. Representaciones y prácticas en Morelia durante el siglo XX*, Tesis de Maestría en Historia, México: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2014.
- Tovar, Antonio, *Gran diccionario de la lengua española*, México: Editorial Patria, 1983.
- Van Dijk, Teun, “Discurso, cognición y sociedad”, en: *Signos. Teoría y práctica de la educación*, octubre-diciembre, núm. 22, 1997, pp. 66-74.
- Vito Paredes, Jaime, “Problematizando la definición del espacio público moderno. Un acercamiento desde una mirada historiográfica”, en: Eduardo Cavieres Fernández y Eduardo Cavieres Figueroa (eds.), *Tensiones entre Estado y ciudadanía. Repensando espacios, significaciones y tiempos*, Chile: Universidad de Playa Ancha, 2018, pp. 31-46.