

Aprendiendo a conducir. Trabajo, capacitación, inserción laboral y organizaciones de los *chauffeurs* de la Ciudad de México, 1903-1933

Learning to drive. Work, training, labor market integration, and chauffeur organizations in Mexico City, 1903-1933

Diego Antonio Franco de los Reyes*

Resumen: Este artículo analiza las prácticas de capacitación y los mecanismos de inserción laboral de los *chauffeurs* en la Ciudad de México entre 1903 y 1933, en el contexto de los cambios en el mundo del trabajo, la expansión del uso del transporte automotor y los conflictos políticos en México. El objetivo principal es identificar los conocimientos requeridos para ejercer el trabajo, las estrategias utilizadas para transmitir estos saberes y los espacios de formación, así como los mercados laborales en que se insertaron estos trabajadores y las relaciones que entablaron las autoridades y observadores urbanos que enmarcaron su trabajo. La hipótesis sostiene que dicha capacitación combinó prácticas formales e informales, letradas e iletradas, así como herencias gremiales con formas modernas. A partir del análisis de fuentes primarias diversas — reglamentos, manuales, revistas especializadas, anuncios, registros administrativos y cartas de asociaciones gremiales — se reconocen los espacios y prácticas para transmitir el saber hacer y el saber ser del oficio. Los hallazgos muestran una formación mixta en espacios diversos: escuelas privadas, aprendizaje práctico en talleres, capacitación en pequeñas empresas y uso de manuales técnicos en garages. Por otro lado, se destaca que la capacitación contribuyó a construir una identidad masculina de trabajador calificado en el espacio público, lo cual permitió a los *chauffeurs* reclamar derechos y disputar representaciones negativas a partir de organizaciones diversas entre las tradiciones gremiales y el sindicalismo.

Palabras clave: *Chauffeurs*; capacitación laboral; trabajo en servicios.

* Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Programa de Becas Posdoctorales de la UNAM, becario del Instituto de Investigaciones Históricas, asesorado por el doctor Sergio Miranda Pacheco. E-mail: onagro19@gmail.com. Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-7361-9064>.

Abstract: This article analyzes the training practices and job placement mechanisms for chauffeurs in Mexico City between 1903 and 1933, in the context of changes in the world of work, the expansion of motor transport, and political conflicts in Mexico. The main objective is to identify the knowledge required to perform the job, the strategies used to transmit this knowledge, and the training spaces, as well as the labor markets in which these workers were integrated and the relationships with authorities and urban observers that framed the work. The hypothesis is that this training combined formal and informal practices, literate and illiterate, as well as guild traditions with modern forms. Based on the analysis of various primary sources — regulations, manuals, specialized magazines, advertisements, administrative records, and letters from trade associations — the spaces and practices for transmitting knowledge about the know-how and savoir-faire of the trade are identified. The findings show a mixed training in various spaces: private schools, practical learning in workshops, training in small businesses, and the use of technical manuals in garages. On the other hand, it is noteworthy that training contributed to building a masculine identity as a skilled worker in the public sphere, which allowed chauffeurs to claim rights and challenge negative representations through various organizations within guild traditions and trade unionism.

Keywords: *Chauffeurs*; job training; service work.

Introducción

EL USO DE AUTOMÓVILES como medio de transporte en la Ciudad de México se dio de forma paulatina desde finales del siglo XIX y comienzos del XX. En sus inicios fue utilizado por las élites políticas y económicas para realizar viajes a las afueras de la ciudad y paseos dominicales. Sin embargo, hacia la década de 1920, el viaje en automóvil privado, pero también en taxis y camiones de pasajeros, era ya uno de los principales medios de transporte. El incremento en la demanda de conductores se explica por varios factores de los que destacamos tres. Primero, en el tercio inicial del siglo XX, la ciudad experimentó un crecimiento acelerado de su población así como del territorio urbanizado. De tener 350,000 habitantes en 1900, se alcanzaron 471,000 en 1910, 615,367, en 1920, y más de un millón en 1930. Mientras que la mancha urbana pasó de 40.5 km² en 1910, a 46 km² en 1920, y a 86 km² en 1930, conformando un continuum entre la Ciudad de México y las demarcaciones aledañas. Este hecho incrementó la demanda de viajes al interior de la capital y hacia las municipalidades foráneas.¹

Segundo, el impacto de la producción estandarizada del Modelo T de la Ford Motor Company incrementó las importaciones de Estados Unidos hacia México, que se acelerarían

¹ ARÉCHIGA, Ernesto. Lucha de clases en la ciudad. La disputa por el espacio urbano, ca. 1890-1930. In: ILLADES, Carlos; BARBOSA, Mario (coord.). **Los trabajadores de la ciudad de México 1860-1950**. Textos en homenaje a Clara E. Lida. Ciudad de México: El Colegio de México / Universidad Autónoma Metropolitana, Cuajimalpa. 2013. p. 20-21.

entre 1917 y hasta 1929. Además, los gobiernos posrevolucionarios, retiraron los aranceles a la importación de vehículos motorizados utilizados en actividades como la producción, el comercio o los servicios, como parte de los esfuerzos para reconstruir la economía del país luego de la Revolución mexicana. En 1916 se importaron desde Estados Unidos 434 vehículos (entre automóviles, camiones de carga y de pasajeros); en 1917 se trajeron 3,025; 5,370 en 1920; 16,129 en 1925 y 16,472 en 1929. Después de ese año las importaciones se contrajeron debido a la crisis de la Gran Depresión.²

Tercero, en la escala local, el Gobierno del Distrito Federal (GDF),³ expidió medidas legales para mejorar y ampliar la oferta de los servicios de taxis y camiones de pasajeros que, junto con los tranvías, respondían a una creciente demanda de viajes. En 1903, el GDF publicó el primer reglamento para el uso de automóviles. En 1905, se reformó el reglamento de coches de alquiler para considerar a los vehículos motorizados. En 1918 el GDF expidió el “Reglamento de Tráfico del Distrito Federal” que definió medidas para los automóviles de alquiler. Al mismo tiempo, comenzaron a surgir líneas de camiones de pasajeros que paulatinamente se formalizaron a partir de negociaciones con las autoridades. En 1929 se publicó el primer reglamento para la prestación del servicio y la conformación de líneas y en 1933 un nuevo reglamento para regular el transporte en la capital.⁴

Ante el aumento de la demanda de servicios de transporte, el manejo de vehículos como posibilidad laboral se tornó atractivo y surgieron establecimientos especializados y mecanismos en los que circuló el conocimiento necesario para desempeñar este trabajo. En efecto, en garages, talleres de reparaciones y estaciones de servicio trabajaron mecánicos y *chauffeurs*⁵ quienes ofertaron servicios de limpieza, reparación, resguardo y manejo de automóviles. El conocimiento sobre estos trabajadores es aún incipiente, por ello, es necesario preguntarse ¿cómo fue entendido el trabajo de *chauffeur* por quienes lo desempeñaron? ¿qué conocimientos adquirieron y cómo fueron capacitados los *chauffeurs* para trabajar? ¿qué papel tuvieron las autoridades locales en la regulación de este trabajo? ¿cómo fue percibido este trabajo y los *chauffeurs* por los habitantes de la ciudad?

2 FREEMAN, Brian. **Transnational Mechanics: Automobility in Mexico, 1895-1950**. 2012. Tesis (Doctorado en Historia) — The City University of New York, Nueva York, 2012. p. 210.

3 A partir de la ley de organización política y municipal del Distrito Federal del 26 de marzo de 1903, el Ayuntamiento de México, que gobernaba la Ciudad de México, pasó a ser un mero órgano consultivo y sus facultades fueron asumidas por el Consejo Superior de Gobierno del Distrito Federal, dependiente del poder ejecutivo federal y conformado por el encargado del Gobierno del Distrito Federal, el presidente de la Consejo Superior de Salubridad y el titular de la Dirección de Obras Públicas. RODRÍGUEZ KURI, Ariel. **La experiencia olvidada**. El ayuntamiento de México: política y gobierno, 1876-1912. Ciudad de México: El Colegio de México / Universidad Autónoma Metropolitana. 2011. p. 72-73.

4 FRANCO DE LOS REYES, Diego Antonio. **Hacia la urbe motorizada**. La adopción de la automovilidad en la Ciudad de México, 1903-1933. 2022. Tesis (Doctorado en Historia Moderna y Contemporánea) — Instituto Mora, Ciudad de México, 2022. p. 44, p. 213-214.

5 Utilizo *chauffeur* para referirme a los trabajadores que servían como conductores de los automotores pues así aparece en las fuentes consultadas. El término proviene del francés, como varias otras palabras relacionadas con los automóviles, como chasis o garage, y es indicativo de la procedencia extranjera inicial de estos trabajadores y del desarrollo transnacional de esta industria. Véase WELLS, Christopher W. The Road to the Model T: Culture, Road Conditions, and Innovations at the Dawn of the American Motor Age. **Technology and Culture**, v. 48, n. 3, jul. 2007.

Si bien la historiografía sobre los oficios y el trabajo en servicios en México es robusta, se ha estudiado poco cuáles eran los mecanismos mediante los cuales se transmitían los conocimientos requeridos.⁶ Estos textos muestran que a finales del siglo XIX y principios del XX, la capacitación para el trabajo fue entendida como la adquisición de conocimientos especializados para desempeñar un trabajo o un oficio que implicaba cierto reconocimiento social y capacidad de negociación. Asimismo, señalan que la capacitación fue objeto de disputa entre las tradiciones de los gremios y las escuelas modernas impulsadas por los artífices de la reforma liberal.

La hipótesis que se sostiene es que el trabajo de los *chauffeurs* se insertó en el cruce de dos tendencias laborales, el mundo de los oficios y sus gremios, y el trabajo en servicios, particularmente los servicios de transporte con tecnologías motorizadas, que por sus particularidades públicas, implicó una mediación del Estado cada vez más intensa en la capacitación y certificación de los conocimientos de los *chauffeurs*. Éstos últimos, recurrieron a formas de organización y capacitación propias del mundo artesanal, pero también, paulatinamente, en el contexto de la Revolución mexicana y la intensificación de la organización obrera, se reconocieron como hombres trabajadores especializados que desempeñaron un servicio clave para el funcionamiento de la ciudad, por lo que concentraron cierto poder de negociación.

En consecuencia, las autoridades, como garantes del orden público, aplicaron una vigilancia constante, aunque no siempre eficiente, de las actividades de los *chauffeurs*. Dicho control impactó en la manera en que transmitían sus saberes, desestructurando las tendencias gremiales y priorizando el control estatal. En necesario considerar la naturaleza ambigua del uso de automóviles privados y de los servicios de transporte en la Ciudad de México, pues si bien un individuo podía adquirir un automóvil privado y contratar a un *chauffeur*, sus viajes se realizaban en el espacio público, por el que circulaban otros ciudadanos. En el caso del transporte colectivo, el Ayuntamiento de México decidió otorgar la prestación del servicio a privados, que establecieron sitios de taxis y líneas de camiones que igualmente circularon por el espacio público. Por ello las autoridades estatales procuraron controlar los usos del espacio público y equilibrar los diversos intereses que se proyectaban sobre éste.

6 Sobre la capacitación de oficios para hombres y mujeres en trabajos administrativos de oficina, para labores comerciales y como estrategias de corrección de menores, con métodos formales, escolarizados y letrados véase LORENZO RÍO, María Dolores. **El Estado como benefactor**. Los pobres y la asistencia pública en la Ciudad de México 1877-1905. Ciudad de México: El Colegio de México, 2011, cap. 5. LÓPEZ DOMÍNGUEZ, Miguel. **Aprendiendo a trabajar en la Ciudad de México**: la formación laboral en las Escuelas Nacionales de Artes y Oficios para Hombres y Mujeres, 1880-1911. 2019. Tesis (Doctorado en Historia) — El Colegio de México, Ciudad de México, 2019. PÉREZ TOLEDO, Sonia. La reproducción de los oficios. De la organización gremial a la Escuela Nacional de Artes y Oficios de Hombres en la ciudad de México, 1780-1915. **Historia Mexicana**, v. 71, n. 2, p. 799-850, oct.-dic. 2021. Sobre el trabajo en servicios ver PORTER, Susie S. **De ángel del hogar a oficinista**. Identidad de clase media y conciencia femenina en México, 1890-1950. Zamora: El Colegio de Michoacán, 2020. BARBOSA, Mario. Capacitación y posición social de los empleados públicos de la Ciudad de México a comienzos del siglo XX. **Historia Mexicana**, v. 68, n. 2, p. 747-783, oct.-dic. 2018. Para el caso argentino ver GARAZI, Débora. Las Escuelas-Hotel y la profesionalización del trabajo en el sector hotelero: instituciones, saberes y género (Mar del Plata, 1940-1990). **Anuario de Historia Virtual**, a. 12, n. 20, p. 1-21, 2021.

Así pues, el objetivo de este artículo es explorar a los *chauffeurs* y su trabajo en el sector de los servicios a partir de dos aproximaciones: primero, explorando la manera en que adquirieron y transmitieron sus conocimientos y, segundo, a partir de su inserción laboral en el mercado de trabajo urbano de la Ciudad de México entre 1903 y 1933. Estos años marcaron una primera etapa en la adopción del automóvil en la que pasó de ser un medio de transporte minoritario a uno que competía plenamente con los tranvías por los viajes colectivos y con los carruajes por los viajes privados. Las fechas que delimitan este periodo están definidas por la expedición de reglamentos que regularon el uso de los automóviles.⁷

La argumentación se respalda en las propuestas sobre los estudios ya citados que han abordado la capacitación para el trabajo y la trasmisión de saberes en contextos formales e informales,⁸ asimismo, recurriré a los análisis de la historia del trabajo en servicios.⁹ Como se verá, la capacitación laboral se dio a través de mecanismos letrados como la lectura de manuales, revistas y periódicos; pero también por mecanismos iletrados, basados en la formación práctica propia de los gremios de artesanos. La capacitación fue eficiente, pues los conductores se integraron a un mercado laboral en expansión con cierta facilidad, pero con una vigilancia estatal cada vez más férrea.

Es posible observar que la adquisición de conocimientos y el ejercicio del oficio contribuyó a la conformación de una identidad de los *chauffeurs* como hombres trabajadores calificados que les permitió reclamar derechos en torno a su oficio. Pero, al mismo tiempo, y de manera cada vez más intensa, fueron objeto del escrutinio público y estatal por su involucramiento en problemas públicos como el congestionamiento del tráfico y los accidentes viales. De hecho, la certificación del conocimiento y la expedición de licencias llegaron a ser controladas por las autoridades locales, desplazando gradualmente la presencia de *chauffeurs* en la formación y las certificaciones, en beneficio de escuelas privadas y funcionarios públicos especializados.

Las fuentes utilizadas son diversas. Entre los documentos revisados se encuentran reglamentos oficiales, manuales, revistas especializadas, anuncios publicitarios, registros administrativos, así como cartas de asociaciones de conductores y de otros ciudadanos. El texto se divide en dos partes. En la primera se analizan las características del trabajo como *chauffeur*, las formas de capacitación y las regulaciones a las que estuvo sujeto. En la segunda, se examina el mercado laboral y la inserción de los conductores, la mirada pública sobre los *chauffeurs* y cómo movilizaron su identidad a partir de la creación de organizaciones para hacer ciertas demandas y defender su imagen pública. El texto cierra con algunas reflexiones finales.

7 FRANCO DE LOS REYES, op. cit., p. 3-6.

8 RÍOS ZÚÑIGA Rosalina; LEYVA, Juan (coord.). **Voz popular, saberes no oficiales**: humor, protesta, disidencia y organización desde la escuela, la calle y los márgenes (México, siglo XIX). Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México / Bonilla Artigas, 2015.

9 ANDÚJAR, Andrea et al. **Vivir con lo justo**. Estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX. Buenos Aires: Prohistoria, 2016. ALVIZO, Cristina. **Los tranviarios de Guadalajara**. Masculinidades, movimiento obrero y política laboral (1894-1944). Zapopan: El Colegio de Jalisco / Ayuntamiento de Guadalajara, 2023.

Trabajo, capacitación y regulaciones

EL TRABAJO DE *chauffeur* consistió en el manejo de automóviles ya fuese en el servicio privado, empleado por el propietario del vehículo, o para el público cuando se trabajaba en los servicios de taxis o del transporte de pasajeros. Al ser un trabajo de servicio, los *chauffeurs* requirieron de un saber hacer, es decir, un conjunto de habilidades y nociones técnicas — operar el vehículo, mecánica básica, y conocer los rumbos de la ciudad —, y un saber ser, esto es, una serie de actitudes y comportamientos que definieron el trato ideal con la clientela en el espacio público —profesionalidad, amabilidad, cortesía, buenos modales, uso de uniforme, entre otros.¹⁰

Como sucedió con otros trabajos ligados al transporte urbano, fue un oficio eminentemente masculino, por lo que este gremio construyó una masculinidad propia asociada al trabajo calificado realizado en la esfera pública, caracterizado por cierto prestigio ligado a la modernidad tecnológica y a la cortesía propia del trabajo en el sector de los servicios.¹¹ A diferencia de los cocheros, un trabajo de servicios de transporte público y privado de larga data, que usaban tracción animal, los *chauffeurs* recibieron cierto reconocimiento por operar la novedosa tecnología automotriz.¹² Algunas de las características que lo definían, calificación, fuerza física, uso de maquinaria compleja, trato con los clientes y su despliegue en el espacio público, fueron consideradas propias del trabajo masculino y de los hombres de aquellos años. En consecuencia, no hay registros de que las mujeres trabajaran en este oficio, aunque esta situación solo fue formalizada con la publicación del “Reglamento del Tránsito en el Distrito Federal” de 1933 que prohibió explícitamente a las mujeres obtener licencias para conducir automóviles para los servicios de pasajeros y de carga.¹³

Para ejercer como *chauffeurs* fue necesario cumplir con algunos requisitos impuestos por las autoridades a través de diversos reglamentos. Repasar estas codificaciones resulta útil para identificar qué tipo de conocimientos debían tener para ejercer su oficio según la regulación oficial. Lo que queda claro es que no bastaba con adquirir estos saberes, sino que era necesario demostrar su dominio ante las autoridades para que éstas lo certificaran. El “Reglamento de Tráfico del Distrito Federal” de 1918 estipuló que debían tramitar una licencia simple para conducir automóviles mediante la aprobación de un examen que era presentado

10 Sobre las particularidades del trabajo en servicios véase GARAZI, Débora. **El revés de las vacaciones.** Hotelería, trabajo y género. Mar del Plata, segunda mitad del siglo XX. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes, 2020.

11 Cristina Alvizo mostró cómo se construyó la masculinidad de los tranviarios de Guadalajara de comienzos del siglo xx, basada en las cualidades de su trabajo, que fueron ligadas a los valores de la identidad masculina: fuerza física, calificación, trabajo en la esfera pública, violencia y ser jefes de familia. ALVIZO, op. cit., p. 9-31.

12 Sobre las particularidades de los servicios de coches tirados por caballos y el trabajo ligado véase SÁNCHEZ GARCÍA, Juan Hugo. Gobierno municipal y movilidad urbana: los coches de sitio en la ciudad de Guadalajara, 1880-1910. **Oficio. Revista de Historia e Interdisciplina**, n. 11, p. 65-82, jul. 2020. LEY PÉREZ, Brian Alexis. El Carruaje público y el giro viajero en la Ciudad de México del siglo xix. **Oficio. Revista de Historia e Interdisciplina**, n. 20, p. 127-146, ene. 2025.

13 MÉXICO. Reglamento del Tránsito en el Distrito Federal. **Diario Oficial de la Federación**: Ciudad de México, n. 51, 30 jun. 1933, p. 843.

ante el Inspector de Automóviles, dependiente del GDF, pero para trabajar en el servicio público debían acreditar un segundo examen para tramitar una licencia para el servicio.

Para ser certificados debían cumplir con algunos requisitos. A saber, ser mayores de 18 años, leer y escribir y aprobar una examinación médica que descartara enfermedades contagiosas, deformaciones físicas o un mal sentido de la vista y el oído. También, debían demostrar su buen comportamiento mediante la entrega de una carta firmada por “dos personas idóneas” en la que se declarara su buena conducta. El examen constaba de dos partes: en la primera se hacía conducir al aspirante una máquina que presentara el candidato y otras que le proporcionaban las autoridades, “demostrando pericia y dominio de las mismas”. La segunda parte consistía en demostrar “su aptitud para reparar cualquiera de los desperfectos que suelen ocurrir a las máquinas”; mostrar conocimiento del funcionamiento del motor y de “los cuidados que se exigen para prevenir los accidentes que puede evitar un chauffeur mecánico.” Adicionalmente, debían mostrar su conocimiento de “la ciudad y sus alrededores, así como sus paseos, teatros, hoteles principales y oficinas públicas”.¹⁴ Así pues, quien deseara desempeñar este oficio requería de cierto nivel de saberes sobre varios aspectos técnicos y urbanos.

¿Cómo se adquirieron esos saberes? Los conocimientos necesarios para conducir automóviles se transmitieron tanto por instrucción formal mediada por la escritura, como por vías iletradas, basadas en la imitación y práctica, pero también bajo esquemas mixtos.¹⁵ Si bien para ser conductor se requería saber leer y escribir, hay que tener en cuenta que, a principios del siglo XX, la mayoría de la población de la Ciudad de México y los municipios que componían al Distrito Federal era analfabeta. A escala nacional, en 1900, tan solo el 22.3% de la población estaba alfabetizada. Por lo que resulta evidente que la mayoría de los habitantes transmitía y adquiría conocimientos mediante prácticas ligadas a la oralidad, la tradición o la imitación.¹⁶ En el siglo XIX, fueron las organizaciones de artesanos, como los gremios, las que crearon métodos para transmitir sus conocimientos y educar a sus miembros, en los que se dieron contactos entre la cultura iletrada y la letrada.¹⁷ Las fuentes revisadas arrojan luz sobre estas formas de capacitación. Aunque no indican las prácticas específicas a través de las cuales circulaban conocimientos, dejan ver qué tipo de canales eran utilizados, en qué espacios se desarrollaban y los públicos a los que estaban dirigidas.

14 MÉXICO. **Reglamento de Tráfico del Distrito Federal**. Ciudad de México: Imprenta Escalante, 1918, p. 23-24.

15 LEYVA, Juan. La voz popular. In: RÍOS ZÚÑIGA; LEYVA, op. cit., p. 35-79.

16 RÍOS ZÚÑIGA, Rosalina; LEYVA, Juan. La frontera de la letra o la educación al margen de la escuela: letrados e iletrados en contacto (México, siglo XIX). In: AGUIRRE LORA, María Esther (coord.). **Narrar historias de la educación**. Crisol y alquimia de un oficio. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2015. p. 251-296.

17 PÉREZ TOLEDO, Sonia. **Los hijos del trabajo**. Los artesanos de la ciudad de México 1780-1853. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa / El Colegio de México, 1996. ILLADES, Carlos. **Hacia la república del trabajo**. El mutualismo artesanal del siglo XIX. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa / Gedisa, 2016. TEITELBAUM, Vanesa E. **Entre el control y la movilización**. Honor, trabajo y solidaridades artesanales en la ciudad de México a mediados del siglo XIX. Ciudad de México: El Colegio de México, 2008.

En relación con la capacitación en formatos gremiales, las fuentes sugieren que se realizaban en espacios ligados a los servicios que atendían a las necesidades de los automóviles y sus propietarios, tales como garages, talleres mecánicos, estaciones de servicio y las propias calles de la ciudad. Algunos de estos lugares se concentraron en vialidades como el Paseo de la Reforma, el Paseo de Bucareli y la Avenida Hidalgo, importantes avenidas trazadas en el último tercio del siglo XIX, como parte de los proyectos de reforma urbana que conectaron el casco histórico de la ciudad con las colonias para clases medias y altas de más reciente urbanización.

Las formas tradicionales no escolarizadas se alejaron de los mecanismos letrados, pues la capacitación probablemente se dio a través del discurso oral, de ejemplos prácticos y de ensayos de prueba y error, aunque no se puede descartar del todo que utilizaran manuales o materiales escritos para apoyar la enseñanza. Como ha mostrado la historiografía sobre los gremios, la transmisión del oficio se daba de un maestro artesano a un aprendiz. El primero debía acoger al aprendiz por un tiempo determinado, que solían ser varios años, en su casa-taller para enseñar los detalles del oficio; le ofrecía manutención, ropa y se convertía en su “custodio moral”. El aprendiz debía obedecer estrictamente y tener buena conducta. En algunos casos estas relaciones se formalizaban con un contrato escrito. En el siglo XIX, las relaciones de capacitación de tipo gremial sufrieron cierta persecución por parte de las autoridades liberales debido a la creación de la Escuela de Artes y Oficios a partir de 1857. Sin embargo, debido a la escasez de recursos y apoyo a la escuela, no se logró desplazar completamente a los talleres como principal espacio para la capacitación de los oficios. Pero esto no quiere decir que éstos se mantuvieran inalterados, por el contrario, fueron modificando sus prácticas debido a la transformación de la organización del trabajo ligada al surgimiento de nuevas tecnologías industriales como la mecanización, la electricidad, los ferrocarriles y los motores.¹⁸

Las fuentes revisadas sugieren que en el caso de los *chauffeurs* se presentaron ciertas similitudes con la capacitación de tipo gremial, pero también varias diferencias, pues este oficio surgió en el siglo XX, cuando algunos aspectos de la vida gremial ya se habían disuelto. Por otro lado, una característica que distinguió a este oficio, como ya se indicó, fue que no consistía en una actividad productiva, más bien se trató de un servicio que se ejercía en el espacio público y que implicaba el trato con clientes. Así pues, los aprendices se presentaron a edades mayores debido a que como establecieron los reglamentos, para tramitar una licencia se requería la mayoría de edad. Es probable que ya no se diera alojamiento a los aprendices pues ya se había roto la costumbre que mantenía el trabajo ligado al espacio habitacional, al menos para los servicios; asimismo, el tiempo necesario para aprender el oficio se daba en periodos más cortos.

18 Sobre la colaboración de los gremios con autoridades municipales para el control del oficio, de los talleres y de la capacitación véase PÉREZ TOLEDO, Sonia. La trama de la costumbre frente a los cambios. Los gremios de oficios y el Ayuntamiento de la ciudad de México. In: ROJAS, Beatriz (coord.). **Procesos constitucionales mexicanos: la Constitución de 1824 y la antigua constitución**. Ciudad de México: Instituto Mora, 2017. p. 321-350.

Una petición del gerente de la Compañía de Auto-Taxímetros Mexicanos encargado de “adiestrar chauffeurs” ilustra esta situación. En junio de 1909, se comunicó con el GDF para solicitar que se le permitiera que “por el tiempo de dos meses, acompañe en el pescante a cada uno de los chauffeurs que hoy manejan los 10 coches que tiene la Compañía en explotación, un aprendiz de chauffeur, para que vaya practicándose en el ejercicio del cargo, que luego debe desempeñar”.¹⁹ Esta solicitud muestra que la empresa procuró que los conductores más experimentados capacitaran a sus empleados mediante la observación en el trabajo.

Las fuentes de prensa muestran que hacia los años 1920, existían garages que ofrecían cursos de capacitación en el manejo de automóviles. Por ejemplo, hay varios anuncios de un “Garage-Escuela”, sito en Luis Moya 49 con el siguiente anuncio: “Aprenda a manejar automóviles y mecanismo, enseñanza moderna y rápida, dada por su autor Francisco Aguirre”.²⁰ También fue el caso de la “Academia de Automovilismo” en Marconi 2, que se anunció en la sección de “Anuncios de ocasión” del diario *El Demócrata* con la frase “Aprenda manejo y mecanismo completo de automóviles”.²¹ No queda claro si operaban bajo el esquema de maestro-aprendiz propio de los gremios, aunque el hecho de que se anunciaran en la prensa para buscar interesados ya indica un funcionamiento diferente, en tanto que era el maestro o mejor, la escuela-garage, quien buscaba a sus alumnos en la esfera pública y no el posible aprendiz o su familia quien procuraba que el maestro lo aceptara.

Ahora bien, pasemos a la revisión de las estrategias letradas para capacitar a los *chauffeurs*. Estas prácticas fueron diversas y se apoyaron de materiales impresos que incluyeron manuales escritos por especialistas, sobre todo de manufactura extranjera, secciones de diarios y publicaciones especializadas que difundieron artículos y pequeños textos con información sobre el funcionamiento de los automóviles, sobre cómo repararlos y sobre las aptitudes que debían tener los conductores. En conjunto, estos materiales formaron un corpus especializado de lecciones complejas que evidentemente requerían de las habilidades de lectura para ser comprendidos y llevados a la práctica. Si bien es difícil reconstruir cómo circularon entre los lectores, el hecho de que los manuales fueran anunciados en la prensa y de que varios diarios crearan secciones especializadas sobre automóviles y su uso, y sobre consejos para los conductores, muestra el interés de visibilizar los materiales de enseñanza y el impacto que podían tener las secciones especializadas para atraer a los lectores.

En cuanto a los manuales, hay indicios de que circularon en la capital mexicana textos del periodista y editor francés Louis Baudry de Saunier especializado en acercar

19 SÁNCHEZ JUÁREZ, José. Gerente de la Compañía Mexicana de Autotaxímetros. [Correspondencia]. Destinatario: Gobernador del Distrito Federal. Ciudad de México, 26 jul. 1909. 1 Carta.

20 GARAGE-Escuela. *Revista de Policía*, Ciudad de México, p. 48, 31 ene. 1927.

21 APRENDA manejo. *El Demócrata*, Ciudad de México, segunda sección, p. 12, 20 dic. 1925.

el conocimiento sobre los automóviles al público general. En la revista *El Automóvil en México*, editada por el Automóvil Club de México a mediados de la década de 1920, anunció que obsequiaría a sus suscriptores la “Biblioteca del Automovilista”, una serie de manuales especializados como estrategia para conseguir más suscripciones. En dicha biblioteca se encontraban un volumen del citado Baudry de Saunier titulado *El recetario del automovilista*.²² Si bien estas pistas no nos permiten mostrar una imagen completa del nivel de circulación de estos manuales, al menos indican que había noticia de estos materiales entre los entusiastas de los automóviles.

Otro material de este autor, titulado *El Arte de conducir un automóvil*, permite explorar las cualidades que se buscaban en los trabajadores del volante relativos a la virilidad, la cortesía y el prestigio, es decir, el saber ser de los conductores.²³ Por ejemplo, en el manual se destacó la necesidad de poseer habilidades ligadas a la masculinidad trabajadora, tales como “sangre fría” e “instinto mecánico”. La primera fue definida como “la cualidad que posee el hombre que ante un accidente inesperado tiene la serenidad indispensable para conjurar los peligrosos efectos de la sorpresa”, pues, “opone a los peligros bruscos resoluciones rápidas.” El segundo aspecto fue entendido como un conocimiento preciso y una sensibilidad ante los mecanismos y funcionamiento de la máquina. Además, Saunier añadió la sobriedad y la resistencia física como cualidades de un buen conductor. El manual también indicó cual era la postura correcta en que el *chauffeur* debía interactuar con su cuerpo y la máquina (forma de sentarse, de tomar el volante y las palancas, de pisar los pedales, etc.), estableciendo un vínculo entre la corporalidad, señalada por su fuerza y rapidez, pero también por su sensibilidad, con los mecanismos de la maquinaria.²⁴

En los apartados siguientes el manual indicó la lógica básica de las operaciones primordiales de la conducción, es decir, el saber hacer propio de este trabajo. Por ejemplo, encender el motor, el arranque, la aceleración, el ángulo de giro de las llantas, el descenso de velocidad y el frenado, el cambio de marchas, así como el uso adecuado de las luces y señales del vehículo.²⁵ Además, se apuntaron estrategias para adaptarse a los caminos ideales y a aquellos que presentan dificultades, tales como carreteras resbaladizas, con muchas curvas, con vueltas muy pronunciadas, con material suelto o con inclinación pronunciada hacia arriba o abajo, así como a la interacción de vehículos en contextos normales o de caminos difíciles, y en entornos rurales y urbanos.²⁶ Estos apartados muestran la importancia del conocimiento no solo de la maquinaria sino del terreno por el que se desplazan los vehículos.

22 Biblioteca del Automovilista Moderno. *El Automóvil en México*, Ciudad de México, p. 69, mayo 1924.

23 BAUDRY DE SAUNIER, Louis. *El Arte de conducir un automóvil*. Colección de los conocimientos, reglas y principios que debe poseer un conductor para obtener de su coche el mejor partido posible. Madrid: Librería de los sucesores de Hernando, 1908; Madrid: Edición facsimilar, Maxtor, 2012.

24 Ibidem, p. 11-14.

25 Ibidem, p. 15-47.

26 Ibidem, p. 49-148.

Aunque no se puede asumir que todos aquellos *chauffeurs* que se capacitaron lo hicieron utilizando este tipo de manuales, su contenido da una idea de a quienes estaban dirigidos y qué tipo de saber hacer y saber ser se buscaba infundir en ellos. Los conductores ideales debían ser hombres pacientes y corteses, con capacidad de mantener la calma y controlar situaciones sorpresivas y peligrosas. Debían contar con una conformación física resistente y fuerte, y con el conocimiento necesario para operar de la mejor forma el vehículo y poder hacer reparaciones sencillas de ser necesario.

Pasando a otro registro, en algunas revistas sobre automóviles que circularon en la Ciudad de México hay notas que ofrecían breves lecciones prácticas y moralizadoras a los usuarios de automóviles, aunque algunas trataban específicamente sobre los *chauffeurs*. Por ejemplo, la revista *El Automóvil en México*, una publicación editada por el Automóvil Club de México, una organización de propietarios de automóviles provenientes de la élite capitalina contó con las secciones tituladas “Cosas que debe saber y no olvidar un Automovilista” y “Consejos de un mecánico” en las que se ofrecieron recomendaciones sobre el oficio, así como en torno al funcionamiento de los vehículos y sus reparaciones. Se abordaron temas como las pruebas médicas que debían realizarse los conductores para asegurar la seguridad de sus clientes y de ellos; técnicas para estacionar automóviles o para mejorar la marcha en caminos ásperos; consejos sobre la mejor forma de frenar o como usar la sordina del escape, cómo cambiar llantas, qué tipo de aceites lubricante adquirir o consideraciones sobre las reservas de gasolina de los vehículos, la importancia de dar mantenimiento a los muelles, como lavar las máquinas; o recomendaciones para evitar accidentes con peatones, entre otros.²⁷ El hecho de que en dicha publicación se añadieran notas para los conductores, señala el reconocimiento social que recibieron por parte de los propietarios de vehículos.

La Alianza de Camioneros, una organización que agrupó a quienes incursionaron en el servicio del transporte colectivo de pasajeros y que se convertiría en una pieza clave del corporativismo en la Ciudad de México en las décadas posteriores,²⁸ editó la revista *El Tráfico en México*, que se repartía entre “propietarios de camiones de México, automovilistas y choferes”. Dicha publicación contó con una “Sección técnica” y otra titulada “De utilidad para su coche” con consejos sobre manejo y reparaciones sencillas, y con notas en las

27 PRUEBAS médicas a que deben someterse a los chauffeurs. *El Automóvil en México*, Ciudad de México, p. 36, ene. 1924. MANERAS de Examinar a los chauffeurs. *El Automóvil en México*, Ciudad de México, p. 58, mayo 1926. TRATO para Peatones como para Automovilistas. *El Automóvil en México*, Ciudad de México, p. 61, abr. 1924. COSAS que debe aprender y que no debe olvidar un Automovilista. *El Automóvil en México*, Ciudad de México, p. 28, jun. 1924. COSAS que debe aprender y que no debe olvidar un Automovilista. *El Automóvil en México*, p. 21, ago. 1924. ALGUNOS consejos automovilísticos. *El Automóvil en México*, Ciudad de México, p. 36, nov. 1924. COSAS que debe aprender y que no debe olvidar un Automovilista. *El Automóvil en México*, Ciudad de México, p. 48, feb. de 1926. COSAS que debe aprender y que no debe olvidar un Automovilista. *El Automóvil en México*, p. 34, abr. 1926.

28 LETTIERI, Michael. *Wheels of Government: The Alianza de Camioneros and the Political Culture of P.R.I.* 2014. Tesis (Doctorado en Historia) — University of California, San Diego, 2014. p. 1-29. LÓPEZ DOMÍNGUEZ, Miguel. *Aprendiendo a trabajar en la Ciudad de México: la formación laboral en las Escuelas Nacionales de Artes y Oficios para Hombres y Mujeres, 1880-1911.* 2019. Tesis (Doctorado en Historia) — El Colegio de México, Ciudad de México, 2019.

que se hacían recomendaciones específicamente a los conductores.²⁹ Otras publicaciones también incluyeron consejos para mejorar el desempeño de los conductores. Por ejemplo, *Automovilismo* publicó notas con consejos para cuidar el funcionamiento del motor y para mejorar la conducta de los *chauffeurs* mediante unas “reglas de cortesía” en las que se destacó la necesidad de conocer las “leyes del tráfico para que no se quebrante los derechos ajenos”, ser “cortés y atento” con el agente de tráfico, considerar las particularidades de los peatones, sobre todo de los más vulnerables, “actuar correctamente” en casos de accidentes evitando huir, utilizar con moderación y sin causar molestia la bocina, las luces y la velocidad del auto, o no detenerse en calles de mucho tránsito a realizar reparaciones. Esta nota puso de relieve la alta estima a la cortesía, un aspecto importante y distintivo del trabajo propio de los servicios: “El valor de la cortesía está en que tanto él que da como el que recoge, sienten una satisfacción inmensa”.³⁰

En suma, la capacitación de los conductores se dio mediante el ejercicio práctico por imitación en las calles de la ciudad y en espacios laborales especializados ligados a los servicios de transporte, tales como garages y talleres mecánicos bajo esquemas que mezclaban las relaciones de maestro-aprendiz propias de los gremios, con prácticas novedosas, como el ofrecimiento de cursos a través de la prensa. Por otro lado, los materiales impresos se conformaron como una base importante para la difusión de conocimiento especializado que circuló en las organizaciones de los trabajadores del volante y en sus espacios de trabajo. Finalmente, hay que señalar que estos procesos de capacitación, la interacción entre maestros y aprendices, el desempeño en espacios laborales especializados y la lectura de materiales técnicos contribuyeron a forjar una identidad laboral y masculina específica que se pondría en juego en el momento en que los *chauffeurs* buscaron insertarse en el mercado laboral.

Ahora bien, los *chauffeurs* no solo participaron en la transmisión de conocimientos, sino también en su evaluación para la certificación en circuitos oficiales, aunque con el aval del Estado cada vez más presente. Los códigos oficiales arrojan algunos indicios sobre estas prácticas. El “Reglamento de Tráfico del Distrito Federal” de 1918 muestra que el examen para acreditarse como *chauffeur* para el servicio público implicaba la evaluación ante un jurado en el que tenían presencia las organizaciones de los conductores. En efecto, éste era conformado por un representante de las autoridades del Departamento de Tráfico, un conductor designado por la Sección de Tráfico de los municipios y otro elegido de una lista de diez que proponían “las asociaciones gremiales legítimamente constituidas”.³¹ Para poder acceder a un examen de certificación, el aspirante debía presentar un “certificado expedido por un chauffeur-mecánico que tenga más de tres años de ejercicio, en el que conste que ha practicado con él por un

29 LO Que Debe Enseñársele al Conductor. *El Tráfico en México*, Ciudad de México, p. 9, abr. 1928.

30 NUNCA debe apagarse la Ignición de un Automóvil al descender una pendiente. *Automovilismo*, Ciudad de México, p. 38, jun. 1922. CLUB ‘Evite Peligro’. *Automovilismo*, Ciudad de México, p. 59-60, abr. 1922.

31 MÉXICO. *Reglamento de Tráfico del Distrito Federal*. Ciudad de México: Imprenta Escalante, 1918. p. 23-24.

periodo no menor de un mes y que lo encuentra apto y conocedor de la máquina”. El reglamento señaló que se debía indicar en qué meses se dieron estas prácticas y prohibió que un *chauffeur* certificara a más de un aspirante “como practicante durante el mismo periodo”.³²

El “Reglamento del Tránsito en el Distrito Federal” de 1933, sugiere algunos cambios en las maneras de capacitar a los conductores. La acreditación del examen y el control de las autoridades de la certificación se mantuvieron con el objetivo de que los aspirantes mostraran su “pericia” en el manejo y para comprobar sus “conocimientos en materia mecánica de automóviles, tanto con respecto del motor como de los demás mecanismos del vehículo, y que lo capacite para prevenir los accidentes que pueda evitar un chofer mecánico y reparar cualquier desperfecto sencillo, de los que suelen ocurrir a tales vehículos”.³³ Sin embargo, un cambio importante fue que el examen solo sería verificado por las autoridades del Departamento de Tránsito, oficina federal creada en 1922, lo que indica que la presencia de las organizaciones de conductores se eliminó. Además, se introdujeron medidas para regular la capacitación. En efecto, se facultó a la Oficina de Tránsito para expedir “permisos de aprendizaje para la conducción de vehículos”, se establecieron horarios y lugares específicos: “entre las 6 y las 18 horas, fuera de las zonas de intenso tránsito y siempre bajo la vigilancia de un ‘automovilista’ o ‘chofer’ con licencia.”³⁴ Dichos permisos solo tenían validez por treinta días. Esta disposición indica que la enseñanza de la conducción seguía bajo esquemas de maestro-aprendiz.

El control cada vez más férreo de las autoridades sobre la certificación, expedición de licencias y permisos de aprendizaje muestra que, aunque hubo varias formas de capacitación controladas por el gremio, la certificación fue gradualmente monopolizada por la burocracia del Estado en su afán de controlar el orden público y una actividad de servicios que se desempeñaba en las calles y hacia las personas. Esto resulta un cambio significativo en la mediación de los avales de la capacitación y el saber hacer a favor del Estado. Aquí se observa cómo se reproduce una tendencia que se dio en otras ciudades latinoamericanas de penetración de la regulación estatal del servicio de transportes, pero también de la intensificación de la vigilancia a través de la conformación de una burocracia estatal que medió a los conductores con el público a través de técnicas de control social como la identificación, la expedición de documentos de identidad, el registro en oficinas públicas y la vigilancia burocrática y policial.³⁵

32 Ibidem, p. 24.

33 MÉXICO. Reglamento del Tránsito en el Distrito Federal. **Diario Oficial de la Federación**: Ciudad de México, n. 51, p. 844, 30 jun. 1933.

34 Ibidem.

35 GARCÍA FERRARI, Mercedes. “La moda de las libretas”. Los orígenes de un sistema documentario en la Argentina. In: GAYOL, Sandra; PALERMO, Silvana A. (coord.). **Política de masas y cultura de masas en la Argentina de la primera mitad del siglo XX**. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento, 2018. p. 31-54. GARCÍA FERRARI, Mercedes. Un saber “sudamericano”. La dactiloscopia en el Congreso Científico Latinoamericano, 1901-1909. **Historia Crítica**, n. 60, p. 81-101, 2016. PALACIOS LAVAL, Cristián Enrique. **La identificación chilena: vanguardia y divulgadores de la dactiloscopia en américa latina, 1918-1953**. 2022. Tesis (Doctorado en Estudios Latinoamericanos) — Universidad de Chile, Santiago, 2022.

Ahora bien, es necesario comprobar cómo la capacitación y la certificación de los *chauffeurs* alimentó al mercado de trabajo, y cómo se relacionaron con los diversos actores vinculados a los servicios de transporte.

Inserción laboral, organizaciones y representaciones

EN LOS AÑOS VEINTE, el impulso oficial al uso de automóviles se intensificó. La medida más significativa fue la creación en 1925 de la Comisión Nacional de Caminos que estableció una estrategia para financiar la construcción de carreteras: el cobro de un impuesto a la producción e importación de gasolina. Por otro lado, las casas importadoras de automóviles introdujeron esquemas de crédito para financiar la venta de vehículos; además, se amplió el mercado de segunda mano. Finalmente, la compañía Ford estableció dos plantas armadoras en el Distrito Federal; la primera se estableció en 1925 en San Lázaro y la segunda en 1930 en la colonia Industrial. Así pues, el total de vehículos motorizados que circulaban en la capital aumentó de manera considerable, como se observa en el Cuadro 1. El descenso en la cantidad de camiones de pasajeros se explica porque los modelos nuevos eran cada vez más amplios y podían desplazar a más personas.

Cuadro 1 – Vehículos registrados en Distrito Federal, 1924-1933

Año	Automóviles particulares, oficiales y de alquiler	Camiones de pasajeros	Camiones de carga	Total
1924	10,787	2,849	2,145	15,781
1925	15,063	2,622	3,059	20,744
1926	13,705	2,281	3,454	19,440
1927	13,925	1,988	4,492	20,405
1928	16,056	1,684	4,697	22,437
1929	17,435	1,887	6,152	25,474
1930	18,310	1,841	5,035	25,186
1931	19,085	1,796	5,174	26,055
1932	20,020	1,751	5,313	27,084
1933	20,975	1,706	5,453	28,134

Fuente: ESPINOSA LÓPEZ, Enrique. **Ciudad de México**. Compendio cronológico de su desarrollo urbano, 1521-2000. Ciudad de México: Instituto Politécnico Nacional, 2003. p. 165, p. 192.

Ante este panorama el mercado de trabajo se diversificó. A principios del siglo xx, los conductores vieron restringido el mercado laboral al servicio privado, contratados por propietarios de vehículos con los que trabajaban con acuerdos individualizados entre *chauffeur* y propietario para transportar en uno o más vehículos al dueño y a los miembros de

su familia.³⁶ Pero paulatinamente el mercado de trabajo se amplió en diversos ámbitos, pues las instituciones públicas también comenzaron a contratar conductores para transportar a políticos y funcionarios, mientras que los servicios de transporte público como los taxis y los camiones ampliaron su oferta. Como consecuencia de la ampliación del mercado de trabajo, probablemente la cantidad de conductores empleados también aumentó. Resulta difícil referir con cifras cuántos *chauffeurs* había en el periodo de estudio y en qué porcentaje se distribuyeron en el sector público y privado, pues no se han encontrado estadísticas precisas. No obstante, algunos documentos oficiales indican que se trataba de varios miles de trabajadores. Según datos del Censo de Población de 1930, había en el Distrito Federal 23,298 trabajadores empleados en el transporte terrestre.³⁷

Las fuentes revisadas dan cuenta de estos diversos mercados, sin embargo, son más profusas para el caso de los servicios públicos, particularmente para los camiones de pasajeros, por lo que se explorará con mayor detenimiento a los trabajadores de este servicio.³⁸ En cuanto al empleo en instituciones públicas, resulta claro que incorporaron el uso de automóviles a sus labores cotidianas, sobre todo para transportar a funcionarios y para ofrecer servicios públicos. En los expedientes del personal del Ayuntamiento de México existen varios registros de 1922 sobre la contratación de conductores para prestar sus servicios a los funcionarios, tales como el presidente municipal y su secretario, el oficial mayor, el vicepresidente municipal y el secretario general. Además, se contrataron conductores para la Inspección de Vehículos, los Departamentos de Mercados, Hacienda, Diversiones, Obras Públicas, y el Almacén y Proveeduría. Estos trabajadores eran empleados públicos, por lo que su patrón no era los funcionarios sino la corporación municipal. Además, se utilizaron algunos vehículos en el apoyo de servicios médicos, de pavimentación de calles o de riego de áreas verdes.³⁹

36 Tanto las élites del porfiriato como las posrevolucionarias contrataron conductores para manejar sus automotores. Para observar un caso literario de las relaciones entre un *chauffeur* y un general revolucionario véase la novela *La sombra del caudillo* de Martín Luis Guzmán. En los avisos de ocasión de los diversos diarios que circulaban por la capital se pueden encontrar anuncios en los que se señala el deseo de los conductores de trabajar para "casas particulares". Véase por ejemplo CHAUFFEUR experto. *El Pueblo*, Ciudad de México, p. 6, 9 jul. 1918.

37 Departamento de Estadística Nacional. **Censo de Población**. 15 de mayo de 1930. Distrito Federal, Ciudad de México: Departamento de la Estadística Nacional, 1931. p. 56.

38 En otro trabajo he estudiado con mayor detenimiento a los trabajadores de los servicios de automóviles de alquiler. FRANCO DE LOS REYES, Diego Antonio. Los primeros sitios de automóviles de alquiler y autotaxímetros en la Ciudad de México. Agentes, regulaciones y conflictos, 1905-1917. **Oficio. Revista de historia e interdisciplina**, n. 13, p. 111-128, jul. 2021.

39 CIUDAD DE MÉXICO. Ayuntamiento de México. Expediente de personal del Ayuntamiento, 1922. [Amilpa Fernando. Chofer del Secretario del Presidente Municipal.] **Archivo Histórico de la Ciudad de México**, vol. 4090, exp. 2885. CIUDAD DE MÉXICO. Ayuntamiento de México. Expediente de personal del Ayuntamiento, 1922. [Alvarado Francisco. Chofer al Servicio del Regidor Garza González.] **Archivo Histórico de la Ciudad de México**, vol. 4090, exp. 2889. CIUDAD DE MÉXICO. Ayuntamiento de México. Expediente de personal del Ayuntamiento, 1922. [Cerdeja Rafael A. Chofer Servicio. Regidor P. Ortiz.] **Archivo Histórico de la Ciudad de México**, vol. 4096, exp. 3368. CIUDAD DE MÉXICO. Ayuntamiento de México. Expediente de personal del Ayuntamiento, 1922. [Castillo Ignacio del. Chofer Mecánico al Servicio del C. Regidor C. Herrera Marmolejo.] **Archivo Histórico de la Ciudad de México**, vol. 4096, exp. 3371. CIUDAD DE MÉXICO. Ayuntamiento de México. Expediente de personal del Ayuntamiento, 1922. [Escobar Ignacio. Ayudante del Chofer del C. Secretario General.] **Archivo Histórico de la Ciudad de México**, vol. 4101, exp. 3847. CIUDAD DE MÉXICO. Ayuntamiento de México. Expediente de personal del Ayuntamiento, 1922. [Navarro Maximino, chofer del jefe

A partir de 1905 se crearon las primeras compañías que ofrecieron viajes en automóviles de alquiler. En 1909 se organizó la Compañía de Autotaxímetros Mexicanos, que utilizó máquinas medidoras para establecer el costo de los viajes. Estas empresas contrataron a conductores para poner en funcionamiento su servicio con la característica particular de que instalaron sitios en las calles céntricas y concurridas de la ciudad. El hecho de establecer sitios, es decir, puntos en los que los vehículos de alquiler y los autotaxímetros se estacionaban para esperar pasaje, les dio características particulares. De hecho, para regular su actividad se creó un reglamento específico que definió ciertas pautas de comportamiento que los trabajadores debían seguir. A saber, estacionar sus vehículos de manera que ocuparan el menor espacio posible, guardar un comportamiento sereno y cortés, y permanecer dentro de sus taxis a la espera de pasajeros. Además, implicó la creación de puestos laborales, como apuntadores por parte de las compañías, que tomaban registro de los viajes de cada conductor, así como de burócratas por parte de las autoridades, como fueron los inspectores de sitios, que hacían visitas para cerciorarse que funcionaran de acuerdo con los reglamentos.⁴⁰

El servicio de transporte de pasajeros comenzó a funcionar a partir de 1916 de manera informal y desordenada, aprovechando la falta de regulación y los paros en el servicio de tranvías, derivados de huelgas entre sus trabajadores y la empresa que los operaba.⁴¹ A partir de 1917, las líneas comenzaron a formalizarse y fueron creciendo de manera acelerada. Hacia 1923 había treinta líneas con un total de 1,696 vehículos para los que se solían utilizar dos conductores en promedio, pues funcionaban en dos turnos, lo que arroja casi 3,400 trabajadores. En algunos casos las líneas incorporaron a varios *chauffeurs* que fueron empleados por los dueños de los vehículos, quienes eran los que organizaban la línea, pero también hubo dueños que manejaban sus propios camiones.⁴²

La mayor presencia de conductores en las calles intensificó su visibilidad pública, lo que los puso en la mira de los observadores de la ciudad, muchas veces como objeto de quejas sobre los riesgos que implicaba el tráfico y los accidentes viales que sucedían en la capital. Hay que señalar que en un inicio la circulación de automóviles y los servicios de transporte estuvieron escasamente regulados y que en el caso de éstos últimos se solían aplicar varios reglamentos, lo que generaba confusiones y redundancias. Y aunque existían

del departamento de mercados, chofer del departamento de hacienda.] **Archivo Histórico de la Ciudad de México**, vol. 4127, exp. 5474. CIUDAD DE MÉXICO. Ayuntamiento de México. Expediente de personal del Ayuntamiento, 1922. [Peña Cecilio. chofer del vicepresidente municipal.] **Archivo Histórico de la Ciudad de México**, vol. 4131, exp. 5739. CIUDAD DE MÉXICO. Ayuntamiento de México. Expediente de personal del Ayuntamiento, 1922. [Rubio Manuel G. Chofer del jefe del almacén general y proveeduría.] **Archivo Histórico de la Ciudad de México**, vol. 4136, exp. 6103. CIUDAD DE MÉXICO. Ayuntamiento de México. Expediente de personal del Ayuntamiento, 1922. [Rodríguez José, 1º, chofer del presidente municipal, 2º, jefe de choferes del departamento de obras públicas.] **Archivo Histórico de la Ciudad de México**, vol. 4137, exp. 6189.

40 FRANCO DE LOS REYES, op. cit., p. 53-62.

41 LEIDENBERGER, Georg. **La historia viaja en tranvía**. El transporte público y la cultura política de la Ciudad de México. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco / Instituto Nacional de Antropología e Historia / Comisión Nacional para la Cultura y las Artes, 2011. Capítulos 4 y 5.

42 PEÑA, op. cit., p. 19.

diversos cuerpos de inspectores y policías, los conductores no siempre obedecían los reglamentos, sino que actuaban según sus intereses particulares, que solían estar motivados por la eficiencia de sus viajes o negocio. Algo similar sucedía en el caso de otros usuarios de las calles, tales como los tranviarios, los carruajes tirados por animales o los peatones.

En la prensa diaria se publicaron tanto notas que destacaban las cualidades de los vehículos motorizados, como informes sobre los peligros que implicaban. Pero algo que se tornó común fue el reporte de accidentes viales. Éstos se llenaron de señalamientos a los *chauffeurs* por su falta de pericia, por conducir ebrios o exceder los límites de velocidad, por desobedecer el reglamento y provocar accidentes. Además, los diferentes servicios en los que trabajaban los *chauffeurs*, sobre todo los sitios y las líneas de camiones, a la que en un caso llamaron “la plaga de los camioneros” fueron señalados como causa de la congestión del tráfico.⁴³ Habría que matizar las notas de la prensa, considerando que en algunos casos estas noticias se exageraban con la intención de vender más diarios o, en otros casos, para presionar a las autoridades a través del señalamiento de problemas públicos.

A continuación, citaré algunos episodios cotidianos del tráfico en la ciudad que ilustran otras representaciones negativas. En los sitios de la Compañía de Autotaxímetros Mexicanos solían estacionarse más vehículos de los permitidos por los permisos concedidos, lo que provocaba aglomeraciones e interrupciones a la fluidez de la circulación. En junio de 1909 el apuntador del sitio de la calle de Gante se quejó ante sus superiores de que

con frecuencia los autotaxímetros se estacionan en ese lugar en mayor número de lo concedido por este Gobierno, [...] aparecen el sábado 5 del actual, 3 vehículos en distintas horas, y ayer había 6, tres en punta de varas y 3 a la mitad de la calle, no habiendo obedecido los chauffeurs la indicación que se les hizo, para que se retiraran, hecho que siempre acontece; puesto que creen no estar sujetos a nadie, pues sucede que para ocupar el lugar en el sitio de Gante fuera de los dos concedidos, llegan los chauffeurs y pretenden retirar los coches para estacionarse ellos. [...] Estos continuos abusos trastornan el buen orden del tráfico que con tanto ahínco persigue esa Superioridad.⁴⁴

En otro caso, los propietarios de los automóviles de alquiler que operaban en el sitio ubicado en la Avenida Juárez 15 describieron el comportamiento de los *chauffeurs* como desordenado e indecoroso. En efecto, en una queja registrada en enero de 1913 señalaron que el sitio

que regularmente ha sido ocupado por 10 automóviles, ha aumentado a 20, que entre chauffeurs y ayudantes hay estacionados en las bancas de la alameda cerca de 50 individuos que aumentan casi al doble con los que so pretexto de buscar trabajo y los más por vagamundear [*sic*] forman un núcleo de personas que con sus incorrecciones, no solo causan escándalos con sus pláticas poco edificantes y con sus palabras malsonantes al grado de ser ya casi imposible que pueda pasar una señora o señorita por la banqueta sin

43 LAS víctimas que causa el tráfico. **Excelsior**, p. 1, 20 ene. 1920. ANOCHE hubo un choque formidable. **Excelsior**, p. 1, 20 sep. 1920. DOS muy serios accidentes automovilísticos ocurridos en el año nuevo en la capital. **Excelsior**, p. 1, 2 ene. 1925.

44 INSPECTOR PRINCIPAL DE COCHES DE LA CIUDAD DE MÉXICO. [Correspondencia]. Destinatario: Gobernador del Distrito Federal, Ciudad de México, 7 jun. 1909. 1 carta.

verse expuesta a algún atentado a su pudor, sino que hasta las personas que se interesan por alquilar un automóvil, se ven precisadas a huir de esos escándalos. [...] Cuando alguna persona llega al sitio para tratar el alquiler de algún automóvil, todos se abalanzan en medio de griterías que vuelven loco al cliente, muchos de los cuales huyen avergonzados de ese trato brutal. Veinte o más individuos ofrecen su automóvil originando enojos, molestias y pendencias mutuas que terminan casi siempre con desavenencias o riñas callejeras.⁴⁵

Conciliar los intereses de la empresa y sus trabajadores con el interés público y el de otros usuarios de la calle enfrentó posiciones e interpretaciones parciales y contradictorias. Probablemente, los *chauffeurs* actuaron bajo una racionalidad inspirada por el deseo de conseguir más pasaje y mejorar sus ingresos, en detrimento del interés público representado por el GDF y los inspectores. Por otro lado, los dueños que elevaban quejas sobre el comportamiento de los trabajadores estaban interesados en disciplinar a sus trabajadores para tornar más lucrativo su negocio. Estos casos muestran que el funcionamiento de servicios y el comportamiento de los conductores y su presentación pública fueron objeto de disputas entre empresarios y autoridades. Esto es así porque los señalamientos en su contra estuvieron cruzados por actores que se vieron afectados por los comportamientos de los conductores.

Pero los conductores no fueron un actor pasivo, por el contrario, se pronunciaron y disputaron su imagen pública. En el influjo de la tradición de las organizaciones gremiales de artesanos, pero también a causa de la incorporación de las demandas de los trabajadores en el Estado posrevolucionario, los *chauffeurs* crearon organizaciones desde las que expresaron sus puntos de vista sobre estos problemas públicos, así como sobre su imagen y su autopercepción. Con estas plataformas negociaron con los diversos agentes que constreñían su trabajo y enunciaron sus posicionamientos en temas públicos, fincados en sus conocimientos especializados. Referiré cuatro ejemplos de las respuestas de estas organizaciones a sus críticos que muestran cómo utilizaron argumentos en torno a su capacitación como capital simbólico para negociar con las autoridades. De entre estas organizaciones he podido identificar a una Sociedad Mutualista de Chauffeurs Mecánicos, una Asociación Internacional de Chauffeurs y a la Alianza de Camioneros, que sería la organización que se consolidaría en años posteriores.

Primero, algunos conductores se quejaron en marzo de 1910 por el hecho de que el inspector de coches tirados por caballos tuviera jurisdicción sobre ellos, cuando su actividad era cualitativamente diferente. En una misiva al gobernador indicaron que “ignoramos por qué el señor Administrador de Coches tenga que ver con nosotros, cuando en nuestro humilde concepto, creemos que hay una gran distancia del ramo de automóviles al de coches”.⁴⁶ La queja específica consistía en que no se les permitía a los conductores bajar del vehículo

45 Dueños de automóviles de alquiler del sitio 15 en la Avenida Juárez. [Correspondencia]. Destinatario: Gobernador del Distrito Federal, Ciudad de México, 29 ene. 1913, 1 carta.

46 Treinta y nueve chauffeurs de los sitios de la ciudad de México. [Correspondencia]. Destinatario: Antonio D. Melgarejo, Inspector de Automóviles, Ciudad de México, 10 mar. 1910, 1 carta.

cuando se encontraban estacionados en los sitios a la espera de clientes. El origen de la medida estaba en el reglamento de coches de alquiler tirados por caballos al que se tenían que sujetar. Para dicho transporte “esto es muy lógico, pues en un momento dado pueden asustarse los animales que tiran del coche, emprender desenfrenada carrera y causar accidentes sin dar tiempo a que el cochero suba al pescante y pueda sujetarlos”. Pero para su caso, al estar a cargo de un automóvil “el cual no puede moverse sin la voluntad del chauffeur, ¿por qué este no podrá dejar la dirección de su máquina y bajarse del pescante para dar descanso a los músculos de las piernas, cuando el automóvil tenga que estacionarse en espera de carga?” En el fondo, lo que reclamaban era un reglamento adecuado y justo para su actividad, que reconociera las diferencias entre los sistemas de transporte y la calificación cualitativamente distinta que implicaban. La petición fue aprobada.⁴⁷

Segundo caso. En abril de 1912, Tiburcio Martínez, Secretario General de la Asociación Internacional de Chauffeurs y Mecánicos, hizo llegar una carta al titular del GDF, en la que pidió que se despojara del cargo al Inspector de Automóviles, Miguel Lebrija. Argumentó que el funcionario hacía un mal desempeño de su labor pues toleraba las infracciones de algunos conductores. Destaca la importancia que dio Martínez a la capacitación y certificación del buen comportamiento de los conductores cuando criticó al inspector debido a

la poca importancia que da a un examen para chauffeur; pues esta asociación tiene la creencia de que para que se purifique el ambiente degradante que tiene el chauffeur en general ante la Sociedad Metropolitana, así como de que se vea libre de tanto atropello el público y los propietarios de tantos robos descarados, es necesario que el aspirante a chauffeur presente cartas a entera satisfacción del perito, en las cuales consten los servicios prestados a determinadas casas o talleres mecánicos de Garage; pero este señor lejos de buscar la moralización del gremio, la seguridad del público y la buena marcha del tráfico en la capital, concede “Licencias” a niños de 14 a 16 años, que por el solo hecho que dicen traer una tarjeta de recomendación y que sin escrúpulo a sus deberes, hace el reparto a manos llenas sin pensar que su manera de obrar tan doloso es origen de duros comentarios en su contra.⁴⁸

El Gobernador accedió a destituir al Inspector Lebrija. Estos dos episodios indican que los trabajadores del volante incrementaron gradualmente su capacidad para interpelar a las autoridades del Distrito Federal, probablemente debido a la creciente relevancia que su trabajo tenía en los patrones de movilidad de la ciudad. Asimismo, son muestra de que los conductores se preocuparon por exigir un trato justo a las autoridades y, al mismo tiempo, promover entre sus pares la obediencia a los reglamentos y un comportamiento que se adecuara al orden público que buscaban imponer las autoridades. Las peticiones reconocieron y legitimaron la facultad de las autoridades estatales para examinar las habilidades de los conductores y garantizar la seguridad pública a cambio de recibir un trato justo por parte de las autoridades.

⁴⁷ Loc. cit.

⁴⁸ MARTÍNEZ, Tiburcio, Secretario General de la Asociación Internacional de Chauffeurs y Mecánicos. [Correspondencia]. Destinatario: Gobernador del Distrito Federal, Ciudad de México, 17 abr. 1912, 1 carta.

Tercer caso. En 1922, a través de un anuncio en una revista dirigida a los automovilistas, la Sociedad Mutualista de Chauffeurs Mecánicos ofreció servicios de protección y asesoramiento entre los conductores en caso de verse involucrados en un accidente. Resulta interesante que reconocieran la naturaleza peligrosa de su profesión, propia de los servicios de transporte. Se asentó que:

Piense que algún día puede llegar a enfermarse por estricta ley de la naturaleza; piense que la cárcel tiene abiertas las puertas para Ud., si su peligroso oficio lo hace autor de un accidente. Usted pondría en peligro a su familia de quedar desamparada, pero si pertenece a la Sociedad Mutualista de Chauffeurs Mecánicos entonces se ocuparán de usted y de su familia y los sacará de tan difíciles trances de la vida.⁴⁹

Dicha organización llamó a los conductores a dejar la “apatía” y unirse a una agrupación “honrada y honesta”, pues así “estará asegurado tanto usted como su familia.” Destaca también la referencia a los conductores como jefes de familia responsables por la seguridad de los suyos.

A pesar de que se trata de un caso posterior en el tiempo a los anteriores, esta organización, como su nombre lo indica, se refirió a las vicisitudes propias del “oficio” y no a las críticas que hacían otros actores. Además, promovió la ayuda mutua y no una exigencia o petición hacia las autoridades, un rasgo que caracterizó a las organizaciones de artesanos. Esto muestra la diversidad y complejidad del trabajo en los servicios de transporte, a caballo entre las tradiciones de los oficios y el trabajo moderno en servicios.

Desafortunadamente, no se cuenta con información sobre estas organizaciones en la historiografía y no hay evidencias en las fuentes primarias revisadas que permitan profundizar en el alcance de su papel como mediadoras entre los *chauffeurs*, las autoridades y los empresarios. Esto apunta a que no tuvieron un papel destacado o duradero en la política local. En contraste, a partir de los años 1920, la Alianza de Camioneros se asentó como una organización de “pequeños propietarios” fundamental en los arreglos políticos locales y nacionales, en la conformación del corporativismo posrevolucionario y en la prestación de servicios de transporte. De hecho, a partir de 1922, cuando el Departamento de Tráfico pasó a regular el transporte en todo el Distrito Federal en detrimento de los ayuntamientos de las municipalidades, varios miembros de la alianza fueron incorporados a la institución para dictar las medidas relativas al tránsito.⁵⁰

En su revista *El Tráfico en México* la organización hizo varios pronunciamientos que permiten identificar cómo se presentaron a sí mismos los camioneros ante el debate público. Por ejemplo, en su primer número, publicado en septiembre de 1927, justificaron la emergencia del servicio de camiones debido al aumento de la demanda de viajes urbanos, derivado de la expansión urbana de la capital y al surgimiento de compañías que construyeron

49 Sociedad Mutualista de Chauffeurs Mecánicos. **Automovilismo**, Ciudad de México, p. 58, jun. 1922.

50 LETTIERI, op. cit., p. 33-48.

“casas baratas” y “varias colonias que en la actualidad están en completo auge”. Además, se pronunciaron sobre los señalamientos en torno al desorden asociado a los trabajadores camioneros y su vinculación de los accidentes viales, para justificar la necesidad de unirse y organizarse:

En estas condiciones y dado que la competencia la establecían entre sí los propietarios de camiones, el público rechazaba este nuevo servicio por la inseguridad que para su transporte presentaba el mismo, pues constantemente se correteaban unos con otros para disputarse mejores entradas y como consecuencia de esto, había constantes accidentes en la vía pública. De ahí nació la necesidad de la organización agrupándose dentro de una institución, que pudiera reglamentar el servicio en cada ruta [...] Así nació la Alianza de Camioneros de México, como una unión sindical reconocida por la Confederación Regional Obrera Mexicana y amparada por ésta ha podido ir desarrollando lenta, pero firmemente, todo su programa social.⁵¹

Este pasaje deja ver varios aspectos relevantes. Primero, que los conductores identificaron la relación estratégica derivada de la necesidad de conectar con servicios de transporte a las nuevas colonias que surgieron en las primeras décadas del siglo XX, hecho que justificaba su presencia. Segundo, un reconocimiento de cierto desorden en el servicio, pero también una voluntad para modificar esa situación a partir de la unión de los diversos trabajadores en una sola organización que los representara ante el público y las autoridades. Y tercero, su confluencia y respaldo con las organizaciones obreras propias de la política posrevolucionaria, particularmente con la Confederación Regional Obrera Mexicana, una central obrera moderada y corporativa aliada con los gobernantes posrevolucionarios como Álvaro Obregón y Plutarco Elías Calles. Aquí se observa un cambio importante, pues se trata ya de una organización obrera que apuntaba a negociar con las autoridades, cualitativamente diferente a las sociedades gremiales y mutualistas.

En una nota titulada “El Servicio de Camiones en México” de enero de 1928, la Alianza señaló la importancia estratégica del servicio, así como la necesidad de contratar *chauffeurs* que dominaran las habilidades y comportamientos adecuados. Se indicó que “el público tiene la necesidad de un transporte rápido que facilite el desempeño de las labores diarias con economía de tiempo”. Con sus “45 líneas urbanas, sub-urbanas y foráneas que manejan un total de 2,000 camiones”, la organización resaltó la importancia para la capital del servicio y de sus trabajadores. Por último, señaló que el éxito de la organización dependía de reconocer la importancia de la “selección de choferes y cobradores [...] pues actualmente solo son empleados los que prestan las garantías de competencia y moralidad suficientes para la seguridad y mayor comodidad del público”.⁵² La incorporación de la Alianza en los equilibrios políticos de la administración posrevolucionaria de la Ciudad de México, la posicionó como una organización con capacidad de negociar gracias al saber hacer y saber ser que poseían sus agremiados.

51 AL margen de la formación de la Alianza de Camioneros. **El Tráfico en México**, Ciudad de México, p. 7, sep. 1927.

52 EL servicio de Camiones en México. **El Tráfico en México**, Ciudad de México, p. 5-6, ene. 1928.

En síntesis, la expansión de los servicios de transporte motorizado en la capital ofreció oportunidades laborales a los conductores que acreditaron sus habilidades. Diversos sujetos con intereses específicos señalaron a los conductores por su involucramiento en accidentes viales, mientras que los *chauffeurs* combatieron esta representación a través de la creación de organizaciones diversas, a medio camino entre las tradiciones gremiales y las organizaciones obreras, para pronunciarse públicamente y mejorar su imagen. Los conflictos referidos dan cuenta del nivel de organización de estos trabajadores quienes interpellaron a las autoridades con cierto éxito, apelando a su calificación, honor y prestigio, con el objetivo de luchar contra la imagen negativa que se construyó en torno a su oficio y de insertarse de manera provechosa en las alianzas de la política posrevolucionaria y en los procesos de expansión urbana de la Ciudad de México.

Conclusiones

COMO SE DEMOSTRÓ en este artículo, para responder a la demanda de *chauffeurs*, se estructuraron diversas formas de capacitación mediante estrategias que combinaron métodos letrados con otros iletrados y prácticos, en talleres mecánicos, garages y estaciones de servicio, a la manera de los gremios, pero con una vigilancia estatal cada vez más intensa que se expresó en la ampliación de la burocracia que regulaba a los servicios de transporte y la certificación del conocimiento de los *chauffeurs*. Estos trabajadores, con una identidad fincada en ser hombres trabajadores calificados de los servicios, se insertaron en un mercado laboral creciente, diferenciado y dinámico.

En confluencia con la historiografía sobre el trabajo en oficios y servicios, podemos concluir que los *chauffeurs* adquirieron cierto prestigio y reconocimiento social por su trabajo y por la importancia estratégica del transporte en la economía urbana, pero también fueron objeto de críticas por ciertos actores, como empresarios, autoridades o sujetos ligados a otros servicios de transporte debido al involucramiento de los conductores en problemas públicos como el tráfico y el desorden urbano. Sin embargo, no hay que olvidar que dichas críticas estuvieron cruzadas por intereses específicos, que en varios casos entraron en conflicto con los de los trabajadores estudiados aquí. Por otro lado, las organizaciones de los conductores se encargaron de disputar el sentido de su imagen pública con el fin de mejorar la percepción del público, competir mejor con otros servicios y reivindicar su papel relevante en la modernización de la ciudad.

Más allá de pretender evaluar la eficiencia de la capacitación de los conductores y el efecto que pudo tener en su inserción laboral, con este texto se intentó destacar cómo en su aprendizaje pudieron reconocer sus condiciones laborales y generar una identidad particular. Los *chauffeurs* crearon sus propias organizaciones y asumieron como parte de su discurso público la importancia de la capacitación, la moralización, la cortesía y el control estatal para

mejorar el desempeño y la imagen de sus agremiados. Hecho que muestra una transición de una enseñanza y acreditación con cierta horizontalidad, propia de los gremios, hacia una con una orientación más vertical, de arriba hacia abajo, desde las escuelas privadas y el Estado hacia los aspirantes. Asimismo, estos trabajadores mostraron una identidad propia, distinta a la de otros trabajadores de los transportes y pronto comprendieron el papel estratégico de la movilidad urbana en la vida cotidiana de la capital.

Analizar a los trabajadores desde las prácticas de capacitación es un enfoque útil no solo para comprender cómo aprendieron las minucias de su oficio, sino para echar luz sobre otros aspectos. Por ejemplo, desentrañar la significación del control estatal de la capacitación para el trabajo y de la circulación de los saberes en actividades fuertemente ligadas al uso del espacio público, en un momento caracterizado por el fortalecimiento del Estado posrevolucionario, la emergencia de nuevos poderes privados, y de desdibujamiento relativo de las relaciones gremiales. Además, esta aproximación ayuda a identificar prácticas y espacios en los que se formaron las identidades de los trabajadores ligados a las tecnologías del transporte, lo que puede contribuir a enriquecer las temáticas propias de la historia social y de los estudios sobre el mundo del trabajo urbano y de servicios.

Recibido: 01/08/2025

Aprobado: 21/02/2026