



EL MERCADO MEXICANO Y LOS PRIMEROS AUTOMÓVILES

Los automóviles en México comenzaron a circular desde 1895, cuando se registró por primera vez la importación de un automotor adquirido por Fernando de Teresa. Al año siguiente Alexander Byron Mohler y William P. de Gress construyeron el primer automóvil –aunque todavía de carácter artesanal– y en 1898 se importaron algunos autos más de origen francés de la marca Delaunay Belleville, de la Benz de Alemania, la italiana Fiat y las compañías estadounidenses Packard y Pope-Toledo. En 1901 se abrió la primera concesionaria y para 1903 se anunció en la prensa la venta de automóviles Oldsmobile en la Ciudad de México.

La celeridad de los eventos descritos indica que el mercado mexicano era próspero y con potencial de crecimiento, mismo que fue aprovechado por las diversas marcas automotrices. Algunas contrataron personal mexicano para la venta de sus automóviles que solían promocionar por catálogo en la capital. Estos, a su vez, enviaban agentes de ventas a otras ciudades del interior de la República. En otros casos, contaban con salones para exhibir sus carros, como la Compañía Mexicana de Vehículos Eléctricos o “Garage Internacional”, las cuales ofrecían una extensa variedad de autos importados y el servicio de taller mecánico.

Comparado con el precio de venta en Estados Unidos o Europa, en México éste era elevado debido al costo de envío, los impuestos de importación y las comisiones. Además debía pagarse de contado. Pese a ello, los compradores adquirían autos europeos de un rango medio y de lujo, lo que explica que la prensa calificara su posesión como un deporte para ricos. Mientras tanto, la presencia de las compañías estadounidenses en territorio mexicano –que producían autos de bajo precio– fue cada vez más notable, a tal punto que para 1908 se convirtió en el tercer mercado más grande para vehículos fabricados en ese país.

El furor por este nuevo medio de transporte contrasta con la ausencia de un sistema vial y de carreteras que conectaran a la capital con otras ciudades del país. Esto no impidió que las elites organizaran excursiones cada vez más alejadas de los límites de la capital para probar sus automóviles. Los destinos más populares

EL MIRADOR

eran Coyoacán, Tlalpan, San Ángel, Xochimilco, Chalco y, poco después, las Pirámides de Teotihuacán, Cuernavaca o Puebla. Asimismo, desde 1903 se organizó la primera carrera automovilística en el Hipódromo de Peralvillo y el desfile de algunos carros adornados en la Fiesta Floral en la Alameda.



Lujoso automóvil circulando por la lateral del paseo de la Reforma en 1910. Reproducción autorizada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

La compra de automóviles y la moda de salir a pasear en auto, a la par de la organización de una Asociación para la Compostura y Conservación de Buenos Caminos, o la creación del Automóvil Club México, impulsaron a las autoridades a acondicionar y petrolizar los viejos caminos reales, así como a establecer una Junta Directiva de Caminos en 1905. La aparición de la revista especializada *El Automóvil* en México en 1907, coincidió con una fiebre automotriz a la que cada vez se sumaban más aficionados, incluyendo a Don Porfirio. El presidente de la República comenzó a trasladarse en un automóvil Panhard 35. H.P. de origen francés, muy afín al gusto del mandatario. Su primer viaje fue a Tlalpan para asistir a una fiesta organizada por el gobernador del Distrito Federal, Guillermo de Landa y Escandón. Este hecho quizá fue un punto de inflexión para la historia del automóvil en nuestro país, donde su uso con fines recreativos exclusivo para gente adinerada, se normalizó entre la población.

BIBLIOGRAFÍA:

Del Río, Fanny y Carlos Vega. *El Autotransporte*. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988 (Serie: Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México).
Freeman, John Brian. "Transnational Mechanics: Automobility in Mexico, 1895-1950", tesis de doctorado en Filosofía, The City University of New York, 2012.