

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 4 ■ Núm. 8, Septiembre-Febrero 2024

LA ERA DE LOS TRANSPORTES



Revista semestral del Departamento de Sociología / División de Estudios Políticos y Sociales
Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades

Universidad de Guadalajara

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA Dr. Ricardo Villanueva Lomelí, RECTOR GENERAL; Dr. Héctor Raúl Solís Gadea, VICERECTOR EJECUTIVO; Mtro. Guillermo Arturo Gómez Mata, SECRETARIO GENERAL. **CENTRO UNIVERSITARIO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES** Dr. Juan Manuel Durán Juárez, RECTOR; Dra. Katia Magdalena Lozano Uvario, SECRETARIA ACADÉMICA; Lic. María del Rosario Ortiz Hernández, JEFA DE LA UNIDAD DE APOYO EDITORIAL. **DIVISIÓN DE ESTUDIOS POLÍTICOS Y SOCIALES** Mtra. Sofía Limón Torres, DIRECTORA. **DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA** Dr. Jorge Ramírez Plascencia, JEFE DE DEPARTAMENTO.

Vínculos. Sociología, análisis y opinión, Año 4, Núm. 8, septiembre-febrero 2024, es una publicación semestral editada por la Universidad de Guadalajara, a través del Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades. Av. José Parres Arias, 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 333819-3300, ext. 23354. Correo electrónico: revistavinculos@hotmail.com. Editor responsable: Jaime Torres Guillén. Reserva de derechos al uso exclusivo 04-2020-032417322500-203. ISSN: en trámite por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Impresa en Amateditorial, calle Prisciliano Sánchez #612, Col. Centro, Guadalajara, Jalisco. C.P. 44100 Este número se terminó de imprimir en septiembre de 2023 con un tiraje de 50 ejemplares.
<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>
<http://www.vinculosociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad de Guadalajara.

Vínculos. Sociología, análisis y opinión está incluida en los catálogos de revistas Latindex y LatinRev.

latindex



Director y editor

Jaime Torres Guillén

Comité Editorial

Alejandra Guillén González
Héctor Raúl Solís Gadea
Celia del Palacio Montiel
Andrea Celeste Razón Gutiérrez
Paloma Villagómez Ornelas
Rafael Sandoval Álvarez
Carlos Rafael Hernández Vargas
Luis Rodolfo Morán Quiroz

**Asistente
de dirección**

Nidia Verónica Covarrubias Sánchez

**Secretario técnico
y Soporte plataforma web**

Francisco Tapia Velázquez

Consejo Editorial

Isabel Cristina Naranjo Noreña, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina; Antonio Luzón, Universidad de Granada, España; Silvia Carina Valiente, Conicet CIT Catamarca, Universidad de Catamarca, Argentina; Carlos Javier Maya Ambía, Centro de Estudios Japoneses, Universidad de Guadalajara, México; Luisa Martínez-García, Universidad Autónoma de Barcelona, España; Bruno Baronnet, Universidad Veracruzana, México; Mariana Passarello, Universidad del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, Argentina; David Gómez-Álvarez, Universidad de Guadalajara, México; María del Carmen Ventura Patiño, El Colegio de Michoacán, México; Felipe Gaytán Alcalá, Universidad La Salle, México; Liliana Cordero Marines, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, UNAM, México.

Comité Científico Internacional

María Patricia Fortuny Loret de Mola, CIESAS Peninsular, México; Göran Therborn, Universidad de Cambridge, Inglaterra; José Luis Grosso, Centro Internacional de Investigación PIRKA, Políticas, Culturas y Artes de Hacer, Colombia; Breno Bringel, Instituto de Estudios Sociales y Políticos de la Universidad del Estado de Río de Janeiro, Brasil; Jorge Alonso, CIESAS-Occidente, México.

Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del CUCSH, UdeG. Av. José Parres Arias núm. 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 3819-3300, Ext. 23354.

La revista **Vínculos. Sociología, análisis y opinión** puede leerse en internet:

<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>

<http://www.vinculossociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 14 ■ Núm. 23, julio-diciembre 2023

CONTENIDO

9 Presentación

Investigación y debate

Autobuses y estaciones de una ciudad del Sur español. La movilidad en un espacio privilegiado

13 **José Luis Anta Félez**

Automovilistas y control de la movilidad. Ciudad de México (1903-1933)

41 **Diego Antonio Franco de los Reyes**

El transporte público nocturno entre el discurso y la apropiación ciudadana. Análisis del Búho Nocturno en Jalisco, México

77 **Christian Juan Armando Flores Landeros**
Miriam Anahí Guerra Hernández

Gestión activa y reactiva del transporte público urbano: un análisis desde la Nueva sociología urbana francesa

113 **Andrés Demetrio Gutiérrez Flores**

El problema social del transporte público (ómnibus) en Montevideo: Una mirada crítica

141 **Marly Gonçalves da Silva**

Escritos de frontera

- El Ferrocarril como factor en la construcción de identidad urbano-arquitectónica. El caso de Ciudad Juárez
Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa
179 **Raúl Holguín Ávila**
-
- Entre lo tecnológico y lo político. El discurso del riesgo sobre los neoprenos de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara
Carlos Miguel González Huerta
199 **Rebeca Vanesa García Corzo**
-
- Manía por la destrucción. Pensar los rallies de demolición automovilística desde la frontera norte mexicana
225 **Juan Antonio del Monte Madrigal**
-
- Precariedad a domicilio: plataformas digitales y precarización del trabajo en repartidores de aplicaciones digitales en la Zona Metropolitana de Guadalajara
243 **Edgar Daniel Placencia Aguirre**
-
- La paradoja de la inmovilidad en el régimen de la inmediatez
273 **Carlos Octavio Núñez Miramontes**
-

Lecturas

Cohabitando con el caos: andanzas con un
cuerpo acompasado

305 **Daniela Karina Guzmán Taboada**

Reseñas

“Cappitalismo”. La uberización del trabajo

Salvador Medina Ramírez

315 **Linda Mercedes Moreno Sánchez**

323 Criterios editoriales.

EL FERROCARRIL COMO FACTOR EN LA CONSTRUCCIÓN DE IDENTIDAD URBANO-ARQUITECTÓNICA. EL CASO DE CIUDAD JUÁREZ

Recibido: 22/05/2023
Aceptado: 06/08/2023

PEDRO TLATOANI MOLOTLA XOLALPA¹
RAÚL HOLGUÍN ÁVILA²

Resumen

El presente ensayo establece la, o las correlaciones entre el proceso de la construcción de la identidad en Ciudad Juárez a partir de la introducción del sistema ferroviario con las condiciones sociales generadas para la construcción

1 Cuenta con estudios de Doctorado en Arquitectura, Maestría en Arquitectura (Restauración de Monumentos) y licenciatura en arquitectura por la Facultad de Arquitectura de la UNAM. Es profesor-investigador de tiempo completo en la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. Es miembro número de la Sociedad Mexicana de Arquitectos Restauradores A.C., así como del Colegio de Doctores y Maestros en Diseño Interior y Arquitectura. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores Nivel I. Correo electrónico: pedro.molotla@uacj.mx ORCID: 0000-0002-6010-8481

2 Profesor de tiempo completo en la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. Áreas de investigación: espacios públicos, planificación y desarrollo urbano, vivienda, normatividad urbana, imaginarios urbanos. Doctor en planeación y desarrollo sustentable. Experiencia profesional en la gestión y la administración pública de los tres niveles de gobierno, realización de investigaciones e instrumentos urbanos como miembro del laboratorio nacional de vivienda y comunidades sustentables, evaluador de diversos programas presupuestales de gasto federalizado. Correo electrónico: raul.holguin@uacj.mx ORCID: 0000-0003-1336-8704

de nuevos espacios urbano-arquitectónicos. Sin pretender ser un trabajo histórico no sociológico desde el punto de vista metodológico, sí busca reconocer y poner en valor los espacios urbano arquitectónico como factor primordial en la identidad de los habitantes de Ciudad Juárez.

Palabras clave: ferrocarril, identidad, arquitectura, ciudad, Ciudad Juárez.

Abstract

This paper establishes the correlation(s) between the process of identity construction in Ciudad Juárez since the introduction of the railway system and the social conditions generated for the construction of new urban-architectural spaces. Without claiming to be a historical, not a sociological work from a methodological point of view, it does seek to recognise and value the urban-architectural spaces as a primordial factor in the identity of the inhabitants of Ciudad Juárez.

Keywords: railroad, identity, architecture, city, Ciudad Juárez.

Introducción

El presente documento aborda como eje principal, la relación de la llegada del ferrocarril a la entonces Villa de Juárez (1884) y su posterior nombramiento como ciudad en 1888, situación que comenzaría como un reconocimiento institucional, pero que sería parte fundamental de un proceso de construcción identitaria de la ciudad fronteriza más importante del territorio nacional. La identidad generada y desarrollada, a partir de la introducción del sistema ferroviario será fortalecida con la generación y apropiación de nuevas necesidades que conformaron y modificaron los espacios urbano-arquitectónicos para dar pie a identidad o identidades colectivas, compuestas y superpuestas por la llegada de diversas personas, pensamientos, noticias, imágenes, tradiciones, objetos, conceptos, valores y una infinidad de elementos propios para el establecimiento identitario de lo que sería Ciudad Juárez que precisamente viajaron a través del tren.

Luego de ser firmado el Tratado de Guadalupe Hidalgo el 2 de febrero de 1848, se genera una nueva frontera en el norte del territorio mexicano y, por ende, una nueva percepción espacial en los asentamientos que quedaron como parte de la franja colindante y que los convirtió en zona limítrofe coartándoles de tajo la relación regional y apartándolos del centro de país. En el caso de Paso del Norte la llegada del ferrocarril generó una nueva dimensión por su ubicación estratégica gracias a la conexión con El Paso, Texas que se convertiría en el punto de conexión fronteriza más importante del país. Incluso, con la declaratoria de “zona libre” otorgada en 1885 por Porfirio Díaz, Paso del Norte superó comercialmente a El Paso convirtiéndose en un importante centro de distribución de mercancías.

El crecimiento económico promovió el mejoramiento urbano y el incremento de la población, fomentado por con la integración del servicio ferroviario. Las actividades comerciales promovieron también el intercambio cultural, no sólo por el flujo de productos, materiales, manufactura, y demás enseres, también llegaron ideas, costumbres, experiencias y conocimientos, a través del tránsito de personas que venían de lugares y distancias antes casi imposibles.

El ferrocarril además de trastocar la percepción del lugar y espacio también reconfiguró la noción del tiempo en la vida de las personas. Anteriormente el tiempo no estaba vinculado como un factor social en la vida cotidiana, pero las necesidades del nuevo transporte sumado a las distancias recorridas obligaron a la integración de los husos horarios, primero en las empresas de transporte y casi de manera automática por los gobiernos y la sociedad civil. Esta situación provocó también que la ya distante relación con el centro del país aumentara, ya que las relaciones cronológicas estarían más vinculadas con los asentamientos de Estados Unidos que los de México.

Consumado el proceso de independencia, Lucas Alamán hizo el intento de insertar el sistema ferroviario territorio nacional prácticamente recién instaurado en Inglaterra y Europa, sin embargo, le pérdida de más de la mitad del territorio y el posterior proceso de la Reforma coartaron el ambicioso proyecto. Fue hasta 1869 cuando se inaugura el primer tramo del Ferrocarril Mexicano entre las ciudades de México y Puebla y

es hasta 1873 cuando se abre la línea troncal entre el puerto de Veracruz y la Ciudad de México.

Fue en el periodo porfiriano que el sistema de consolidación y los caminos de hierro empiezan a ser emplazados al norte hacia la nueva frontera. A diferencia de Europa, en América las líneas ferroviarias fueron concebidas para la generación e impulso de asentamientos, con el sistema “collar de perlas” que hilvanaba lugares idóneos para fundación de ciudades con minas, zonas agrícolas, áreas forestales, pero también con villas y pueblos que fueron transformados con la llegada de los trenes. Esta circunstancia fue la que provocó intensos cambios en fundaciones como Paso del Norte (Chihuahua), Torreón (Coahuila), Aguascalientes (Aguascalientes), Apizaco (Tlaxcala), Tampico (Tamaulipas), Perote (Veracruz), Cuautla (Morelos), Chapala (Jalisco), Acámbaro (Guanajuato), entre muchas otras con características y cronologías diversas, pero que igualmente fueron influenciadas por el efecto “modernizador” del sistema ferroviario de finales del siglo XIX, que habría de provocar un intenso y fuerte componente para la construcción de su identidad actual.

Ciudad Juárez (Paso del Norte), como las citadas ciudades y otras más en las que fue instaurado el sistema ferroviario, tuvieron un fuerte impulso que provocó un crecimiento urbano diferente al que tradicionalmente había sucedido. Nuevas tecnologías, materiales, sistemas constructivos, novedosos planteamientos urbanos, sujetos a concepciones como la higiene, el confort, el horario, turismo, viajes, noticias, tecnología se permearon en la sociedad original a través de las actividades, pero también con la llegada de nuevos personajes que buscaban oportunidad en estas nuevas comunidades emergentes.

De esta manera, la introducción de los ferrocarriles en territorio nacional generó la configuración de nuevos asentamientos y el crecimiento y consolidación de algunos preexistentes. Esto provocó que, en villas y pueblos, a diferencia de ciudades ya consolidadas el proceso de integración sociocultural tuviera una particular disposición hacia un proceso de identidad diverso, pero sin una solidez previa, y que se refleja en sus configuraciones urbano arquitectónicas que desde el punto de vista “tradicional” son carentes pero que “emergen” en un contexto de multiculturalidad propia de las circunstancias provocadas por el nuevo sistema de transporte.



Por lo anterior el documento hace un breve repaso por el proceso de introducción del sistema ferroviario en México y posteriormente en Paso del Norte (Ciudad Juárez). Posterior a ello, las primeras transformaciones físicas y de las costumbres que ocurrieron en la ciudad, que darían pie a cambios de fondo en la interacción de las personas con su entorno que llevaría a modificaciones formales y constructivas de su arquitectura e imagen urbana. Todos estos fueron factores fundamentales para una incipiente base de identidad para los “juarenses”, que a través de formas y espacios se levantaron lugares para actividades que actualmente son parte del imaginario de la ciudad y que son disertados en los comentarios finales.

Proyección de los ferrocarriles en el septentrión mexicano

Terminada la legislatura de Sebastián Lerdo de Tejada, e iniciado el primer periodo porfiriano de 1876 a 1880, el general Díaz dio inicio a una política de dar facilidades al capital nacional para la promoción entre otras cosas, de la comunicación del territorio, dando prioridad a los estados alentando contratos con gobernadores que promovieran la construcción de caminos de hierro apoyados con capitalistas mexicanos, sin embargo, esta fórmula no tuvo el efecto esperado, lo que generó una impaciencia y un mayor interés por la contratación de compañías norteamericanas para la construcción del sistema ferroviario.

Fue entonces que se configuró mejor escenario para la introducción del mercado ferroviario estadounidense en México, como Pablo Macedo (asesor del grupo de “Científicos” de Porfirio Díaz) declaró:

En el año de 1880 tomó forma definida y seria la pretensión del capital norteamericano de desbordar sobre nuestro territorio su actividad ferrocarrilera y construir dos líneas de la frontera norte a nuestra capital, con acceso al Pacífico por medio de ramales. Estas pretensiones, según los hechos, demostraron bien pronto, no manaban, como muchas de las que en anteriores épocas llegaban a nuestros gobiernos, de meros especuladores, sino de grupos financieros capaces de realizar la empresa en corto plazo (Macedo, 1905: 203).

Delegado el poder de manera momentánea al General Manuel González, la construcción de ferrocarriles en México con capital extranjero,

mayoritariamente proveniente de los Estados Unidos estuvo en su apogeo. Fueron concedidas durante ese periodo los más grandes convenios para construir diferentes rutas, que, por relevancia, fueron con dirección a la frontera norte, aquellos años, entre 1880 y 1884, le llamaron como el periodo de la fiebre de los contratos.

Finalmente, el primer objetivo que se tenía sobre el sistema ferroviario no fue la comunicación interna, sino la proyección del territorio a nivel internacional, así, las principales rutas no conectaron los más importantes centros productores y potenciales áreas de desarrollo urbano nacionales, sino que fueron tendidas buscando la facilidad y rapidez para el transporte de materias primas fuera del territorio.



Imagen 1. Siguiendo a la empresa de los Ferrocarriles Nacionales, el Central también se encarriló hacia la frontera norte persiguiendo el mercado norteamericano que indudablemente había llamado la atención del mundo. Aprovechando las demandas europeas y estadounidenses se aplicaron a cubrir ambas exigencias logrando mantener la comunicación con el norte y la costa del Golfo de México.

La llegada del ferrocarril a Paso del Norte

Las vías del Ferrocarril Central tienen su origen en la Ciudad de México, hasta llegar a la frontera con los Estados Unidos en el punto conocido por “Paso del Norte” sobre el río Bravo. El trayecto es de 1970 Km, y fueron construidas según contrato celebrado el 8 de septiembre de 1880 entre el gobierno de la República Mexicana y la Compañía denominada del Ferrocarril Central, establecida con arreglo a las leyes del Estado de Massachussets EE.UU. En cuatro años quedó establecida la vía principal hasta “El Paso”, inaugurándose el tráfico entre este punto y la capital, en el mes de abril de 1884 (Secretaría de Obras Públicas, 1895: 22-30).

Hacia el año de 1892 fue terminada la totalidad de la estación del ferrocarril, lo que implicaba la consolidación del sistema en la ciudad. El edificio principal contenía las oficinas de la Compañía y Sección aduanal, salas de espera, etc. Su construcción era de muros de adobe revocado con cimiento hidráulico y su cubierta de pequeñas duelas de madera superpuestas unas a las otras en forma de tejas planas.

El conjunto arquitectónico tenía un espacioso almacén de mercancías construido con muros de tepetate, y cadenas, cerramientos, jambas



Imagen 2. Estación de Ciudad Juárez, terminada en 1892 era la cristalización formal del México moderno. Tomada de www.mexicoenfotos.com

de puertas y ventanas de piedra labrada. Contenía, además, una rotonda para las locomotoras de servicio y algunas otras oficinas de menor importancia. (Secretaría de Obras Públicas, 1895: 35-37) Esto implica la importancia que habría de tomar la región (El Paso, EEUU y Paso del Norte, México) desde el punto de vista comercial y económico que llevaría a una transformación en su fisonomía urbano-arquitectónica.

Inicio de la transformación

A un año de la llegada del ferrocarril a Paso del Norte en 1885, la fisonomía urbana seguía siendo la misma, “su principal avenida estaba cruzada por nueve calles pequeñas en las que había adobe, viñedos, huertos y lotes sin habitar. Había tres tiendas de comercio dedicadas a la venta de alimentos y carne. En esa época contaba con un hotel y las usuales tiendas de artesanías” (Irigoyen, 1942 en Santiago, 1998: 31). Sin embargo, en ese año Porfirio Díaz hace la declaratoria de zona libre a todas las poblaciones ubicadas a una distancia de 20 km, de la línea fronteriza, ocasionando un cambio radical ya que se comienza a levantar una gran cantidad de comercios que alentaron la llegada de inversionistas extranjeros, quienes de inmediato se instalaron junto con sus negocios. En el Periódico *The Lone Star* del 24 de mayo de 1884 se podía leer: “Esta es la época más grande que ha tenido el viejo pueblo desde que se construyó el primer edificio hace 300 años. La calle principal de norte a sur fue la más beneficiada por el mejoramiento, y en unos cuantos días más contará con una media docena de nuevos establecimientos comerciales” (Santiago, 1998: 32).

La nueva dinámica iniciada por el establecimiento de los ferrocarriles e impulsada por el establecimiento de la zona libre en la toda la franja fronteriza provocó una dinámica de intercambio en dicha zona, sobre todo el comercial y económico pero que se permeó rápidamente a lo social. Incluso, la liberación económica de la región provocó que en el lado mexicano se consumieran casi en su mayoría productos elaborados en los Estados Unidos, situación que se mantendría hasta 1891 cuando fue eliminada. (Santiago, 1998: 33-34) En este lapso, cuando se había generado una ilusión de crecimiento económico, se cambia el nombramiento de Villa de Paso del Norte a Ciudad Juárez.

Para 1905, la federación cerraría de manera definitiva la zona libre, no sin antes poner candados para tal fin, entre ellos, la prohibición a extranjeros para adquirir tierras dentro de una franja de 20 leguas a lo largo de la frontera; impedir el envío de mercancías estadounidenses libres de impuestos a la frontera mexicana; y la paralización en el traslado de artículos elaborados en Juárez hacia el interior sin pagar las altas tarifas como los estipulaba la ley.



Imagen 3. Plano de la zona cercana a la estación terminal del Ferrocarril Central Mexicano y de la Aduana. Los cambios en la configuración urbano-arquitectónica se hacen evidentes con la llegada de las nuevas costumbres y formas de vida llegadas por el tren.

Fue entonces que la población de la recién nombrada ciudad tuvo que echan a andar nuevos tipos de actividades. Así, Juárez se convirtió en un punto de atracción para la diversión recién comenzado el siglo XX, con la apertura de negocios relacionados al juego y la venta de alcohol, rápidamente la cantidad de visitantes aumentó. Inversionistas del vecino país comenzaron a hacer inversiones precisamente en giros relacionados con el esparcimiento como restaurantes, casinos, bares, cantinas y en un hipódromo, sumado además por las constantes campañas moralistas en algunas ciudades de los Estados Unidos. Entonces, crecimiento urbano dependió cada vez más, de la llegada de capital y población estadounidenses (Santiago, 1998: 35).

Las nuevas costumbres

“Si antes de la llegada del ferrocarril la iglesia y el zócalo eran los principales centros de reunión de la comunidad, con el ferrocarril se agregaría la estación de tren, con un encanto especial: su conexión con lo ajeno. A los templos se va a reafirmar la religión que se profesa, a los parques se acude en busca del matrimonio de conveniencia o para el paseo de rigor. La estación en cambio es el lugar de la incertidumbre: puede llegar cualquiera, se puede ir el más ilustre y ser un desconocido en otra parte. A ésta se va en busca de lo distinto, de lo diverso. Es un espacio para la relación con los otros, la confirmación para muchos pueblos y ciudades de que existe. Conviven en la estación la posibilidad de cambio o de permanencia, de movimiento o de quietud. Un espacio de refugio, de incertidumbre, de espera, de huida, de angustia y regocijo. Ahí están los ojos que buscan al ser querido, el pistolero, que espera a su víctima, el solitario que se encuentra acompañado entre la multitud” (Yanez, 1994: 24).

La introducción del sistema ferroviario fue más allá del uso de nuevos materiales, sistemas constructivos y sus consecuencias espaciales que se reflejaron en el crecimiento urbano. Los ferrocarriles no sólo aceleraron la intercomunicación mundial y local, también abrieron y facilitaron el esparcimiento de las tendencias culturales y arquitectónicas, lo que dio como resultado el inicio de la homogenización de las actividades humanas. La practicidad de la actividad ferroviaria, aunada a su imagen de modernidad liberada de cualquier figura representativa religiosa o

política, facilitó su introducción en diversas regiones del globo. Hans Ibelings, analiza el fenómeno global al escribir que “...todo parece suceder en todas partes, incluso simultáneamente. Durante largo tiempo, este fenómeno, por el cual nada está vinculado a ningún lugar en concreto ha sido un axioma económico que ahora empieza a manifestarse en la arquitectura. El mismo edificio, con unos pocos ajustes relativos al emplazamiento, puede erigirse en cualquier parte” (Ibelings, 1998: 69).

En Juárez se reflejó con la actividad turística y sus repercusiones arquitectónicas. La ciudad necesitaba espacios para acoger la creciente demanda de turistas, más la llegada de migrantes nacionales e internacionales que buscaban nuevas experiencias en una urbe en pleno crecimiento y en claro proceso de homogenización de actividades, pero también formal y constructiva. Bajo estas circunstancias se fueron levantando hoteles, cantinas, cines, cafés, hipódromos, galgódromos, salones de eventos y demás lugares propios para acoger actividades antes desconocidas, o poco pero que habrían de consolidarse para ser elementos de identificación de los habitantes y visitantes.





Imágenes 4-9. Novedosos espacios arquitectónicos fueron construidos en la ciudad debido a las nuevas necesidades generadas por las condiciones socioeconómicas que se habían conformado con la llegada de los ferrocarriles y la condición de puerto fronterizo. La idea de modernidad que se estaba construyendo sería fundamental para la identificación de los habitantes con su arquitectura y su ciudad.

Las salidas y llegadas, con sus arribos y destinos fueron convirtiendo a la ciudad en lugares de todos y de nadie al mismo tiempo adoptando rasgos y formas que podrán ser reconocibles en cualquier parte del mundo, siendo parte de un proceso de globalización. Ciudad Juárez fue trastornada del ideal de los espacios hasta entonces concebidos de los cuales la sociedad se identificaba. “En cada una [de las ciudades] se concretó como posible uno de los sueños de los pensadores del siglo XIX, el intercambio nacional de bienes y productos del país: trigo, frijol, cebada, arroz, verduras, pescado, frutas, guajolotes, marranos, zapatos, botones, manta, etc.” (Yanez, 1994: 25), enriquecido por extranjeros quienes también aportaron usos y costumbres.

También los trenes de principio del siglo XX llevaron a que caravanas de turistas extranjeros (principalmente estadounidenses) llegaran a poblaciones y ciudades importantes dentro del territorio, promoviendo la actividad turística. Esto también ocasionó la internacionalización de la élite mexicana y permitió que grupos de inversionistas extranjeros, entraran a sus propiedades como turistas, pero con fines mercantiles. También se fomentó la inmigración, técnicos (chinos en el pacífico y norte del país) y empresarios (franceses, ingleses y alemanes en su mayoría) que a deferencia de los provenientes de los Estados Unidos buscaban residencia para integrarse a



la economía local o nacional, y que no se presentaban como excursionistas aventureros que aprovechaban sus vacaciones para internarse en el país.

Los cambios

Tal vez uno de los primeros cambios que resulta contradictorio respecto a la pluralidad que se estaba generando haya sido la socialización del tiempo y sus implicaciones en la vida cotidiana. Este fenómeno ya había ocurrido en Inglaterra en 1840 debido a las distancias recorridas por el tren sobre todo de oriente a poniente y sería más apremiante en las grandes distancias en Canadá y los Estados Unidos y Canadá donde precisamente el ingeniero Sanford Fleming encargado del ferrocarril del Pacífico Canadiense propuso contar con un patrón temporal único ya que había experimentado serias dificultades con sus comunicaciones telegráficas y ferroviarias con las poblaciones de la costa atlántica, ya que cada línea y región tenían un huso horario local que implicaba un retraso en la operaciones ferroviarias. Tal circunstancia llevó a que en octubre de 1884 se celebrara la Conferencia Internacional del Meridiano en Washington D.C., con México como uno de los participantes y donde se acordó dividir el planeta en 24 partes iguales de polo a polo cada 15 grados de longitud (equivalente a una hora) con respecto al meridiano de Greenwich (meridiano 0o o GMT) con lo que el cambio de hora entre puntos cercanos desapareció (Moreno, 2001: 20-25).

En México, fueron instaurados de manera definitiva los husos horarios internacionales hasta el primero de enero de 1922 derivado por el rápido crecimiento de las redes ferroviarias y telegráficas basados en la puntualidad y en el manejo del tiempo para optimizar recursos por lo que fueron razones sociales más no naturales las que determinaron su adopción, pero que desde la última década del siglo XIX había iniciado su influencia en la vida de la ciudad.

La ciudad experimentó la metamorfosis inherente a la introducción del sistema y en menor o mayor grado sus repercusiones fueron evidentes. Además, había comenzado a discutirse formalmente la posibilidad de implantar el llamado “sistema métrico francés”, o Sistema Métrico Decimal (SMD) para legalizar su utilización. La integración se vio consolidada con la Conferencia Internacional Americana, reunida en

Washington enero de 1890, donde se hizo la recomendación de que se adoptara el SMD en los países participantes en tal evento, entre ellos México. Con el país en mejores condiciones sociales y económicas, se pudo cristalizar la unificación de pesas y medidas. El pujante comercio mundial y la mayor integración económica nacional obligaron la homogenización de las medidas para la valoración de los diversos productos comerciales. A que partir de 1896 sería el único legal en nuestro territorio, y fue también fundamental la participación del ferrocarril fue fundamental para la integración de los mercados regionales, que podía llevar más carga y a mayor velocidad productos y pasajeros que incentivaron la unificación de medidas para evitar las disputas y controversias suscitadas por el uso heterogéneo de las anteriores. Sin embargo, Estados Unidos (junto a Myanmar y Liberia) no adoptaron dicho sistema, ocasionando una situación muy particular en la franja fronteriza a diferencia de lo ocurrido en el resto del territorio. En este nuevo contexto, se fueron generando los cambios en la ciudad. Primero con edificios y en consecuencia el crecimiento de la ciudad, con visiones y versiones diversas, pero al mismo tiempo con procesos homogeneizadores.



Imagen 10. Vista panorámica de El Paso, Texas 1885. Las nuevas costumbres, ideas conceptos llegaron del exterior ya fueran nacionales o internacionales.



La influencia del ferrocarril en la imagen urbano-arquitectónica

Con el sistema ferroviario consolidado en territorio nacional, y diversos y variados ejemplos de la arquitectura ferroviaria, muchos de sus elementos característicos comenzaron a aparecer en géneros arquitectónicos de todo tipo. Y en Ciudad Juárez se sumaba que la ciudad de El Paso se había convertido en un centro ferroviario muy importante, de hecho, líneas como la Atchinson-Topeka-Santa Fe y Galveston-Harrisburg-San Antonio entroncaban con las líneas de Paso del Norte y era punto obligado para llegar a urbes tan importantes como Chicago y Nueva York. Desde la realización de grandes espacios modulados, hasta pequeños detalles ornamentales, labrados de diversos materiales fueron integrándose como decorados inspirados en la arquitectura industrial, además de manifestarse novedosas formas, cada vez más sintéticas.

La gran actividad constructiva durante el gobierno de Díaz había suscitado el empleo de los novedosos materiales y procedimientos constructivos. “Esta intensidad constructiva, que en gran medida se debe a la diversificación de las actividades económicas, dio como resultado la aparición de nuevos géneros de edificios que requerían de espacios más dinámicos, menos rígidos, con mayor amplitud” (Vargas, 1998: 283-284). Aún con las nuevas circunstancias, la ciudad, la nueva ciudad, fue tomando una imagen diversa al igual que la misma actividad ferroviaria: “los caminos son una vía de comunicación mucho más intensiva de recursos naturales y trabajo que de tecnología (y) permite una ponderación de las disparidades económicas” (Riguzzi, 1996: 45).

Los ferrocarriles fueron el medio para el comienzo de la globalización como lo comenta Vargas: “Las ideas, las teorías arquitectónicas y las tendencias estilísticas o las modas viajaban más cómodamente y con más celeridad cuando lo hacían por tren (Vargas, 1998: 253). Y con ello, nuevas formas de vida, nuevas percepciones sobre el mundo en un lugar (Ciudad Juárez) que comenzaba una etapa de desarrollo socioeconómico basado en la apertura comercial, lo que implicaba la llegada de capital y humano del exterior (nacional e internacional), y de esta manera, se hilvanaba un proceso de configuración de identificación de la ciudad con sus habitantes con formas e imágenes producto de los nuevos materiales



Imagen 11. Vista panorámica de Ciudad Juárez finales del siglo XIX. La imagen de la ciudad había cambiado y la arquitectura reflejaba las nuevas concepciones.

y sistemas constructivos, además de las costumbres cargadas desde sus regiones de origen.

El proceso identitario

Como varios autores que hablan sobre la complejidad del fenómeno de la identidad, Charles Taylor hace una división sobre la unidad y la colectividad, comenta que “la identidad de grupo tiene necesidad de ser asumida, al igual que la identidad del individuo. Pero esto implica a los individuos que la forman. El grupo no podría vivir con esta identidad más que en la medida en que buena parte de sus miembros se definiera en esos términos. De otro modo, la identidad colectiva se convierte en una especie de ficción” (Taylor, 1996: 14). Y es precisamente como empieza a conformarse una “identidad” a partir de individualidades multiculturales llegadas por el tren y que se volcaron la arquitectura y la ciudad generando imágenes y formas que se convertirían en elementos de identificación. Ciudad Juárez fue conformando su identidad urbana como lo descrito por Francesco Indovina:

[...] la urbanización (...) aparece, así, dispersa, privada de una imagen dibujada y no sostenida por una adecuada red de infraestructuras y de servicios. Se difunde a partir de los centros habitados preexistentes, más o menos antiguos, más o menos grandes, interesando al conjunto del territorio, sin directrices predominantes, ni siquiera en mancha de aceite, porque muy a menudo está caracterizada por soluciones de continuidad. Se está por tanto frente al fenómeno del campo “construido”, denominado urbanización difusa, típica de algunas regiones (Indovina, 2004: 50).

Entonces fueron generadas nuevas tipologías que tendrían que generar sus propias definiciones, sus propios análisis y conceptos que para el exterior fueron imágenes desproporcionadas o sin ninguna relación. La recepción de los edificios acontece de una doble manera: por el uso y por la percepción de los mismos. O, mejor dicho: de manera táctil y de manera visual y así fue en Juárez, pero con ojos del turista, del viajero, del migrante, de recién llegados y los que ya estaban con sus propias identidades, pero con la firme idea de conformar una colectiva llena de sus experiencias, de su vida, su pasado, de la interpretación de sus lugares de origen y la reinterpretación en su nuevo hogar. “Las líneas del ferrocarril harían que la orografía adquiriera una nueva dimensión”, (Semo, 2019: 103), el paisaje nacional se va diseminado a través de los usuarios, y el desierto antes estéril se enriquece y se transforma.



Imagen 12. Una calle de Ciudad Juárez en los años 30s-40s del siglo XX. La vista como sentido principal se hizo evidente con los resultados urbano-arquitectónicos.

Comentarios finales

El proceso comenzado en la última década del siglo XIX ha sido continuo y es vigente. La interpretación de la ciudad y la arquitectura como elementos de identificación ha sido y sigue siendo compleja ya que “la separación entre la arquitectura del pasado y la actual es mucho más profunda que la que existe en el campo de la música, de la pintura o de la poesía” (Sánchez, 1978: 425). La lectura de la ciudad primera y original (de origen) es cada vez más alejada de una “realidad objetiva” como cuando “el objetivo de leer la ciudad no es lograr una representación exacta, sino comenzar el proceso de forjar una ciudad nueva, (...) acerca de su localización histórica, acerca de la necesidad de construir un nuevo lugar (Gandelsonas, 2004: 168). La arquitectura no es cosa mental, la arquitectura y la ciudad son experiencias, no simulaciones, lo que nos ha llevado a interpretaciones no necesariamente adecuadas.

El hecho de no haber sabido establecer la distinción conceptual, bastante simple, entre la ciudad definida espacialmente o área metropolitana y los sistemas sociales allí establecidos empaña los actuales debates en torno a la “crisis de nuestras ciudades” (...) Seguimos careciendo de términos adecuados para describir el orden social emergente, de modo que usamos, forzosamente, viejas etiquetas que ya no son adecuadas (Webber, 2004: 14). Seguimos buscando identificarnos a partir de análisis formales y materiales sobre la arquitectura y la ciudad, una tradición que ha tenido resultados positivos sin lugar a duda, sin embargo, tal discurso puede o debe ser ampliado.

[...] la arquitectura no será nunca una expresión directa del acto constructivo, sino su representación. (...) En cualquier caso la tectonicidad parece ser, por definición, la cualidad identitaria esencial de la arquitectura. Aquella que la diferencia del resto de los fenómenos y realidades. Su lugar es el lugar natural de la fricción entre la estructura física y la visual [...] (Parodi, 2011: 250).

Hemos aprendido y multiplicado la percepción y el estudio de la arquitectura y las ciudades a través de la vista principalmente dejando los otros sentidos en un plano secundario, lo que ha llevado a conclusiones

y análisis restringidos, sin demeritar lo realizado bajo las metodologías “tradicionales”. Estamos en un momento de sobre estimulación visual reforzada por las nuevas tecnologías desde la aparición de la fotografía y sus posteriores derivados como el video y ahora la era digital “la visión sola no alcanza a abarcar el conjunto de la estética, si bien puede Identificarse con una de sus dimensiones en cuanto que la figura del semejante se dibuja a través de las percepciones sensoriales” (Posada, 2017: 9-10).

Reconocer a las ciudades como Juárez podrá significar un mejor análisis de ellas a partir de su reconocimiento. Poner en valor sus cualidades a través otros enfoques como factor de conocimiento será generar concepciones “a la medida” sin dejar a un lado los avances sobre el tema de los centros históricos y el patrimonio. El sabor como saber tienen que estar como principio.

Bibliografía

- GANDELSONAS, Mario (2004). “La ciudad como objeto de la arquitectura” en Martín Ramos, Ángel (coord.), *Lo Urbano en 20 Autores Contemporáneos*. España: ETSAB.
- IBELINGS, Hans, (1998). *Supermodernismo. Arquitectura en la era de la globalización*. España: Ed. Gustavo Gili, S.A.
- IRIGOYEN, Ulises, (1942). “El problema económico de las fronteras mexicanas”. En *Boletín de la sociedad chihuahuense de estudios históricos*, núm. 4. México.
- MACEDO, Pablo (1905). “La Evolución Mercantil”. En Macedo, Pablo, *Comunicaciones y Obras públicas-La Hacienda Pública*. México: UNAM.
- MORENO CORAL, Marco Arturo, (2001). “Los husos horarios en México”. En *Ciencias*, núm. 062. México: UNAM.
- PARODI REBELLA, Aníbal (2011). *Escalas Alteradas. La manipulación de la escala como detonante del proceso de diseño*. Uruguay: Universidad de la República.
- POSADA MAJLUF, Alonso (2017). *El Kitsch Ensayo Psicoanalítico*, México: Editorial Matadero.

- RIGUZZI, Paolo, (1996). “Los caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900”. En Kuntz Ficker, Sandra; Riguzzi, Paolo, *Ferrocarriles y vida económica en México 1850-1950*. México: UAM, FNM, El colegio Mexiquense.
- SÁNCHEZ VÁZQUEZ, Adolfo (1978) *Antología. Textos de estética y teoría del Arte*. México: UNAM.
- SANTIAGO QUIJADA, Guadalupe (1998) Cambios y permanencias en la estructura de la propiedad de la tierra y conformación urbana de Ciudad Juárez, 1888-1935. Tesis para optar por el grado de maestra en Historia Moderna y Contemporánea. México: Instituto Mora.
- SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS, (1895). “Obras Públicas en México. Documentos para su Historia Vol. 2 Ferrocarriles de México”. En *Reseña Histórica-Reglamento*. México: Secretaría de Obras Públicas.
- SEMO, Alejandro (2019). *El Ferrocarril en México 1880-1900. Tiempo, Espacio y Percepción*. México: Horizonte Ferroviario.
- TAYLOR, Charles (1996). “Identidad y Reconocimiento”. En *Revista internacional de filosofía política*, núm. 7, España: Universidad Autónoma Metropolitana.
- VARGAS SALGUERO, Ramón, (1998). “Afirmación del Nacionalismo y la Modernidad”. En Vargas Salgero, Ramón, *Historia de la Arquitectura y el urbanismo mexicanos Vol. III: El México Independiente, Tomo II: Afirmación del Nacionalismo y la Modernidad*. México: Fondo de Cultura Económica.
- WEBBER, Melvin M. (2004). “La era postciudad”. En Martín Ramos, Ángel (coord.), *Lo Urbano en 20 Autores Contemporáneos*. España: ETSAB.