



**Universidad Autónoma de San Luis Potosí**  
**Facultad de Ciencias Sociales y Humanidades**

---

## **Lo que mueve a los que nos mueven**

---

# **La peregrinación de los choferes del transporte urbano potosino a la Parroquia Basílica del Santuario de Nuestra Señora de Guadalupe**

---

**Tesis que para obtener el grado de Licenciado en Antropología**

**Presenta:**

Erick René Luévano Jiménez

**Director:**

Dr. José Guadalupe Rivera  
González

**Asesores:**

Dr. Ramón Alejandro Montoya  
Dr. Daniel Solís Domínguez

San Luis Potosí, SLP, diciembre de 2023



Lo que mueve a los que nos mueven. La peregrinación de los choferes del transporte urbano potosino a la Parroquia Basílica del Santuario de Nuestra Señora de Guadalupe © 2023 by Erick René Luévano Jiménez is licensed under Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International



## Contenido

<b>Introducción</b> .....	6
Consideraciones preliminares .....	9
Contextualización del problema.....	11
Planteamiento del problema.....	14
Objetivo general y objetivos particulares.....	17
Marco teórico metodológico .....	19
<b>Capítulo 1 Marco Teórico Conceptual de la tesis</b> .....	28
Religiosidad popular .....	28
Territorialización.....	29
Peregrinación.....	30
Las culturas del volante: primera parada.....	43
Las culturas del volante: segunda parada.....	47
Humanidad, máquinas y transportes extrapedestres.....	49
Espacio público urbano, <i>machines</i> y <i>machines</i> .....	57
Conductas viales y conductas religiosas .....	60
Decoración de camiones con identidad territorial religiosa .....	68
<b>Capítulo 2 El Santuario de Guadalupe y su relación con el Centro Histórico de San Luis Potosí</b> .....	72
Un lugar sin importancia. La primitiva ermita de Nuestra Señora de Guadalupe: un culto extramuros que terminó definiendo un territorio .....	78
La historia del culto guadalupano en San Luis Potosí; conflictos y reconciliaciones .....	80
El Patronato guadalupano y las peregrinaciones .....	83
El territorio Guadalupano.....	86
La Virgen de Guadalupe; patrona de patronas y la epidemia del <i>matlazahuatl</i> en SLP .....	87
Se suspenden las bajadas.....	89
La ampliación del Santuario.....	90
El Santuario en la Independencia .....	94
Tercer centenario.....	96
La otra imagen.....	97
Invasión estadounidense.....	98
La separación del clero del estado.....	101



El primer sistema de transporte colectivo de pasajeros. Guadalupano desde su raíz.....	107
Llegada del ferrocarril en el porfiriato .....	108
La primera peregrinación en tren y la coronación de la Virgen de Guadalupe .....	110
La revolución .....	116
Los tranviarios.....	118
<b>Capítulo 3 Las peregrinaciones guadalupanas como herramientas para la territorialización</b> .....	<b>126</b>
¿Religiosidades “oficiales” “folclóricas” “populares” o “vernáculos”? .....	131
Automotores, cultura visual religiosa, territorio y sociedad.....	133
<b>Capítulo 4 La peregrinación de los choferes del transporte.....</b>	<b>135</b>
Los comienzos de la peregrinación de camioneros .....	135
El Pechugas y el dragón .....	136
Registro etnográfico de la peregrinación de TRALIGUSA de 2019 .....	139
<b>Conclusiones</b> .....	<b>161</b>
Recomendaciones.....	167
Anexo fotográfico .....	169
Referencias bibliográficas .....	199

### Índice de ilustraciones

Ilustración 1. Localización del área de estudio. Rodríguez, 2020. _____	10
Ilustración 2 Modelo de análisis de Aguilar (2007). Primer Momento del circuito. Fuente: elaboración propia _____	58
Ilustración 3 Modelo de análisis de Aguilar (2007). Momento posterior del circuito. Fuente: elaboración propia. _____	59
Ilustración 4 Labores masculinas (anónimo, siglo XVIII). Templo de Santa Inés Zacatelco, Tlaxcala. Fotógrafo: Rafael Doniz. Fuente (CDI: 2010) _____	62
Ilustración 5 Labores femeninas (anónimo, siglo XVIII). Templo de Santa Inés Zacatelco, Tlaxcala. Fotógrafo: Rafael Doniz. Fuente (CDI, 2010) _____	63
Ilustración 6 "El Rebelde" 1981; 1984; 1978. Fuente: <a href="http://shorturl.at/dpqO9">shorturl.at/dpqO9</a> _____	66
Ilustración 7 (Santuario) Shri Om Banna también llamada Bullet Babba, distrito de Pali, Rajasthan. 2005. Fuente: Indian Express-Creative Commons _____	67



Ilustración 8 Camiones decorados en la tradición punjabi. Pakistán. Fuente: Elias jamal (2005) __	69
Ilustración 9 Epígrafes traseros. Fuente: Camiones perrones SLP _____	70
Ilustración 10 Ejemplo la espalda de un camión en la que se lee "Getting there late is better than not getting there at all" and "Few are lovers, all are foes" (sajjan koi koi dushman har koi). Fotógrafo: Jamal J. Elias. (Jamal, 2005). _____	70
Ilustración 11 Área de Estudio. Delimitación propia con base en Trujillo, 2019. _____	73
Ilustración 12 Esquema de Villas Suburbias actualmente barrios de la ciudad de San Luis, que fueron conurbándose hasta quedar absorbidos por la misma ciudad (Villar, 1998:46) _____	77
Ilustración 13 Tabla 1 Primeros habitantes del barrio de Guadalupe, elaboración propia con datos de Montejano (1982). _____	79
Ilustración 14 Izq. Actual distribución del Jardín Colón, elaboración propia, Der. Localización del antiguo templo mercedario demolido en 1865, Fuente: Montejano (2001) _____	103
Ilustración 15 Fragmento de uno de los primeros calendarios de peregrinaciones, elaboración propia con base en Montejano (1982) _____	112
Ilustración 16 Ubicación del cementerio de Guadalupe, elaboración propia con base en Montejano (2001) _____	114
Ilustración 17. Guardacantones cerca del santuario, foto: Luévano, 2020. _____	119
Ilustración 18. Urbanización de la zona sur, Avenida Juárez (1980 aprox.) Río Española (1960 aprox.), fuente: elaboración propia, fotos: Imágenes Históricas SLP FB _____	125
Ilustración 19. Santuarios Guadalupeños del centro occidente (XVII-XVIII) _____	127
Ilustración 20 Mapa 2 Distribución de santuarios, templos y parroquias guadalupanas, Rodríguez, 2020. _____	127
Ilustración 21 Santuarios guadalupanos en el estado de SLP, elaboró Rodríguez (2020) _____	128
Ilustración 22. Preparación del carro principal (Foto: Luévano, 2019) _____	140
Ilustración 23. Preparación del carro principal, foto: Luévano, 2019 _____	141
Ilustración 24. Elaboración del soporte de las imágenes para su transportación, foto: Luévano, 2019. _____	142
Ilustración 25. Soporte e iluminación, foto: Luévano, 2019. _____	142
Ilustración 26. Colocación de la imagen frontal del carro principal, foto: Luévano, 2019. _____	143
Ilustración 27. Taxistas y transportes de personal, foto: Luévano, 2019. _____	144
Ilustración 28. Arreglo frontal y trasera de la cabina del carro principal. _____	144



Ilustración 29. Andrés E. del Grupo Ladrones de buena suerte _____	147
Ilustración 30. Detalle de barda guadalupana, foto: Luévano, 2019. _____	148
Ilustración 31 Familias peregrinas, foto: Luévano, 2019. _____	149
Ilustración 32 Familias peregrinas _____	150
Ilustración 33. Detalle de adorno, foto: Luévano, 2019 _____	151
Ilustración 34. Familias peregrinas, foto: Luévano, 2019. _____	152
Ilustración 35.Ruta de peregrinación Línea Guadalupe (TRALIGUSA) _____	156
Ilustración 36. Danza en la entrada del Santuario, Luévano (2019). _____	158
Ilustración 37 Instrumentales de diferenciación entre grupos de peregrinos, Luevano (2019).____	162
Ilustración 38 Bendición de las unidades al costado del santuario de Guadalupe, Luévano (2019). _____	165
Ilustración 39 Sala de prensa donde se comunicaron los detalles del operativo guadalupano para la celebración de las fiestas, Luévano (2019). _____	166
Ilustración 40 Testimonios de vecinos del santuario, recuperado de Facebook, (2019) _____	167



## Lo que mueve a los que nos mueven. La peregrinación de los choferes del transporte público a la Basílica Santuario de Nuestra Señora de Guadalupe

“...*personas similares no pueden crear una ciudad.*”

ARISTÓTELES, Política

### Introducción

El llamado *camión, pesero, ruta, mercedes amarillo*, o como le conocen en el gremio: *mueble* o *carro* es el transporte público colectivo que utiliza el 33% de la población en el municipio de San Luis Potosí<sup>1</sup>. Miles de personas utilizan este servicio, el cual moviliza a diario a “un total de 542 mil pasajeros en 39 diferentes rutas”<sup>2</sup> para que lleguen a sus respectivos destinos. Ya sean amarillos, verdes, rojos o azules, los camiones recorren la ciudad imparablemente desde las cinco de la mañana, hasta las diez u once de la noche dependiendo de la ruta.

En torno al servicio de transporte público colectivo de pasajeros mediante camiones urbanos y suburbanos de la ciudad de San Luis Potosí giran diversas controversias y problemáticas, algunas bien añejas, tales como: las pugnas entre concesionarios por la prestación del servicio, las protestas de los usuarios/as debido a un servicio deficiente, situaciones de acoso, asaltos o al alza de las tarifas. Además de los problemas de sobrecarga vehicular en las calles, la falta de una cultura vial óptima y la deficiente cobertura de rutas.

Estas circunstancias derivan en que el oficio de las y los choferes sea poco valorado, aun cuando muchas de las situaciones arriba señaladas, están influidas por aspectos estructurales o por una explotación de los sistemas de transporte con un uso meramente político.

Entre las personas que laboran en este sistema de transporte existen quienes diariamente realizan largos turnos, de diez horas o más, durante meses sin descanso, para alcanzar a cubrir sus gastos y los de sus familias. Al pasar la mayor parte del día en los camiones, estos se han

---

<sup>1</sup> (IMPLAN, 2019).

<sup>2</sup> (GLOBAL MEDIA, 2015)



vuelto su segundo hogar; los y las operadoras les asignan nombres, los adornan con fotografías de sus seres queridos, amuletos, frases, luces de colores e iconografía religiosa, es decir, imprimen en ellos parte de su identidad. Entre las diferentes figuras religiosas que suelen acompañar a los choferes de camión en sus largas jornadas laborales, se destaca la presencia de la Virgen de Guadalupe, la cual aparece en diversos soportes materiales, en muchas de las unidades de transporte urbano.

Cabe decir que, el culto guadalupano ha estado presente en el territorio potosino por lo menos desde el siglo XVII, por lo que sus raíces son profundas y ha estado estrechamente ligado a la sociedad potosina en gran parte de su historia, como veremos en estas páginas, muchos gremios y asociaciones diversas participan de esta devoción, la cual es significativamente popular entre los choferes del transporte urbano colectivo. Tan es así, que líneas completas - y en otros casos solo determinadas rutas-, participan en una de las numerosas peregrinaciones que giran en torno a las festividades del 12 de diciembre y que tienen como destino la Parroquia Basílica Santuario de Nuestra Señora de Guadalupe.

Entre estas empresas de transporte encontramos la línea Guadalupe, La línea Tangamanga, la línea Morales-Saucito y la línea Tequis, las cuales son reconocidas por tener aproximadamente entre 200 y 250 unidades de camiones a su cargo. En el año 2019 se registraron poco más de 600 unidades de transporte, participando solamente en la peregrinación del día 8 de diciembre, los términos totales se expresan en unidades de millar.

En este texto conoceremos más a fondo esta práctica ritual que se lleva a cabo en el Centro Histórico Potosino; analizaremos la relación que guarda con la historia de la ciudad, con su evolución espacial, con su gente, conoceremos una parte importante de la religiosidad popular potosina expresada en el culto mariano a la virgen de Guadalupe y su relación con el espacio del Santuario Guadalupano, así también, presentaremos una síntesis histórica de este santuario y reflexionaremos sobre su actual importancia.

Sobre todo, este texto, nos permitirá ver de una forma más crítica: que detrás de las múltiples dinámicas culturales, que tienen como lugar en común al santuario de Guadalupe tales como



las diferentes modalidades de interacción y de devoción en torno a la imagen de la Virgen de Guadalupe, subyace un fuerte componente territorial. Esta celebración conlleva la suma de muchos esfuerzos individuales y comunitarios, el traslape de memorias y experiencias diversas, pero también despierta conflictos, prejuicios, luchas por el espacio, por el derecho al tránsito, por el derecho a la ciudad y a la vida en ella.

El documento consta de cinco partes, la primera parte estaría integrada por esta introducción en la que se presentan las consideraciones preliminares de la investigación, estableciendo la temporalidad y localización del área de estudio, así como las características de la práctica a analizar.

Posteriormente se expone una contextualización del problema de investigación y se presenta el planteamiento del mismo. En esta parte se comunican también los pormenores relativos al objetivo general, los objetivos particulares, los métodos, técnicas e instrumentos de recolección de los datos, así como el marco teórico metodológico.

La siguiente parte comprende el capítulo 1, el cual aborda las discusiones teórico conceptuales del texto. Esta sección da inicio con la discusión de los conceptos de religiosidad popular, territorialización y peregrinación. Posteriormente se profundiza en el papel que juegan los vehículos automotores en las relaciones sociales entre las personas y la relación que guarda con la noción de cuerpo en la práctica de peregrinar. Se discute también que la relación persona-vehículo-cuerpo posee una dimensión de carácter religiosa y territorial. Enseguida se desarrollan algunas consideraciones respecto al tema del transporte público de pasajeros y “las culturas del volante”, desde un enfoque social y cultural.

El capítulo 2 aborda el contexto histórico, en esta sección, se presentan los antecedentes fundacionales del Centro Histórico de la ciudad para entender la relación que tiene el santuario guadalupano potosino con la evolución crono-espacial de la ciudad. En ese contexto se presenta después una síntesis histórica de cómo comenzó a practicarse el culto a la Virgen de Guadalupe en el territorio potosino. A través de esta síntesis histórica se verá la forma en





la que este culto fue evolucionando en el tiempo y en el espacio y cómo se fue adaptando a los cambios políticos y económicos a lo largo del tiempo.

El capítulo 3 aborda las peregrinaciones como herramienta de territorialización, se discute entonces cómo estas prácticas de religiosidad popular transforman el espacio. Asimismo, se desarrolla una reflexión en torno a las religiosidades populares y el papel que tienen en la configuración de las identidades sociales en el territorio.

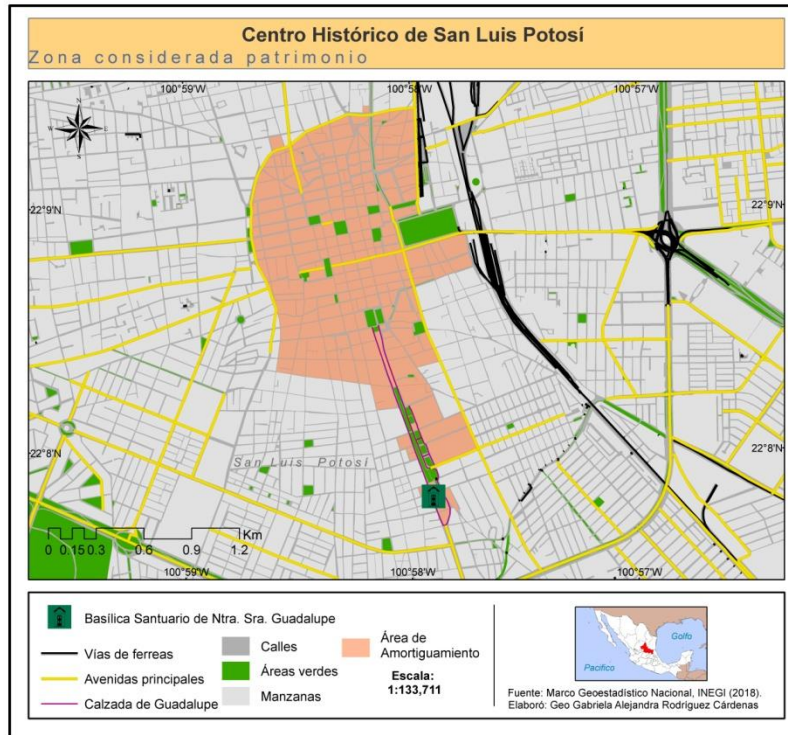
El capítulo 4 corresponde al capítulo etnográfico, donde se abordan los comienzos de la peregrinación de choferes/as y el desarrollo de una de estas peregrinaciones llevada a cabo en diciembre de 2019. Finalmente se sitúa el apartado de conclusiones, recomendaciones y anexos del trabajo de investigación.

### **Consideraciones preliminares**

En el presente trabajo de investigación, tomando como bases: la perspectiva teórica de las territorialidades<sup>3</sup>, en diálogo con los estudios sobre las peregrinaciones y las religiosidades populares, nos proponemos describir y analizar: la práctica ritual anual, de algunos/as de los/as choferes/as, del transporte colectivo de pasajeros de la ciudad de SLP, que consiste en participar, a bordo de sus unidades de trabajo, en una o más de las diferentes peregrinaciones, que tienen como destino, la Basílica Santuario de la Virgen de Nuestra Señora de Guadalupe, ubicada en el Centro Histórico de la ciudad de SLP. Estas peregrinaciones, son llevadas a cabo, principalmente durante los meses de noviembre, diciembre y enero, con motivo de la celebración de la fiesta patronal dedicada a esta imagen.

---

<sup>3</sup>En esta perspectiva “el espacio geográfico se considera como la materia prima a partir de la cual se construye el territorio y es apropiado por un grupo social para asegurar su reproducción y la satisfacción de sus necesidades vitales, que pueden ser materiales o simbólicas” (Giménez, 2001: 6).



**Ilustración 1. Localización del área de estudio. Rodríguez, 2020.**

Durante la peregrinación de estos grupos, algunas de las unidades del transporte colectivo de pasajeros, es decir los camiones, temporalmente dejan de prestar servicio y son adornados de manera admirable y llamativa. Los frentes de los vehículos se adaptan para convertirse en altares móviles, en los que viajan las imágenes de la Virgen de Guadalupe.

Cada unidad posee su imagen correspondiente, aunque puede darse el caso, de unidades que portan dos o más. Algunas de las imágenes guadalupanas que acompañan a estos choferes-peregrinos son muy antiguas. Se observan en versiones de estampa y de bulto; grandes, medianas y pequeñas; unas hechas de yeso y otras de fibra de vidrio; unas en soporte textil y otros soportes materiales diversos.

Los/as choferes/as-peregrinos/as de distintas líneas de camiones de transporte urbano colectivo, a bordo de sus unidades de trabajo, peregrinan acompañados de sus familiares y amistades. Circulan por las calles del Centro Histórico, principalmente por la Avenida Juárez



o Calzada de Guadalupe, abarcando también parte de los barrios de San Miguelito, San Sebastián y San Juan de Guadalupe.

Los vehículos van adornados con flores naturales y artificiales, globos, luces neón, banderas de México y EE. UU., homenajes a compañeros difuntos, peticiones, agradecimientos u oraciones ofrecidas a la Guadalupana.

Durante el trayecto, las y los operadores tocan los cláxones reiteradamente, aceleran los motores, se lanzan fuegos artificiales al cielo, los/as peregrinos/as saludan a la gente que presencia esta peculiar procesión. Esta no es la procesión del silencio y del orden solemne, es lo contrario, es la procesión del ruido y del orden abyecto.

Algunos les sonríen, les aplauden y les chiflan a los mejor adornados, otros les hacen gestos de reprobación, algunos más se lamentan de haberse topado con el contingente, que avanza lento y sonoro hacia el santuario. El objetivo de estos grupos, es recibir la bendición de la virgen en las inmediaciones de su templo.

Es obvio que no todos los presentes disfrutan de este evento, ni de las fiestas guadalupanas en general, se observan automovilistas molestos, los vecinos se quejan del *ruidazo* y la poca o nula circulación sobre la Calzada. Pero, *-la ciudad es de todos y pues es su fiesta, hay que respetar a la virgencita-*, comenta una de las mujeres que observa la peregrinación.

### **Contextualización del problema**

Ante esta situación comenzamos por preguntarnos, ¿cuáles son las razones por las cuales se da este hecho en particular? ¿Cuáles son los motivos que tienen estos choferes para participar en esta práctica? ¿cómo es que se organiza esta peregrinación? Sin embargo, estas preguntas, por si solas implicarían únicamente los componentes para elaborar un relato curioso, más no un estudio científico sobre esta práctica en particular.

Así, posteriormente nos preguntamos, ¿se puede obtener alguna reflexión científica de nuestra sociedad al analizar esta práctica? Por ejemplo ¿qué nos dice esta práctica sobre los



usos y los significados del espacio urbano<sup>4</sup> en la ciudad de SLP, especialmente en este santuario guadalupano? O bien en un espectro más amplio ¿qué nos dice sobre las formas de expresión religiosa de las sociedades humanas?

Por lo tanto, si bien esta investigación tiene como objeto la peregrinación de estos/as choferes/as, debemos profundizarla a la luz de categorías de reflexión más amplias y situarla en su contexto relacional, para poder entenderla de una manera más clara y plantearla como un problema de investigación. Para lograr esto último, pensamos esta peregrinación desde un marco cognoscente que se inserta en los estudios enfocados a las tradiciones populares<sup>5</sup> y a las denominadas religiosidades populares<sup>6</sup>, pero particularmente abordando el fenómeno a partir de sus relaciones con procesos de territorialización<sup>7</sup>.

Con respecto a las concepciones de religiosidad popular y sus variantes, así como de las teorías sobre el territorio, existen una gran cantidad de discusiones que serán abordadas más adelante en este texto, sin embargo para fines expositivos, podemos definir provisoriamente la religiosidad popular de acuerdo con Moreno, como una manifestación devocional, libre de

---

<sup>4</sup> el espacio urbano se define, de acuerdo con Soja, como el ambiente construido por la acción humana, altamente artificializado y donde, siguiendo a George Simmel, el urbanita adopta una nueva psicología basada en la subjetividad, la libertad y la creatividad. A esta estructura urbana, se añaden unos patrones específicos de uso del suelo, de actividades económicas, de identidad, de diferenciación social y toda una panoplia de atributos individuales y colectivos, incluyendo relaciones, pensamientos y prácticas de los habitantes de la ciudad (Soja, 2008).

<sup>5</sup> Los estudios de las tradiciones populares designan aquellos trabajos que se ocupan de “la diversidad cultural presente al interior de la sociedad y la cultura oficial dominante. Se trata de un *corpus* de investigaciones que se ocupa de la alteridad cultural interna que cohabita con la imagen homogénea propuesta por la cultura jurídica, eclesiástica, científica, oficial” (Mancini, 2015: 183).

<sup>6</sup> También llamadas experiencias religiosas ordinarias, estas van a designar el “conjunto completo de comportamientos, ritos, concepciones, vivencias, representaciones sociales y símbolos de carácter religioso que en un marco concreto -espacial y temporalmente- sustentan unos individuos también concretos” (Prat, 1983: 63).

<sup>7</sup> Entiéndase por territorialización “la estrategia que se utiliza, y el efecto que causa delimitar un territorio [...] sugiere un control determinado por una persona, grupo social o étnico” (Barañano, 2007: 342).



lo “oficialmente” establecido por la religión, “donde se privilegia la acción festiva, donde se vuelca la capacidad inventiva, improvisación y experiencial de lo misterioso en forma puntual y transeúnte” (Moreno, 1987: 15-18).

Dicha delimitación, por antítesis define a la religiosidad “oficial” como su contrario, “en cuanto tiende al orden, a la purificación y a las reglas” (ídem.), aunque esto es bastante discutible. Sin embargo, desde este marco nos es posible comenzar a acercarnos a la práctica de peregrinar, como parte de los elementos constitutivos de estas manifestaciones devocionales, pero también como vehículo de su expresión<sup>8</sup> y como una forma de devoción en el que el lugar geográfico, el cuerpo y el movimiento tienen un lugar central.

Al considerar la ideología religiosa como un lugar, más precisamente -tal como lo indica Mancini- “como el lugar en el que los individuos y los grupos construyeron, y han seguido construyendo durante siglos, sus relaciones históricas entre sí y con la naturaleza,” es posible entrever una modalidad - la modalidad mítico-ritual- de interacción con el espacio geográfico y que “semejante modalidad cultural de relación con el mundo, [...] está gobernada por una lógica que merece explorarse y estudiarse metódicamente” (Mancini, 2015: 230).

En este texto nos interesa abordar la práctica de peregrinar como una de las muchas expresiones del comportamiento religioso, que tienen que ver especialmente con el espacio geográfico urbano, el movimiento y el territorio. Más exactamente, buscamos entender y de ser posible, demostrar cómo desde y a través de las expresiones de la religiosidad -como las peregrinaciones- que se despliegan en el espacio urbano -particularmente en el santuario guadalupano potosino durante las fechas señaladas-, éste es vivido y apropiado, adquiriendo

---

<sup>8</sup> Las diversas formas de religiosidad, sus expresiones y sus vehículos son múltiples y variados. Como ejemplo en estos contextos podemos mencionar: las mandas, los exvotos, las entradas de cera, las danzas, las procesiones, las mayordomías patronales, los carnavales, las pastorelas, los sacrificios, los milagritos. Pero también hay que recordar que existen otras formas de religiosidad híbrida donde se desarrollan nuevas narrativas de sentido, eficaces y novedosas como los *newagers*, los neomexicanos, los caoístas, y una larga lista de etcéteras que todos los días están creando nuevas formas de religiosidad.



diferentes significados -como el de territorio sagrado<sup>9</sup>-, y cómo en y desde él, se establecen relaciones con otras dimensiones sociales, como la memoria local, la identidad, la alteridad, la movilidad urbana o la vida económica.

### **Planteamiento del problema**

En la esfera de las peregrinaciones de participación colectiva, el santuario guadalupano potosino, durante los meses de octubre a enero, recibe a diferentes conjuntos de peregrinos, que provienen de distintos lugares del estado, de diversas agrupaciones, de diferentes posiciones socioeconómicas, de grupos de edades y adscripciones de género, etnia y clase social. Asimismo, además de las categorías anteriores derivadas de la simple observación, podemos constatar la presencia de grupos de auto adscripción tales como: escuelas públicas, colegios privados, universidades, sindicatos de la educación, de la industria, restaurantes, cenadurías, colectivos de fotógrafos, volanteadores de publicidad [sic], compañías aseguradoras, policías de distintas corporaciones, panaderías, tiendas departamentales, asociaciones deportivas, empresas del transporte público, taxistas asociados, constructores, médicos, albañiles, luchadores, colonias completas y cientos de familias.

Esta representatividad categórica de diferentes sectores de la población presentes en la celebración, constituye, a nuestro juicio, un aspecto coyuntural relevante que vale la pena estudiar en SLP. De acuerdo con Castilleja, las festividades religiosas populares en México, pero aquí especialmente las dedicadas a la imagen de la Virgen de Guadalupe, pueden ser entendidas como “escenarios” en los cuales, es posible “captar particularidades y cambios culturales” en las poblaciones creyentes, así también, son considerados, espacios sociales que “marcan semejanzas” y “trasluen diferencias” entre los grupos participantes (Castilleja 1991:82).

A esto agreguemos que, como señala Domínguez: “la fiesta, como un espacio de una intensa interacción social, nos permite acercarnos a las confrontaciones y conflictos entre sus

---

<sup>9</sup> Los territorios sagrados pueden ser entendidos “como procesos simbólicos dinámicos, entretreídos con las deidades o fuerzas potentes que se manifiestan en ellos y con los rituales que allí se realizan” (Barábas, 2004)



participantes, [puesto que] pasa por amplios procesos de confrontación entre partes, grupos e individuos” (Domínguez, 2018: 46).

En este estudio, observamos que esto es aplicable a las fiestas del santuario guadalupano de la ciudad de San Luis Potosí, y particularmente importante para entender la peregrinación de choferes/as, puesto que, en el marco temporal de la conmemoración religiosa guadalupana, el espacio urbano donde se ubica el Santuario, manifiesta una cualidad integradora de los diferentes sectores que componen a la comunidad de creyentes que asisten a estas celebraciones. Pero al mismo tiempo, abre un espacio a la diferenciación, adscripción y articulación de agrupaciones identitarias particulares muy diversas.

Cada grupo moviliza desde sus posibilidades, el despliegue de múltiples *instrumentales de diferenciación y dinámicas de exposición*<sup>10</sup> que les son propios, y les permiten afirmar su presencia en el espacio geográfico urbano, mientras articulan identidades y alteridades territoriales.

Es decir, durante las celebraciones guadalupanas los distintos grupos de creyentes, compuestos por miembros de colectividades diferenciadas entre sí, se reconocen en este espacio como miembros de una colectividad mayor, pero mantienen ciertos códigos y unas lógicas propias de diferenciación, adscripción y articulación tanto internas como externas, respecto a su propio grupo, como frente a los otros y al espacio físico geográfico donde convergen.

Aquí conviene preguntarnos ¿qué sentido tiene para estas/os choferes/as expresar estas diferencias, adscripciones y articulaciones y reproducir estos códigos? Pero para responder

---

<sup>10</sup> Llamamos *instrumentales de diferenciación* a los elementos que permiten distinguir a unos grupos de otros, tanto al interior como al exterior de los mismos, por ejemplo, las banderas, los estandartes, las lonas impresas, los distintivos en la ropa, las playeras rotuladas, los chiflidos, las señas con las manos etc. En la misma línea, denominamos *dinámicas de exposición* a las diferentes maneras de manifestar la devoción de forma contundente, es decir mostrar la pertenencia y/o diferencia respecto a otros grupos, mediante conductas o actuaciones performáticas individuales o colectivas, evocando símbolos y signos particulares a veces de manera espectacular.



esto, primero habría que saber ¿cuáles son y cómo es que se originan, mantienen y reproducen estos códigos? y ¿cómo es que operan en el espacio físico geográfico estas lógicas de diferenciación, adscripción y articulación en la constitución de identidades y alteridades territoriales? O bien, ¿cómo describirlos, en tanto, que son procesos de territorialización?

Señalemos ahora, que todo esto ocurre circunscrito al espacio urbano del Santuario de Guadalupe, entendido aquí en su sentido de territorio, como “un conjunto inseparable de paisajes, lugares, tradiciones y afectos articulados en una red familiar y que por ello se mantienen en el recuerdo o en las geografías personales” (Vela, 2008: 7). Sin embargo, el sentido de territorio no solo se expresa singularmente, sino también de forma colectiva.

Consideramos que esto es un aspecto de marcada relevancia para pensar, en general, el espacio del Centro Histórico de San Luis Potosí, y especialmente las peregrinaciones de choferes/as, que se despliegan sobre la Calzada de Guadalupe y su santuario durante estas celebraciones. Dado que, en este lugar, en este tiempo, confluyen diversos grupos, que se relacionan de formas muy heterogéneas en y con el espacio urbano, generan a su vez territorios de encuentro, conflicto y negociación diferentes, pero superpuestos entre sí. Como apuntan Solís y Martínez:

“El territorio no es igual al espacio físico o geográfico, sino que es el resultado de un proceso mediante el cual un entorno físico es transformado en una dimensión social; a su vez, está estrechamente relacionado con las prácticas de las personas y en él se integran diferentes dimensiones de la sociedad y escalas espaciales” (Solís y Martínez, 2017: 128).

Hay que señalar, que en la dimensión social a la que se hace referencia en la cita anterior, la interacción en el espacio urbano de las diferentes prácticas de las personas que lo transitamos, invariablemente se expresan relaciones de poder entre los grupos, por lo tanto, el territorio debe considerarse también, como señala Giménez: un “espacio apropiado” (Giménez, 2001: 6).

Es entonces, que mediante las prácticas sociales que las personas desplegamos en el espacio geográfico, como modo de experiencia y apropiación, el espacio geográfico se territorializa, en consecuencia, es posible observar las prácticas religiosas como estrategias de territorialización.





En nuestro caso de estudio, hipotéticamente, la peregrinación de los choferes/as - en tanto práctica social religiosa-, se apropia del espacio urbano -aquí el Santuario y su Calzada-, y le dota a éste de diferentes dimensiones de uso y sentido territorial, pero, ¿cómo es que se expresa esta apropiación territorial por parte de los choferes/as durante su peregrinación?

Estos diferentes significados son atribuidos al espacio urbano desde la mirada, la actuación performática y la experiencia de los actores, en este caso los/as choferes/as, y sucede tanto individual como colectivamente. En este trabajo consideramos que estos significados pueden ser comprendidos a partir de la descripción y el análisis de las lógicas internas de sus actores, sus participaciones y sus códigos de diferenciación, de adscripción y de articulaciones grupales.

De esta manera, podemos plantear como pregunta de investigación, ¿Cuáles son y cómo es que operan, en el Santuario Guadalupano potosino, estos procesos de territorialización, expresados en dinámicas de diferenciación, adscripción y articulación grupal, de usos y sentidos territoriales del espacio urbano, desde y durante, la peregrinación de la que participan estos/as choferes/as-peregrinos/as, considerando sus códigos y sus lógicas, tanto al interior de su grupo, así como frente a los demás que participan en esta celebración?

Visto así el problema, podemos parafrasearlo como un enunciado hipotético, al decir que: durante y desde la participación, de la peregrinación de los choferes del transporte colectivo de pasajeros de SLP, al Santuario de Nuestra Señora de Guadalupe, operan procesos de territorialización, que se expresan en dinámicas de diferenciación, adscripción y articulación grupal, de diferentes usos y sentidos territoriales del espacio urbano, donde se ubica el Santuario, y que estos procesos, pueden ser descritos, a través de la identificación y análisis de sus códigos y lógicas internas.

### **Objetivo general y objetivos particulares**

De esta manera, el objetivo general de este trabajo, será identificar, describir y analizar, las maneras en las que, desde y durante la peregrinación de los choferes, del transporte urbano colectivo potosino, a la Parroquia Basílica de Nuestra Señora de Guadalupe, operan procesos de territorialización, expresados en dinámicas de diferenciación, adscripción y articulación



grupales, de usos y sentidos territoriales del espacio urbano, concretamente del Santuario Guadalupano Potosino y su calzada.

Por lo tanto, como objetivos particulares estarán: identificar y caracterizar, cada uno de estos procesos de territorialización, a través del análisis del conjunto de códigos y lógicas internas de diferenciación, adscripción y articulación de grupos, que se expresan en el uso específico de *instrumentales de diferenciación* y *dinámicas de exposición*, por parte de este grupo de choferes/as-peregrinos/as.

Para alcanzar estos objetivos, planteamos a continuación, el contexto metodológico y teórico en el que consideramos que es pertinente situar este problema de investigación.

### **Métodos, técnicas e instrumentos de recolección de los datos**

Para llevar a cabo este texto conjuntamos los enfoques de la etnografía y de la geografía cultural. La etnografía aquí es entendida como la descripción sistemática e interpretación de las prácticas de grupo humano contemporáneo único a través del trabajo de campo antropológico, el cual difiere en su concepción y práctica de otras clases de estudio sobre el terreno, en razón de su epistemología, su historia y su aplicación (Barfield, 2001: 647).

A través de aplicación del método etnográfico se buscó generar, siguiendo a Guber, un testimonio acerca de un problema teórico-social y cultural, suscitado en torno a un “¿cómo es, para un determinado grupo humano, vivir, actuar y pensar del modo en que lo hacen?” (Guber, 2001: 121). Por otro lado, tomamos también herramientas de la geografía cultural que se enfoca en ¿cómo los modos de vida, organizan y experimentan de diferente manera el espacio geográfico? (Ayllón, 2003). Así mediante el análisis etnográfico y el análisis cultural del espacio se describen diversos aspectos como la organización comunitaria, los usos y significados del espacio geográfico y la movilidad física y social del mismo.

Las técnicas e instrumentos que se utilizan en este trabajo son: el análisis de la cartografía histórica, el guion de observación etnográfica, la observación participante, la consulta y registro continuo de bibliografía especializada, la consulta y registro de fuentes



hemerográficas, la aplicación de entrevistas semiestructuradas a profundidad con informantes clave, el registro en diario de campo y cuaderno de notas, así como el registro fotográfico y audiovisual.

### **Marco teórico metodológico**

Consideramos que la cultura de la ciudad de SLP no es homogénea en absoluto. Siguiendo a Solís y Martínez, estamos de acuerdo en que “la realidad de la ciudad de San Luis Potosí se presenta como una construcción articulada de múltiples dimensiones, procesos y actores sociales que se caracterizan por ser diversos en lo cultural” (Solís y Martínez, 2016: 332).

Tomando en cuenta lo anterior, pensando en las realidades culturales diversas de la ciudad como escenarios o lugares y en los conjuntos de procesos de diferenciación, adscripción y articulación, que buscamos identificar y comprender, respecto a los usos y significados, que estos choferes-peregrinos le atribuyen al santuario. Estos van a depender de la dimensión social en la que se presenten, del proceso del que participen y de la subjetividad de quienes ejecuten tal o cual acción social.

Dicho en otras palabras, estos procesos, se producen en distintas capas de interacciones subjetivas, entre las personas y el espacio urbano, y pueden entenderse, en forma de desniveles y diferencias culturales internas, históricamente fundamentadas, en la sociedad potosina, no sólo en los significados atribuidos a la geografía de la ciudad, sino en todas las dimensiones de lo social.

Para entender, cómo es que operan los procesos de territorialización en estos desniveles y diferencias culturales de la ciudad, en este estudio, combinamos estratégicamente, el método etnográfico con herramientas de la geografía cultural, por lo tanto, esta investigación es de orientación cualitativa y de tipo descriptiva-interpretativa.

El método etnográfico, al que aquí recurrimos proviene de la antropología, la cual definimos, de acuerdo con Mancini, “como la ciencia que da cuenta de los desniveles y diferencias culturales tanto internos como externos, con respecto a la cultura observante” (Mancini, 2015: 19).



En este sentido, el método etnográfico, se apoya -siguiendo con Mancini- en la “posibilidad efectiva de un acercamiento diferencial”, por lo que, las nociones de identidad y alteridad cultural, “no deben estimarse como esencias metafísicas, sino como nociones diferenciales que se implican y aclaran de manera recíproca, y cuya naturaleza dinámica exige encararse como un proceso histórico” (ibídem: 34).

En atención a estos principios, ponemos especial cuidado en el marco temporal del objeto de investigación, puesto que, de acuerdo con Solís y Martínez, quienes a su vez se apoyan en Thompson (2003) y en Giménez (1978), es necesario reconocer una autonomía relativa a los objetos de investigación, en tanto que mantienen una dinámica interna propia, así como situarlos en la perspectiva histórica en tanto que son “construcciones sociales y, como tales, son parte del devenir histórico” (Solís y Martínez, 2016: 332); así también y en concordancia con lo anterior, estamos de acuerdo con Mancini al plantear que, en lo relativo al examen antropológico, se “deberá tener como objetivo la reconstrucción del proceso histórico de formación de los fenómenos [estudiados], el análisis de su lógica interna y, sobre todo, la identificación de su función histórica y cultural” (Mancini, 2015: 33).

Tomando en cuenta lo anterior, es necesario pensar en un marco analítico, e histórico cultural, que nos permita dibujar de forma lógica, las maneras en las que se han configurado, las diferencias y los desniveles culturales, que buscamos comprender para los objetivos de esta investigación. Pero también, este marco analítico, debe contemplar, como apunta Milton Santos, la rugosidad<sup>11</sup> del espacio y la multiplicidad de localización<sup>12</sup> de las estrategias de territorialización ligadas al tiempo, es decir, a la historia.

---

<sup>11</sup> “Las rugosidades son herencias morfológicas de carácter socio demográfico de tiempos pasados (Santos, 1996: 36)”. Desde esta perspectiva, la noción de rugosidad refiere a la convivencia de diferentes momentos históricos, que resisten o se adaptan a nuevas funciones. Por otro lado, con esta propuesta conceptual, Santos explica la indisoluble relación entre espacio-tiempo, justificando así el análisis histórico desde una dimensión geográfica. Tal como señala Zusman, “para Santos, en cada sistema temporal, el espacio muda sus características (Santos, 1996: 42, Citado en Zusman, 2004: 210).

<sup>12</sup> La localización es un haz de fuerzas sociales ejerciéndose en un lugar (Santos, 1986 a).



A partir de la revisión de fuentes históricas sobre la ciudad de SLP, constatamos que estas diferencias y desniveles culturales internos, obedecen a la disparidad histórica de acceso a condiciones económicas, así como de medios de comunicación y de producción material por parte de los diferentes grupos que habitan y han habitado la ciudad de SLP. Pero también a los de la producción, acceso y uso de algunos valores y producciones culturales relativas al espacio y al territorio. El territorio aparece como un bien escaso<sup>13</sup>.

Lo anterior implica que se presenten situaciones de contacto territorial, a veces conflictivas, tales como la discriminación cultural entre diversos grupos al interior de la ciudad, pero también, da pie a que existan movimientos de apropiación, resistencia e identidades alternativas, así como producciones y creaciones culturales relativamente autónomas por parte de las diferentes capas sociales. Esto da como resultado, que los diferentes grupos que habitan la ciudad se relacionen en una dinámica cultural particular que es posible de pensar en términos de clases<sup>14</sup>.

En este trabajo, de acuerdo metodológicamente con Martín-Barbero respecto al empleo de la categoría de clase social, ésta se presenta aquí como “categoría histórica más que económica” (Martín-Barbero, 1991: 82). En esa misma línea, delimita el concepto de clase como “un modo de experimentar la existencia social y no un recorte casi matemático en relación a los medios de producción” (ídem). Profundizando un poco más, Don Kalb (2015) muestra en *Anthropologies of Class*, las diferentes maneras en las que se ha sido empleada la noción de clase utilizada por antropólogos/as, sociólogos/as e historiadores/as. La noción de clase, ha estado presente desde Marx y Weber, como un concepto explicativo clave, de la ciencia social moderna. Comúnmente, el concepto de clase, da cuenta de las divisiones sociales

---

<sup>13</sup> “... el espacio no sólo es un dato sino también un recurso escaso debido a su finitud intrínseca y, por lo mismo, constituye un objeto en disputa” (Giménez, 2001: 6)

<sup>14</sup> El concepto de clase es aplicado aquí como concepto paradigmático, en tanto que “no supone un conjunto homogéneo, sino que es un conjunto discreto de categorías” (Herder, 2020), cierto es que, nos referimos a clases sociales, no obstante, como bien explica Ricardo Macip, si bien “Marx y Engels trabajan con el antagonismo de clase básico entre burgueses y proletarios, tienen también cuidado de mencionar que éstas son dos clases fundamentales, lo que no quiere decir únicas.” (Macip, 2008: 26).



estructurales, y cómo, estas divisiones, influyen individual y colectivamente en el comportamiento de las personas.

Debemos aclarar que la relación entre clases sociales a la que aludimos, siguiendo a Ricardo Macip:

“No implica una *guerra de castas* donde la gente de distintos grupos se dedica a destruirse mutuamente sin ton ni son. Muy por el contrario, [la noción de clase] guarda las claves para el entendimiento y la efectiva organización de la sociedad en su conjunto” (Macip, 2008:24).

Para el campo de la antropología, siguiendo con Kalb, este autor argumenta que, desde la noción de clase, ha habido algunos planteamientos, donde, es posible ver una distinción y oposición, entre los que por un lado, son llamados, “estudios de culturalismo interpretativo”, los cuales, están enfocados en entender los significados y símbolos que permiten establecer separaciones operativas de análisis cultural, pero también tienden a reducir, culturas o grupos, a una especie de texto, cuya interpretación puede ser relativa y descontextualizada en muchos de los casos. Por otro lado, encontramos los estudios de economía política, enfocados en las relaciones de desigualdad, dentro de amplios contextos de naciones-estado, imperios y sistemas mundiales (Kalb, 2015).

Estas dos dimensiones de atención, hacia el concepto de clases, por parte de las/os antropólogos/as, tienden a resaltar, por un lado, el enfoque cualitativo, en el caso del culturalismo interpretativo, y por otro, el enfoque cuantitativo, en el caso de la economía política. Así también, esta oposición de tradiciones académicas, remite a un interés especial por entender los fenómenos estudiados, privilegiando, desde el culturalismo, el ámbito sincrónico, reducido o limitado geográficamente, y desde la economía política, un interés por el aspecto diacrónico de los fenómenos observados, conectándolos con estructuras de larga duración, y relaciones de producción macrosociales, entendidas en el sistema mundo (ídem).



Una tercera vía, o ruta de salida, al atolladero conceptual de las clases sociales, podría ser la consideración de un enfoque pancrónico<sup>15</sup>, que considere, tanto los aportes de lo simbólico e intersubjetivo de la diversidad cultural, así como los aportes de lo económico político.

De esta manera, nos es posible recuperar la categoría de clase social, superando los límites estáticos, en los que, de acuerdo con Martín-Barbero, se “reduce [...] a una estratificación cuantitativa en términos de salarios, de tipos de trabajo o niveles de educación” (Martín-Barbero, 1991: 82), para pensarla, dentro de un proceso histórico y dinámico, que nos permite reflexionar, sobre un marco comparativo, de interacciones sociales en el tiempo y en el espacio, entre grupos humanos, con diferentes marcos de referencias histórico-culturales.

En este marco comparativo, de referencias culturales diversas, y de clases sociales históricamente fundamentadas, que representa la sociedad potosina, es que entendemos la posibilidad de abordar la peregrinación de los/as choferes/as, como expresión de territorialidad y como proceso de territorialización, en tanto que ellos mismos forman una clase para sí.

Sin embargo, no podemos pasar por alto, que las diferentes clases sociales, conscientes o no de sí mismas en cuanto tales, se encuentran en mayor o menor grado, casi siempre mayor, sujetas a una dinámica de sometimiento en la cual, de acuerdo con Mancini:

“las distinciones, las separaciones, las estratificaciones y oposiciones sociales entre las clases o las capas dotadas de un estatuto político, social o económico desigual, hallan una correspondencia (que no es ni mecánica, ni automática) que remite a las mismas distinciones, separaciones y estratificaciones observables a nivel cultural” (Mancini, 2015: 184).

---

<sup>15</sup> El concepto de la pancronía remite, de acuerdo con Mancini, a “la presencia inmanente de reglas operativas y principios que actúan, tanto al nivel de la sincronía, como al de la diacronía [...] [Esta] perspectiva admite la posibilidad de un estudio diacrónico de los sistemas; o sea, de un estudio que, aunque reconstruya las vicisitudes cronológicas de los elementos particulares, jamás perdería de vista el vínculo sistémico entre los diferentes elementos” (Mancini, 2015: 45)



Desde las ciencias sociales, para aclarar esta divergencia de marcos culturales de referencia, en la interacción de diferentes clases sociales, existen varios conceptos y corrientes teóricas, sin embargo, aquí retomamos las nociones de “pueblo” y de “lo popular”. Pues consideramos que es factible aplicarlo a nuestro objeto de estudio.

Para esto, es imprescindible recuperar el pensamiento de Gramsci ([1929], 1975) pues de los planteamientos de este autor se toman las bases teóricas fundamentales de gran parte de los estudios enfocados al “pueblo”, al cual define como, “el conjunto de las clases [sociales] subalternas e instrumentales de todas las formas de sociedad que han existido hasta ahora” (Gramsci, [1935]; Gramsci (1975: 2312); (1981-2000, VI: 203).

Acotado, en este trabajo nos interesa primordialmente el carácter territorial del concepto de pueblo, en el sentido de que, como apunta Frosini, “no es un objeto sino una relación dinámica y abierta”. En ese sentido, siguiendo con el mismo autor, “el pueblo no designa una determinada clase social, sino un conjunto heterogéneo de clases que tienen en común dos elementos: la posición subalterna en la esfera del poder y el papel instrumental en la esfera del trabajo” (Frosini, 2014: 64-65).

Estos dos elementos, están presentes en la mayoría del grupo de choferes/as, con las/os que trabajamos en este estudio. Por un lado, por el carácter utilitario y subalterno, en la esfera política de percepción, de los sistemas de transporte público de pasajeros. Por otro, en la esfera técnica-económica o laboral, el carácter instrumental, expresado en el modelo de proveeduría de servicio, al que se someten a las/os trabajadores/as, debido a que no existen modelos alternativos.

Continuando con esta exégesis territorial del concepto de pueblo, y su concepción dinámica dialéctica, -en tanto relación y no como cosa-, vemos que como mínimo, resulta un “doble territorio”, por un lado, en el ámbito político, referido en la subalternidad, y por otro en el ámbito social, referido en la instrumentalidad.

Ahora bien, en la historia sobre el uso del concepto de pueblo, hemos de señalar que este concepto ha presentado cambios importantes, por lo menos desde el siglo XVIII, momento en el que, con esta palabra, se designaba al conjunto de los sujetos sociales portadores de una visión del mundo ingenua e inculta. Para luego, en el siglo XIX, dar lugar a por lo menos dos





acepciones diferentes, aunque complementarias, de la palabra “pueblo” (Mancini, 2015: 187).

Este “doble sentido”, se expresaba, por una parte, desde una concepción romántica, que consideraba lo popular, como “lo espontáneo”, o “lo natural”, en las costumbres de las personas pertenecientes a las capas bajas de la sociedad, en contraposición con “lo artificial”, representado por las costumbres y los valores de las clases altas de la época. Por otra parte, estaba la concepción patriótica, de aquellos países que habían estado sometidos a las invasiones de países extranjeros. Desde esta concepción, veían en el pueblo, un contenedor de la esencia de una nación (ibídem: 188).

Dicha dualidad del concepto de pueblo, puede verse también, como un conjunto de oposiciones dispuestas en dos secuencias, imbricadas entre sí, una de forma vertical y la otra de forma horizontal. En su forma vertical, se encuentra la oposición de pueblo-nación, donde no existe ningún tipo de distinción entre clases o grupos al interior, éste es el pueblo entendido como *ethnos*, de donde deriva también la acepción, pueblo-región, cuya función histórico-social ha sido, desde el contexto nacional, una forma de afirmar la resistencia a las invasiones extranjeras, y en el contexto regional, como una forma de resistencia a los estados centralizadores (ídem).

En su forma horizontal, ya sea desde un contexto nacional o regional, nos remite a la existencia de categorías de diferenciación, al interior de las sociedades. Aquí encontramos más de un par de oposiciones. Por ejemplo, en esta forma, se vincula la oposición, pueblo-masa, pero también es posible vincular la oposición: humildes-incultos, frente a los poderosos-sabios. O en términos psicológicos o de mentalidad, el pueblo es de mentalidad colectiva e inclinaciones afectivas mientras que el no-pueblo, representa una mentalidad individualizada y racional.

La concepción de Antonio Gramsci, supera estas ambigüedades, situándose en la forma horizontal del concepto de pueblo, y desde una visión histórica y social, nos remite a las intersecciones presentes en las capas nacionales y regionales, aunque, como apunta Mancini: “esta vez, semejantes capas están identificadas con clases distintas y opuestas entre sí, designadas como clases socialmente dominantes (entendidas como las que ejercen el poder,



son hegemónicas a nivel cultural, y poseen el monopolio de los medios sociales de producción) y clases dominadas o subalternas” (Mancini, 2015: 189).

Sin embargo, hemos de hacer algunas precisiones, puesto que, pareciera que hablamos de únicamente de dos sectores, por un lado, el pueblo, que como ya mencionamos, se compone de clases diversas, y el no-pueblo, que podría dibujarse desde lo ya dicho, como una sola clase opresora, homogénea y unitaria, lo cual no es así.

Es decir, siguiendo la misma lógica, de entender la clase social, en tanto categoría histórica, como un modo de experimentar la existencia social, es poco probable que éste sea unívoco, mírese por el lado dominante o por el de la subalternidad, o sea que, podría suceder, que lo que es considerado popular hoy, pudo no serlo antes y viceversa.

Lo que nos interesa recalcar del concepto de pueblo, y lo popular, siguiendo con Mancini, es que,

“El fenómeno se plantea desde el punto de vista del uso y no del origen; en cuanto a hecho y no como una esencia; como posición relacional y no como una sustancia. Esto porque lo que fundamenta la popularidad de un hecho cultural, son sus relaciones de diferencia o de contraste históricamente fundamentadas [...] no puede hablarse de formas populares sin convocar, al mismo tiempo, formas culturales no populares” (Mancini, 2015: 186).

Es por estas razones que, hasta este punto del texto, hablamos de religiosidades populares, pues, retomando a Renee De la Torre, quien destaca que: “la religiosidad popular representa un ‘entre-medio’, *in-between*, de la institución y las prácticas culturales, lo ancestral y lo nuevo, lo híbrido y las reinenciones esencializadoras, lo local y lo global, entre lo individual y lo social, la movilidad y lo permanente” (De la Torre, 2012: 518).

En este estudio, consideramos también, el carácter de interseccionalidad de las clases sociales populares y no-populares, que reconoce que las desigualdades sociales, además de históricas, como señala La Barbera: “son producidas por las interacciones entre los sistemas de subordinación de género, orientación sexual, etnia, religión, origen nacional, discapacidad y situación socio-económica, que se constituyen uno a otro dinámicamente en el tiempo y el espacio” (La Barbera, 2016: 106).



Tomando en cuenta las observaciones anteriores, en este estudio centramos nuestra atención, en entender la peregrinación de choferes/as peregrinos/as, desde su lugar en la dinámica de las producciones culturales de las diferentes clases sociales “populares”, en el marco de una expresión de religiosidad igualmente “popular”, y en tanto que son grupos históricamente fundamentados, en los cuales surgen formaciones culturales particulares, como en este contexto: las peregrinaciones de las líneas de transporte colectivo de pasajeros.

Ahora bien, una vez fundamentado el enfoque relacional de este trabajo, en adelante procedemos a desarrollar los conceptos principales con los cuales trabajaremos en este estudio. Estos son: el concepto de religiosidad popular, el de territorialización, y el de peregrinación.



## Capítulo 1 Marco Teórico Conceptual de la tesis

### Religiosidad popular

Para desarrollar este apartado conceptual, nos basamos principalmente en De la Torre (2013), puesto que esta autora conceptualiza la religiosidad popular como un “espacio umbral”, al igual que en la perspectiva de Gramsci, que dibujamos *grosso modo* líneas arriba, lo popular se entiende como “relación y no como cosa”.

Fundamentada en Durkheim, quien asociaba el hecho social religioso con “prácticas y vivencias” en las que operaba una “dualidad simbólica” que permitía la diferenciación, adscripción y articulación de una “dimensión sagrada” de las conductas humanas frente a una “dimensión profana”, De la Torre, sostiene que la perspectiva de la religiosidad popular representa:

“Un espacio ‘entre-medio’, o entre la tradición y las nuevas formas de la religiosidad, pero no porque sea un espacio diseñado a manera de laboratorio, sino porque es el lugar donde se práctica de manera simultánea la dominación, la resistencia y la transformación.” (De la Torre, 2013: 6).

Así también, esta concepción nos permite la posibilidad de identificar “cultos bisagra” donde operan en simultaneidad, sistemas de creencias variadas y de marcos de referencia cultural e histórica, distintos entre sí, pero integrados de manera creativa y versátil, en un mismo momento ritual (ídem.). Esto implica, por ejemplo, que incluso las narrativas de sentido que fundamentan la legitimidad de santuarios como el de Guadalupe, no necesariamente deben de ser coincidentes para todos los creyentes, y esto no impide que otras personas, creyentes o no, participen de las acciones rituales, como el acto de peregrinar.

De la Torre, concluye que:

“Las nuevas formas de la religiosidad contemporánea en México se manifiestan continuamente en las prácticas de la religiosidad popular, espacio umbral, entre la institución y el individuo, entre la tradición y la modernidad, entre la continuidad y el cambio, que plantea el hecho de que, si bien la experiencia de lo religioso es cada vez más desinstitucionalizada, ésta no se experimenta de manera aislada e individual, sino inmersa en una experiencia colectiva y social” (ibídem: 17).



Dicha manifestación de formas de religiosidad contemporánea en México, está invariablemente ligada a los espacios donde se ejecutan estas prácticas, pues como la misma autora constata, “en la actualidad lo religioso se practica constantemente fuera de las iglesias, en lugares de tránsito continuo, algunos cargados de memoria e historia” (ibídem: 4), como en el caso la calzada guadalupana potosina.

Esta característica actual de las formas de religiosidad popular contemporánea puede entonces entenderse como una respuesta social a la creación y actualización de los vínculos con los espacios donde se ejecutan estas prácticas, que les permitan a las personas territorializar sus identidades, en un marco de interacción con otras clases sociales en constante disputa, ello implica que opere en estos espacios un proceso de territorialización, el cual se define a continuación.

### **Territorialización**

En este trabajo utilizamos este concepto para referir “la estrategia que se utiliza, y el efecto que causa delimitar un territorio” (Barañano, 2007: 342), por ejemplo, la organización de un espacio geográfico en “barrios” sería una forma de territorialización, así también, comprar una propiedad, sería una forma de territorialización, o incluso la acción de podar un jardín o limpiar un terreno baldío, se considerarían ejemplos de territorialización.

Se debe agregar que, “la territorialización sugiere un control determinado por una persona, grupo social o étnico, por un Estado o bloque de Estados” (ídem.). Hay que mencionar, además que, de acuerdo con este autor se identifican:

“Dos tipos de territorialización: una de tipo lineal y otra de tipo zonal. El primer tipo se utiliza para marcar la soberanía espacial y depende de una autoridad centralizada que define los límites y márgenes hacia el exterior, especialmente en el ámbito de los Estados. La territorialización de tipo zonal está referida a la demarcación que se establece en diversos ámbitos de la vida social y depende de fuerzas orientadas hacia el mareaje de espacios interiores. Así sucede con distintos grupos sociales en las ciudades o también dentro de las instituciones” (ídem.).

El hecho de que los procesos de territorialización operen de esta forma, se deriva de las características propias del territorio, en tanto que refiere, de acuerdo con Raffestin, a un



“espacio apropiado y valorizado de forma simbólica y/o espiritualmente por los grupos humanos” (Raffestin, 1980: 129 citado en Giménez, 1999: 27).

A dicha apropiación/valorización, agrega Giménez que:

“puede ser de carácter instrumental - funcional o simbólico - expresivo. En el primer caso, se enfatiza la relación utilitaria con el espacio (por ejemplo, en términos de explotación económica o de ventajas geopolíticas): mientras que en el segundo se destaca el papel del territorio como espacio de sedimentación simbólico - cultural, como objeto de inversiones estético - afectivas o como soporte de identidades individuales.” (ibídem: 28-29).

En ambos casos, las estrategias de territorialización funcionan como apuntan López y Figueroa, como “un vínculo entre sujeto, comunidad o grupo social, [...] con una porción de superficie terrestre que les es suya en algún sentido” (López y Figueroa 2013: 15). Adicionalmente la territorialización implica, de acuerdo con Haesbaert (2013), la generación de vínculos sociales y puntos de encuentro en la convivencia.

No obstante, retomando a López y Figueroa, se recalca que la vinculación es dinámica caracterizada por una “constante generación, regeneración, transformación y desaparición. Se trata de una relación dialéctica entre desterritorialización y reterritorialización. No puede haber el uno sin el otro, porque no se trata de absolutos” (ídem.). Podemos entonces abordar el concepto de peregrinación a continuación, en tanto proceso de territorialización.

### **Peregrinación**

El acto de peregrinar, es una práctica ritual que hunde sus raíces profundamente en la antigüedad, y hoy en día, sigue estando vigente en contextos culturales ampliamente diversos. Definido como un “un viaje emprendido bajo motivación religiosa, que implica el traslado de grupos organizados o no, de gente que acude, por diversas vías y diferentes medios (a pie, en bicicleta o en otro transporte), a un santuario o centro devocional” (Sánchez, 2012: 131). Sin embargo, hemos de profundizar en esta definición y en su práctica para ampliar -aunque no agotar- la comprensión de este fenómeno humano, ya que como han señalado algunos



autores contemporáneos<sup>16</sup>, “el panorama que en la actualidad nos ofrecen estos viajes rituales se sitúa en un horizonte inmenso por investigar”.

Comenzando por lo básico, señalemos que “en todos los casos, la peregrinación supone una ruptura con las rutinas ordinarias [...] en consecuencia, implica la inmersión en un tiempo y espacio especiales y una intensa participación en acciones rituales” (Daniel, 1984: 233-237). Otra noción básica del estudio de las peregrinaciones la encontramos en el pensamiento de Emile Durkheim, autor de *Las formas elementales de la vida religiosa*, donde analiza la relación entre ciertas ceremonias y el uso de espacios considerados sagrados. Aquí se mencionan, por ejemplo, los desplazamientos rituales anuales de los pueblos originarios de Australia a los lugares de origen de los clanes totémicos (Durkheim, 2013). Precisamente un estudiante de Durkheim, el etnólogo Robert Hertz; (1928), fue quien realizó la primera etnografía de una peregrinación en la fiesta de San Besse, en la región alpina italiana. En esta incipiente etnografía se apuntaba el carácter de la identidad social y el uso de símbolos colectivos regionales.

Así también, considerando el hecho de que estas acciones rituales, incluyen la búsqueda de bendiciones o favores, y la realización de ofrendas, se ha señalado también a la peregrinación como una operación de intercambio entre la gente y la divinidad, con lo que podemos conectarla con las teorías sobre el don y el contra-don de Marcel Mauss, quien fue también discípulo (además de sobrino) de Durkheim y contemporáneo de Hertz. No obstante, también es probable que algunos peregrinos simplemente busquen complacer, ver, tocar, o absorber la presencia de un dios, un santo o un poder (Nolan y Nolan, 1989) sin esperar, de forma manifiesta, nada a cambio.

Durante un tiempo, no se le prestó mucha atención al fenómeno, probablemente debido a la actividad bélica que por entonces comenzó a gestarse en los países europeos, así como los debates sobre las teorías monogenéticas de la cultura, ligadas a interpretaciones

---

<sup>16</sup> Véase una síntesis del estado de la cuestión sobre el fenómeno de las peregrinaciones en el norte de México en Alvarado Solís, García Lam, Fierro, Rangel, (2016).



fenomenológicas y difusionistas, y al enfoque que se denominó relativismo cultural, enfrentado a la corriente opuesta, poligenética, de corte evolucionista e idealista metafísica. En ese contexto, más adelante, desde un enfoque de las religiones comparadas, Mircea Eliade, exponente de la fenomenología religiosa, acuñó el término “espacio hierofánico” para designar los lugares donde se suscitan elementos extraordinarios de lo sagrado (Eliade, 1979).

En cuanto a los mecanismos de transmisión y reproducción social de la práctica de peregrinar, hay casos en los que ésta es obligatoria, por ejemplo, la *hajj*, peregrinación islámica a la Meca, en Arabia Saudi, iniciada con el profeta Mahoma (Peters, 1994). En esta peregrinación, existen una serie de disposiciones obligatorias como las siguientes:

“Vestir la ropa del peregrino -dos piezas de tela sin costuras blanca que representan el haber dejado atrás todas las ataduras mundanas; al llegar a Meca uno debe estar en purificación ritual; se deben completar siete circunvalaciones alrededor de la *Kaaba*-un signo de completo de entrega; el recorrer siete veces entre el espacio entre Safa y Marwa; ir a la llanura de Arafat y estar allí esperando hasta la puesta de Sol; pasar la noche en Muzdafila; hacer el sacrificio en Mina; hacer otras siete circunvalaciones alrededor de la Kaaba; beber del agua de Zamzam; y hacer dos Rakats en el lugar donde estuvo el Profeta Abraham cerca de la Kaaba. Cuando todos estos requerimientos han sido realizados, la Peregrinación está completa y su recompensa garantizada, y si algo falta en este ritual la recompensa será cancelada. Allah el Más Alto dijo: " Y completa el peregrinaje y la visita para Allah"” (Sura Baqara, 196)<sup>17</sup>.

Existen también lugares que se han vuelto centros de peregrinación ya sea por fenómenos milagrosos, visiones o apariciones sobrenaturales como en el Brasil nororiental (Slater, 1986; Steil, 2003<sup>18</sup>), China (Naquin y Yu, 1992), Japón (Reader, 1987). Ciertamente México se encuentra en esta categoría (Turner y Turner, 1978; Giuriati y Masferrer, 1998).

---

<sup>17</sup> Citado en Qadir al-Jilani, Hadrat Abdul, 2019, *El Hajj (La peregrinación)*, consultado en mayo 2020, disponible en <http://www.arabspanol.org/islam/pilares/hajj.htm>

<sup>18</sup> el culto que tiene lugar en los sitios donde se aparece la Virgen María en el trabajo de Steil, se conecta con elementos de una marcada tradición milenarista y apocalíptica de la cultura popular brasileña. Algunos visitantes no solo reciben milagros, sino que incluso afirman haber presenciado a la madre de Jesucristo en el sitio sagrado (Steil, 2003).





Otro de los elementos de gran interés que debemos mencionar del acto de peregrinar, es que representa también un espacio de comunicación y atención a los espíritus de compañeros/as y parientes fallecidos/as, llegando incluso a equiparar el acto de peregrinar como una metáfora de la vida en tránsito a la muerte “de tal modo que en última instancia [la muerte] se entiende como un viaje [o peregrinación] final” (Turner, 1979: 121-142).

Sin lugar a dudas, uno de los trabajos de base para pensar las peregrinaciones es la, arriba citada, perspectiva de Victor y Edith Turner, como referentes teóricos del ritual y de las peregrinaciones. Inspirados en Arnold Van Gennep (1909), quien establecía que los ritos de paso, transmutaban a las personas en tres fases: separación, liminalidad y reagregación. Edith y Victor Turner abordaron la peregrinación como una “experiencia voluntaria de liminalidad prolongada o *liminoide*”.

Aquí es importante señalar algunas de las ideas de los Turner, que resultan fundamentales para pensar la peregrinación, como un proceso social en movimiento. Cuando los peregrinos se reúnen y comienzan su viaje, la estructura social que se forma, no corresponde a la estructura en la que normalmente se organizan sus miembros. Esto implica, un momento en el que las diferencias sociales se minimizan, para dar lugar a una dinámica de auto identificación, Carlos Garma agrega que: “de esta forma, los peregrinos se sienten unidos por la fe y su finalidad mutua”, de tal manera que, “la parte del rito de pasaje que aparece acentuado en la peregrinación es sobre todo la segunda, el periodo liminal o intermedio, cuando el actor está entre las distintas posiciones” (Garma, 2017: 130).

Si bien es cierto que la peregrinación, continúa Garma, “tiene muchas de las características de un acto liminal, pero por su forma abierta y voluntaria no puede ser considerado tal en un sentido estricto.” (ídem.). En la perspectiva de los Turner,

“la estructura social es el orden de las posiciones y roles de los agentes en una sociedad, que en el proceso ritual liminal son temporalmente disueltas en lo que Turner designa como anti-estructura. Los casos estudiados por los Turner, incluyen también el Tepeyac en México, Irlanda, sitios de apariciones, marianas modernas como Lourdes y Fátima, Santa Fe, Nuevo México” (descrito por Grimes, (1981)<sup>19</sup>, quien fuera discípulo de los Turner).

---

<sup>19</sup>Citado en Garma (2017)



No obstante, desde una perspectiva posmoderna, se ha señalado que la teoría de Turner no siempre es aplicable a todos los contextos. Eade y Sallnow (1991), señalan que en las peregrinaciones es posible encontrar distintos niveles de discurso que compiten entre sí, de manera que, por ejemplo, no se subvierte el orden social establecido, como lo establece la teoría turneriana.

Estamos de acuerdo con Simon Coleman (2002) al señalar que estas teorías, probablemente se han apresurado en sacar conclusiones generalizantes, cuando aún faltan muchas excepciones importantes que hay que analizar, para llegar a afirmar un modelo general, que abarque todas las variantes de esta práctica humana.

Además, debemos de remarcar, que no sólo se peregrina a lugares institucionalmente establecidos como centros religiosos, por ejemplo, existe la peregrinación a *Graceland*, lugar donde se resguardan los restos de Elvis Presley (Cohen, 1992), o el caso de las peregrinaciones al cementerio de *Père Lachaise*, donde descansan los restos de Jim Morrison, vocalista de la banda musical *The Doors* (Fournier y Jiménez, 2009). Aquí también destaca el caso del actor estadounidense James Dean, que anualmente moviliza importantes peregrinaciones al *J.D. Memorial Museum*, ubicado en el estado de Indiana (Hopgood<sup>20</sup>, 2005). Donde se subraya la presencia de sus admiradores, la mayoría blancos anglosajones y muchos de ellos identificados con los grupos *bikers*. Si bien estos territorios no se enmarcan en una institución religiosa, sí son ejemplos de formas de territorialización sacralizada.

Lo anterior se encuentra estrechamente relacionado con lo señalado por Galinier y Molinié (2006), respecto a que “la religión del tercer milenio implica una transformación personal”, sin embargo, en lo que refiere al contexto mexicano, sobre todo en el norte del país, el individuo, de acuerdo con Alvarado, “forma parte de un colectivo que puede evocar a vivos

---

<sup>20</sup> Este autor hace también un interesante análisis comparativo entre el culto a la figura de James Dean y el culto al niño Fidencio en el norte de México.



y muertos<sup>21</sup>, migrantes ausentes, migrantes que regresan a la fiesta, redes de parentesco, intercambios y dones” (Alvarado, *et. al*, 2016: 11).

A propósito de las peregrinaciones en el norte de México, Alvarado señala también que:

“Desde finales del siglo XIX, nacen nuevas peregrinaciones que conjugan santuarios, imágenes santas y peregrinaciones tanto como coloniales como recientes, las cuales movilizan a individuos y a colectividades con diversas motivaciones y temporalidades” (ibídem: 14).

Siguiendo con el caso mexicano, hacemos mención del libro de Garma y Shadow: *Las peregrinaciones religiosas: una aproximación*, en el cual se destacan como aportes los tratamientos del problema de Shadow y Shadow con relación al simbolismo y el orden social, de este trabajo de Garma hay un tratamiento respecto al género y la organización local. Bravo señala la relación entre territorio y espacio sagrado. Ortiz se ocupa de lo que llamará peregrinaciones espiritualistas. Cortés aborda el problema desde la perspectiva de grupos pertenecientes a pueblos originarios migrantes en el Tepeyac, y Portal aborda la construcción de fronteras simbólicas, entre otros valiosos aportes de esta obra. (Garma y Shadow, 1994). Para épocas recientes, el mismo Carlos Garma, ha publicado un balance actual del estudio de las peregrinaciones en México, que tomando en cuenta lo anterior, nos proporciona una definición que en su núcleo es similar a la de Sánchez, pero se distingue en su carácter histórico y relacional.

Garma define entonces que la peregrinación es:

“Un desplazamiento ritualizado de individuos o colectividades hacia un centro específico, que es un lugar donde se da o se ha dado una manifestación singular de lo sagrado de cierta trascendencia que ha ocurrido en un tiempo específico. Esta práctica ritual tiene características propias, aun cuando suele estar ligada a otros ciclos ceremoniales” (Garma, 2017: 128).

---

<sup>21</sup> No solamente en las peregrinaciones se percibe la presencia de los difuntos, sino en gran parte de los ciclos festivos, aquí cabe mencionar la experiencia del *Ratón*, integrante del comité de organización del Carnaval de San Juan de Guadalupe, quien menciona que anualmente, en fechas cercanas a la celebración del carnaval, suele soñar con su compañero fallecido en el barrio, *El Macizo*, que “viene a vivir el carnaval” a través de la mirada del *Ratón* (Comunicación personal, 4 de marzo de 2020).



Para el caso mexicano, se comenzó estudiando las peregrinaciones derivadas de la tradición judeo-cristiana, cuyos orígenes, señala Garma, se encuentran en el Antiguo Testamento, donde se describe el traslado del pueblo hebreo desde su exilio de Egipto hacia la tierra de Israel. Aquí está presente el principio del movimiento de creyentes hacia el lugar sagrado. En las referencias bíblicas de la práctica de peregrinar de tradición judeo-cristiana, se establece que los varones debían de viajar a la ciudad de Jerusalén, para estar presentes en las Pascuas judías, que conmemoran el episodio de cautiverio de los judíos en Egipto y su posterior liberación bajo el liderazgo de Moisés. (ibidem.: 129).

Debido a la expansión del islam hacia Jerusalén y a las cruzadas que buscaban recuperar el control de la Tierra Santa. Los cristianos devotos quedaron al margen de este conflicto, dificultando el acceso a estas localidades. De esta manera empezaron a surgir puntos de peregrinación alternativos, donde yacían restos de mártires o lugares de apariciones sobrenaturales (ídem.).

Ahora bien, continuando con los antecedentes en México, se señala la evidencia de la práctica de peregrinar en los trabajos de Beatriz Barba (1998), y en este contexto también, es importante recalcar a otros autores fundamentales de la etnología mexicana, tales como, Alfredo López Austin (1994), Johanna Broda y Félix Báez (2001), quienes han destacado el papel de los elementos orográficos del paisaje como espacios sagrados.

En dichos trabajos, surge la noción de “santuario natural”, que nos muestra cómo la construcción simbólica del espacio geográfico se conecta con el sistema de ciclos agrícolas regionales. Así también, recalcan la formación de una ecología sagrada donde la hierofanía no tiene que ver con apariciones o reliquias sagradas allí contenidas.

Estos autores también nos muestran, que “el periodo colonial, en estos [santuarios] se colocaron figuras o imágenes católicas para reusar estos sitios como centros de culto católico [...] esta práctica, era común entre las órdenes y agrupaciones religiosas católicas.” (Garma, 2017: 132).

Particularmente importante es el trabajo de Giuriati y Masferrer (1998), quienes hacen, lo que podría expresarse como una etnografía moderna, en el Tepeyac, abordando las peregrinaciones con una novedosa metodología en la que combinan el levantamiento



estadístico, a base de cuestionarios, pero tomando como estímulo, los elementos visuales dentro de la investigación. Otro de los aportes que rescatamos para este estudio, es el trabajo de Velasco Toro (1997) sobre los santuarios veracruzanos, este autor aporta al campo de estudio, el concepto de “región devocional”, que está conformada por toda la superficie terrestre de donde provienen los devotos que acuden a los santuarios. Estos mantienen “una relación activa con los ritos y ceremonias que transcurren en un centro sagrado”.

En el contexto geográfico, Alicia Barabas también relaciona lo que llama “área devocional” con las relaciones interétnicas y los territorios sagrados (Barabas, 2004). Destaca también el estudio realizado por Manuel Marzal, quien señala que,

“Las visitas a los santuarios son una característica básica del catolicismo popular en todo Latinoamérica. [La etnografía mostró que] los miembros del grupo doméstico estudiado no cumplen con la normatividad oficial con respecto a los sacramentos religiosos (comulgar regularmente, confesarse por lo menos una vez al año, asistir semanalmente a misa, evitar las relaciones fuera del matrimonio religioso), sin embargo, al asistir a los santuarios del Tepeyac y Chalma, las personas descritas en la etnografía si se consideran a sí mismos como católicos practicantes (Marzal, 2002).” (Citado en Garma, 2017: 133).

Ahora bien, desde el terreno de la sociología contemporánea, Danielle Hervieu-Leger (2004), piensa que la peregrinación, en un contexto de desinstitucionalización de la conducta religiosa, es una forma ritual donde las personas se desplazan buscando encontrar los elementos que conformen una memoria colectiva. Lo anterior es sumamente importante de recalcar, pues de alguna manera, nos permite ver que el fenómeno de peregrinar, ya no está analíticamente limitado, a tratarse únicamente como elemento constitutivo del ámbito religioso. Roberto da Matta (2002) en su libro *Héroes, Malandros y Carnavales*, recalca que tanto las marchas, los desfiles y las peregrinaciones son formas de expresión, que poseen un campo particular de significación y simbolismo, que le son propios en cada modalidad. Estos desplazamientos ritualizados, representan diferentes formas de relacionar a las instituciones con actores sociales distintos. Por ejemplo, en los desfiles de las milicias nacionales, se va a destacar la relación estado-militares, y en las peregrinaciones y procesiones, la relación iglesia-creyentes.



En esta misma línea, Garma y Méndez analizan las marchas realizadas por comunidades evangélicas a las que consideran como:

“Peregrinaciones laicas, tomando como ejemplo la ceremonia que se realiza anualmente en el hemicycle a Juárez, ubicado en la Alameda Central de la Ciudad de México. Estas manifestaciones rituales expresan públicamente a las identidades minoritarias de creyentes protestantes y pentecostales frente a una sociedad que no siempre los reconoce. La ceremonia combina símbolos cívicos y eclesiales hábilmente para resaltar el nacionalismo de las asociaciones e iglesias que participan en el evento, que está constituido por tres secciones claramente diferenciadas: el desplazamiento espacial, los discursos y honores a Juárez en el monumento y por último un concierto musical con grupos artísticos cristianos” (Garma, 2017: 134).

Las peregrinaciones laicas que pueden entenderse también como peregrinaciones seculares, y, continua Garma, “han sido estudiadas como ritos de conmemoración que se realizan en fechas específicas.” (Ibid.). Francisco Cruces Villalobos (1998), por ejemplo, ha estudiado las marchas de protesta y conmemoración, en la Ciudad de México, sin embargo, no hace uso de las hipótesis explicativas en tanto peregrinaciones. Más bien, aborda estos movimientos, como un acto de visibilización en el cual, las personas buscan una autorrepresentación pública como estrategia para resolver determinadas demandas. Su finalidad no es religiosa sino cívica.

El trabajo de Cruces Villalobos, no sólo es importante por el contexto que aborda, sino porque nos muestra:

“Las dimensiones rituales y simbólicas en las puestas en escena del movimiento estudiantil, los sindicatos, las asociaciones de mujeres, el movimiento inquilinario, los grupos de gays y lesbianas, los indígenas y campesinos, y los exodistas llegados desde provincias al Distrito Federal” (Cruces, 1998).

Ahora bien, a lo largo de esta presentación, que no agota los recursos que nos ofrecen los estudios realizados sobre el fenómeno de las peregrinaciones, hemos notado, que si bien, el fenómeno, ha sido abordado desde una multiplicidad de perspectivas de la cuestión, no existen trabajos que recuperen el problema, abordándolo desde el medio de transporte, en tanto vehículo (literal) de la práctica de peregrinar o sus implicaciones con la dimensión religiosa. Se menciona el viaje y sus múltiples formas de enfrentarlo, principalmente en la



dinámica de los cuerpos humanos, sin embargo, poco se ha tratado el papel de los vehículos en tanto que son entidades que están presentes en estas manifestaciones religiosas. Pablo Wright, apunta lo siguiente:

“Es posible referir que los cuerpos metálicos de los vehículos actúan como extensiones materiales de los cuerpos carnales de los conductores, lo que plantea [...] una asociación metonímica: mi auto es mi cuerpo, lo que hace mi auto lo hace mi cuerpo, si me hacen algo a mi auto, se lo hacen a mi cuerpo.” (Wright, 2007:16)

El concepto de los cuerpos metálicos, siguiendo con los planteamientos de Pablo Wright, no se reduce a una antropomorfización de los vehículos, es más bien, como lo aclara el autor en una entrevista:

“Una operación simbólica, donde se produce la extensión de tu esquema corporal a la estructura metálica del auto. Con el cuerpo metálico te estás mostrando en el espacio público, estás haciendo una performance de la ciudadanía y de tu lugar en la sociedad (Grimaldo, 2018: 157).

En estos términos, podría pensarse que cuando los choferes/as del transporte público peregrinan sobre sus vehículos de trabajo, estos son extensiones de su cuerpo, persona y camión son una sola identidad social que realiza una actuación performática, con posibilidades de visibilización diferentes.

En esta dimensión performática del espacio urbano, es común que veamos circular en las calles, automóviles adornados con flores, globos de colores, moños que abarcan completos los capotes de los vehículos, o coronas de flores. En cada uno de estos casos, sabemos que estos elementos refieren a una ocasión específica y muchas veces funcionan como marcadores sociales o índices visuales de conductas rituales, por ejemplo, una boda o un cortejo fúnebre.

Profundizando en otro contexto donde los vehículos se decoran de manera especial es durante los desfiles institucionales como resalta Roberto da Matta (2002), o en los que se llevan a cabo con fines promocionales, ya sean publicitarios o propagandísticos. En cierta medida, tenemos interiorizados ciertos códigos que nos permiten leer acciones en el paisaje urbano



que nos rodea, y poseemos también las claves culturales, para entender las prácticas sociales que ahí se ejecutan.

Recuperando la dimensión del cuerpo, como aspecto de suma importancia en el estudio sobre las peregrinaciones y sus vehículos, es pertinente mencionar el trabajo de Grimaldo, quien plantea “una correlación con los paisajes y las prácticas plasmadas en él”, enfatizando que “cuando el paisaje transmite valores lo hace de la mano con categorías que aluden directa o indirectamente al cuerpo” (Grimaldo, 2018: 173).

Los valores que se transmiten desde el paisaje hacia los cuerpos, poniendo en discusión lo anterior, con los planteamientos de Wright, da como resultado que, mediante los “cuerpos metálicos”, se expresan formas de actuar específicas, que remiten al modo de vida urbano y a los valores sociales que representa, por ejemplo, al desplazarse en un vehículo automotor, “la velocidad no es solo una variante física, sino, en realidad, es un valor, [adquiere] un sentido cultural que se lee desde ciertos parámetros como, el tamaño, el modelo del vehículo, el género y la agenda del conductor”, los valores sociales que representa esta lectura estarían en concordancia con “la temporalidad propia de un régimen post-fordista capitalista, en donde el tiempo es una mercancía escasa y es absolutamente necesario hacer la mayor cantidad de cosas en el menor tiempo (Wright, 2007: 18).

Ciertamente, las teorías de Wright, nos ayudan a comprender mejor, la relación entre persona y vehículo, a través de una reconceptualización de la noción de cuerpo, y también nos permiten entenderla en una dimensión dinámica como “inscripciones quinésicas que guardan en sí una expresividad sensorial, emotiva, y cognitiva particulares” (ibídem: 24).

Ahora bien, continuando con la relación persona-vehículo-cuerpo, podemos considerar no solamente la asociación metonímica como elemento definitivo, ya que, en esta perspectiva subyace una dialéctica entre las partes y el todo; entre el ego individual y la sociedad. Para pensar críticamente estas relaciones dialécticas, Roy Wagner ha desarrollado el concepto de “persona fractal”, de la cual dicho autor resalta que: “nunca es una unidad que está con relación a un agregado, ni un agregado con relación a una unidad, sino siempre una entidad en la que está implícita una relación integral” (Wagner, 1991:163).





Para ilustrar este concepto desde su relación con las peregrinaciones, los vehículos automotores, y las prácticas religiosas populares, podemos mencionar el caso del santuario hindú, dedicado a *Shri Om Banna* (Doval, 2015; Radeska, 2016; Apurva, 2009). Este santuario, está localizado en el distrito de Pali, a veinte kilómetros de la ciudad de Jodhpur, que es la segunda ciudad más grande en el estado indio de Rajasthan.

En este santuario, diariamente se registra la visita, de cientos de choferes de camiones, taxistas, guías turísticos y motociclistas, que acuden a orar y a pedir protección durante sus viajes o sus jornadas de trabajo. Sin embargo, en este santuario, no se rinde culto a una imagen de estampa o de bulto, ni tampoco implica que en este lugar exista un “santuario natural”. La deidad que aquí se venera es, literalmente, una motocicleta *Royal Enfield Bullet 350 cc*<sup>22</sup> (Radeska, 2016). Indudablemente, este caso amerita una explicación.

La historia de este culto, nos remite a Om Singh Rathore, quien fuera hijo de Jog Singh, un poderoso líder de la aldea de Chotila, la cual se encuentra emplazada a tres kilómetros del actual santuario. Om Singh Rathore, al que comúnmente llamaban Om Banna (esto debido a que, según la tradición, aquellos jóvenes que pertenecen al clan Rajaputra, usan el sufijo Banna enseguida de su primer nombre), este joven había comprado una motocicleta *Bullet*, justo después de casarse. Se dice, que Om Banna profesaba un inusual cariño a su motocicleta.

En uno de sus viajes, de Chotila hacia Pali, realizado durante una nublada mañana del 23 de diciembre de 1991, de acuerdo a los diarios, Om Banna, de veintiún años, perdió el control de su *Bullet*, impactándose contra un árbol para después caer a un barranco de unos siete metros de profundidad. Om Banna, murió a raíz de este accidente. La gente local, cuenta que la policía recuperó el cuerpo de Om Banna y junto con él, su motocicleta, la cual fue llevada

---

<sup>22</sup> Cabe decir que esta motocicleta, es desde sus comienzos en 1932 hasta la actualidad, “la motocicleta con mayor producción continua en toda la historia, el diseño sencillo y su construcción resistente hacen que la *Bullet* sea un legado viviente sobre dos ruedas.” (Royal Enfield, 2020). Disponible en <https://www.royalenfield.com/in/en/motorcycles/bullet-models/bullet-350/>



a la estación de policía, la misma noche del accidente. Sin embargo, al amanecer, la policía se percató que la motocicleta no estaba en el lugar de resguardo.

Llegó a ellos entonces, la noticia de que la motocicleta, estaba en el sitio donde había ocurrido el accidente de Om Banna. La policía creyó que alguien, deliberadamente, había sacado la motocicleta del depósito policial y la había puesto en el lugar del accidente. Resolvieron llevarse de nueva cuenta la motocicleta al depósito, aunque esta vez, tomando sus precauciones, vaciaron el tanque y cerraron bajo llave el lugar donde la resguardaban. No obstante, al día siguiente, el incidente se repitió.

Aterrados, los oficiales llevaron la motocicleta a los parientes de Om Banna, quienes, también desconcertados, no tardaron en venderla a un habitante de Gujarat. Sin embargo, la motocicleta, al día siguiente volvió a aparecer una vez más, en el sitio del accidente. Se cuenta también, que aquella noche, en la que murió Om Banna, éste se apareció al lado del camino donde había fallecido, en calidad de fantasmal autoestopista, y pidió a un conductor de camión que pasaba por ahí en ese momento, lo llevase consigo. Al alcanzar el punto donde había ocurrido el accidente, Om Banna le pidió al camionero que sonara el claxon de su vehículo (*Horn please*), a lo que el conductor accedió. Acto seguido, Om Banna, le dijo entonces al conductor del camión las siguientes palabras, “Cualquiera que sea el propósito de tu viaje, será cumplido”, luego de decir esto Om Banna desapareció.

Los creyentes locales afirman que desde la muerte de Om Banna, durante la medianoche, se escucha el rugir de la *Bullet*. Así también, existe la creencia de que la presencia de Om Banna reside en la motocicleta. Quienes viven cerca de este santuario, testifican que, en algunas ocasiones, durante la celebración del culto, el motor de la *Bullet* de Om Banna, a la que llaman también *Bullet Baba*, se enciende por sí solo. Asimismo, se cree que aquellos conductores que pasen por el camino de Om Banna, están obligados a detenerse a presentar sus respetos si no quieren que algo malo les ocurra en su camino.

Prakrami Singh, hijo del difunto Om Banna, también cree que el espíritu de su padre vive en la *Bullet Baba*, y que éste, en su forma espiritual ayuda a todos los que lo piden, pero particularmente a los conductores de camiones, taxistas, y por supuesto a los motociclistas.



Si bien, este santuario es de reciente creación, en los últimos años ha mostrado una expansión considerable. Alrededor del santuario, construido en el lugar del accidente, se han dado lugar muchos negocios locales que venden ofrendas religiosas como flores, inciensos, collares, amuletos, imágenes de la *Bullet Baba*, así como VCD's, DVD's y casetes de audio, con las canciones dedicadas a Om Banna, donde se pide por sus favores.

Ahora bien, este culto, nos permite ilustrar el concepto de la persona fractal como relación integral de persona-vehículo, pero también nos muestra la relación que los medios de transporte tienen respecto a la dimensión religiosa, el cuerpo, el espacio geográfico y específicamente con el fenómeno de las peregrinaciones como una práctica que articula a las sociedades en diferentes grados con los significados asociados al territorio.

En los estudios antropológicos sobre esta práctica desde el hinduismo se ha mostrado que, como señala Gavankar: “las peregrinaciones son experiencias espirituales claves entre los creyentes y las deidades” (Gavankar, 2015: 169). Así también, Singh señala que los lugares a los que se peregrina “han entretejido a las poblaciones lingüísticamente diversas del país, social, cultural y espacialmente en diferentes niveles integrativos” (R. Singh, 2013: 21). Ahora bien, tomando en cuenta la idea de que el espacio geográfico a donde se peregrina permite la integración de grupos diversos en distintos niveles y considerando la dimensión fractal de la persona, y la metáfora de “los cuerpos metálicos” podemos pensar en los vehículos automotores como expresiones de “similitud integral” con las personas y el conjunto social del que forman parte.

### **Las culturas del volante: primera parada**

La perspectiva de los “cuerpos metálicos” como espacios quinésicos de inscripción cultural nos permite reflexionar que, los vehículos automotores pueden entenderse como dispositivos de comunicación, tal como muestra Dan Eckstein (2014) en su trabajo *Horn Please*, donde retrata la vida de los choferes y la decoración de camiones en la India, ya que dicha decoración, no solamente permite a los operadores expresar su personalidad individual sino que también, estos grupos hacen uso de símbolos que remiten a identidades colectivas,



históricamente fundamentadas, mediante la movilización en el espacio geográfico local, de referencias políticas y religiosas.

Además, estos vehículos tienen un impacto significativo en la configuración y percepción social del paisaje, donde en un fondo árido y silencioso, cromáticamente homogéneo, los colores, los sonidos y los símbolos referidos sobre los vehículos, permiten a las personas, no solo a los conductores, significar el paisaje e identificar ciertas funciones, identidades regionales, emociones, creencias, adscripciones y articulaciones de grupos distintos. Los vehículos, en tanto cuerpos metálicos, representan una dimensión fractal individual-colectiva de la persona, pero también de la casa, la organización social, la religión, las redes de parentesco, el género, entre otros muchos atributos identitarios.

Eckstein también nos muestra que esta relación es posible de observar al comparar los vehículos con la arquitectura, por ejemplo, en las fachadas de las viviendas y los edificios de la ciudad antigua de Bombay, donde al igual que en los vehículos, se repiten elementos visuales, sonoros, simbólicos y materiales.

Ahora bien, no sólo en la India podemos encontrar estos potenciales casos explicativos acerca de las múltiples formas en la que se relacionan las personas, los vehículos, las presencias divinas o sobrenaturales y el territorio. El caso pakistaní (Elias, 2003; 2009) es igualmente interesante desde ese punto de vista, así como los casos de Brasil, Japón, Filipinas y Rusia, que, aunque no implican propiamente peregrinaciones religiosas, nos permiten ampliar nuestros horizontes analíticos, frente a lo que Aguilar Nery (2000; 2003) ha llamado “las culturas del volante”. Estas referencias serán abordadas más adelante en este estudio. Recuperemos por ahora, la noción de “las culturas del volante” para centrarnos en el caso de México, pero primero anotemos algunas consideraciones previas.

Es probable que la mayoría de las personas que hayamos utilizado el transporte público de pasajeros en cualquier ciudad del país, hayan notado algunas similitudes con los casos hasta ahora descritos. Sin embargo, en lo que se refiere a estudios científicos sobre el tema del “transporte público de pasajeros”, encontramos que existen cuantiosos trabajos que abordan



esta cuestión<sup>23</sup>, sin embargo, estos trabajos son en su mayoría de corte técnico-económico, de tal manera que a estos/as trabajadores/as se les trata como una cifra más, de las tantas clases trabajadoras que existen en país, o son vistos como parte de una institución intermedia que directa o indirectamente influye en las actividades de todos los sectores de una sociedad. Asimismo, a los sistemas de transporte se les reconoce a menudo como servicios semipermanentes cuyas funciones consisten en transportar mercancías, repartir la fuerza de trabajo en el espacio geográfico, en acercar a los más jóvenes a los diversos centros educativos a los que tienen la obligación de asistir, de aproximar los mercados a los consumidores o llevar a los enfermos a los hospitales por mencionar solo algunas de estas funciones<sup>24</sup>.

En la mayoría de los estudios de corte técnico-económico sobre el transporte, se les atribuyen características conferidas desde una lógica financiera, que remite a señalar y reconocer su eficacia y su carácter funcional en los cada vez más complicados y exigentes procesos productivos. Sin embargo, no se abordan las condiciones en las que se realizan estas funciones. Ejemplo de lo anterior es que, en muchos casos, las personas trabajadoras de los sistemas de transporte no cuentan con cobertura de seguridad social óptima o reciben su pago en proporción al número de pasajeros que trasladan durante la jornada laboral, sin tomar en cuenta las horas de trabajo invertidas, el esfuerzo o el riesgo de la actividad<sup>25</sup>. Algo parecido al sistema de destajo para los campesinos.

---

<sup>23</sup><https://cutt.ly/BuWka1m>

<sup>24</sup> No obstante, hay que agregar que, en testimonios de pláticas informales con personas trabajadoras del transporte y usuarias, existen anécdotas de ocasiones en que los camiones han sido utilizados como estrategia de emergencia y espacios de resguardo, para impedir *levantones* o secuestros de niños y de mujeres en la vía urbana. Así también hemos escuchado expresiones donde los choferes/as expresan cuidado por los estudiantes, los ancianos, los niños. Estas funciones de mantenimiento, resguardo y cuidado del cuerpo social normalmente pasan desapercibidas.

<sup>25</sup> “Es necesario recalcar, como ya lo han hecho otras personas, que los/as conductores/as son por lo común también víctimas del modelo de proveeduría del servicio: trabajan largas jornadas sin las debidas prestaciones



Sin embargo, lejos de ser considerados como componentes en una maquinaria productiva, en un modelo de proveeduría de servicio, aquí reflexionamos sobre el hecho de que, los sistemas de transporte se constituyen de personas, que invariablemente, sean conscientes o no de ello, velan, con su actividad laboral, por los intereses de los demás miembros de la sociedad. En otras palabras, el desempeño de su actividad, implica una acción de cuidado, atención y mantenimiento, hacia los intereses, actividades y proyectos del/a “otro/a”, en este caso, la mayoría de las personas que utilizan este servicio, y que vale decir, a veces, es el único medio de transporte al que tienen acceso.

Cabe también, reflexionar en este punto que la población que vemos en el transporte público son en su mayoría personas que a su vez cuidan y responden a intereses de otras personas, así por ejemplo, encontramos en las unidades de transporte urbano a trabajadoras/es de la salud, trabajadores/as de la educación, trabajadoras/es administrativos/as, obreros/as industriales, trabajadores/as de la construcción, trabajadoras/es del hogar, hermanos/as mayores que recogen a los/as menores, estudiantes diversos/as, etcétera.

En una situación ordinaria no vemos a los grandes empresarios/as, o a los/as funcionarios/as públicos/as o directivos/as, que emplean el trabajo y el tiempo de muchas de estas personas, ocupando o cediendo un lugar en las unidades de transporte colectivo. Por lo que podemos darnos cuenta que, salvo contadas excepciones, tanto choferes/as como pasajeros/as, casi siempre, forman parte de lo que David Graeber (2019) denomina como *caring classess*, es decir, las clases o grupos sociales que, si bien no dejan de producir de alguna forma, sus actividades se caracterizan más por acciones encaminadas a mantener, reparar, educar, cuidar, transportar, nutrir y acompañar. Pasemos entonces, de pensar a los/as trabajadores/as de los sistemas de transporte como una “clase productora” y como una pieza fundamental de la movilización del desarrollo económico financiero, lo cual no dejan de serlo. Para pensarla, en una dimensión más amplia (y humanista), como una clase trabajadora-cuidadora,

---

laborales, sin capacitación, sin las condiciones mínimas materiales ni legales para la más adecuada despensa del servicio.” (Luévano, s/f)



compuesta de personas que a su vez movilizan a otras personas que, a su vez, pertenecen en su mayoría a otras clases cuidadoras. Su trabajo y el de la mayoría de estas personas, debe ser visibilizado y valorado justamente, tanto por las clases a las que cuidan, transportan, nutren y acompañan, como al interior de la mismas, puesto que son muy diversas y no obstante comparten este rasgo en común.

Dicho lo anterior, volvamos entonces al planteamiento de Aguilar Nery (2000) sobre “las culturas del volante”. Este autor, junto con Grimaldo (2018) y Wright (2007), es uno de los pocos teóricos, que hemos encontrado hasta el momento, que abordan en Latinoamérica, el tema del transporte público de pasajeros desde un enfoque social y cultural.

Ahora veamos, si bien Grimaldo y Wright, abordan el tema del transporte, uno en Guadalajara, el otro en Buenos Aires, lo hacen desde la perspectiva del usuario y del transeúnte, lo cual es bastante interesante, sin embargo, Aguilar Nery, desde la Ciudad de México, nos muestra una perspectiva desde la mirada de los choferes.

Estamos de acuerdo con este autor, que en lo referente a la percepción social que se tiene de este gremio:

“Se ha exaltado el sentido común construido sobre los choferes que impide otra calificación para ellos que no sea por medio de un estigma<sup>26</sup> [...] en parte merecido, pues los propios choferes se encargan de recrearlo; aunque en otro extremo, están quienes buscan cambiarlo”, luego agrega, “frente al estigma poco o nada se ha dicho de sus motivaciones, significaciones y expectativas” (Aguilar, 2000: 87).

### **Las culturas del volante: segunda parada**

Si bien sigue siendo vigente en muchas tradiciones historiográficas contemporáneas, que la “historia” la escriben los vencedores, a quienes podemos pensar como los que dominaron y dominan hasta ahora. No debe dejarse fuera de la esfera de la reflexión, que “los rebeldes

---

<sup>26</sup> El estigma que menciona Aguilar, no dista mucho de la percepción que tiene la ciudadanía potosina, en referencia a los operadores y “su escasa o nula educación, su trato grosero e irrespetuoso o a su irresponsabilidad y maltrato en la prestación del servicio [...] son abusivos, prepotentes, groseros e imprudentes (...) son sujetos de poca educación, son vulgares” Padilla, Carlos (1993) “La anarquía sobre ruedas”, *Macrópolis*, 51, 4 de marzo, 28-39, México.



vencidos” no dejan de plasmar y escribir su historia a su manera. En la actualidad, la comunicación ha mostrado cambios significativos en lo que los políticos llaman la “inclusión digital”<sup>27</sup>, con lo cual, a partir de la masificación del uso del internet y la implementación del protocolo de intercambio de información en la web 2.0 y 3.0, así como las tecnologías p2p, los llamados teléfonos inteligentes y la infinidad de redes sociales virtuales que existen a la fecha, se han proveído a los seres humanos una amplia gama de canales de comunicación alternativos a los medios tradicionales. Esto ha atravesado a la mayoría de las clases sociales, siendo así también entre las clases subalternas e instrumentales, que han encontrado en estas plataformas los medios para contar las historias que los libros académicos han omitido.

Lo anterior es visible en el caso de las “culturas del volante” y sus historias. Pues si bien existen algunos trabajos académicos enfocados en este tema, son muy pocos en comparación con la cantidad de cuentas, páginas y perfiles en *facebook*, *you tube*, *instagram*, *blogspot* y muchas otras más plataformas digitales que publican y difunden la historia de los camiones desde diferentes puntos del país y etapas de la historia a través del punto de vista de sus participantes.

Así, encontramos que existen una gran cantidad de canales de videos en la plataforma *youtube* que recopilan historias y fotografías antiguas, por ejemplo, de los llamados *totoleros* o *guajoleros*, con ello, no sólo nos remiten a la importancia contemporánea que tiene la memoria social para este sector de la población, sino que también nos sirven como un rico acervo documental que registra los efectos y el papel que tuvieron los transportistas en muchos ámbitos de la configuración paisajística actual, como por ejemplo en la transición y relación entre lo urbano y lo rural. Resalta en este ámbito también el papel de este gremio en los éxodos migratorios del campo a la ciudad y en la articulación de las redes de producción regionales del país.

---

<sup>27</sup> Durante el periodo peñanietista, el gobierno federal garantizó a todos los mexicanos/as el derecho de acceso a las tecnologías de la información y comunicación (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2017), [shorturl.at/qrHVW](http://shorturl.at/qrHVW)





## **Humanidad, máquinas y transportes extra pedestres**

Ahora, detengámonos un momento para mirar hacia atrás en la historia de los transportes humanos extra pedestres, para darnos cuenta dónde estamos parados (o estacionados). Watson (2006, 145-147), plantea por ejemplo que la cabalgata a caballo tendrá unos 2500 años, esto se infiere de los registros arqueológicos del uso de la brida y los estribos. Más antiguos aún, resultan los trineos tirados por perros, cuyos registros los sitúan hace unos 7000 años, sin embargo, su uso se limitó a las zonas nórdicas europeas. Watson cree que los vehículos de rueda tirados por caballos vendrían a sustituir, por su adaptabilidad, a los trineos en estas regiones. Estos vehículos de rueda podían alcanzar velocidades de entre 12 y 14 km por hora. En un experimento mental, si consideramos una analogía con nuestros días, situándonos por ejemplo en la zona centro de SLP, a bordo de un vehículo automotor, en hora pico de tránsito, con alta carga vehicular de un día cualquiera entre semana, nuestra velocidad de desplazamiento, aún en un vehículo automotor, sería la misma que la de una persona a bordo de un vehículo de rueda tirado por caballos de hace 5000 años en una ciudad del Creciente Fértil. Para situarnos en una lógica de fondo, entendiendo el fenómeno del transporte humano como “estructura de larga duración”, en el sentido de Braudel, Suárez y Delgado anotan que:

“La humanidad ha transitado distintos ciclos transportivos: de un ciclo a pie (ligado a la invención de instrumentos pétreos) a otro de tracción animal (impulsado con la invención de la rueda, la carreta y la cabalgata); de un ciclo naval (a partir de la invención de los barcos impulsados a velamen y remos) a uno de ferrocarril (transformación del hierro y la máquina de vapor); del tranvía (descubrimiento de la electricidad) para llegar al ciclo actual del automóvil (invención del motor de combustión interna)” (Suárez y Delgado, 2015: 32).

Dando ahora un salto temporal desde “el ciclo de a pie” de miles de años atrás, al más acá del “ciclo ferrocarril, la aparición del uso del automóvil ha tenido lugar en menos de 75 años, periodo más breve que ninguna tecnología anterior” (ídem.). Probablemente esta “acelerada” difusión de los vehículos automotores, además de su indisoluble relación con los avances tecnológicos, esté relacionada con la libertad, la autonomía, el control, el confort



proporcionado y la flexibilidad de sus funciones, los cuales han sido valores sociales altamente difundidos del capitalismo industrial.

Luis Jáuregui señala en su *Historia de los transportes en México*, que según “diarios de la época, el primer automóvil se dejó ver en la ciudad de México en los primeros días de 1895 y pronto se convirtió en un pasatiempo de las clases altas” (Jáuregui, 2018:76). Actualmente los vehículos automotores, señalan Suárez y Delgado, “se han generalizado sin importar el nivel de desarrollo de los países, su posesión forma parte de la desigualdad social actual y no de una transportación fluida” (ibídem: 32).

Continuando con un esquema general de análisis de los sistemas de transportes aquí trataremos algunas definiciones y aspectos básicos de los sistemas de transportación, sus atributos, clasificaciones, constitución histórica e interacción con diversas situaciones medioambientales.

Podemos pensar el proceso de desarrollo de los sistemas de transportación en diferentes etapas. Para empezar, una etapa primitiva donde la humanidad hace de sí misma su propio transporte. Es decir, es a partir del cuerpo que comienza a desarrollarse el primer sistema de transportación. Siguiendo a Islas Rivera y Zaragoza: “...es así como nacen los primeros problemas de transporte y las respectivas soluciones” (Islas Rivera y Zaragoza, 2007: 13). La humanidad inventa entonces, formas de llevarse consigo lo indispensable, adaptadas en parte, para proteger el cuerpo. Principalmente sus pies, por ello, construyeron veredas propias. Es en esta etapa también que comenzaron a construirse las balsas y posteriormente se masificó el uso de la rueda.

Posteriormente, siguiendo con el mismo autor, podemos pensar en una “etapa feudal” en la cual se hace referencia a la expansión geográfica de dominios de grupos humanos específicos y a la utilización de los medios de transportación como parte fundamental de este proceso de expansión. Cada parte del proceso se dio en sus propios términos. Es decir, en Egipto, por ejemplo, a partir de su contexto histórico y cultural se desarrollaron caminos que fuesen compatibles con medios de transportación correspondientes, como las plataformas de troncos



deslizantes. Los caminos construidos por Roma se diseñaban acorde a la ingeniería de las carretas tiradas por caballos. En Tenochtitlan, se utilizaron los *acalis* o balsas, adecuados para la transportación a través del sistema de canales de la ciudad. Dependiendo de los contextos se fueron presentando soluciones (ídem.).

Esta etapa es de importancia fundamental, pues es entonces cuando derivado de la transmisión generacional de las técnicas, las visiones del mundo y el perfeccionamiento de las habilidades y las herramientas surgen los primeros especialistas del transporte. Es decir, los primeros choferes o conductores.

Ahora bien, también es importante que mencionemos que el proceso de expansión de la red humana, es impensable, sin considerar las representaciones geográficas del espacio que acompañan a la proyección de los viajes o a la creación de caminos, veredas y vehículos. Estas actividades son también la expresión de un proceso de territorialización, mediante el cual, los grupos humanos tejemos relaciones simbólicas con el espacio y lo que este contiene.

En la etapa feudal situamos también el establecimiento de rutas de intercambio y el perfeccionamiento de los vehículos navales. Pero con ello, recalquemos que estos artefactos nos ofrecen indicios de procesos culturales mucho más amplios. Profundizando un poco más en la relación que guardan los vehículos con procesos culturales de mayor amplitud, cabe hacer mención de un ejemplo señalado por un autor clásico del funcionalismo en la antropología británica: Malinowski. Este antropólogo realizó trabajo de campo en las islas Trobiand, de la Polinesia Australiana, en las cuales se lleva o llevaba a cabo un intercambio ritual entre diferentes islas y se ejecutaba a partir del uso de un sistema donde las canoas eran usadas como medio de transporte. Malinowski apuntaba que las canoas:

“Han solido utilizarse como rasgos característicos para el establecimiento de afinidades culturales [...], porque la forma varía dentro de amplio abanico y presenta tipos de carácter sobresaliente, tales como la canoa con uno o dos flotadores, la balsa, el kayak, el catamarán o la canoa doble, sin embargo, estos complejos artefactos no pueden definirse solo por la forma. La canoa, para la gente que la produce, posee, utiliza y valora, es fundamentalmente un medio para un fin. Tienen que atravesar una extensión de agua, bien porque viven en pequeñas islas o en viviendas sobre estacadas; o porque



viven en pequeñas islas o en viviendas sobre estacadas; o porque quieren comerciar o tener pescado o hacer la guerra; o por el deseo de explorar y de aventuras. El objeto material, la embarcación, su forma, sus peculiaridades, están determinados por el uso especial a que se destina. Cada uso dicta un sistema determinado de navegar, es decir, en primer lugar, la técnica de utilizar remos, remo timón, el mástil, el aparejo o las velas. Tales técnicas, sin embargo, se basan invariablemente en los conocimientos: principios de estabilidad, flotación, condiciones de velocidad y respuesta al timón. La forma y la estructura de la canoa están estrechamente relacionadas con la técnica y la forma de su utilización. Sin embargo, se dispone de innumerables descripciones de la simple forma y estructura de la canoa, mientras que se sabe poco sobre la técnica de navegación y la relación de esta con el uso concreto a que se destina la canoa. La canoa también tiene su sociología. Incluso cuando la tripula una sola persona, es una propiedad que se fabrica, se presta o se alquila, y en esto está invariablemente involucrado tanto el grupo como el individuo. Esto entraña la compleja sociología de la propiedad, de la división de funciones, de los derechos y de las obligaciones [...] En la construcción de una canoa de altura hay determinados elementos estables de forma determinados por la naturaleza de la acción para la que la embarcación es un instrumento. Hay ciertos elementos variables debidos bien a las posibilidades alternativas de solución o bien a detalles menos importantes asociados con una posible solución. Este es un principio universal que se aplica a todos los artefactos. Los productos que se utilizan para la satisfacción directa de las necesidades corporales o se consumen en el uso deben cumplir condiciones directamente planteadas por las necesidades corporales. Los comestibles, por ejemplo, están determinados dentro de ciertos límites por la fisiología; deben ser alimenticios, digeribles, no venenosos. Por supuesto, también están determinados por el medio ambiente y por el nivel de la cultura. Las viviendas, las ropas, los refugios, el fuego como fuente de calor, luz y sequedad, las armas, las embarcaciones y los caminos están determinados dentro de ciertos límites por las necesidades corporales a que están correlacionados. Los instrumentos, las herramientas o las máquinas que se utilizan para la producción de bienes tienen definida su naturaleza y su forma por el propósito para el que van a ser utilizados. Cortar o raspar, juntar o machacar, golpear o impeler, horadar o taladrar, definen la forma del objeto dentro de estrechos límites” (Malinowski, 1931: 8).

Pero ahí donde Malinowski ve “límites” nosotros vemos continuidad, tejido comunitario constituido de experiencias de grupo e historia que le es propia. En eso estamos de acuerdo. Sin embargo, es importante traer a colación estas ideas del funcionalismo clásico para pensar en nuestro caso, la profundidad de las relaciones que se tejen entre: espacio, medio de transporte y humanidad.



La siguiente etapa que siguió el desarrollo de los medios de transporte es la “etapa industrial”, en esta etapa la expansión de los grupos humanos, principalmente de aquellos que se especializaron en el transporte de mercancías, se vieron en la necesidad de mover grandes cantidades de productos o materias primas para su transformación o comercialización. Aquí situamos como ejemplo más ilustrativo de solución a este problema de transporte, la invención de la locomotora de vapor.

La aparición de este vehículo, con cualidades específicas que hasta el momento no había tenido ningún otro vehículo, en parte porque no se necesitaban, rompió con el modelo de los caminos terrestres desarrollados hasta entonces. Dado que este vehículo requería de infraestructura especial, señala Islas Rivera, se presentó la coyuntura para que se combinaran técnicas, habilidades y conocimientos “para la ubicación, diseño y construcción de vías, terminales y carros adecuados. En 1839, Sequen, en Francia, escribe el primer tratado al respecto, denominado: arte de trazar y construir caminos de fierro.” (Islas Rivera y Zaragoza, 2007: 14).

Subsecuentemente, llega la llamada “etapa moderna”, la cual tendrá como protagonista principal el automóvil y sus derivados, autobuses de carga y pasajeros. En el medio urbano, este vehículo consolida: “el auge de la industria más poderosa y mejor organizada de la primera mitad del siglo: la fabricación de automóviles” (ibídem: 15).

Es importante que recordemos que todo vehículo, se halla inserto en una compleja red de relaciones con su medio físico y social, por lo tanto, debemos de entender el surgimiento del automóvil como un elemento estrechamente relacionado con otros sectores de la industria de este periodo, principalmente con el sector petrolero que presionó fuertemente a los fabricantes automotrices a impulsar la manufactura de vehículos de combustión interna en lugar de los vehículos de motor eléctrico (ídem.).

Sin embargo, con el surgimiento de los vehículos automotores de combustión, surgieron también los problemas de congestionamiento vehicular, los conflictos de tránsito, una gran



cantidad de accidentes además de las emisiones de gases nocivos que contribuyen a la contaminación ambiental.

La etapa moderna contiene también los conflictos bélicos mundiales como un marco de referencia en el que los transportes presentaron un enorme avance y desarrollo tecnológico que impactó en todos los aspectos de diseño, manufactura y producción de dispositivos.

Aun cuando los gobiernos incursionaron en la creación de estos artefactos, la mayor parte de la investigación y desarrollo de los prototipos vehiculares fueron desarrollados por empresas privadas. Los gobiernos participan en mayor medida en las actividades de regulación y planeación, así como en el diseño y construcción de caminos, puentes, edificios y vialidades. Tomando el automóvil como nodo referencial, alrededor de este han confluído saberes aplicados muy especializados como la ingeniería civil, mecánica, eléctrica, de tránsito y de sistemas. Así también, el proceso de transportación humana se ha beneficiado de las matemáticas relacionadas con la administración como la investigación de operaciones, la probabilidad y la estadística aplicada o la simulación computarizada.

En el ámbito social, los medios de transporte han sido abordados a partir de sus relaciones con las economías micro y las macro-economías del transporte, así también han profundizado en “hacer un uso más racional” o “evaluar la efectividad y alcances de los sistemas de transporte con que cuenta una región o un país” (Islas Rivera y Zaragoza, 2007: 17).

En el terreno de la sociología “El urbanismo, el derecho, la ecología, ha proporcionado las bases para “humanizar” y proteger al ser humano de las consecuencias que el desarrollo de los transportes le ocasiona en su vida diaria y en su actividad social” (ídem.).

### **Transporte, concepto e importancia**

En torno a las definiciones clásicas del concepto de transporte, Fuentes (1960) señala que: “de todas las operaciones que efectúa el ser humano, una de las más necesarias y la más multiforme a la vez. No hay uno sólo de nuestros actos, que no implique en su elaboración, en su realización, el desplazamiento de personas, de cosas, de pensamientos.”



Para otros autores como Voigt (1954), de corte más bien práctico, el transporte “no es un fin en sí mismo, es un medio para lograr ciertos fines económicos.” En el terreno económico González (1973) lo define como “actividad productiva y de renta” y señala que “debemos considerar el transporte individual como actividad económica y objeto de consumo, por ejemplo, para el transporte entre lugares de residencia y de trabajo o para el consumo de ocio”.

Togno (1975) nos ofrece una visión más severa argumentando que el transporte: “es una necesidad consecuente de la insuficiencia de producción, en cualquier localidad, de todos los bienes de consumo necesarios, así como la posibilidad de fabricar otros productos, en cantidad superior al consumo local”.

Un tanto más utilitarista, es la definición de Thompson (1976) para quien el transporte: “es el traslado de un sitio a otro, de personas y mercancías, motivado por el hecho de que están en un lugar pero se necesitan en otro”. Otra definición interesante la encontramos en Rees (1976), quien recalca que se trata de “una expresión del intercambio material tanto de mercancías como de personas” aunque invariablemente es una visión economicista.

Muñoz de Luna (1976) señala como elemento de importancia el hecho de que se trata también de “un proceso tecnológico, económico y social que tiene la función de trasladar en el espacio a personas y bienes”. Definiciones similares pueden consultarse en Suarez (1977), Andronov (1977), Wood (1989).

Una definición de corte propiamente sistémico es la de Izquierdo (2001) quien apunta que “el transporte es un sistema integrado por tres elementos fundamentales interaccionados entre sí: la infraestructura, el vehículo y la empresa o servicio”. Por su parte, Ruíz (2007) arguye que el transporte “estará siempre supeditado a otros fines económicos o sociales. Debe quedar muy claro que el transporte es una variable derivada de otras necesidades principales”.

### **Clasificación, atributos y componentes de los sistemas de transporte**



En México, el Sistema Nacional de Transporte (SNT) se integra por componentes físicos y no-físicos. Dentro de este sistema, desde un enfoque economicista, se inserta el sector transportes, pero cabe señalar que este sector económico no es sinónimo del sistema en sí. El sector transporte se refiere al conjunto de instituciones, personas, recursos y servicios que participan de manera directa en la prestación de un servicio que consiste en trasladar personas y bienes. A su vez, este sector está siempre en interacción con otros sectores de la estructura económica.

### **Clasificación y atribuciones de los componentes del SNT**

Ahora bien, en el ámbito de la clasificación y atribuciones de los componentes del SNT. El primer nivel de diferenciación consiste en el ámbito geográfico en el que se desarrolla la actividad de transportación, estos pueden ser: urbano, suburbano, interurbano, rural, e internacional. El transporte urbano es el que se genera al interior de las ciudades; el transporte suburbano es el que se realiza entre las ciudades y sus suburbios, es decir, zonas que, por motivos geográficos, políticos o administrativos, no pertenecen a la ciudad, pero están íntimamente ligadas a su vida económica y social; el transporte interurbano es aquel que tiene como origen y destino los viajes a las ciudades; el transporte rural se refiere al que se realiza entre zonas no urbanas, aunque el destino final sea la ciudad, por último, el transporte internacional es el que comunica a los países entre sí.

Es importante mencionar que no solo se establece la clasificación anterior con base en el ámbito geográfico, sino que también implica diferencias en los componentes tecnológicos de los vehículos, el tipo de productos o de personas que lo utilizan, y en general “el medio y la forma o el modo como se realiza el transporte”.

El medio de transporte se refiere al elemento físico por el que transitan los vehículos (el cuerpo es vehículo), así se entiende que el transporte puede ser por medio terrestre, medio aéreo y medio acuático. El modo de transporte se refiere a la manera específica de realizar el traslado de las personas y los bienes. De tal forma que en cada medio de transporte se emplean diferentes modos de transporte, por ejemplo, en un medio de transporte terrestre del ámbito





geográfico interurbano podemos encontrar modos de traslado tales como el ferrocarril (locomotora), las carreteras (automóviles) o los ductos (sustancias varias). O en un ejemplo del ámbito urbano, los principales modos de transporte serán autobuses urbanos, taxis, motocicletas, bicicletas y autos particulares o autobuses escolares. Para una identificación de un servicio de transporte se debe especificar su ámbito, su medio, su modo y su especialidad.

### **Espacio público urbano, *machines* y *machines***

Ahora bien, teniendo en cuenta estos brevísimos antecedentes históricos y sociales sobre los transportes y los vehículos humanos, ¿qué entendemos cuando nos referimos a “las culturas del volante”? Tomamos este término del antropólogo y pedagogo Jesús Aguilar Nery quien, como se ha dicho anteriormente, es de los pocos autores de referencia propiamente etnográfica que aborda el tema del mundo laboral de los conductores del transporte público de pasajeros y su relación con el espacio urbano desde un enfoque cultural en México.

Aguilar Nery, se apoya en las técnicas de investigación de la escuela de Chicago y retoma de estos, la noción de “estilos de la vida” o *life styles*. Este autor plantea que ser chofer<sup>28</sup> es un estilo de vida urbano y que su proliferación influye en la vida pública de una ciudad.

En su trabajo, Aguilar nos ofrece una reflexión parecida a la noción de fractalidad de la persona, pero desde un enfoque del espacio urbano y las funciones que éste posee para los sujetos sociales que se desplazan en él. Para este autor:

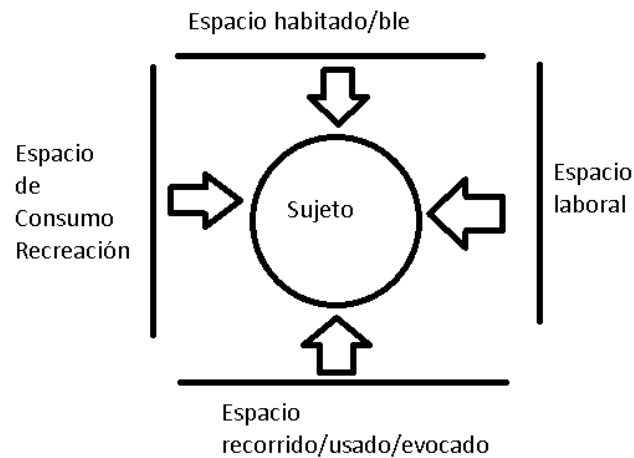
“El factor trabajo”, es un modelador de un determinado estilo de habitar y de relacionarse en los diversos circuitos en los que interactúan los sujetos, es decir, plantea una visión donde en el espacio urbano se desenvuelven diferentes configuraciones de relaciones integrales, tales como, “sujeto-habitación-espacio habitado (ble), sujeto-trabajo (espacio laboral), sujeto-tránsito (espacio recorrido/usado/evocado), sujeto-aprovisionamiento (espacios de consumo y recreación)”. Poniendo especial énfasis en que “en las relaciones intersubjetivas es cómo podemos hablar de un sujeto que

---

<sup>28</sup> El origen de la palabra “chofer” tiene su raíz en la palabra francesa *chauffeur*, que quiere decir ‘el que calienta’, esta palabra a su vez viene del latín *calefacere*. Con esta palabra se designaba en el siglo XIX, a los fogoneros de las locomotoras de carbón; posteriormente, al comenzar el uso del automóvil se trasladó su uso para designar a la persona que “calentaba” el coche con una manivela para arrancarlo (Corcobado, 2018).

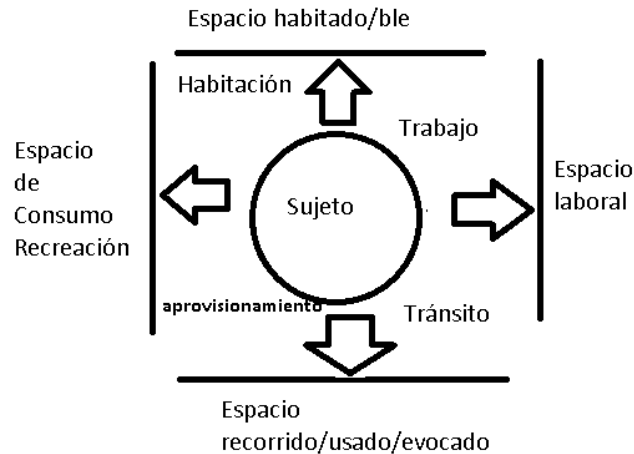


construye su ciudad, al mismo tiempo que es construido por ella” (Aguilar Nery, 2007: 87).



**Ilustración 2 Modelo de análisis de Aguilar (2007). Primer Momento del circuito. Fuente: elaboración propia**

De una forma gráfica, (ver Ilustración 2) en un primer momento de la configuración del circuito que Aguilar plantea, cuatro fuerzas interpelan al sujeto con funciones específicas, mientras que, al mismo tiempo, el sujeto responde con un “estilo de habitar” afirmándose de forma sustantiva frente las diferentes facetas del espacio y situándose como constructo y constructor simultáneamente (ver Ilustración 3).



**Ilustración 3 Modelo de análisis de Aguilar (2007). Momento posterior del circuito. Fuente: elaboración propia.**

A partir de datos experienciales, un corpus observacional, historias de vida, charlas de informantes ocasionales y entrevistas -Aguilar- elabora así el constructo, de “comunidad ocupacional”, para referirse a la comunidad laboral de choferes.

Como rasgos sociales, que distinguen a esta comunidad laboral, destaca la “relativa autonomía laboral, su adscripción popular, sus formas de relacionarse, comunicarse”, así también en la dimensión material, se subrayan los “usos del espacio público y del vehículo”, que es desde donde transcurre su cotidianidad. A este todo en conjunto de configuraciones le llama “culturas del volante” (Aguilar Nery, 2000: 89).

Aguilar profundiza en varios aspectos ligados a la vida de los choferes que son muy interesantes. Sin embargo, en este estudio nos enfocamos en sus planteamientos sobre los códigos que se utilizan en esta comunidad ocupacional, particularmente los códigos visuales y sonoros, Aguilar subraya que podemos considerar que estos códigos se expresan en:

“Todo el conjunto de adornos, rótulos, figurillas, iconos, calcomanías o cualquier expresión escrita que nos ‘habla’ de un intrincado mundo de significados y significantes; este mundo evoca las expresiones encontradas en los muros de las calles citadinas. No obstante [...], cada unidad constituye un receptáculo/muestrario de una densa red de símbolos y signos que forman, en parte, una cosmovisión, un ritual de



autorepresentación [...] una forma de ser que está fuertemente condicionada por la manera de experimentar un espacio público/privado y más o menos móvil” (Aguilar, 2003:101).

Por otro lado, Aguilar también subraya lo siguiente:

“En contraste con el individualismo que impera en el manejo del vehículo, los momentos de estancia en paraderos o bases convocan, en parte, a cierta integración grupal donde surge una identidad colectiva ligada por un sentido lúdico-afectivo que encuentra en el *desmadre* su forma teatralizada de actuación para transitar por el ‘drama’ cotidiano. Sin embargo, esta integración es intermitente y casi nunca trasciende al total del grupo que forma la ruta, ni al espacio que contiene al paradero” (ibídem: 103).

### **Conductas viales y conductas religiosas**

Existe un nexo teórico muy interesante en la forma en que se entiende el vehículo, en el trabajo de Aguilar y la manera en la que se presenta la noción de “religiosidad popular” en De la Torre (2013), pues si bien, esta última autora considera la religiosidad como “*in between*”, como “espacio intermedio”, Aguilar también considera que los vehículos de los choferes de camión son:

“Espacios intermedios [...] una especie de paréntesis casi permanente, un vivir dentro de un intervalo, [...] se está [siempre] a la mitad entre el punto de origen y destino, a la mitad entre el afuera de la calle y el adentro del vehículo [...] a mitad entre la velocidad respecto al exterior y la lentitud del tiempo en el interior, a mitad de una ida y una vuelta, a mitad de una casa fija y una en movimiento. A mitad entre los traslados y las residencias” (Aguilar, 2000: 104).

En otro trabajo, Aguilar, nos muestra una dimensión específica de la vida de los conductores de camiones, que es la construcción de un tipo de masculinidad asociada a esta actividad laboral. Explora la relación entre espacio público, hombres y automotores, y consecuentemente la manera en la que se construye una identidad de género asociada al oficio de conductor/a de transporte público.

Para atender a estas cuestiones Aguilar se centra en tres aspectos específicos de análisis, de importancia especial para nuestro trabajo, primeramente, está el aspecto relacionado con: “el surgimiento de espacios públicos para los automotores y los choferes”; luego, “el espacio



laboral de éstos, especialmente los sitios que sirven de apoyo al sistema de transporte”, posteriormente “las prácticas socioculturales de los conductores en espacios y tiempos vinculados a su oficio” (ibídem: 202).

Para abordar “el surgimiento de espacios públicos para los automotores y sus choferes”, Aguilar toma como punto de partida para su análisis la división “histórica” del ámbito de lo público en contraposición a lo privado. Lo público ha sido normalmente asociado a “lo masculino”, mientras que lo privado estaría ligado a “lo femenino” lo cual es discutible al contraponer los casos donde las mujeres han tenido un rol importante de acceso al ámbito “público”, tanto en lo civil, lo religioso o lo militar. Al respecto Aguilar argumenta que:

“Las sociedades han desarrollado una estructuración del mundo que ha separado lo público de lo privado mediante ciertos planteamientos, especialmente aquel basado en las necesidades de reproducción biológica y la división sexual del trabajo como determinantes en la organización simbólica del orden natural y social” (ibídem: 204).

Aguilar señala también, que en la esfera occidental han prevalecido dos sentidos fundamentales:

“Un primer sentido es el que se dio a partir de mediados del siglo XVI, cuando lo ‘público’ empezó a significar mayor actividad o autoridad relacionada con el Estado; y, por oposición, lo ‘privado’ eran las actividades o esferas de la vida separadas o excluidas de él. La esfera pública burguesa si bien se fundaba en el principio de acceso universal, en la práctica estaba restringida a quienes habían tenido los medios educativos y financieros para participar en ella; más aún, la esfera pública burguesa estuvo no solo restringida a las elites educadas y propietarias, sino también a una reserva predominantemente masculina, heterosexual y patriarcal.” (ibídem: 205).

La esfera del ámbito público se interpretaba como dominio de la razón y de la universalidad. Pero en la práctica, solo los hombres participaban, mientras que las mujeres, por su pretendida “inclinación al particularismo y a su manera frívola de hablar; comúnmente se pensaba que encajaban mejor en la vida doméstica” (ídem.).

En México podemos constatar históricamente estos principios de separación tanto a través de fuentes escritas como de evidencias visuales (ver Ilustración 4 y 5).



Ilustración 4 Labores masculinas (anónimo, siglo XVIII). Templo de Santa Inés Zacatelco, Tlaxcala. Fotógrafo: Rafael Doniz. Fuente (CDI: 2010)



Ilustración 5 Labores femeninas (anónimo, siglo XVIII). Templo de Santa Inés Zacatelco, Tlaxcala. Fotógrafo: Rafael Doniz. Fuente (CDI, 2010)

Aguilar se apoya, al igual que nosotros, en Soja (1998); además de Lezama (1993) y Giddens (1995), para afirmar que, en la valoración del espacio social,

“el espacio geográfico no es un mero telón de fondo ni un receptáculo de la vida social, sino en realidad se trata de un elemento estructurante de la vida social, junto con la dimensión temporal. De tal manera que el espacio organiza, induce, impide o limita, además de que comunica la vida de sus habitantes.” (Aguilar, 2003: 205).

En este sentido podemos ver que el impacto que han generado los sistemas de transporte masivo en las ciudades ha generado un acelerado cambio en los procesos económicos, socioespaciales y culturales. Comenzando por las vías de ferrocarril y después mediante las carreteras. Aguilar argumenta que

“el simbolismo ligado al ferrocarril primero y luego al automóvil ha sido significativo también para asociar masculinidad, automotores y espacio urbano, pues los vehículos participan como pocos objetos de una densa red de significados: resumen y elaboran una abstracción de todo fin práctico en la velocidad, el prestigio, la connotación formal,



la connotación técnica, la inversión apasionada, un elemento identitario y de diferenciación tanto a escala personal como comunitaria ...” (Ibid.).

Tajantemente Aguilar (2003) establece la “movilidad” como el “denominador común” en la vida de los choferes y con ello no solo se refiere a la “movilidad geográfica” derivada de la actividad de conducir, sino que se trata también de una “movilidad social” puesto que “entre los jóvenes de clases populares laborar como chofer es uno de los medios más socorridos para insertarse en la vida pública como hombres adultos, ya que se trata de un medio para conseguir su pasaporte a la ciudadanía” (ibídem: 209)<sup>29</sup>.

Durante nuestras observaciones de campo hemos notado que esto no sólo ocurre en el ámbito del transporte colectivo de pasajeros, puesto que actualmente, derivado de la proliferación de plataformas digitales de autoempleo como *Uber* o *InDriver*, el trabajo como conductor o chofer es uno de los medios de subsistencia de muchos hombres jóvenes que ven en esta actividad una posibilidad de ganarse la vida y simultáneamente, como señala Aguilar, “empujan la construcción de una masculinidad viajera, pragmática, eficiente, lúdica y autónoma” (ibídem: 218).

Pensemos entonces nuevamente la configuración inicial con la que arrancamos nuestra reflexión, es decir, la configuración persona-vehículo-cuerpo. Hemos de añadir entonces la configuración cuerpo-máquina-género, puesto que:

---

<sup>29</sup> Como comentario a esta cita, podemos mencionar un caso interesante con el que nos topamos en nuestros recorridos de campo a bordo del sistema de transporte urbano colectivo. Consideremos adicionalmente para este ejemplo que, en las dependencias financieras, como los bancos, la identidad de los/as usuarios/as, se ratifica mediante la credencial para votar, la licencia de conducir, o en caso de no contar con ninguno de estos elementos, es posible presentar un pasaporte y solo en un número reducido de casos: la cedula profesional. Durante el trabajo de campo que hemos venido realizando para este estudio, registramos el caso de Karina, una usuaria regular de la ruta 12, quien llevaba 6 meses sin poder cobrar su sueldo, ya que había perdido su credencial para votar y no contaba ni con una cédula profesional ni con un pasaporte. Para su infortunio, tampoco sabía manejar. Destaca en esta lógica institucional que, en muchos escenarios cotidianos, lo que nos reconoce como ciudadanos es la “movilidad certificada”, geográfica y socialmente hablando.





“Las prácticas y representaciones generadas en el trabajo de los hombres dentro del autotransporte, en efecto, refuerzan cotidianamente su condición de género, adquirida mediante su socialización y su interacción con el entorno cultural más amplio al que pertenecen” por otro lado “las relaciones entre los choferes y las maquinas van más allá de una mera herramienta o extensión de ciertas funciones miméticas del cuerpo humano [...] las cualidades del automotor son extendidas al cuerpo a la manera de los *cyborgs* mezcla de autómatas y organismos vivos descritos por Haraway (1991) (ibídem: 218-219).

Aguilar concluye entonces que:

“los automotores están siendo corporeizados (*embodiment*) vinculando movilidad, corporalidad y afectividad. De este modo, el vehículo es semejante al cuerpo humano, un sitio de y para la inscripción cultural, con ello se amplían las posibilidades de exhibición e inscripción de las relaciones sociales para muchos choferes, produciendo un amplio rango de prácticas estéticas y formas de representar libremente su modo de vida” (ibídem: 220).

Esta vinculación entre maquinas automotoras y humanidad se manifiesta de forma *sui generis* en muchos casos a través de una corporeidad extendida, pero también funciona como una corporeidad amplificadora, en el sentido de que máquina y cuerpo se complementan de manera casi simbiótica volviéndose, de alguna manera tropos intercambiables. Sin embargo, para que esto ocurra creemos que debe mediar un proceso de vinculación territorial de la máquina por la persona y de la persona por la máquina.

Como ejemplo de estas reflexiones podemos tomar el caso del “Rebelde”, de quien se dice “es un chofer que se ha caracterizado por traer camiones en buen estado”, “una decoración increíble y un diseño espectacular acompañado de un toque especial.” Rebelde ha tenido “varios carros a lo largo de los años, cada uno con una decoración diferente.” (Los Mejores Camiones, 2012)<sup>30</sup> Ahora bien, el caso del Rebelde nos ayuda a ilustrar que la corporeidad extendida de los vehículos automotores es de igual manera una “rugosidad del espacio” (Santos, 1986a) y bien podríamos aventurarnos a decir, es una “rugosidad de la persona”, en el sentido de que en esta forma de vivir el espacio (el carro), cuando dice “Rebelde ha tenido

---

<sup>30</sup> [shorturl.at/dpqO9 https://losmejorescamionesdelestadodemexico.blogspot.com/2012/10/el-rebelde-una-leyenda-urbana\\_17.html](https://losmejorescamionesdelestadodemexico.blogspot.com/2012/10/el-rebelde-una-leyenda-urbana_17.html)



varios carros (espacios) a lo largo de los años, cada uno con una decoración (territorialización) diferente.”, la decoración refiere a la maneras que tiene “El Rebelde” de territorializar a las máquinas, y al mismo tiempo, dejarse territorializar por ellas. De una u otra forma, la decoración es una forma de recorrer y evocar sus propios espacios interiores mientras que los exterioriza.



Ilustración 6 "El Rebelde" 1981; 1984; 1978. Fuente: [shorturl.at/dpq09](http://shorturl.at/dpq09)

Anteriormente, nos remitimos al caso del *Shri Om Banna* y la *Bullet Baba*, un ejemplar de motocicleta *Royal Enfield Bullet 350 cc*, que manifiesta la presencia de su difunto dueño, Om Sing Ratore, y la cual es, al día de hoy, objeto de un culto ampliamente difundido en el estado indio de Rajashtan, y del cual sus creyentes y peregrinos visitantes, son en su mayoría personas que pasan la mayor parte de su tiempo a bordo de vehículos automotores, tal es el caso de los choferes de transporte público, mensajeros, taxistas y pequeños comerciantes. Utilizamos este ejemplo para mostrar la pertinencia del uso del concepto de la “persona fractal” de Roy Wagner (1991) e ilustrar cómo se influyen máquina y cuerpo al grado de ser imágenes intercambiables y remitir a la misma persona, pero amplificada por los atributos respectivos del cuerpo y la máquina.



Ilustración 7 (Santuario) Shri Om Banna también llamada Bullet Babba, distrito de Pali, Rajasthan. 2005. Fuente: Indian Express-Creative Commons

Como ya mencionamos anteriormente, existen pocos estudios en México que aborden el tema de los vehículos automotores en tanto dispositivos de comunicación con fuerzas y entidades sobrenaturales. Esto no es así en los países del Asia Meridional y del Asia del Este. En estos lugares la decoración de los camiones con y sin fines de peregrinaje permea profundamente los espacios urbanos y la vida de sus habitantes. Para nuestro caso de estudio resultan de gran ayuda los trabajos de Elias Jamal (2005) sobre la decoración de los camiones en Pakistán, ya que este autor encuentra relaciones significativas entre las formas de decoración de los vehículos con determinadas identidades religiosas y su lugar en la sociedad. Para ello, este autor toma como punto de partida una reflexión de Alfred Gell cuando afirma que:

“El mundo reboza de objetos decorados, porque la decoración, a menudo es esencial para la funcionalidad psicológica de los artefactos, los cuales no pueden desasociarse de otros tipos de funcionalidades que poseen ya sean estas prácticas o sociales... en otras palabras, la distinción “simplista” entre decoración y función, no está garantizada;



la decoración es intrínsecamente funcional, de otra manera sería inexplicable” (Gell, 1998: 74)

Es decir, el acto de decorar en sí mismo, sugiere de igual manera una forma de territorialización de los objetos y superficies decoradas, como una forma de impregnarles una identidad, no obstante, estos elementos también nos hablan de relaciones específicas con el territorio como veremos a continuación.

### **Decoración de camiones con identidad territorial religiosa**

En el estudio de Jamal (2005) *Truck decoration and religious identity*, al que hemos hecho referencia, el autor se propone mostrar cómo la decoración de un camión puede significar y hablar mucho de las identidades religiosas de las personas que participan de la decoración de estos camiones, y más específicamente, cómo ciertos cambios en el contenido y naturaleza de la decoración, reflejan los cambios en el papel que juega la religión en la sociedad.

Jamal nos advierte de una amplia variedad de objetos, figuras y temas que son incorporados al camión, las cuales son muchas veces, sustancialmente diversas en estilo. Todos los camiones son adornados con una combinación entre una fórmula epigráfica, de poesía, patrones repetitivos e imágenes figuradas. Tanto la fórmula epigráfica como las imágenes, pueden o no, ser de tipo religioso. La decoración con explícito contenido religioso, posee un uso apotropaico o talismánico, el cual protege el camión, el cargamento material y a las personas que lleva dentro.

Sin embargo, Jamal también observó que muchos de los elementos presentes en la decoración, que si bien, explícitamente eran considerados como religiosos y tenían una función comunicativa con entidades sobrenaturales, también funcionaban para comunicar mensajes entre diferentes grupos humanos. Es decir, que el uso del arte decorativo en los camiones funcionaba como un “marcador o identificador social que permite distinguir a las personas asociadas al vehículo y relacionarlas a su lugar en la sociedad.” (Jamal, 2005: 51).



Ilustración 8 Camiones decorados en la tradición punjabi. Pakistán. Fuente: Elías Jamal (2005)

Metodológicamente, Jamal analizó registros fotográficos de los camiones en distintas tradiciones decorativas, separando las áreas decoradas de los vehículos y enumerando los elementos organizados en paneles. Para ello, usando también una metáfora del cuerpo extendido, divide por secciones el vehículo en: frente, o cara, siendo ésta la cabina de operación del camión, el trasero o la espalda es la parte del medallón trasero, y los paneles laterales que vendrían a ser los costados del cuerpo. Describe los elementos presentes en estas secciones y averigua sobre las razones por las que estas figuras son colocadas en ciertos lugares y no en otros. Por ejemplo, observa que hay una relación del tipo *cuerpo extendido*,



en el sentido que *la cara*, o el frente, del camión es el lugar ideal para las imágenes y frases religiosas, mientras que *la espalda* del camión, es el lugar de las imágenes picarescas o los epígrafes que refieren a bromas o a juegos ingeniosos de palabras, tal como se acostumbra en las burlas o bromas que las personas se hacen a las espaldas de otras personas (ibídem: 59). En el caso mexicano y latinoamericano esta fórmula es igualmente aplicada (ver Ilustración 9 y 10).



Ilustración 9 Epígrafes traseros. Fuente: Camiones perrones SLP



Ilustración 10 Ejemplo la espalda de un camión en la que se lee "Getting there late is better than not getting there at all" and "Few are lovers, all are foes" (sajjan koi koi dushman har koi). Fotógrafo: Jamal J. Elias. (Jamal, 2005).

En todos los casos que observó Elias (ibídem: 60), las invocaciones de las más altas autoridades religiosas son colocadas en la parte superior central superior del camión y sus atributos se distribuyen desde este punto, hacia los paneles laterales. Las referencias a



personas santas están localizadas en la parte media del panel frontal. Las frases religiosas se colocan en la parte superior del parabrisas, nunca debajo de éste. La parte inferior refiere a los propietarios del vehículo y las redes de parentesco que representan a diferentes regiones con expresiones religiosas específicas del islam (ver ilustración 9).

Por ejemplo, en la rama Sunni, el culto de una sección religiosa, se expresa a través del uso de imágenes de personas santas que interceden por las peticiones y el bienestar de los creyentes. Mientras que en otra rama igualmente autoidentificada como Sunni, se oponen a la intercesión de estas entidades. Esto resulta en que la presencia o la ausencia de elementos religiosos en la decoración de los camiones implican marcas sociales, que comunican una visión particular de un sistema de creencias mayor, y a su vez permite la identificación territorial del conductor (ibídem: 61), aun cuando ambas ramas son Sunni.

Para nuestro caso de estudio es pertinente explicar el papel que ha jugado este vínculo entre el territorio y la manera en la que se experimenta el modo de existencia social en el espacio, así como la manera en la que se viven y se practican las creencias religiosas en determinado lugar. En consecuencia, debemos de recordar que el territorio es un constructo social e histórico, por lo que es menester conocer un poco de la historia del Santuario de Guadalupe y su desarrollo en el tiempo.



## Capítulo 2 El Santuario de Guadalupe y su relación con el Centro Histórico de San Luis Potosí

Hablar sobre la historia del culto guadalupano y sus peregrinaciones en San Luis Potosí, es hablar invariablemente sobre su calzada y su santuario- territorios guadalupanos- cuyas historias a su vez, nos remiten a la primera ciudad colonial española, localizada en el corazón actual de la ciudad y reconocido como su centro histórico<sup>31</sup>.

El centro histórico de San Luis Potosí representa el proceso de la evolución crono-espacial de la ciudad, de sus cambios morfológicos, sociales y culturales que van dejando a su paso rugosidades espaciales que se leen en su paisaje actual. Su delimitación no es exacta, pues quedó disuelta con el paso del tiempo y la forma en la que se expandieron los asentamientos.

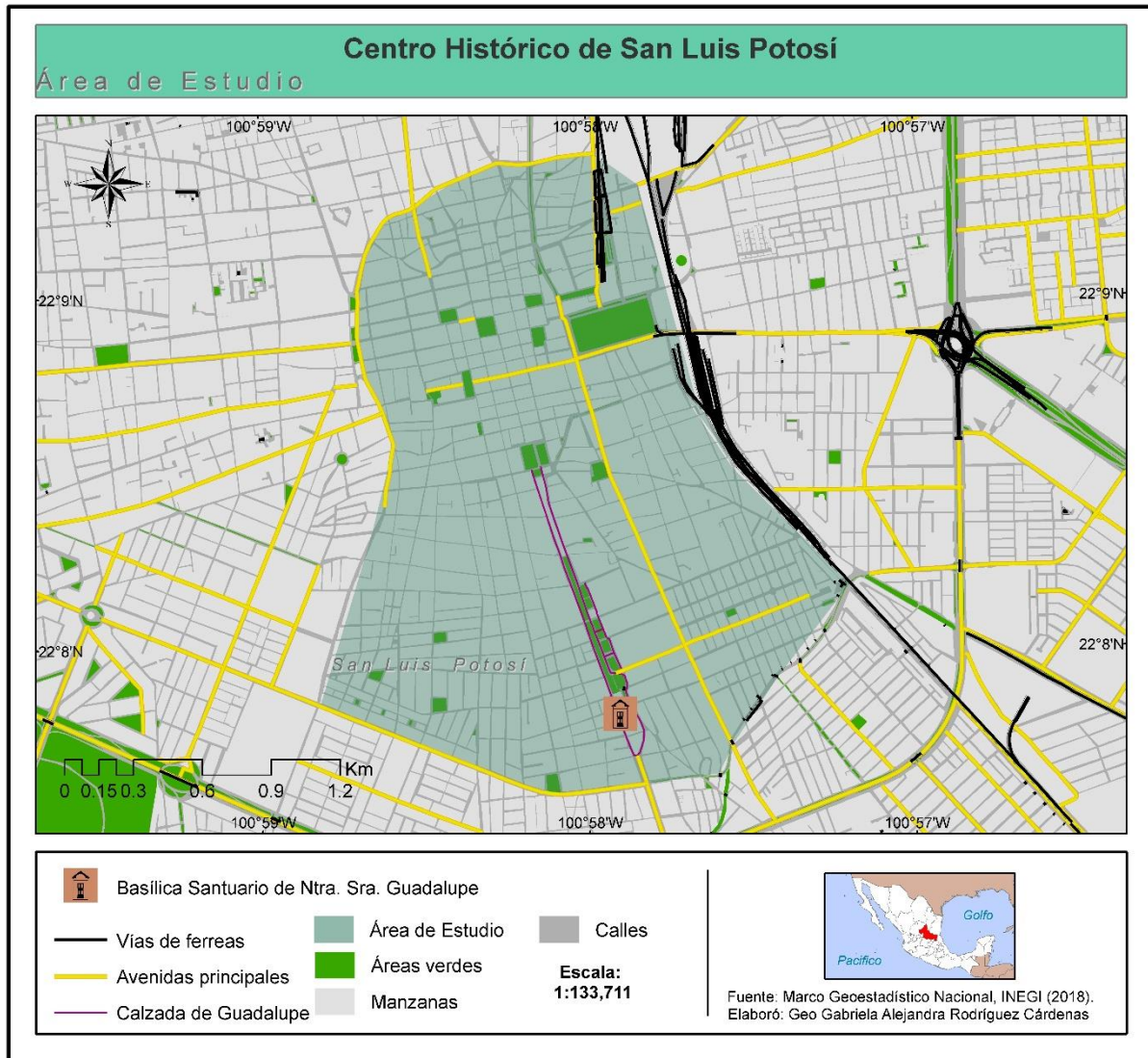
Es por ello que consideramos la delimitación del centro histórico de San Luis Potosí, tomando como referencia el área de amortiguamiento declarada como Patrimonio de la Humanidad definida por la UNESCO (Ver Mapa 1) en el cual se considera como parte del centro histórico, los siete barrios fundacionales.

Por lo tanto, se retoma la delimitación del centro histórico propuesta por Trujillo (2019), quien también considera los barrios aledaños a la calzada de Guadalupe y su santuario, entre los cuales se encuentra el barrio de San Miguelito, el barrio de San Sebastián, el barrio de San Juan de Guadalupe, una pequeña parte del barrio del Montecillo y lo que al autor define como el distrito turístico.

---

<sup>31</sup> El concepto de Centro Histórico, siguiendo a Chateloin, se refiere a “todos aquellos asentamientos humanos vivos, fuertemente condicionados por una estructura física proveniente del pasado, reconocibles como representativos de la evolución de un pueblo. Como tales se comprenden, tanto asentamientos que se mantienen íntegros, desde aldeas o ciudades, como aquellos que, a causa de su crecimiento, constituyen hoy parte o partes de una estructura mayor” (Chateloin, 1992: 4)





**Ilustración 11 Área de Estudio. Delimitación propia con base en Trujillo, 2019.**

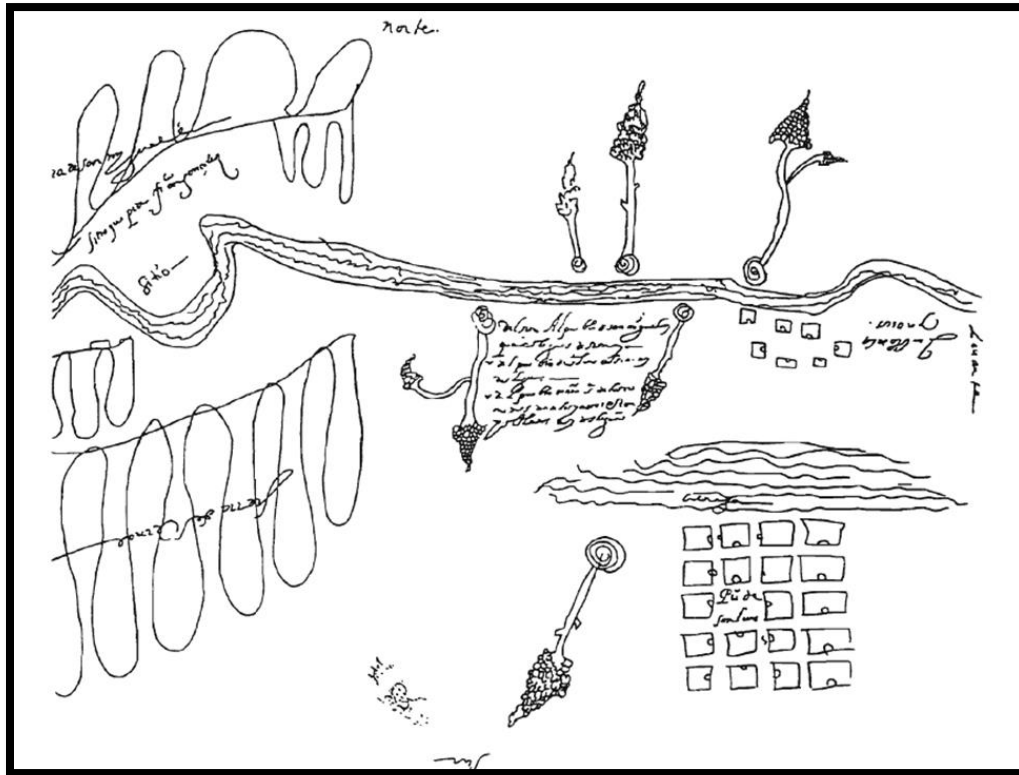


La configuración geográfica del valle de San Luis fue un elemento clave para erigir la ciudad, por ser un valle llano y por la presencia de agua (Montejano, 1982). En estas tierras fueron, el clérigo Fray Diego de la Magdalena y el militar mestizo Miguel Caldera quienes lideraron la política de “pacificación” de los pueblos de guachichiles del territorio que hoy es SLP y fundaron una congregación guachichil en 1583. Para 1588 existen registros en donde se le denomina también como el “Puesto” de San Luis.

Estas acciones de territorialización fueron parte de la política de colonización de las llamadas tierras chichimecas. Posteriormente al descubrimiento del mineral del Potosí, de acuerdo con Galván, “fue requerida la fundación oficial de una nueva población en categoría de villa o pueblo de españoles por una conveniencia virreinal de controlar la explotación minera” (Galván, 1998: 21).

La fundación legal del pueblo de españoles tuvo lugar el 3 de noviembre de 1592 (Villar, 2000: 35), con ello las villas de Santiago y Tlaxcala fueron absorbidas, así como también las posteriores villas que se fundaron luego: San Miguel, Tequisquiapan, San Francisco, la Santísima Trinidad, San Sebastián y San Cristóbal del Montecillo (Penilla López, 1943:9)

Debido al descubrimiento de las minas también comienzan a llegar al territorio las órdenes religiosas, primero los franciscanos, siguiéndoles los agustinos, los juaninos, los jesuitas y los mercedarios, cada orden construyó una capilla-convento iniciándose con esto el desarrollo de la ciudad (Villar, 2000).



**Figura 1: Plano del pueblo de San Luis Potosí. Anónimo, 1594.** El plano marca los cuatro puntos cardinales y en el espacio ocupado por la plaza mayor se encuentra una leyenda que dice: "Pueblo de San Luis", da referencia del entorno, ya que este plano fue solicitado en 1593 por Francisco González al Virrey Don Luis de Velasco, para un sitio de estancia de ganado menor en un recodo del Río de San Luis (río Santiago) que bajaba de las serranías al poniente del pueblo. El pueblo de Nuestra Señora de la Asunción de Tlaxcalilla (Actual Barrio de Tlaxcala) está señalado como pueblo de indios, separado por una Ciénega (lodazal) gráficamente representada con líneas onduladas.<sup>32</sup>

<sup>32</sup> De acuerdo con Villar Rubio (2000) este es el mapa más antiguo de la ciudad de San Luis Minas del Potosí, fechado en 1594, a dos años de la fundación de la ciudad. El plano fue recuperado del libro "Apuntamientos sobre San Luis de Tequisquiapan, Mezquite Minas del Potosí, P. 58. Aunque la autoría de este plano se desconoce, Villar Rubio (2000) apunta que de acuerdo con Primo Feliciano Velázquez en su libro "Plano Anónimo de San Luis Minas del Potosí", pagina 520, refiere que el mapa es una copia del original elaborado por Juan de Oñate.



La plaza, mayor fungía como núcleo generador del espacio urbano, concéntricamente estaba la iglesia y el Estado, que prácticamente eran la misma cosa. Así nos relata Montejano que fue el San Luis colonial:

“La calle de la Concepción, hoy Zaragoza, la de más alta calidad y alcurnia se orilla frente a la fábrica de San Laurencio o de la Merced; al costado de San Francisco salía otra a la derecha del colegio de los jesuitas y acababa allí; de allí, pero hacia adelante, partía otra al Hospital de los Hermanos de San Juan de Dios y allí moría, al topar en el costado de la iglesia, de la plaza homónima, partía otra que paraba frente al Atrio de San Agustín. Hay que recordar que, originalmente, la hoy calle de Allende, de la de Obregón al norte, no existían; como tampoco el callejón de los Gallos o de Lozada; la calle de Galeana solo corría de la plazuela a San Francisco al costado de San Agustín, y que ya muy tarde fue cuando partió el colegio de los franciscanos, así como las de Iturbide y Guerrero, el Carmelitano” (Montejano, 2001: 9).

A los alrededores de la ciudad se encontraban las Villas Suburbios, hoy reconocidas como los siete barrios, que se diferenciaban de la ciudad porque, ahí había solares y huertos entre los ríos Españita y Santiago (ídem.) (ver ilustración 12).

De hecho, este rasgo en la traza de la ciudad, es un indicio de que el pueblo de San Luis, como apunta Galván, “no nació partiendo de cero, sino que aprovechó un recurso ya existente, el de otro asentamiento indígena para su establecimiento.” (Galván, 1998: 21).

De tal forma que en sus primeras etapas de desarrollo el territorio se fue configurando de la siguiente forma: primero como puesto/congregación, luego como pueblo de indios, después como pueblo novo-hispano/villa y finalmente como ciudad.

Para el 30 de mayo de 1656, el virrey Francisco Fernández de la Cueva, Duque de Albuquerque concede al pueblo de San Luis el título de ciudad. De acuerdo con Villar, “la ciudad fungió como instrumento jurídico dando validez a la posesión de nuevas tierras.” (Villar, 2000: 36).

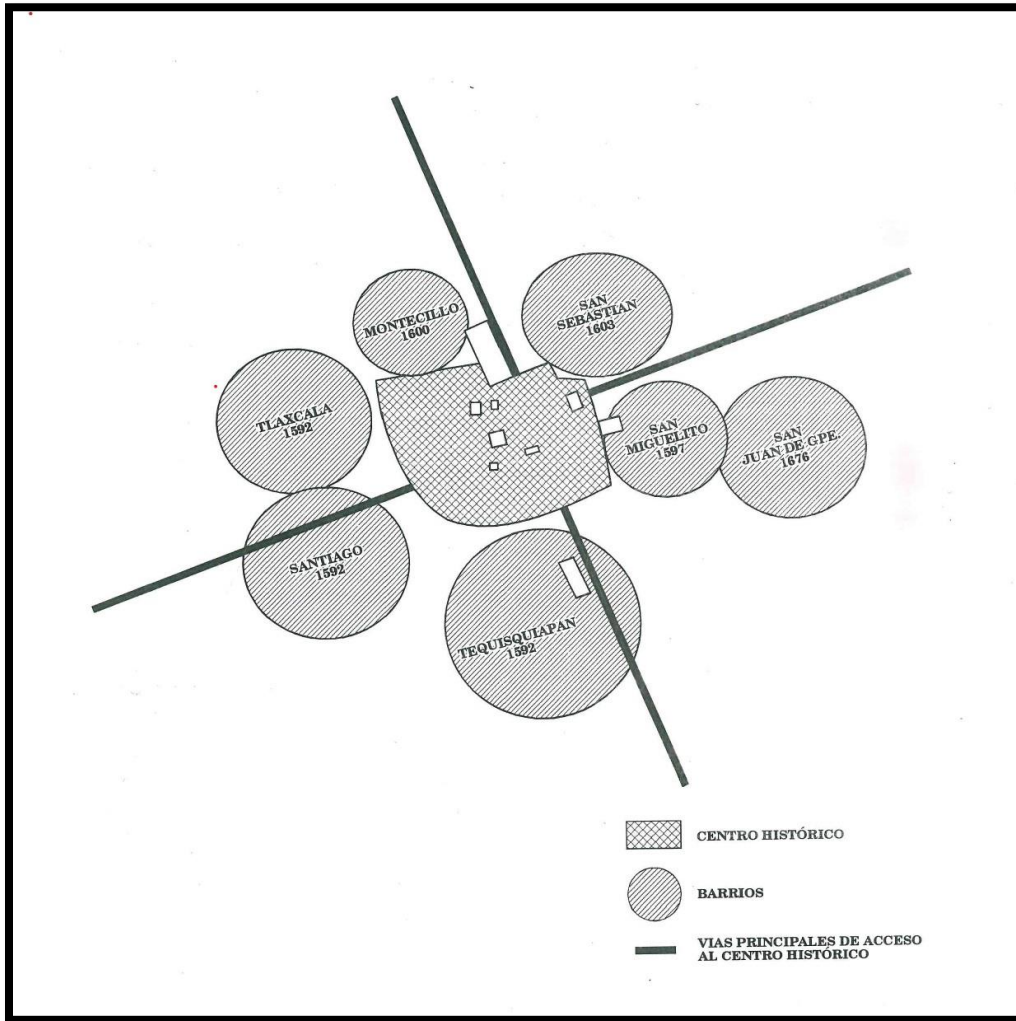


Ilustración 12 Esquema de Villas Suburbias actualmente barrios de la ciudad de San Luis, que fueron conurbándose hasta quedar absorbidos por la misma ciudad (Villar, 1998:46)

En términos estratégicos la ciudad surgió como un centro de control regional para la explotación del mineral del Cerro de San Pedro, dada la escasez de agua en el yacimiento principal. Por otro lado, derivado de esta actividad minera, crecieron a la par, la agricultura, la ganadería y el comercio de la zona.



## **Un lugar sin importancia. La primitiva ermita de Nuestra Señora de Guadalupe: un culto extramuros que terminó definiendo un territorio**

Más allá de los límites sureños de la ciudad, delimitado por el templo de la Merced, se encontraban libres los llanos y los montes del Valle<sup>33</sup>. Juan de Oñate, repartió los solares donde se edificarían las casas habitación, las haciendas de beneficio y las huertas, pero al ofrecerles las tierras del sur, los españoles rechazaron el lugar “por ser eriazo y en partes y lugar infructuoso y por distante y se quedó mostrenco.” (Montejano, 1982: 7).

No obstante, este lugar fue ocupado desde 1616 aproximadamente, por aquellos grupos rechazados tanto por españoles como por los indios: mestizos, mulatos libres y hasta algunos españoles. Este sitio era conocido ya por el nombre de Tierra Blanca, al que posteriormente se le añadiría “de Guadalupe”.

Los primeros pobladores, según Montejano (1982) quien se apoya en Primo Feliciano (1897) y parten del acta de Erección de una ermita o santuario a Nuestra Señora de Guadalupe en 1654, fueron:

---

<sup>33</sup> El límite sur del pueblo de San Luis por los años de la construcción de la ermita, esto es en 1654, era donde los mercedarios tenían su convento, cerca de este lugar, hacia el oeste y hacia el este ya estaban formadas las huertas de San Miguel y San Sebastián respectivamente. El actual Río Españita, marcaba una frontera natural pasando el río de norte a sur, había algunos españoles que habían comprado tierras como, por ejemplo, Montejano menciona que de Simón Díaz que “ya en 1663 tenía huerta y matanza [...] perfectamente organizada” (Ibídem: 8).



<i>Nombre</i>	<i>Parentesco</i>	<i>Casta</i>	<i>Lugar de Origen</i>	<i>Lazos de parentesco</i>
Mónica	Sin dato	Mulata	Sin dato	matrimonio
Sin dato	Esposo de Mónica	Negro	Sin dato	Matrimonio
Sin dato	Hijo 1 de Mónica	Negro	Sin dato	hijo
Juan José	Sin dato	Otomí	Villa de San Miguel el Grande	padre
Francisco Andrés	Hijo de Juan José	Sin dato	Sin dato	hijo
Nicolás Felipe	Hijo de Juan José	Sin dato	Sin dato	Hijo
Juan Bautista	Hijo de Juan José	Sin dato	Sin dato	Hijo
Catalina Magdalena	Hija de Juan José	Sin dato	Sin dato	Hija
Ana María	Casada con Alonso	Sin dato	Mexicana	Matrimonio
Melchor Francisco	Sin dato	Otomí	San Luis de la Paz	Sin dato
Juan Francisco	Sin dato	Sin dato	Ixmiquilpan	Sin dato
Juan Baltazar	Hijo de Bartolomé y María	Sin dato	Minas de Guanajuato	Hijo
Diego Martin	Casado con María Magdalena	Sin dato	Villa de San Miguel	Matrimonio
María Magdalena	Sin dato	Sin dato	Sin dato	Matrimonio

Ilustración 13 Tabla 1 Primeros habitantes del barrio de Guadalupe, elaboración propia con datos de Montejano (1982).

El terreno donde actualmente se encuentra el santuario de Guadalupe pertenecía a Manuel Fernández, se sabe que este poblador hizo la primera casa que luego se “vendió a Lázaro



López”<sup>34</sup>, que en realidad era Lázaro Leal; luego fue adquirida por Simón de los Reyes<sup>35</sup>, y por último Gaspar Núñez Zambrano que la poseía en 1654 con solar, huerta, jacaes y corrales (Ibídem: 8) y que fue el último dueño del terreno antes de que se comenzara a construir la ermita.

### **La historia del culto guadalupano en San Luis Potosí; conflictos y reconciliaciones.**

Aunque ya existía una primera imagen y altar dedicado a la virgen de Guadalupe en la ciudad<sup>36</sup>, no fue sino hasta que se construye la ermita dedicada especialmente a la Virgen de Guadalupe que se da inicio al corredor guadalupano.

---

<sup>34</sup> Montejano (1982:8) declara que Manuel Fernández “vendió después a Lázaro López”, para esto se apoya en Velázquez (1898: 100-106), sin embargo, en la fuente original citada se menciona que “El terreno cedido por Gaspar Núñez fue comprado por este á Simón de los Reyes, y este lo compró a Lázaro Leal, [No a Lázaro López, como apunta Montejano] quien lo denunció ante la Justicia ordinaria del Pueblo de S. Luis Potosí antes de 1636. (ibídem: 109). De Lázaro Leal se sabe era “Vecino del Pueblo de Minas de San Luis. Nació hacia 1585. Casado con Doña María Hernández, padres legítimos de Matías y Josefa Leal. El 20 de abril de 1623, ante la fe de José Veedor, junto con otros vecinos acudió a las casas reales en atención al exhorto que les hizo el alcalde mayor Don Juan Cerezo Salamanca, para que en medida de sus posibilidades cooperaran en auxilio a las urgentes necesidades del rey, como lo informó el propio alcalde al haber hecho de público conocimiento a todos los mercaderes, vecinos, habitantes y estantes en este pueblo de San Luis, y haberles leído la real cédula del rey (Madrid, 28 de junio de 1621) - en la que pide ayuda económica- como también la carta del excelentísimo señor virrey el Conde de Priego, Marqués de Gelvés [sic]; para que, como fieles y leales vasallos de su majestad le ayuden; en tal ocasión su cooperación fue de 20 pesos. (Morales Bocardo, 2014, 341-342).

<sup>35</sup> De Simón de los Reyes sabemos que “el 10 de julio de 1639, ante la fe de Francisco Santos García, escribano real, vendió a Alonso Vasco un negro de tierra Angola llamado Manuel, de 30 años de edad, en precio de 400 pesos de oro común. El 30 de diciembre de 1653, su nombre aparece entre otros, como deudor en el juicio de sucesión testamentaria del Lic. Antonio Pérez de Olivera, un rico presbítero de la nobleza de Castilla (ibídem: 165).

<sup>36</sup> “Según Muro, fue en el altar [de la ermita de la Vera Cruz, en donde ahora está el primer patio de la Universidad,] que Fray Juan de Lazcano dejó la [primera] imagen [guadalupana] en dicho templo cuando pasó a Zacatecas a recibir el cargo de provincial de la orden de franciscanos. De ser cierta la información de Muro,





La obra se comenzó a finales de 1654 por iniciativa del capitán don Francisco Castro de Mampaso<sup>37</sup>, quien se consideraba a sí mismo un “ferviente devoto” de la imagen guadalupana.

Castro de Mampaso llegó al pueblo español de San Luis en 1648 para encargarse de la Real Caja, sin embargo, en 1650 se suspenden los cobros de los tributos y alcabalas, por lo que se suspende la Real Caja. Castro de Mampaso regresa a la ciudad de México a rendir cuentas. Tres años después, cuando el siguiente Virrey, Francisco Fernández de la Cueva reabre las cajas reales, Mampaso recupera su puesto en San Luis en el año de 1653. A su regreso a San Luis lleva consigo una reproducción de la imagen de la Virgen de Guadalupe hecha a pincel. Esta imagen llegó al convento de la Merced por lo que, al entrar a la ciudad, entró en procesión desde atrás de la Merced hasta la actual plaza de armas y Catedral, donde se depositó la imagen de la Guadalupana en el altar mayor “con su lámpara y cortinas” (ibídem: 12).

No queda claro si hubo alguna comitiva que la recibiera, pero es muy posible que sí. Como haya sido, Mampaso que ya había decidido llevar a cabo la edificación de la capilla, lo cual comentó con otros personajes importantes de la ciudad quienes le apoyaron y se sumaron a su realización, así dieron inicio a los preparativos para comenzar la edificación. La ermita

---

resulta que el primer altar erigido a la Guadalupana en San Luis Potosí data, de 1600, porque en 1601 fue electo Fray Juan de Lazcano” (Ibídem: 10) No obstante que la primera ermita estuvo en Campeche y data de 1576, San Luis Potosí sí fue el primer lugar fuera de la Ciudad de México en proclamar a la Virgen de Guadalupe como patrona (ibid., 65)

<sup>37</sup> El capitán Francisco Castro de Mampaso, quien fuera en ese entonces Tesorero Juez Oficial Real de la Real Caja, provenía de una familia de españoles, era de posición acomodada y cosmopolita. Contrajo nupcias con Doña Leonor de Ochandiano, primera esposa de Don Juan Cerezo Salamanca, alcalde mayor de San Luis entre 1623 y 1626 (Ibídem: 12). Existen registros de Castro de Mampaso donde se le concede una licencia por dos años y otro donde consta el registro de que llega a investigar un posible fraude en la Caja Real, estos registros están en el portal de archivos españoles.



fue terminada en 1662. Desafortunadamente para Mampaso, este no pudo ver concluida la obra, pues fallece en junio de 1656 (ibídem: 12).

No obstante, en su testamento, Castro de Mampaso asentó que no deseaba que la obra quedase inacabada, por lo que dejó instrucciones de que la obra continuase y en sus palabras “se gaste de mis bienes que dejaré todo lo necesario” (ídem.)

Es importante decir que, aunque Castro de Mampaso ocupó la figura de patrono para la fabricación de esta ermita, también contó con el apoyo y la cooperación de la población de entonces, como señala Montejano, “los potosinos cooperaron con entusiasmo para el nuevo santuario” (ibídem: 13).

Luego del fallecimiento del capitán Mampaso, Francisco de Alcorta quien quedó como primer mayordomo del santuario guadalupano, manifiesta en relación al registro y defensa del santuario, la promesa de que se pagaría, en conformidad con las ordenanzas reales vigentes, la media anata<sup>38</sup> correspondiente a la corona. De acuerdo con documentos recopilados por Velázquez, Alcorta subraya que “aunque consta que será muy poco el valor del dicho sitio por ser eriazo y en partes y lugar infructuoso [...] tiene este testigo por útil y servicio a su majestad el que se pueble en dicho paraje que con [la construcción del santuario] se animarán otros a hacer casa y se aumentaran vecinos a esta ciudad”, haciendo énfasis en que las anatas serán mejores conforme el espacio se vaya poblando. Es decir, se hace una especie de proyección comercial a futuro de la zona.

Hasta este punto podemos notar el uso del culto guadalupano como una forma de transformar un territorio-paisaje que podría considerarse como un pasivo económico tanto por la lectura cultural del lugar - *eriazo y en partes*- o por sus cualidades productivas -*Infructuoso*- como el uso de suelo o la presencia de agua y volverlo un terreno productivo y deseable, pues a partir de la construcción de esta ermita comenzarán los flujos procesionales y peregrinajes,

---

<sup>38</sup> Derecho que se paga al ingreso de cualquier beneficio eclesiástico, pensión o empleo secular, correspondiente a la mitad de lo que produce en un año. (RAE, 2001)



pero también vendrán la construcción de los paseos peatonales y las algarabías, comenzarán la construcción de las casas y la pugna por participar de la identidad territorial guadalupana.

Como otro ejemplo de los lazos de lealtad al cumplimiento de la palabra que motivaron la transformación del espacio, cabe señalar que cuando Castro de Mampaso, al ver que su salud no mejoraba, dictó su testamento entre abril y junio de 1656, dejando órdenes precisas encaminadas a terminar la edificación de la ermita guadalupana. Así también demanda que la imagen que había traído consigo de la ciudad de México y que estaba depositada en la actual Catedral fuera llevada a su nuevo santuario con todos los honores y solemnidades posibles.

Sobre la administración de la capilla, Mampaso, de acuerdo con Montejano: “nombró por patrono al Cabildo y Regimiento de la Ciudad y al Párroco ‘que es o fuere’, de la misma, y por albaceas al Contador y Sargento Mayor D. José de Victoria y al Licenciado Don Juan Herrera Sandoval, Cura de la Parroquia de San Luis.” (ibídem: 15).

A diferencia de los demás templos de la ciudad, los cuales fueron construidos por el interés propio de cada orden religiosa, el santuario guadalupano comenzó por la iniciativa de la misma feligresía, quienes fueron los que gestionaron que el culto fuese reconocido por el obispado de Michoacán, al cual el pueblo de San Luis estaba adscrito.

### **El Patronato guadalupano y las peregrinaciones**

Toda la ciudad se solidarizó con la última voluntad de Mampaso con especial entusiasmo, tanto el Cabildo, que efectuó con esmero el Patronato, como los ciudadanos, quienes otorgaron “cuantiosas limosnas” para terminar de construcción de la ermita<sup>39</sup>. Con lo que

---

<sup>39</sup> Como es el caso de Juan Ramos de Salas que comprometía al capitán Miguel de Escorigüela, dueño de la hacienda de labor en Matehuala, a pagar nueve mil pesos que serían utilizados para la edificación de la parroquia. Sebastián Camacho comprometió a don Francisco de Arizmendi Gogorrón con cuatrocientos sesenta y siete pesos que también serían destinados a la capilla guadalupana (ibídem: 17).



queda demostrado con ello el valor simbólico y religioso que tenía desde entonces la Virgen de Guadalupe en la comunidad potosina de la época colonial.

La obra quedó concluida en 1661, así el 19 de enero se trasladó la imagen guadalupana resguardada en la iglesia parroquial a su nueva capilla “con jubilosa solemnidad”. Para dar la debida inauguración al fin de la construcción de la ermita, se preparó una procesión, siendo esta la primera fiesta Guadalupana en la ciudad de San Luis Potosí. A la fiesta acudieron los grupos sociales más importantes de la época: el clero, los mineros, los hacendados, los barrios, Montejano relata que:

“... además de la dedicación, el Muy Ilustre Ayuntamiento iba a ratificar su patronato sobre el santuario y la ciudad y su comarca junto con el Ilustre Cuerpo de Minería, por medio de aquél iban a proclamar el patrocinio de la Guadalupana, acudieron las órdenes religiosas -jesuitas, juaninos, agustinos y mercedarios (menos los franciscanos), los habitantes de la ciudad y las villas suburbios y el Cabildo en pleno. Se hizo la bendición de la ermita, hubo misa y sermón y todas las demostraciones que se estilaban en aquellos tiempos: pólvora, danzas, comedia” (ibídem: 19).

Así mismo, el Cabildo municipal, aprobado por el Obispado de Michoacán ratificó su patronato y a su vez, se declaró a la Virgen de Guadalupe como Patrona de la Ciudad. Con ello San Luis se posicionó como la primera ciudad de toda la Nueva España en declarar el patronato Guadalupano sobre sí.

Cabe destacar que en el acta oficial del entonces cabildo municipal declaran que el motivo de esta procesión en especial era para solicitar “la intervención divina de la Guadalupana” para que no se repitiera la fuerte sequía que se había vivido un año antes en la ciudad y en todo el reino de la Nueva España. Como prueba del milagro, relata Montejano, que inmediatamente después “llovió copiosamente” (ibídem: 21).

Por otra parte, no faltó el conflicto en tan esperado evento. Los franciscanos, quienes no se unieron al festejo, estaban inconformes con la erección de la ermita en aquel lugar porque, en primera “era tierra de indios” y en segunda, por que dicho sitio pertenecía a su jurisdicción. Fue entonces que solicitaron a la corona española que la ermita fuese demolida. La petición de los franciscanos se vio favorecida por el Virrey Conde de Baños, quien respondió en apoyo



a la prohibición de que los españoles, mestizos y mulatos se “mezclaran” entre los indios (ibídem: 27).

Los franciscanos pusieron en resolutive la demolición de la ermita o que se les entregara la jurisdicción. La ciudad apeló a lo segundo, con tal de continuar con el juramento del patronato y de realizar las “benditas bajadas”, juramento que hizo el Cabildo mismo y por ende la ciudad. De esta manera, Fray Juan de Leguineche, entonces guardián del convento franciscano, toma posesión de la ermita el 7 de noviembre de 1662 (ibídem: 32).

En ese momento Pedro de Pardo Quesada, solicitó que la imagen se resguardara en el Colegio de la Compañía de Jesús, argumentando que debía entregar la ermita, mas no su contenido. Ya llevaban en camino la imagen al convento, cuando por la calle de La Concepción se encontraron con un contingente de personas que se dirigían a ellos con antorchas en mano para solicitar que la santa imagen fuese devuelta a su ermita. Para evitar los conflictos, se dispusieron a regresar la imagen a la ermita (ibídem: 35).

El conflicto no terminó ahí, en medio de continuas audiencias, discusiones y disputas entre el Cabildo municipal y los Franciscanos, las bajadas fueron suspendidas y esto afectó notablemente a la ciudad. Por lo que el caso se llevó a la “Real Audiencia” y finalmente esta falló a favor de la ciudad. El 17 de abril de 1664, se cedió la jurisdicción de la ermita al Cabildo municipal (ibídem: 46).

Ya en posesión de la ermita, el cabildo municipal siguió organizando las “bajadas” ininterrumpidamente. Tal era la importancia de “las bajadas”, que, en la segunda, que presidieron el párroco de San Luis como máxima autoridad y el Cabildo municipal, acudieron todas las órdenes religiosas, incluyendo a los disgustados franciscanos una vez que se hicieron las pases, así también asistieron todos los fieles de la ciudad y de las villas suburbios (Ibídem: 47).

Con estos hechos, a pocos años de erigirse la “primitiva ermita”, se puso de manifiesto la fuerza integradora y la capacidad de cohesión social que tiene el culto Guadalupano en San Luis Potosí. Pues pese a las diferencias y desniveles sociales internos de la sociedad potosina



de dicha época, con relación al culto a la virgen, casi todos los grupos y clases sociales dejaron de lado las rivalidades volviéndose una sola comunidad: la “guadalupana”.

### **El territorio Guadalupano**

Gracias al culto guadalupano, el sitio aquel “eriazó e infructuoso en un principio”, empezó a adquirir importancia. El número de tres familias y un español en los tiempos en que se fundó la ermita aumentó y el mismo sitio añadía a su nombre el de Guadalupe. En 1674, a los 20 años de la fundación de la ermita, el alcalde mayor de San Luis don Martin de Meldalde<sup>40</sup> visitó a las familias que ahí habitaban para conocer y atender sus necesidades. Con este acto se les integraba como parte de la ciudad, que mucho tiempo les discriminó y segregó.

En los censos levantados el 22 y 28 de diciembre por los franciscanos figura el “Puesto de Tierra Nueva de Guadalupe” o de “Tierra Blanca de Guadalupe”, con quince familias, nueve viudas y nueve solteros<sup>41</sup>.

El espacio que se encontraba por el extremo sur de la entonces ciudad -delimitado por el convento de la Merced- y la ermita iba perdiendo su fisionomía original por el paso de los romeros y las personas que aledañas al santuario residían. Los mismos pobladores de la ciudad iban cediendo sus terrenos, heredándolos al Santuario como muestra de su devoción o como pago de algún milagro o favor solicitado a la Guadalupana<sup>42</sup>.

---

<sup>40</sup> Según Primo Feliciano citado por Montejano (1982) don Martin de Meldalde era muy devoto de la Guadalupana, pues se relata que este, cuando regaló un cuadro de la Virgen de Guadalupe, se encargó de poner en el lienzo bajo el dosel, en medio de los escudos de armas del rey de la ciudad y dejó un acto sobre ello. Así mismo acudía a misa cada semana, al festejo de cada año, y donaba caritativas y cuantiosas limosnas.

<sup>41</sup> Biblioteca de la UASLP. Libro de acuerdos del M.I. Cabildo.1786, ff.7-46. En Montejano (ibídem: 61).

<sup>42</sup> Tal es el caso de un hijo de los primeros pobladores: Simón Díaz, del que su huerta llevaba su nombre. Dicho ciudadano fincó en su huerta una obra piadosa a favor de la Guadalupana. Más tarde esta finca fue subastada a favor de las familias de Tierra Blanca, consensuando que el 5% de las ganancias se destinara favor del Santuario de Guadalupe (ibídem:166-168)



Para entonces, el culto iba adquiriendo cada vez más valor, y como señala Montejano, “era más que una fiesta religiosa” ya que en esta participaban todos los sectores de la población, “en primer lugar, el párroco de San Luis y el Cabildo, como patrón que era, todas las religiones, con sus cofradías, las villas suburbanas con sus autoridades al frente y el pueblo (ibídem: 63).

La ermita-santuario, por su parte, aumentó sus componentes de forma significativa, al respecto Montejano registra que:

“Al acabar el siglo XVII la ermita- santuario había alcanzado su máximo esplendor: tenía precioso retablo sobredorado, pinturas, ornamentos, muchos objetos de platería y todo lo necesario para el culto. Era, además, una construcción aislada, con huerta propia. A su alrededor se extendían los solares y las casas de las veinte o más familias que habitaban el puesto. Como la ciudad llegaba por el sur, hasta el convento de nuestra señora de la merced; entre ésta y el santuario no había más que un monte, surcado por las veredas y caminos que habían trazado los romeros y los que tenían labores más allá de la ermita. Así se desbrozó el monte, lo necesario cuando menos, para dar holgado cupo a las peregrinaciones, especialmente las de las “bajadas” y “subidas”, las más compactas y numerosas” (ibídem: 66-67).

Se puede entender que, así como fue trazada la calzada de Guadalupe, por el andar de aquellos habitantes segregados de la ciudad y por la ciudadanía, e incluso por aquellos que también fueron discriminados, que, en un acto de devoción, al menos durante el trayecto de las benditas “bajadas” dejaron de ser los “otros”.

Las y los peregrinos territorializaron esta vereda que aún en la actualidad es considerada un emblema de la ciudad. Se evidencia entonces cómo las prácticas religiosas producen y transforman el espacio, son creadoras de paisaje y modifican la ciudad.

### **La Virgen de Guadalupe; patrona de patronas y la epidemia del *matlazahuatl* en SLP**

En lo general, el s. XVIII en la sociedad novohispana estuvo marcado por drásticos cambios en la geopolítica, la economía y la cultura, sin embargo, un aspecto que resalta de este periodo fue el brote epidémico del *matlazahuatl*, el cual se registró entre 1737 y 1739 (Cuenya, 1996). Aunque San Luis Potosí fue una de las ciudades menos impactadas por la epidemia, en la ciudad de México pasaba todo lo contrario y pese a que se realizaban procesiones, misas y



novenarios para solicitar el milagro a la guadalupana, la catástrofe continuaba en múltiples ciudades de la Nueva España. Entonces el clero recurre a otorgar el título de “Patrona principal de México y de todo su territorio” a la Guadalupe a manera de tributo para dar lugar al “milagro” (Ibídem: 88). Fue entonces cuando se hizo oficial el 12 de diciembre como el día de la Virgen de Guadalupe, Montejano recoge del testimonio de Francisco Javier Alegre que, así como se hizo oficial el patronato, “comenzó a disminuir el número de muertos” (ídem).

“Fue como otra fiebre de amor” menciona Montejano, el culto guadalupano se extendió por gran parte de las ciudades novohispanas, muchas ciudades y pueblos comenzaron a solicitar el patronato de la Guadalupe. San Luis Potosí figuró como invitada especial por ser la primera ciudad en declarar el patronato Guadalupeño de toda la Nueva España (ibídem:89), motivo por el cual, los potosinos pusieron especial esmero en festejar este acontecimiento, por lo que designó 3 días para hacer la “Jura Nacional”, siendo que en otras ciudades fue solo un día (Ibídem:93).

Montejano (1982) rescata del libro de cabildo de 1735-1737 algunos de los detalles de las peregrinaciones de entonces:

“... el primer día del triduo, se trajo la imagen de su santuario que está situado en los confines de esta ciudad con toda solemnidad y el acompañamiento del clero, sagradas religiones y cofradías que las componen con todo el Ayuntamiento [...] por la calle que viene de Nuestra Señora de la Merced a la parroquia de esta ciudad que llaman de nuestra Señora de la concepción, en cuyas esquinas se pusieron posas con altares muy adornados y vestidos de láminas selectas, espejos, prosiguiendo por todo lo restante de las cuadras, la tapicería, colgaduras y banderas (Montejano,1983, 94).

Sin embargo, fue el caso de la Villa de San Nicolás de Armadillo, que el ayuntamiento de la ciudad de San Luis Potosí le “prohibió” festejar la jura del patronato guadalupano de manera pública, por lo que se tuvo que hacer a puerta cerrada en su capilla o de lo contrario, se les impondría una multa de 500 pesos o incluso la excomunión (Ibídem: 103-108).

Este fue el tercer patronato que se le otorgó a la Guadalupe en la ciudad de San Luis Potosí; primero como Patrona de la ciudad, después como patrona de Agua y minas y ahora como





patrona de México y Patrona contra la peste, no siendo suficiente, más adelante se otorgaron otros títulos o patronatos. Por eso la Virgen María en su Advocación Guadalupana es la patrona de patronas.

### **Se suspenden las bajadas**

Para finales del siglo XVIII, la sociedad potosina se encontraba en una profunda crisis social, política y económica derivada de una serie de acontecimientos (en los que no profundizaremos, pero si haremos mención). Por ejemplo, la expulsión de los jesuitas, la crisis agraria derivada de la creación del convento carmelitano, la fuerte sequía que se tradujo en una gran migración del campo a la ciudad, el hacinamiento, la falta de agua y la amenaza del cólera. Estas situaciones produjeron varios levantamientos sociales que se intensificaron en los tumultos de 1767 que serían fuertemente sancionados con la llegada del visitador José de Gálvez a la ciudad (Navarro, 2011: 31).

José de Gálvez, suspende el presupuesto destinado a los Santos Patronos (entre los cuales se encontraba el Santuario), quien justificó se tomaría ese presupuesto para arreglar el palacio de gobierno que había sido dañado a consecuencia del enfrentamiento civil por los “tumultos”. Las bajadas anuales se cancelaron, sin embargo, la crisis económica se acentuaba con una fuerte sequía, la guerra civil y la crisis agraria, el cólera y el descontento social en general. Los feligreses, solicitaron a José de Gálvez, que se retomaran las bajadas explicando el milagro de la “bajada” de 1769. Gálvez aceptó (Montejano, 1982: 119-123).

Ante la crisis se recurrió nuevamente a la Virgen de Guadalupe, se reanudaron las bajadas y las funciones de la iglesia en la parroquia (Ibídem: 120). En el libro de Actas citado por Montejano testimonia la efectividad del milagro:

“El primer día de tributo, que empezó con las tierras quemadas por el largo asoleo y con un cielo ardiente y claro, a poco de haber dado principio a la misa comenzaron a formarse intensas nubes que a pesar del intenso calor; y que después del santo sacrificio, aquellas descargaron sobre la ciudad y los campos una lluvia copiosa hasta media tarde. Los días siguientes fue igual”. (Ibídem: 120)



Los beneficios no se hicieron esperar, después de retomar las “bajadas”, “la sequía cesó y la abundancia retornó” según lo relatan los testimonios citados por Montejano, el cabildo municipal solicitó al obispado de Michoacán hacer un festejo extra de juramento a las “bajadas” en agradecimiento a la Guadalupana. El obispado aceptó y se destinó el 13 de diciembre, después de su fiesta oficial, la jura de un nuevo patronato (Ibídem: 129).

Interesante es, que no se menciona, al menos Montejano no lo hace, que en la procesión se haya solicitado la paz de una sociedad católica lastimada por la expulsión de los Jesuitas. Además, los barrios habían perdido su autonomía y con ello, el libre acceso a los recursos de sus territorios.

Puede ser que se permitió retomar las bajadas como un método de pacificación, de control: no lo sabemos. Lo que se quiere destacar aquí, que tanto la imagen, como el culto se vuelven un espacio de refugio y protección para las clases populares.

### **La ampliación del Santuario**

Después del éxito que tuvo el juramento a la Guadalupana en 1771, el capellán de la ermita, B.R. Fernández de Castro, así como el Mayordomo Mier y Caso, se encargaron de continuar con las gestiones para financiar la ampliación el santuario<sup>43</sup>.

El Cabildo comenzó a hacer los trámites para la construcción del templo del Santuario de Guadalupe. Destinando en primera instancia, la herencia del Capitán Quiróz a dicha obra y,

---

<sup>43</sup> Para ello, vigilaron con sumo la resolución del juicio sobre el testamento Fernández de Quiroz, en el que se determinó que el Cabildo (como patrono de la ermita) recibiera la cantidad de 4349 pesos y medio reales. Conforme a la resolución, los antes mencionados capellán y mayordomo exigieron al Cabildo que el monto a destinar a la construcción de una bóveda para la ermita, a lo que el alcalde mayor, don Fernando Rubín de Celis, se opuso, argumentando las malas condiciones en las que se encontraba en ese entonces la construcción de la ermita, la cual “estaba a punto de derrumbarse por su antigüedad y mala construcción”, no valían dicha inversión, además de que la cantidad no era suficiente para dichas mejoras (Ibídem: 151).



se designó a Don Felipe Cleere<sup>44</sup> como director de la obra. Al recibir el cabildo las licencias necesarias, fijó el día 27 de septiembre 1772, para la colocación de la primera piedra. Pero el presupuesto con el que se había comenzado la obra era limitado, el mismo Don Felipe Cleere se encargó de gestionar y estimular la donación de limosnas –diaria o semanalmente- para continuar con la construcción del templo, mandó cartas al párroco del templo, al cabildo y a cuanta persona que creyó que podía cooperar (Ibídem: 152-153).

Al respecto, Montejano relata que:

“... la mayor parte de los ricos se negó a contribuir para la edificación del nuevo Santuario. Sin embargo, el comercio, los mineros, la clase media y los pobres, correspondieron generosamente al llamado. Semana a semana, en los días sábados, acudían estos en gran número a la casa del Tesorero a llevar sus modestas pero copiosas limosnas en muy diversas cantidades, desde un módico real hasta 10 o 20 pesos. Se vieron muchos casos en esta dadivosa competencia, de artesanos y jornaleros de los barrios que, careciendo de dinero, contribuirían a la raya del sábado con un par de zapatos, un rebozo, un costal, de elotes, un cuarterón de frijol. El prelado diocesano contribuyó con 200 pesos en dos ocasiones, Los dueños de las haciendas de la Parada, Bledos y Villela contribuyeron con 100 pesos cada uno. Pero la gotera permanente e inagotable de los sábados era el grano de arena del pueblo potosino” (Ibídem: 156).

A los cuatro años de haber asumido el cargo, Don Felipe Cleere fue cambiado a la dirección de la Caja Real de México, dejando en su lugar para la dirección de la construcción del templo guadalupano al señor contador Don Francisco de Sales Carrillo, quien tuvo el mismo problema que Cleere, ya que no había presupuesto para terminar la obra por lo que continuó solicitando limosnas y estas continuaron llegando. Tres años después, Sales Carrillo renunció al cargo y fue sustituido por el “Capitán de Dragones”, Don Antonio Carbajal quien tenía que seguir las instrucciones de Cleere desde la ciudad de México (Ibídem: 161).

Montejano cita el relato de un carmelita de 1786, que dice lo siguiente:

---

<sup>44</sup> Don Felipe Cleere ejercía entonces en San Luis Potosí el cargo de Tesorero Oficial Real de S.M. DE LA Real Caxa del Ramo de Bullas, Comisario de Guerra y de su Ejército” y además, anteriormente había estado encargado de la construcción de la Caja Real 1768-1770 (Ibídem: 153).



“Al sur de la ciudad, distante a un cuarto de legua de ella, está el templo de Nuestra Madre Santísima de Guadalupe, el que por estar muy pequeño y viejo, le están labrando, a expensas de limosnas, un famosísimo templo, que en el presente año de 1786, está ya muy avanzado”.

Gracias a las pequeñas pero constantes limosnas que a casi 20 años persistían, el Santuario de Guadalupe iba tomando forma en 1793. Este mismo año, la imagen que había estado resguardada en la iglesia de la Compañía había regresado su Santuario<sup>45</sup> aun sin cúpula, y se retomaron las célebres “bajadas”. Fue entonces que los “potosinos de alcurnia” pusieron su atención en el santuario por su belleza y prestigio, por lo que comenzaron a solventar algunos gastos (Ibídem: 176-177).

No se sabe hasta cuándo estuvo encargado de la obra el Capitán Antonio Carbajal, pero desde 1799, fue Don Francisco de Sales Carrillo, quien pidió personalmente al cabildo se le delegara la responsabilidad de la construcción del Santuario. Fue él quien dio conclusión a la obra en 1799 (faltando las torres). El cabildo acuerda hacer la bendición y festejo el año siguiente, delegando desde entonces como encargado de la obra a Don Manuel de Gándara (Ibídem: 180)<sup>46</sup>.

Se acordó festejo el 14 de abril de 1800 coincidiendo con las bajadas y novenarios que se hacían en mayo, antes de la temporada de lluvia. Sin embargo, debido a la insistencia del Cabildo por integrar las corridas de toros al festejo (pues esto debía ser aprobado por el Obispado) y contratiempos derivados de la “Conspiración de Machetes” el festejo se pospuso<sup>47</sup>. En tanto, se aprovechó para arreglar el camino al santuario para que estuviera listo

---

<sup>45</sup> Según Manuel Muro, en ese entonces los avances de la construcción del Santuario entorpecieron la dinámica de la ermita, por lo que se cerró y suspendió toda actividad dentro de la misma y se trasladó la imagen de la Guadalupana y otros santos a la iglesia de la compañía.

<sup>46</sup> Para entonces el costo de la obra fue de 122,400 pesos, según cuentas presentadas por los directores (Ibídem: 182).

<sup>47</sup> Otro de los inconvenientes a los que se enfrentó esta festividad, fue que los indios y/o naturales, solicitaron participar con danzas tradicionales, el cabildo aceptó, pero el General Félix María Calleja, amenazó con cerrar las calles si esto ocurría (Ibídem: 199).



el día de la bendición. Hasta entonces estaba delimitado solo por el paso de los transeúntes, y fue entonces cuando se le otorgó el nombre de Calzada (Ibídem: 183- 189).

Por fin llegó la fecha de la dedicación. Al respecto se recupera el siguiente evento:

“Terminada esta gran fábrica, acordó esta Ilustre Ciudad los días 10, 11, 12 de octubre del presente año 1800. El día 8 del mismo mes hizo la función de bendecir el templo, con todas las ceremonias prevenidas en el Ritual Romano, el Lic. Don José Anastasio de Sámano, cura de la ciudad, nombrado para este acto por el Ilmo. Obispo de esta diócesis, asistiéndole con capas pluviales los actuales curas de San Sebastián, San Francisco de los Pozos, Santa Isabel del Armadillo y del pueblo de Tlaxcala, como también los prelados de las regiones y un numeroso acompañamiento de clerecía, revestida con sobrepellices, dando mayor lustre a esta función la asistencia de otros muchos sacerdotes y religiosos de todas las ordenes, concurso de nobleza y numeroso pueblo” (Ibídem: 194).

Al final, la corrida de toros se realizó en la Plaza central (Plaza de Armas), a lo que algunos testimonios destacan, que se vio asistir a personas de lugares muy distantes por primera vez (Ibídem: 200-201).

Montejano cuenta que después de 1800, las bajadas eran cada vez más “enigmáticas”. Se añadían nuevas prácticas como la ya mencionada corrida de toros, el día 12 de diciembre, las familias se quedaban en el Santuario, pagaban renta a las poquísimas casas aledañas del Santuario y quien no conseguía casa, se quedaba en casas de campaña. Esa tradición duró hasta la reforma, cuando el cabildo municipal renuncia al patronato y el Santuario pasa a ser convertido en cuartel (Ibídem: 213).



## **El Santuario en la Independencia**

Poco después llega la guerra de independencia, el Santuario fue tomado y ultrajado múltiples veces. Sin embargo, pese al conflicto armado, el guadalupanismo potosino no solo no se vio afectado, si no que se fortaleció. La asistencia a los actos de la iglesia quedó reglamentada por el decreto número 17 de la Legislatura Constituyente, el 10 de diciembre de 1824. Desde el día 12 del mismo mes, en la fiesta de la aparición de Nuestra Señora de Guadalupe, era una de las 4 a las que por ley debía asistir el gobernador (Ibídem: 222). Con Idelfonso Díaz de León se comenzaron a edificar obras urbanas a las que se les otorgó el nombre de Guadalupe en honor a la imagen santa<sup>48</sup>. Pero las rebeliones y conflictos bélicos en San Luis Potosí por los albores de la independencia, no cesaron. En este contexto, el Santuario fue tomado como motín, fortificando sus torres por el coronel José Márquez en 1823 (Ibídem: 223).

Como se puede leer, una de las peticiones más constantes hechas por la comunidad potosina de entonces, a la Virgen de Guadalupe, era el suministro de agua en la ciudad, el cual también era motivo particular por el cual comenzaron a hacerse las bajadas. El sistema de abastecimiento de agua en el San Luis colonial constaba de pozos. El recurso era limitado, ya que la mayoría de este recurso se empleaba en la minería y era motivo de constantes disputas entre los habitantes. El principal pozo público conocido como “La Alberca de la Ciudad”, se ubicaba entre las calles de Carranza, Benigno Arriaga y Cuauhtémoc, que daba a la fuente de la Plaza Mayor. Muchos se abastecían también del pozo de la Tercera Orden o de las Magdalenas, otros se abastecían de pozos domésticos. Entonces el gobernador Idelfonso Díaz de León decide hacer el acueducto de Cañada del Lobo, obra de la que quedó encargado nuevamente el Arquitecto Don Felipe Cleere en 1827 (Villar, 1998).

---

<sup>48</sup> El 2 de junio de 1826 se inaugura el Colegio Guadalupano, gestión realizada por el gobernador constitucional del ahora estado: Idelfonso Díaz de León y el doctor Don Manuel María de Gorriño y Arduengo, mismo que se posiciono como el primer rector de dicho colegio, y que como su nombre lo indica “se puso bajo el amparo de la Santísima Virgen de Guadalupe” (Ibídem: 222).



A su vez, el culto guadalupano crecía y crecía, ya no solo se realizaban las bajadas con motivos de sequías, estabilidad económica o cese de enfermedades, ahora se pedía por la paz o por la victoria de alguna batalla, como la bajada realizada para la resolución de la invasión de Tampico Alto<sup>49</sup>.

Esto retrasó la obra del acueducto, terminando el cargo de Romero sin concluir la obra. En 1830 se nombró gobernador interino a Manuel Sánchez, quien reanudó las actividades de la obra. Se hizo cargo de la obra Don Juan Sarabia, quien además hizo una restauración de la fuente ubicada afuera del Santuario y la caja repartidora ubicada al inicio de la calzada, además de la plantación de árboles sobre el centro de la calzada, para lo que se usaron 60 estacas de Sauce de Santa María del Rio (Ibídem1:233-204).<sup>50</sup>

La caja del agua se concluyó hasta 1835<sup>51</sup>, fueron 4 años lo que duró la construcción de la Caja del Agua y la reforestación de la calzada y, en el transcurso de ese tiempo, el gobernador Don José Ruíz de Aguirre, decide construir la fuente de la antes llamada Plaza de Nuestra Señora de la Merced (hoy Jardín Colón).

Con las leyes de reforma, en el caso de San Luis Potosí, en 1856 se publicó la Ley de Desamortización de Bienes Eclesiásticos. “Con esto fue posible embaldosar la Calzada de Guadalupe y derribar los arcos y bardas del Convento del Carmen para abrir la calle Villerías” (Gobierno del Estado, 2019: 8).

---

<sup>49</sup> En 1829, a la invasión de Tampico Alto por los españoles, se enviaron refuerzos desde San Luis Potosí. Después de la victoria de dicho enfrentamiento, al regreso de las tropas potosinos, se celebraron “varias funciones religiosas” en agradecimiento a la Virgen de Guadalupe (Ibídem: 231).

<sup>50</sup> Muro. Historia de San Luis Potosí

<sup>51</sup> En la construcción de la caja de Agua, trabajaron los sobrantes Magdaleno Hernández y Germán Torrecano, maestros albañiles, Ángel González, Norberto Ramírez, José María Márquez y Hermenegildo Vázquez; Pedro Torres como director de la obra y el maestro canterero Miguel Ramírez. Aunque hay una discusión sobre quien fue el verdadero autor de la obra, Montejano (1982) asegura que fue Don José Guerrero Solache (Ibídem: 241-243).



### Tercer centenario

Con motivo al tercer centenario de las apariciones de la Virgen de Guadalupe, el ayuntamiento y toda la ciudad preparaban una ostentosa fiesta<sup>52</sup>. Dato curioso es que, incluso se utilizó de estímulo para la participación de esta fiesta la nueva calzada y sus fuentes. Además, el santuario ya no solo se remitía al interior del templo, si no que se extendió a lo largo de su Calzada, así lo relata un testimonio citado por Montejano:

“El día 12 se celebró en su Santuario la función de la iglesia, con la magnificencia que anualmente se acostumbraba, concurriendo las autoridades y empleados civiles y militares, además de un pueblo numeroso que abarcaba la totalidad del templo y parte considerable del largo espacio que media entre el punto donde está situado y la ciudad” (Ibídem: 257).

Hay que apuntar también, que al igual que en todas las “bajadas” que se celebraban año con año, pero más cuando había fechas especiales o extraordinarias, se hacía un protocolo bien específico y orquestado, tanto por el cabildo municipal, como por la iglesia y el pueblo, en el que se indicaba paso por paso, detalle a detalle, cómo se iba a operar durante todo el viaje ritual, así como en los días siguientes al novenario: cada individuo, cada barrio tenía un papel específico, con un itinerario y dinámica bien determinadas, en el que todas las clases sociales eran incluidas.

El guadalupanismo significó la unión, aun pese a las desigualdades. Tan es así, que esto quedó materializado en la construcción del templo guadalupano, el último de los templos construidos en el San Luis colonial y en el que todos los potosinos cooperaron, pero más la clase popular.

---

<sup>52</sup> Un detalle interesante es que para esta celebración olvidaron invitar al párroco y las autoridades religiosas, quienes solo se enteraron por que vieron el programa fuera del Santuario. Esto fue motivo de conflicto entre la iglesia y el Cabildo. Los reproches y regaños no se hicieron esperar. Sin embargo, no paso de hacer las aclaraciones pertinentes y ofrecer las debidas disculpas (Ibídem: 255), sin embargo, resalta el elevado grado de agencia popular que se tenía sobre la celebración.





Los barrios siempre fueron un sujeto colectivo, en las fuentes no se habla de una persona en particular, sino de “los”: los de Tequisquiapan, los de San Miguelito, los de San Sebastián, los de San Juan de Guadalupe, etc. Diferente al refiriéndose al clero o al gobierno, en donde se les refiere con adjetivos superlativos como el ilustrísimo, santísimo, veneradísimo, en una especie de lenguaje rimbombante característico que la época, pero que sin embargo hoy sigue presente. Aunque se puede decir que la variedad de comunidades es más diversa: los comerciantes, los camioneros, los artesanos, diferente a hablar de “la empresa”, “el estado”, “el clero”, el sujeto colectivo sigue siendo la clase trabajadora: el barrio, el pueblo. Pero que, cuando se trata de adorar a la virgen se convierten en una sola comunidad: “Los Guadalupanos”.

### **La otra imagen**

Cuando el Santuario de la Virgen de Guadalupe fue tomado nuevamente como cuartel y aunque es recuperado en poco tiempo, enseguida del enfrentamiento llegó el cólera a la ciudad<sup>53</sup>. Ante esta situación, nuevamente se recurrió a la guadalupana, haciendo bajadas y novenarios extraordinarios, pero ahora diferentes, pues la cantidad de afluencia disminuyó visiblemente y no había fiesta (Ibídem; 261) <sup>54</sup>.

---

<sup>53</sup> Para entonces, el general Moctezuma se rindió ante la derrota de la Batalla de Gallinero el 8 de agosto de 1832. Entonces este vino a refugiarse a Rio verde. Polo que el General Bustamante vino a la capital potosina en busca de restablecer el orden, pero al no encontrar a Moctezuma se dirigió a Zacatecas. Aprovechando, Moctezuma arribo a la ciudad y tomó el Santuario de Guadalupe. Al reconocer el gobierno de Gómez Pedraza, cumpliendo con esto con las peticiones del general Moctezuma, se firmó el acuerdo de paz en el Santuario. Entonces regresa Vicente Guerrero al gobierno estatal y organiza una fiesta a la guadalupana en agradecimiento por el restablecimiento de la paz. No fue la primera vez, ni la última que el santuario fue elegido como cuartel militar, por su localización en el punto más alto de la ciudad, la amplitud del lugar que permitía establecer campamentos militares (Ibídem: 259).

<sup>54</sup> La mortalidad era tal que se abrió el cementerio de Tequisquiapan exclusivamente para los fallecimientos por el cólera, pero no estaba permitida la normal sepultura, sino que se habrían zanjas profundas, en donde se arrojaban de 20 a 30 cadáveres. Se calcula que el total de fallecimientos fueron 4,336 (Ibídem: 260).



El 24 de mayo de 1838 se hizo la habitual bajada y posterior novenario, el 3 de junio se llegó el momento de hacer la subida, pero esta no pudo realizarse, la imagen de la Santísima Virgen de Guadalupe, se quemó. Así lo relatan los testimonios citados por Montejano:

“(...) Como era de costumbre, la imagen se encontraba montada en su dosel, dentro del presbítero, a un lado del altar mayor. Emergía de entre una nube de crespón blanco, orillado de flores, lámparas y velas, que fueron en aumento conforme discurría el novenario... la misa estaba a punto de comenzar... cuando una de las muchas ceras que ardían al frente de la imagen, cayó sobre el crespón, incendiándolo todo” (Ibídem: 265).

La ceremonia quedó inconclusa y la feligresía triste y angustiada. Otras iglesias ofrecieron sus imágenes para culminar la procesión, pero su oferta no fue considerada sino hasta el día siguiente, cuando el cabildo municipal convocó a sesión extraordinaria por el Gobernador don Ignacio de Sepúlveda. El general Bustamante propuso mandar a hacer una imagen a México, propuesta que fue aceptada<sup>55</sup>.

La esperada imagen llegó el 1 de diciembre, aunque con algunos retrasos. Se hizo la bajada y novenario, aun en fechas posteriores al 12 de diciembre. Se ordenó provisionalmente a los ciudadanos adornar sus casas para dar la bienvenida a la nueva imagen. Se le renovó el juramento como Patrona de la ciudad y como señora de Aguas, Minas, y de Comercio. Se propuso renovar el patronato que se hizo en 1971, pero Sepúlveda se negó argumentando que dicho juramento “se hizo a la advocación y no a la imagen” (Montejano, 1985:272-274). De esta manera se despide a la imagen traída por el General Casto Mampaso, fundadora de la ermita, y en la que se depositó el culto durante 185 años.

### **Invasión estadounidense**

Ante la invasión estadounidense en 1845, Santa Anna pidió a los gobernadores reclutar hombres que contribuyeran a la constitución de un ejército, se reclutaron hombres sin

---

<sup>55</sup> La nueva pintura fue trazada por Don Jesus Corral, se le puso un marco de plata hecho por Leandro López y las andas chapeadas de madera las hizo Antonio Barrera. Fue bendecida en el Tepeyac el 8 de noviembre de 1838, como está dictado en tres leyendas ubicadas al reverso de la imagen (Ibídem: 267-270).



ninguna formación militar, incluyendo población infantil, personas mayores y enfermas por igual. El abuso de autoridad para el reclutamiento no tardó en reflejarse en el descontento de la población, sin embargo, la orden de Santa Anna se cumplió. Se juntaron alrededor de 7 500 personas (Monroy y Calvillo, 2016). Aunque la invasión no llegó a San Luis, alrededor del Santuario, del Barrio de Santiago y Tlaxcala se construyó una ciudadela con ayuda del ingeniero Genaro Villamil (Ibídem: 279) para fortificar la ciudad ante el posible ataque de las tropas estadounidenses. Como la Ciudadela más grande se edificó alrededor del Santuario, misma que se hizo por personas que no sabían de construcción, por lo que se hicieron múltiples daños a la infraestructura del Santuario<sup>56</sup>.

Como era de costumbre, cuando el infortunio asechaba a la ciudad, se hicieron bajadas y novenarios para solicitar la ayuda de la Virgen de Guadalupe. Cuando por fin se pudo descartar la llegada de los invasores, en agradecimiento a la Guadalupana, al concluir el novenario, el franciscano Ignacio Sampallo, propuso nombrar al novenario dedicado a la guadalupana como el “novenario de las flores” en tributo a las miles de flores, que rodeaban a la Santísima Imagen en sus fiestas, ofrenda de la feligresía a la Guadalupana (Ibídem: 283-285).

En 1848, después del novenario, el coronel Cayetano Hernández, se rebeló en contra del gobierno, tomó primero el cuartel del Carmen, después el santuario para usar las recién

---

<sup>56</sup> La ciudadela de forma pentagonal, con fortalezas rectangulares en las esquinas, media 400 varas en sus ejes y se extendía alrededor del Santuario. Junto a esta había otra, cuyo perímetro quedaba a lo largo del Santuario de Guadalupe. La construcción no se terminó, pero si se hicieron unas profundas trincheras, una quedaba justo a lo largo del santuario y llegaba hasta lo que es hoy el cuartel militar. Desaparecieron en 1852 cuando se hizo el panteón, otra desapareció hasta 1936 cuando se hizo el lienzo del Charro, otra, cuando se fracciono el solar que quedaba a un lado del templo. El resto de la construcción fue demolido en 1848 (Ibídem: 283). San Luis Potosí fue nombrado por Santa Anna como San Luis de la Patria, por su apoyo ante la invasión estadounidense (Quezada, 2013:171).



abiertas trincheras. Al no llegar los refuerzos se retiraron las tropas un mes después, se dio la noticia de que la enfermedad del cólera había llegado a EE.UU. (ibídem: 285-286).

Pasando la faena de la invasión extranjera, se inaugura el 2 de marzo de 1851, el primer festival de la máscara con motivo del carnaval de la ciudad. La tradición llegó para quedarse, cada domingo y martes se reunían las personas con sus máscaras en la calzada de Guadalupe. Acto que se incorporó también en las bajadas (ibídem: 291). Otra de las cosas que se incorporó a las bajadas fue un acto montado por los militares. Parece que conforme pasaba el tiempo, las muestras de devoción eran cada vez más espectaculares, como se refleja en este testimonio citado por Montejano:

“La participación de las tropas militares en las bajadas guadalupanas era cosa de ver: atortolaba al pueblo con sus ejercicios, paseos y militares. La ciudad tenía, tres de los mejores ejércitos...quienes participaban en todas las bajadas. Asistían con sus bandas militares y con un uniforme de gala, comandados por los oficiales, mientras los altos mandos se sentaban en el presbítero junto las demás autoridades. Al salir el clero de la sacristía, los militares tocaban la corneta como punto de atención, cuadrándose los soldados, descansando sobre sus armas; al evangelio, el toque era armas al hombro; al prefacio tocaba presentar armas, rindiendo las armas; después de la comunión se daban los toques respectivos para ponerse en pie, echar armas al hombro y luego descansar sobre ellas, permaneciendo así hasta finalizar la misa, finalmente al toque de corneta, las tropas se retiraban” (Ibídem: 290).

Tal era la autoridad que la virgen representaba entonces que en estos tiempos en los que Julián de los Reyes, vuelve a la gubernatura del estado el 23 de marzo de 1852 comenzó con la construcción de otra obra en las inmediaciones del santuario, el panteón del barrio de Guadalupe, el cual se financiaba con recursos del propio templo. Anastasio Parrodi le dio seguimiento al proyecto, terminándolo en 1855. Asimismo, Parrodi mandó a pavimentar la Calzada y la ampliación del acueducto de la Cañada del Lobo, que se finalizó también en 1855 (Ibídem: 294).

Al mismo tiempo, la zona comenzaba a poblarse más y más, Montejano señala que además de las obras de infraestructura de este tiempo comienzan a proliferar también las construcciones civiles:



“En 1852 los hermanos Pilar y Juan Bustamante construyeron su casa al lado poniente de la calzada y el coronel Mariano Martínez construyó junto al Santuario un amplio caserón con portales al frente. Poco después, a la altura de “La Conchita” se formó el célebre Mesón del Marmolejo; pronto se levantaron otras casas; en cambio entre el mesón y el santuario los denominados Llanos de las paredes permanecieron vírgenes” (Ibídem: 296).

En un contexto más amplio, el 31 de agosto de 1854, S.S. Pío IX firmaba en Roma la “bula” con la que se crea el Obispado de San Luis Potosí. Como primer obispo de esta diócesis quedó Pedro Barábas Moreno. Desde entonces, el nuevo prelado de San Luis Potosí, antes de tomar posesión de su sede debía “postrarse” ante la Guadalupana. El nuevo “prelado” llegó a San Luis el 23 de abril 1855. La comitiva elegida por el Sr. Barábas y Parródi, acompañaban festivos al elegido con cohetes, adornos de colores, música y discursos de elogios. Al respecto se retoma lo que Montejano escribió al respecto:

“Ya llegando a la ciudad, los caminos habían sido adornados con elevados postes vestidos de laurel y flores y un listón de color que se unía a los postes desde la antigua Garita hasta Vista hermosa. La Calzada estaba iluminada, al igual que toda la ciudad, había música y baile. Llegó a presentarse con la virgen de Guadalupe, al día siguiente tomó posesión, vistió las ropas episcopales en el templo de la Merced y recorrió la hoy calle de Zaragoza hasta llegar ahora antigua iglesia parroquial que desde entonces fue elevada a Catedral” (Montejano, 1983:299-303).

### **La separación del clero del estado**

En un México que acababa de vivir la intervención norteamericana y francesa, comienza un periodo caracterizado por la influencia del positivismo y el nacimiento de los partidos liberales. Bajo esta nueva postura político-ideológica se declara la Ley de Nacionalización de los bienes de la iglesia o leyes de Reforma (1858) con las cuales se dio inicio, entre otras cosas, a la demolición de iglesias y conventos, cuyos terrenos se lotificaron y vendieron en beneficio al mejor postor.

Para entonces, los intereses de inversión eran principalmente en la construcción de obras públicas como los paseos, las calles y en la creación de empresas. El cumplimiento de esta ley en SLP le correspondió al gobernador Vicente Chico Sein (1859-1860) con quien se



fundó el Instituto Científico y Literario, antes el Colegio de los Jesuitas. Así llega la laicidad de la educación a la ciudad (Villar Rubio, 1998).

Para ejemplificar la manera en la que estos cambios transformaron la dinámica territorial en esos tiempos, Villar, menciona la apertura de la calle de Porfirio Díaz, hoy Galeana, que mutiló el convento de San Francisco (1728-1731) y la plaza del mismo nombre, dejando fuera el Convento de la tercera orden y Nuestra Señora de los Remedios (actual templo del Sagrado Corazón de Jesús). Lo mismo pasó con el convento del Carmen que fue seccionado por la calle Constitución, que a su vez separó la huerta de los carmelitas (hoy alameda); el convento de la Merced<sup>57</sup> desapareció para construir el actual mercado que lleva el mismo nombre y el Jardín Colon; por lo que se extendió la calzada de Guadalupe y Zaragoza. Según una nota en el semanario Presencia (1962: 3), el padre Crisanto Quintero, quien fuera el “último comendador de la iglesia y Convento de la Merced”, luego de la destrucción de su iglesia pasó al Santuario de Ntra. Sra. De Guadalupe, del que fue Capellán hasta el 20 de marzo de 1895. Está sepultado en la sacristía del templo.

---

<sup>57</sup> Los religiosos mercedarios tomaron posesión del templo el 7 de julio de 1628. La nueva iglesia mercedaria se construyó en 1686.



**Ilustración 14 Izq. Actual distribución del Jardín Colón, elaboración propia, Der. Localización del antiguo templo mercedario demolido en 1865, Fuente: Montejano (2001)**

Con la Reforma se disuelve el patronato del Ayuntamiento al Santuario y culto Guadalupano. Previendo ese futuro, el cabildo delegó el patronato al recién llegado obispado en 1856<sup>58</sup> (Ibídem: 304).

En 1857 dispuso que se incluyeran a la peregrinación del clero los señores canónigos. El 12 de enero se integraron por primera vez a la peregrinación un contingente de sacerdotes, guiados por el obispo y seguidos por el Cabildo Eclesiástico, los liberales habían tomado el patronato Guadalupano y se rehusaban a renunciar (ídem).

<sup>58</sup> El Cabildo dispuso una investigación sobre todo lo que implicaba el patronato a Menecio Cabanas, a quien se le encomendó elaborar un documento denominado “Cartilla de Oro”. Se hizo un nuevo reglamento para las bajadas y el novenario y se incluyó al festejo cantos con Orquesta (Ibídem: 304).



Los conflictos armados derivados de la Constitución de 1857 y las leyes de Reforma azotaron a la ciudad, el movimiento armado invadió las calles y el culto guadalupano se detuvo. Sin embargo, cuando Santiago Vidaurri derrotó a Aguirre se hizo un día de acción de gracias en el Santuario, siendo este momento el último acto religioso organizado por los liberales y después las bajadas continuaron en las fechas de costumbre, pero en un paisaje hostil. Al poco tiempo comenzó la persecución y la guadalupana estuvo en procesión continua para pedir por la paz y tranquilidad de la ciudad y de sus ciudadanos.

La Virgen de Guadalupe era tomada como estandarte por liberales y conservadores, si ganaba uno o el otro se organizaban bajadas y novenarios, pero en medio de armas y carabineros, la imagen fue tomada como botín de guerra y los ciudadanos no salían a las calles, ni peregrinaban (Ibídem: 306).

Ese mismo año Miramón derrota a Vidaurri y el 20 de septiembre, llega con su esposa Concepción Lombardo, quien organiza un triduo<sup>59</sup> para pedir a la Virgen de Guadalupe por la paz de la nación. El triduo tuvo mucha convocatoria. Una de las cosas que se pueden destacar de esta extraordinaria peregrinación y que no se menciona en otras, es la participación específica de las mujeres: “(...) haciéndose acompañar de los santos de las villas, detrás de muchas señoras de las más principales, la señora Zavala y Noria cantaron la Gloria a María” (Ibídem: 308).

En 1859 se celebró la bajada en la fecha acostumbrada. Mientras transcurría el novenario, entraban y salían las tropas de la ciudad. Aun a esta procesión asistieron las autoridades del

---

<sup>59</sup> La palabra “triduo” quiere decir “tres días” que eran usados para la oración o para otras prácticas devotas, ya sea por individuos en privado, o en público por congregaciones u organizaciones especiales en parroquias, en comunidades religiosas, seminarios o escuelas. La forma de la oración o la devoción depende de la ocasión o el propósito del triduo. Los tres días suelen preceder alguna fiesta, y entonces la fiesta determina la elección de los ejercicios de piedad. En el uso litúrgico hay un triduo de ceremonias y oraciones en Semana Santa, Días de Rogaciones, los tres días de letanías antes de la Fiesta de la Ascensión, y las fiestas de Pascua y Pentecostés, con los primeros dos días de sus octavas (Enciclopedia Católica, 2020)





ayuntamiento, pero ya no bajo el patronato. Posteriormente se le prohibió al gobierno asistir a las festividades de la iglesia<sup>60</sup> (Ibídem: 308-309).

La Calzada fue adquiriendo mayor importancia, las casas aledañas al santuario fueron desapareciendo y en su lugar se ubicaban importantes edificios, los habitantes eran potosinos ricos y fue reconocida como el paseo más importante de la ciudad<sup>61</sup>. Motivo por el cual, el general González Ortega, mandó a demoler la Iglesia de Ntra. Señora de la Merced en abril de 1862. Junto a la iglesia fue demolido también el Beaterio de niñas y debido a la Ley de Exclaustración de 1889, muchos religiosos fueron expulsados violentamente. Los conventos se vendieron, otros fueron convertidos en cárceles, cuarteles u hospicios (Ibídem: 323).

Entonces González Ortega mandó a construir carros con el propósito de recorrer todas las tardes el hermoso Paseo de Guadalupe. De ser cierto, estos serían los primeros transportes

---

<sup>60</sup> Al no poder ejercer el patronato, se designó a un grupo de nueve ciudadanos que se encargarían del patronato guadalupano, entre los cuales estaban: C.C. B.R. D. Mariano Saldaña, D. Abram Exiga, D. Hilario Manrique de Lara, D. Francisco Cossío, D. Cipriano Martínez, D. Genaro Dávalos, D. Macedonio Ortúa, D. Cayetano Beltrán, D. Francisco Bustamante, D. Zeferino Navarro, D. Rafael Aguirre, D. Juan Páez, personas distinguidas por su devoción a la guadalupana (Montejano: 1982:320).

<sup>61</sup> Desde que fue pavimentada la calzada de Guadalupe y el entonces paseo, esta área de la ciudad se fue poblando. En palabras de Montejano (1982) fue lo único que embellecía ese lado de la ciudad. Después la pavimentación, el acueducto y las fuentes, todo fue mejorando y sus primeras cuadras se convirtieron en zona residencial. Al “eliminar las casuchas” de un lado del Santuario, este se fue ocupando por importantes proyectos urbanos. De las primeras casas nobles construida a un costado del jardín del atrio en 1855, fue el dueño de la hacienda de Bledos, Mariano Martínez. Después fue comprada por el gobierno, le añadió algunos salones y lo convirtió en lazareto o, a veces, cuartel general. Al final fue demolida y convertida en 1945 en el Jardín Infantil. Las “hermanas de la caridad”, también residían aledañas a la Calzada, quienes en 1866 fueron traídas por el general Mejía, para atender por un tiempo el hospital de Sangre. Pero debido a su excelente trabajo y generosidad, se quedaron como encargadas del hospital civil, después Hospital de San Juan de Dios (Hoy Cruz Roja). Expulsadas después por los liberales quedaron encargadas de la Casa de la Misericordia. Después volvieron al hospital civil, “porque sin ellas eran un desastre”. Doña Clara Arias les donó un solar a un lado de dicho hospital y en el fundaron un hospicio. El 18 de diciembre de 1876 fueron expulsadas por Lerdo, la obra quedó inconclusa y sobre él se edificó el templo del señor San José (Ibídem: 313- 316).



colectivos urbanos de la ciudad. Tiempo después, los señores Camilo Aguilera y Antonio Martin, formaron una compañía para establecer un ferrocarril mecánico en 1865 en el paseo del Santuario, un hotel para paseantes, juegos de bolos, boliche y pelota cerca del jardín (Ibídem: 327-328).

El 2 de diciembre de 1863 la ciudad fue ocupada por Tomas Mejía. Con él venía una parte del cuerpo expedicionario francés. Según Muro y Peña, estos ocuparon el Santuario en 1864-1865. Sacaron las imágenes, ornamentos y demás enceres y los dejaron en el Atrio. El Capellán trasladó la venerada imagen a la Catedral y el templo quedo convertido en cuartel y en fábrica de pólvora, para aprovechar las fortificaciones que había a su alrededor. Con ello las peregrinaciones se suspendieron nuevamente, pero la ciudad se rehusó a abandonar el culto (Ibídem: 328).

En 1867 los republicanos ocuparon la ciudad y al siguiente año regresa el clérigo Barajas, quien murió meses después, pudo intervenir para iniciar las gestiones para la recuperación del Santuario. Lamentablemente los franceses y liberales convirtieron el Santuario en Casa Mata o Bodega de petrechos de guerra (Ibídem: 329). Los intentos para recuperar el santuario fueron múltiples, pero no fue hasta que se construyó una Casa Mata que se liberó el santuario (1870) obra en la que participaron activamente los habitantes de los barrios, para así poder recuperar el santuario.

El 2 de diciembre de 1871 fue la reconciliación del Santuario por el Sr. Canónigo de Nemesio Cabaña. Al día siguiente se trasladó “la santísima imagen”, ya que por 5 años estuvo resguardada en catedral, en donde se le rindió culto (Ibídem: 333). Pero el problema no terminó aquí, el enfrentamiento entre la iglesia y liberales como, Francisco Macías Valdés, enemigo del catolicismo acosaban a los católicos. El culto público se prohibió por el general Escobedo, de desobedecer era motivo de multas, cárcel, destierro. Al regresar la imagen al Santuario se celebró la Bajada llevando la imagen dentro de un coche, no hubo luces, danza, cantos, rezos, pirotecnia, ni música. Posteriormente en 1886 el general Montes de Oca, dispuso que el novenario solo pudiera hacerse dentro del Santuario (Ibídem: 329).



### **El primer sistema de transporte colectivo de pasajeros. Guadalupano desde su raíz**

En 1873<sup>62</sup> se repartieron en lotes los Llanos de Paredes y en 1877 se abrieron cepas para plantar fresnos en lugar de los viejos álamos. Entonces, había una revista católica llamada “La Familia Católica” que publicó un artículo en 1883, recordando el juramento que hizo la sociedad potosina a la Guadalupana. Frente al llamado, el culto guadalupano retomó fuerza, ya que como menciona Muro citado por Montejano (1982): “como la virgen ya no bajaba, todos acudían a visitarla”. Este hecho fue un incentivo para establecer una línea de tranvías de mulas cuando comenzaba este medio de transporte en la ciudad. “Fue la primera línea urbana que se tendió, antes de la llegada del ferrocarril, comenzaba en el Santuario y terminaba en la calle de Damián Carmona. La primera línea se inauguró el 1 de abril de 1883 (Ibídem: 339).

Para entonces los solares de la Iglesia de la Merced comenzaron a tomar la forma del hoy Jardín Colón. Después de múltiples intentos de buscar el tesoro de los mercedarios, para lo que usaron explosivos. El mercado Colón fue inaugurado el 6 de noviembre de 1891 (Ibídem: 344).

En este mismo periodo encontramos en el periódico El Estandarte con fecha del 3 del mes de julio del año 1887<sup>63</sup>, el Edicto del Obispo de San Luis Potosí, en ese entonces el clérigo Ignacio Montes de Oca, el cual es una muestra de la disposición de la población a mantener el culto guadalupano. Se expresa que el objetivo del mismo es -continúa Montes de Oca-

“excitaros á [sic] que sigáis depositando vuestras ofrendas en manos de nuestros párrocos, para que éstos las envíen á Nós ó á Nuestro Vicario General. Aunque anunciada la coronación para el 31 de diciembre, es probable que se difiera algunas semanas: no debe, pues, disminuir vuestra generosidad, aunque el fin de año se acerque. En todo caso, los gastos que la ceremonia y sus preparativos requieren, son tan cuantiosos, que serán bien

---

<sup>62</sup> Ese mismo año se edifica la Casa de Asilo que, en donde ahora se encuentra el edificio de la zona militar. Esto durante la gubernatura de Pedro Diez Gutiérrez. Llegó 1887 y el edificio no se concluyó hasta entrando la revolución por lo que se convirtió en cuartel militar, más tarde, en 1884 se coloca la primera piedra de la penitenciaría y se inauguró el 5 de mayo de 1890. Con ambos edificios habita el lado oriente de la Calzada (Ibídem: 340).

<sup>63</sup> El Estandarte, 3 de julio de 1887, año III, núm. 24-s



venidos estos dones, aunque lleguen después de la solemne fiesta. Servirán aún entonces, ya para cubrir cuentas atrazadas [sic], ya para las mejoras que en la Colegiata de Guadalupe ha empezado el Illmo. Sr. arzobispo de México.”. (Montes de Oca, 1887: 24-s).

### **Llegada del ferrocarril en el porfiriato**

El siglo XX recibió una ciudad distinta a la virreinal, los edificios eclesiásticos habían sido remplazados por edificios que demostraban el cambio de estructuras políticas e ideológicas cargadas del cientifismo positivista importados de Augusto Comte<sup>64</sup> por Gabino Barreda<sup>65</sup>. Estas medidas fueron impulsadas por el partido liberal en busca de imitar los modelos europeos y norteamericanos que comenzaron a proliferar para entonces. Esto comenzó con la Guerra de Reforma y los correspondientes gobiernos de Benito Juárez y Sebastián Lerdo de Tejada y se consolidaron con el porfiriato. Como parte de este proceso, a finales del siglo XIX, llegó el ferrocarril y otros agentes del progreso como el telégrafo y la electricidad.

En San Luis Potosí el pensamiento positivista se profundizó con el gobierno de Pedro Diez Gutiérrez y su hermano el general Carlos Diez Gutiérrez (1877-1898), quienes fueron gobernadores del Estado y fundadores del partido de la Unión Liberal (Villar Rubio, 1998). Carlos Diez Gutiérrez donó franquicias para la introducción de las vías férreas: en 1888 se crea la vía de Ferrocarril Nacional México-Laredo (Norte A sur) y en 1890, la “Central Mexicana Tampico”, San Luis Potosí- Aguascalientes (Este- Oeste). Con la llegada del ferrocarril, el teléfono, la vía eléctrica y el drenaje, la ciudad se volvió más atractiva, los flujos de migración aumentaron y con ello el crecimiento demográfico que de acuerdo con

---

64 El primer positivista mexicano fue Pedro Contreras Elizalde, quien fue discípulo de Augusto Comte durante su estancia en París, él introdujo a Gabino Barreda en el positivismo quien también estuvo en París (1847-1841).

65 Gabino Barreda (1818-1881) fue incorporado al gobierno de Juárez para reorganizar la educación del país, quien crea la Escuela Nacional Preparatoria. Leopoldo Zea, 1975. El positivismo en México, nacimiento, apogeo y decadencia, 2 ed, México, P. 47.



lo que señala Villar Rubio (1998) de 26, 700 habitantes en 1857, pasó a 68,401. Esto rebasó la capacidad de carga de la ciudad e impulsó la creación de nuevas colonias en los lugares donde antes estuvieron ocupados por huertas.

Creció la demanda de mayor infraestructura urbana especializada, que cubriera las necesidades de una ciudad moderna y la urbanización comienza a salir de los barrios.<sup>66</sup>

---

<sup>66</sup> Por ese entonces se construyó la Presa San José (1884-1992) y se instalaron filtros de purificación de agua en la Hacienda de Gogorrón. Esto trajo consigo nueva industria, como la Fábrica de clavos, Aceros Nacionales S.A., La Fundición de Morales, Asarco, Compañía Metalúrgica Mexicana (1899), después industrial Minera México, Fábrica de Muebles Jorge Unna (1899), Molino de San Luis, Fundición de Fierro (1901), Potosina Eléctrica Zabala (1903), Fábrica de Jorge Meade (1906) entre otras. También se hicieron importantes obras en comunicación, educación, salud y cultura. Para ejemplo se puede referir la construcción del Teatro de la Paz (1883-1884), la Penitenciaría (1883-1994), Hospital Militar (1891), Templo Metodista Episcopal (1898), Escuela Modelo hoy Museo Federico Silva (1905-1907), Remodelación de la Escuela Normal del Estado, La Beneficencia española, el primer hospital privado. La nueva elite demandaba espacios adecuados para vivir y hacer negocios, entonces se construyen palacios, grandes edificios y los primeros fraccionamientos, entre los palacios se puede mencionar: el Palacio Martí hoy museo de la Máscara (1892-1898), Palacio Federal (1907), Palacio Monumental antes Casa de la Moneda (1903-1909), Edificio Ipiña (1906-1912), Palacio de Cristal (1909), Edificio Gutiérrez, hoy Santory Solana (1910). Al sur de la ciudad se construye la Colonia Juárez (1895-1910), entre los barrios de San Miguelito y San Sebastián. La urbanización aun no alcanzaba los llanos en una zona antes considerada "extramuros", pero gracias a su colindancia con el Santuario y la calzada de Guadalupe fue considerado un lugar de prestigio, por lo que esta colonia fue pensada para la clase media-alta. La construcción inicia con el gobernador Blas Escontría Bustamante (1885-1902) y continuó con José María Espinoza (Villar Rubio, 1999). En 1906 se comienza a construir la colonia Reforma, un fraccionamiento creado para la elite, lo que se puede descifrar en la amplitud de las casas y arquitectura neocolonial; por el contrario, la colonia Centenario fue edificada para la clase obrera. Los barrios comenzaban a conurbarse con la ciudad, pero los nuevos patrones de ordenamiento urbano no coincidían con los barrios, lo que dio un orden peculiar a la ciudad. Las haciendas, que habían tenido su auge en el siglo XVI con los centros mineros durante la época virreinal, jugarón un papel importante en el porfiriato. Los hacendados, quienes eran principalmente extranjeros, financiaron gran parte de las obras públicas hechas en el centro histórico. El porfiriato fue su momento principal de apogeo, pues con la llegada del ferrocarril, de los sistemas de riego, presas, maquinaria especializada y las exposiciones agrícolas, industriales y ganaderas, como la creación del Pabellón de



Es importante destacar el sistema de franquicias y concesiones que el porfiriato dio a la inversión extranjera para la creación de nuevas industrias, quienes también se encargaron de financiar parte la infraestructura, asimismo se promovió la creación de agencias inmobiliarias, se fundaron financieras, bancos, aseguradoras que otorgaron créditos, aunque los norteamericanos eran dueños de las minas y del ferrocarril. Esto también, siguiendo a Villar, obedeció a la apuesta de la burguesía decepcionada del clero, que se había mezclado con los intelectuales que llegaron durante la intervención extranjera y francesa y que pedían un orden político con bases científicas, asegurando con ello mantener su riqueza (Villar, 1998).

Villar, señaló que el enriquecimiento de la burguesía dividió a la sociedad básicamente en dos grupos, el grupo dominante y de estratos medios (empresarios, clero, intelectuales y dueños agrícolas) y las clases populares o el proletariado (obreros, artesanos, empleados de ferrocarril y campesinos, mineros y otros), cosa que se vivió en todo el país. Fronteras de estatus social tenían una expresión a nivel urbano: la opulencia de las zonas residenciales y las condiciones insalubres de los obreros en las orillas de la ciudad.<sup>67</sup>

### **La primera peregrinación en tren y la coronación de la Virgen de Guadalupe**

Con motivo de la coronación de la Virgen de Guadalupe<sup>68</sup> se organizó la primera peregrinación de San Luis Potosí al Tepeyac en Ferrocarril. Se organizaron dos vagones

---

exposición Industrial Agrícola, hoy instituto Damián Carmona (1907). Las casas de los hacendados eran espectaculares y también daban una configuración espacial particular a la ciudad. Entre las casas de los hacendados más descomunales se pueden mencionar las de los Arriaga, Barrechea, Diez Gutiérrez, Espinoza y Cuevas, Ipiña, Meade y Murillo

<sup>67</sup> Reflejo de ello fue el establecimiento de la sociedad potosina La Lonja, que era una zona de recreo para la Burguesía y que se cerró y reanudo actividades varias veces y toda la arquitectura urbana, de influencia europea de la arquitectura urbana, que además de ser costosa volvió al centro una Francia chiquita.

<sup>68</sup> En honor a la coronación de la Virgen se mandaron a hacer 4 oleos dedicados a la guadalupana entre los cuales se encuentra la “Jura del Patronato, donado por la misma Diócesis de San Luis por Félix Parra (360).



especiales para partir al Tepeyac, dando preferencia a las familias distinguidas, párrocos, empresas: todos miembros de la Romería Guadalupeña. (Ibídem: 363-365).

Montejano relata de esta peregrinación lo siguiente:

“El primer tren lo componían seis vagones de primera clase y el segundo tenía nueve vagones de segunda clase. El número de peregrinos fue aproximadamente de 900 en el ferrocarril, el resto de los peregrinos se trasladaron en coches particulares y se calculó un aproximado total de 1,008 peregrinos.” (Ibídem: 365)

Cabe mencionar que en dicho evento y en palabras de Montejano se mencionó la importancia de la sociedad potosina en el culto guadalupano, pues es “una de las más fieles amantes de la Virgen de Guadalupe”. La iluminación, los altares, las ofrendas, bailes, fuegos artificiales, cantos fueron mucho más ostentosos, fuera de lo común. La feligresía aumentó, se contaron alrededor de 10,000 personas celebrando la coronación de la virgen en los distintos templos de la ciudad, al respecto Montejano relata que:

“(…) Nunca se había visto tantos fieles de todas las edades, mujeres, hombres, niños y ancianos, quienes cantaban entre sollozos por la inmensa conmoción que causaba la venerada imagen de la Santísima Virgen de Guadalupe”. A raíz de este evento, se comenzaron a hacer calendarios de fiestas Guadalupeñas (Ibídem: 375).

La Calzada de Guadalupe seguía siendo la más importante al poniente de la ciudad, además, en 1898 se instaló alumbrado público, adquiriendo con ello mayor valor. Con el ferrocarril, comenzó también la llegada de los peregrinos de otros estados.

Montejano menciona que lo notable en estas procesiones era el número de niños y niñas de todas las clases, quienes, en traje de indios, con huacales a cuestas, aquéllos, y con canasta de flores, éstas, llevaban una gran cantidad de cera que presentaban en el templo. Esto demuestra cómo las prácticas en las peregrinaciones fueron modificándose constantemente, dependiendo del momento histórico.

Con las leyes de reforma, las procesiones fueron suspendidas y la imagen de la guadalupana fue resguardada nuevamente en Catedral y las fiestas del patronato se realizaban ahí. Las bajadas y subidas, se hacían de manera clandestina, la imagen era trasladada por los



miembros de la junta en un en un coche, cubierta con una manta mientras los fieles esperaban dentro de la Catedral. Aunque, posteriormente el obispo Montes de Oca ordenó continuar con la habitual peregrinación por respeto a la guadalupana, por un tiempo las peregrinaciones cambiaron y se puede decir que fueron las primeras peregrinaciones en coche (Ibídem: 420)

Montejano presentó un fragmento de un posible primer Calendario de Peregrinaciones decembrinas, el cual se presenta a continuación:

Día 3	<ul style="list-style-type: none"><li>• Venerable Orden Tercera de Nuestro Santo Padre Señor San Francisco</li><li>• Pía Unión de San Antonio y colegio de Santa Soledad de Astegui.</li></ul>
Día 4	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hermandad de Santísima Trinidad y Asociación de Sr. Joaquín.</li></ul>
Día 5	<ul style="list-style-type: none"><li>• Obreros y obreras de “La Fama e hijas de María de San Sebastián”</li></ul>
Día 6	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sociedad Católica de Señoras y sus escuelas</li></ul>
Día 7	<ul style="list-style-type: none"><li>• Asociación de Madres Católicas, Colegio de la Srta. Guadalupe Vázquez</li></ul>
Día 8	<ul style="list-style-type: none"><li>• Cofradía del cinto de San Agustín y asociación de los Santos Ángeles</li></ul>
Día 9	<ul style="list-style-type: none"><li>• Asociación de Santa Ana y colegio del Sr. Cayetano Cardona</li></ul>
Día 10	<ul style="list-style-type: none"><li>• Apostolado de la Oración y Guardia de Honor del Sagrado Corazón</li></ul>
Día 11	<ul style="list-style-type: none"><li>• Cofradía y Guardia de Honor del Santísimo Rosario y la sociedad de la Divina Providencia</li></ul>
Día 13	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hijas de San Vicente</li></ul>
Día 14	<ul style="list-style-type: none"><li>• Asociación de Sr. San José y escuela católica de arte y Oficios</li></ul>
Día 15	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hermandad de la vela Perpetua</li></ul>
Día 16	<ul style="list-style-type: none"><li>• Obreros y obreras de “El Muelle” y la cofradía de la Buena Muerte</li></ul>
Día 17	<ul style="list-style-type: none"><li>• Cofradía de Nuestra Señora de la Merced</li></ul>
Día 18	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sagrado Corazón y el Colegio del Sagrado Corazón</li></ul>

**Ilustración 15** Fragmento de uno de los primeros calendarios de peregrinaciones, elaboración propia con base en Montejano (1982)

Las peregrinaciones partían del templo de la Compañía a las 4:00 pm y en el trayecto se unían más peregrinos (Ibídem: 422). Además, se puede observar que se peregrina por sociedades





católicas, familias, empresas, etc. Montejano menciona que se podía destacar que los altares dedicados a la guadalupana en casa, competían por su belleza. Sin embargo, esta práctica se fue debilitando después de la revolución.

Después de la epidemia del cólera de 1833, frente a la necesidad, por parte del Ayuntamiento, de contar con “un cementerio higiénico, funcional y adecuado al tiempo”. Jesús Martínez y Ladislao Vildasola, presentaron en febrero de 1835, los planos para la realización del mismo, probablemente tomando como base un cementerio europeo. Lo cual tiene relación con algunos comentarios de cronistas potosinos contemporáneos que se refieren a este cementerio como “el cementerio francés”. Sin embargo, para entonces no se había definido el lugar en donde se construiría.

Hacia finales de 1844, el 14 de noviembre, se concedió el permiso para que se construyera el cementerio “con la posible decencia, junto al Santuario de Ntra. Señora de Guadalupe, de que es digno patrono”, además se concedió un permiso para que “en cuanto sea necesario por parte de la autoridad pública [...] invierta el valor de los muebles y alhajas que juzgue más propios a tal objeto que pertenezcan al mismo Santuario, y además que colecte fondos de los que voluntariamente se presten a contribuir” no sin dar “cuenta anticipada al Gobierno de las alhajas referidas y los muebles y sus valores, así como los capitales que se permite destinar a este fin.” (Ibíd.).

Sin embargo, la guerra con los Estados Unidos provocó que el proyecto no se concretara sino hasta el 17 de marzo de 1849. El párroco de la ciudad, don Antonio Mascorro, estuvo de acuerdo y fue él quien se encargó de la enajenación de los bienes necesarios para la construcción del cementerio.

Sobre el espacio geográfico de aquel entonces, Montejano indica que “entre la hoy [1982] de Ontañón y el Santuario, se tendían, inacabables, a uno y otro lado de la Calzada, extensísimos e ilimitados, los Llanos de Paredes, que por el poniente confinaban la hacienda de La Tenería por el mismo viento, al poniente de la Calzada, a unos cien metros, está, entre las villas de

San Miguelito y de San Juan de Guadalupe [...] El terreno se compró con dinero del Santuario (ídem).

El cementerio medía “70 varas de longitud por el frente; 56 de latitud por los costados -58.8 por 47.04 mts. Además de unos grandes pilares que con su zócalo, cornisa y adornos se elevarán 14 varas -11.76 mts. -” El Cementerio de Guadalupe “fue el más elegante y funcional de todos los cementerios municipales” (Ibídem: 5).



**Ilustración 16 Ubicación del cementerio de Guadalupe, elaboración propia con base en Montejano (2001)**

La calzada comenzó a ser visitada con más frecuencia por los habitantes de la ciudad con la finalidad de ejercitarse, pasear o rezar el rosario. Los alrededores del Santuario iban cambiando cada vez más. Entre 1904 y 1905 se comienza fraccionar los llanos colindantes a la calzada. Por entonces, el agua de la presa ya llegaba a la calzada, al poniente se encontraba



la Fundación Pizzuto, más adelante el Dr. Miguel Otero inaugura el Hospital Infantil (1893) y enfrente se encontraba el inconcluso edificio de la Casa de la Caridad, el cual más tarde se destinó para cuartel federal (Ibídem: 424).

En 1910 se organiza una espectacular misa para celebrar la independencia de México, paralelamente, los potosinos estaban renovando de la jura del patronato el 10 de octubre. Para ello se prepararon espectáculos especiales, como el de las “Damas de Nuestra Señora de Guadalupe” quienes eran distinguidas mujeres como ciudadanas y devotas a la guadalupana; una “asociación financiada por múltiples familias potosinas” (Montejano.1982: 429). Por esas fechas inició a la revolución con el Plan de San Luis, el cuartel general y la penitenciaría se convirtieron en activos militares (ídem).

Jesús Amador (1994) nos cuenta sobre la penitenciaría que:

“la construcción la inició y realizó el pueblo potosino como pago para que le fuera devuelto el Santuario de Guadalupe que en esos días y como herencia del huracán que despertaron las Leyes de Reforma estaba en poder de los militares, quienes a su vez se lo quitaron a los franceses que lo habían convertido en cuartel. Nunca una obra pública avanzó con tanta rapidez y eficacia en San Luis, cualquier funcionario o inspector actual caería presa de un soponcio al ver que ni alarifes ni mediascucharas, ni pulidores de piedra hacían como que trabajaban, el ritmo era intenso, a los obreros se sumaba gente del pueblo y hasta uno que otro catrín, bien se podía decir que toda la población contribuyó a la edificación de la nueva Penitenciaría, el motivo de tal colaboración procedía del acuerdo tenido con las autoridades a través del cual se acordó devolver el Santuario de Guadalupe a cambio de estas faenas, de ahí el interés porque la obra se terminara a la menor brevedad, pues la imagen de la Guadalupana debía volver al templo que el mismo pueblo le había construido y que había sido arrebatado para convertirlo en cuartel y luego en bodega... las obras se iniciaron en 1883, aunque la primera piedra se puso hasta el cinco de febrero de 1884 y aun sin terminar se inauguró el cinco de mayo de 1890, se señala que “en 1892, ya con sus habitantes a fuerzas se cerraron con una bóveda, cuarenta y cuatro celdas y se dio por concluido el arreglo de doscientas cincuenta más”. Los devotos guadalupanos “vieron reforzada su participación con la generosa ayuda de un rico de San Luis que donó dos barras de oro extraído de la mina de Concepción de Catorce y el apoyo meramente moral del señor Gobernador, don Pedro Diez Gutiérrez. Al edificio penitenciario [penitencia en sí mismo] “se le comparaba con los penales de Buenos Aires o Nueva York y se encuadraba dentro del estilo toscano”. La antigua cárcel [estaba] ubicada en terrenos de los Carmelitas, en el espacio donde se construiría el Teatro de la Paz,” (Amador, 1994).



## La revolución

Las condiciones de desigualdad de la política porfirista desataron una serie de movimientos sociales de la clase trabajadora para exigir sus derechos. Como por ejemplo la huelga de los trabajadores de la mueblería Unna.

Aunado al descontento social, en los pasillos de la ahora laica universidad y en la normal del estado se fue organizando una sociedad de intelectuales antiporfiristas, con personajes como los hermanos Flores Magón Librado Ribera, Soto y Gama, entre otros liberales radicales. Se creó el partido Liberal Mexicano y se promovía el nacionalismo. Madero declaró el Plan de San Luis desde San Antonio Texas y estalló la revolución.

Para 1910, San Luis era eminentemente rural, el ochenta por ciento de la población vivía en un campo cuyos rasgos comunes, al igual que en el resto del país, estaban marcados por la pobreza y la concentración de la propiedad solo en unas cuantas familias poderosas y estrechamente vinculadas entre sí. La mayor parte de las familias de San Luis Potosí carecía de tierras, mientras que los hacendados, eran propietarios de más del 80% de la totalidad del territorio potosino, con lo que representaban un mínimo porcentaje de la población. (Monroy, 1997).

El caos de la revolución, entre saqueos, torturas y amenazas, el hospital Diocesano de San Carlos fue convertido en Hospital Civil. Muchos sacerdotes fueron desterrados del país, excepto el padre Puente, quien estuvo obligado a atender la Iglesia de San Miguelito y San Juan de Guadalupe (Montejano 1982: 432).

En 1920, el seminario fue remplazado por la escuela Normal, de lo cual, solo se pudo rescatar la capilla dedicada a la Virgen de Guadalupe. En octubre de este año, pese al conflicto armado, se celebró la Coronación Pontificia de la Virgen de Guadalupe, que fue dirigida por el Obispo de San Luis Potosí; el clérigo Miguel María De La Mora, ya que el obispo Montes de Oca estaba muy enfermo (Ibídem: 434).

El nuevo obispo envió a la Confederación Patriótica Guadalupana de la República Mexicana, la propuesta para promover el 12 de diciembre como fiesta nacional. Así mismo, con la



intención de revivir el culto guadalupano, aprobó en San Luis Potosí la asociación sacerdotal en la Arquidiócesis de México llamada “Liga Sacerdotal Guadalupana” y se estableció como centro sacerdotal el Santuario de Guadalupe de esta ciudad.

Entonces el conflicto armado se iba apaciguando y, después de 35 años sin peregrinación, fue posible restablecer las “Bajadas y las Subidas” y el 3 de mayo de 1923 fue regresada a su santuario la “santísima” imagen de Guadalupe con el fin de renovar el patronato como Señora de Aguas, Minas y Comercio (Ibídem: 435).

El año de 1925 empezó con un gran acontecimiento Guadalupano: la coronación de la santísima Virgen de Guadalupe en Roma. Al siguiente año se inició la persecución religiosa, el santuario cerró y el culto se concentró en los hogares de los fieles hasta 1929 cuando terminó la persecución y que permitió celebrar a tiempo el IV aniversario del Centenario de apariciones (Ibídem: 441).

En este marco la ciudad de San Luis Potosí siguió creciendo y con el general Cedillo a cargo del gobierno se inició la construcción de la actual Central de Abastos, cerrando la que se ubicaba en San Sebastián. A su vez se cerró el cementerio ubicado a un costado del Santuario y el de San Sebastián para fraccionarlo y edificar casas (Ibídem: 444).

Durante el periodo cedillista el gobierno apoyó a los sectores conservadores. Hubo movimientos sociales en el sector de minería, en el de los textiles y en el de los panaderos. Para el caso de las compañías de transporte industrial moderno, apoyados en los trabajos de Guillermo Luévano, tenemos noticias de las condiciones de vida y de trabajo del gremio de los transportistas colectivos de pasajeros de SLP, en su antepasado tecnológico directo: los conductores de tranvía, quienes para 1915 habían formado dos sindicatos, “uno que agrupaba motoristas, conductores e inspectores y otro para los operarios de trenes eléctricos” (Luévano, 2008: 53).

Esto significó una expansión creciente de las áreas urbanas y a consecuencia una mayor red de puntos de conexión entre las nuevas colonias que iban surgiendo alrededor del centro



histórico. Invariablemente que en la transformación de la ciudad los servicios de transporte jugaron un papel muy importante por lo que debemos conocer algo de su historia.

### **Los tranviarios**

En 1915 se fundaron dos sindicatos, uno que convocaba a conductores, motoristas e inspectores y uno más para los operadores de los trenes eléctricos. Esta información, está respaldada en la nota 208 del AHESLP, ASLP, L-1915. 23 (Libros de Acta de Cabildo). Dice que la compañía se instaló en 1914, y que esta compañía sustituyó a los tranvías de vía angosta que eran movilizadas por mulas. Luévano señala que:

“La organización de los tranviarios tenía un tinte festivo, pues, para allegarse recursos, organizaban bailes, festivales y veladas musicales. Los bailes, los juegos y las veladas, son también expresiones de la cultura obrera y más aún de su conciencia política y de clase. ... En todos sus actos, festivos, deportivos, religiosos y de esparcimiento, hay un testimonio de que eran conscientes de su “nosotros” en oposición a un “ellos”. Los tranviarios desaparecieron en 1932 (Luévano, 2008: 56).

En un artículo de Jesús Medina Romero (1984) cuenta que en el San Luis de finales del s. XIX:

“corrían por sus calles los tranvías eléctricos quienes fue fueron introducidos aquí por la compañía inglesa. El primero salió a la circulación el 23 de abril de 1883, y el depósito estaba en la primera calle de Uresti, junto a la que “después fue el estadio 20 de noviembre. La estación terminal se encontraba en el jardín Escobedo llamada también San Juan de Dios, de ahí parten las rutas al Saucito al Santuario a San Miguel a Morales y a Soledad”, los tranvías eran de color anaranjado y los había de primera clase con ventanilla. en forma de bancas a lo largo del coche y la segunda abiertos con las bancas atravesadas también había una especie de plataforma para cargar y un carro funerario “Prieto y feo” para que entierros humildes que naturalmente “finalizaba su recorrido en el panteón del Saucito. El trole de los tranvías potosinos no era de polea como el de los del Distrito Federal sino que consistía en una tosca horquilla que se deslizaba contra el cable conductor de la energía eléctrica por lo demás nuestros vehículos eran tan ruidosos como aquellos los tranvías dejaron de circular por las calles potosinas en mayo de 1932, no por falta de pasajeros sino por la mala administración de la empresa durante varios años permanecieron las vías de las rutas mencionadas hasta que fueron vendidas a un señor Dávalos Aragón.” (Medina Romero, 1994).

Actualmente estos vestigios de este sistema de transporte ya no son visibles, aunque existen algunas fotografías. Lo que aún se conservan todavía huellas socio históricas de los sistemas

de transporte del pasado como elementos o “rugosidades” como les llama Milton Santos que se reinsertan en lógicas adaptadas a la visión del mundo de quienes las habitan. Son los llamados “guardacantones”. En un artículo titulado *El recuerdo de los coches y carretas*, de Alejandro Espinoza Pittman (1984), menciona lo siguiente:

“Son intrigantes, llamativas, agradables. Bueno, para mí, unas piedras que por varios rumbos de la ciudad se encuentran en ciertas esquinas se yerguen como metro sobre el nivel de las banquetas la medida simple referencia porque la altura varía hacia más o hacia menos han de tener enterrados alrededor de 50 cm.



**Ilustración 17. Guardacantones cerca del santuario, foto: Luévano, 2020.**

Una de sus interesantes características es la de ser monolíticas, la forma que representan es la de prisma cuadrado rectangular. Están desgastadas, una muy señalada está en la esquina Norte del Eje Vial y Reforma, es un prisma rectangular de más de un metro de elevación. Esta piedra o por su nombre propio “guardacantón” formaba parte en vista de sus notas de la casa de recogidas que ocuparía toda la manzana se refiere a la que puede verse en la esquina norte de Xicoténcatl y Gómez Farías. Una similar está en Constitución y Arteaga en otras poblaciones hay también No únicamente en la capital del estado el guardacantón no es de piedra es de madera y cilíndrico están Matehuala se localizan siempre en las esquinas arrimados a la pared de las casas su función lo exigía servían los guardacantones para proteger los ángulos de las construcciones en las esquinas contra los coches carretas carretones diligencias calesas los que al dar vuelta en las calles podrían lastimar con sus enormes ruedas y ejes sobresalientes los muros de las casas se recurría a este árbitro por acostumbrarse en anteriores tiempos las banquetas eran aisladas las existentes algunos de nuestros regidores en el año de 1828 querían que desaparecieran trataron el asunto en una sesión del Cabildo el 21 de



febrero y en la misma época algunas cosillas de buena policía propias de la época ser agradable conocer el acta el ciudadano alcalde primero expuso ya que otros cabildos habían iniciado la necesidad que había de que se quita hacen las piedras que hay en las esquinas pero el diputado Yáñez dijo que éstas además de ser un resguardo para las fincas por el maltrato que pueden recibir con los coches y carretas que pasan también son una defensa de los que al transitar por las muy angostas calles de la ciudad. Estas construcciones son del siglo XVIII y puede ser que dé más atrás. Los que han quedado serían los del centro de la ciudad los que perduran están en los barrios hay uno tal vez del siglo 18 en las recogidas como deseaba el señor alcalde primero los demás son cuando menos del siglo pasado en 1849 se inició el empedrado de las calles y la construcción de las aceras el lugar de partida fue la Plaza de Armas. Con este motivo debido a la protección que se lograba, fueron desapareciendo por y necesarios los guardacantones en ciertas partes las banquetas simplemente los englobaron, son los que conocemos. Se verán también por aquí por allá en los barrios unas piedras de aspecto distinto son toscas anchas bajas como para sentarse parecidas a la que se nota en la segunda ilustración me fijaba en los guardacantones no en estas pero una persona en cuya casa está próxima una de estas me explicó el significado, como me lo contó lo cuento, “la virginidad divina baja, cuando la noche se avanza, cuando ya todos duermen. Baja el Señor y recorre vigilante la ciudad para que nada ni nadie, perturbe el sueño de sus hijos, como es natural llega a sentir cansancio Y entonces se sienta en una de Tales piedras puestas” (Espinoza Pitman, 1984).

### **Los primeros automóviles en San Luis Potosí**

Las primeras noticias de los vehículos automotores en SLP apuntan que fue en el año de 1902 cuando llegó el primer automóvil a la ciudad. Se trataba de un vehículo de la marca Renault, “propiedad del Dr. Horacio Uzeta -ex gobernador, alumno de Francisco Javier Estrada y contemporáneo de Fortunato Nava- y al volante don Federico Rodríguez, el primer *chauffeur* de automóviles potosino. Posteriormente Carlos Coghlan, hijo de Francisco Coghlan, quien fuera minero y hacendado catorceño. Carlos Coghlan fue también quien construyó el edificio que ocupa el Instituto Potosino, en las calles de Carranza y Benigno Arriaga. Se infiere que estos coches eran importados, tanto por la marca como que no existían armadoras en México sino hasta 1925<sup>69</sup>, además de que “tenían el volante a la derecha, como los europeos” -apunta Montejano (1997: 1).

---

<sup>69</sup> Miranda, Arturo Vicencio. (2007). La industria automotriz en México: Antecedentes, situación actual y perspectivas. *Contaduría y administración*, (221), 209-246.





Cada vehículo costaba \$4,000. En 1904, en el mes de julio, Valentín Elcoro y Cía abrió la primera agencia de venta de vehículos de la marca White. Montejano nos cuenta que “empezó la propaganda de sus vehículos con un viaje a la entonces remota Fracción de Morales, atravesando la Calle Real de Tequisquiapan -actual Avenida Carranza- entre solares yermos y huertas, a la inimaginable velocidad de 70 kilómetros por hora en algunos tramos. El pasajero principal fue nada menos que el Gobernador don José María Espinoza y Cuevas” (ibídem: 14).

Para 1907 circulaban en las calles de San Luis “unos 35 automóviles”, a la gente de entonces “les causaba pavor velocidades de 20 o 30 km por hora, asustando perros, recuas y carricoches de mulas” y con mayor razón a la ciudadanía de a pie.

Fue entonces que se publicó, el 11 de junio de 1907, el “Reglamento para la circulación de automóviles”, en este se establecía que los conductores debían contar con una licencia, fotografía incluida, y los vehículos portarían un número ordinal, o placa. Respecto a las conductas viales que debían de observar los conductores especificaba que “al acercarse a los cruceros, el vehículo debería de estar dotado de una linterna que proyecte luz blanca o verde hacia adelante y luz roja hacia atrás”. Sin embargo, como bien apunta Montejano “estas sesudas prevenciones no pudieron evitar el derramamiento de sangre. El 6 de octubre siguiente, ocurrió el primer accidente mortal. Una obrera, en el barrio de San Miguelito, falleció por atropellamiento. -Luego agrega- El automóvil, expresión de modernidad se había convertido en San Luis, [...] en el mejor y en el peor amigo, [...] por las vidas que salva y que quita (Ídem.).

Cabe decir que los semáforos fueron solicitados en 1954, derivado “de la importancia comercial y cultural, que no puede quedar al margen del adelanto de otras ciudades” (El Sol de San Luis, 8 de nov. 1954) sin embargo la conformación de la comisión de tránsito se declaró hasta el gobierno de Francisco Martínez de la Vega, el 20 de octubre de 1959, cuando se fundó la Comisión de Tránsito, como un “organismo descentralizado y de carácter consultivo, compuesto por representantes de la industria de pasaje y carga y de los usuarios,



con el propósito de intervenir oportunamente en los problemas de tránsito y proponer al Ejecutivo las soluciones más adecuadas, velando siempre por los intereses del público sin merma de los derechos de quienes prestan los servicios aludidos” (idem.)

### **La historia de las líneas de Camiones Guadalupe en SLP**

En este apartado nos remitimos únicamente a una historia somera y parcial de la línea Guadalupe por ser el grupo TRALIGUSA que nos permitió acompañarlos en este proceso y a las fuentes hemerográficas, las cuales son abundantes, pero necesitaríamos más tiempo y espacio para poder presentar. De las fuentes hemerográficas consultadas, encontramos menciones de la línea Guadalupe desde 1948. Aunque sabemos que los primeros “concesionarios” del transporte fueron los hermanos Diez Gutiérrez y la familia Muriedas y que el tranvía que iba hacia el santuario, probablemente se le añadió el sustantivo guadalupano. Sin embargo, información sobre grupos de camioneros como tal empezó a verse con más frecuencia en los últimos años de del periodo de 1940 a 1960.

En el periódico Heraldo del 11 de abril de 1948, se menciona a la Alianza de Camioneros Potosinos, que estuvo contratada por los obreros de la España Industrial para que los llevara y los recogiera de sus empleos.

En esta nota, el sindicato de Trabajadores de la España Industrial recurre a la movilización social para exigir una mejora en sus medios de transporte. De tal suerte, la España Industrial contrató a varias unidades de la Alianza de Camioneros Potosinos.

Se menciona por ejemplo que “las unidades de la ruta de Soledad, que es la que controla la Alianza, se encuentra en pésimas condiciones de seguridad y limpieza, siendo verdaderas jaulas para ganado y con salientes que deterioran la ropa de los viajeros, además de que continuamente se detienen en el camino a causa de desperfectos en motores, llantas u otras partes delicadas del mecanismo” (El Heraldo, 1948).

Se menciona también que “por su reducido cupo, los pasajeros han tenido que subirse a los techos de los mismos, o a las salpicaderas, ocasionando con esto numerosas desgracias al ser



despedidos en curvas pronunciadas o al volcarse el vehículo, como ya ha sucedido en alguna ocasión” (idem).

En esta ocasión, la España Industrial terminó por contratar a otra línea de camiones, “habiendo escogido, por reunir las mejores condiciones de seguridad y comodidad a la Cooperativa de Camioneros, que tiene las líneas de Guadalupe”.

En ese mismo año “el Comité Ejecutivo del Sindicato [de la España Industrial] expondrá -entre otras cosas- la posibilidad [no sólo] de adquirir algunos camiones para inaugurar una cooperativa de transporte de los trabajadores a su lugar de trabajo, sino [que también sirva] para el transporte de los habitantes de las populosas colonias Industrial, Ferrocarrilera y San Luis, en donde muchos de ellos son trabajadores de la España y familiares de los mismos” (ídem).

Se menciona que la ruta que poseía la Alianza de Camioneros Potosinos era la ruta de Soledad. Calificó estas unidades como “verdaderas jaulas para ganado” y “con salientes que deterioran la ropa de los viajeros”. Además, reportan constantes averías mecánicas que implicaban retrasos en la hora de entrada y salida. Habla de los conflictos con los turnos nocturnos que exigían a los pasajeros el pago de veinte centavos o si no, no continuarían con el viaje. Menciona también que muchas veces los choferes subían al pasaje en los techos o las salpicaderas.

Frente a esta situación prefirieron “contratar los servicios de alguna de las líneas urbanas de la ciudad, habiendo escogido, por reunir las mejores condiciones de seguridad y comodidad a la Cooperativa de Camioneros, que tiene las líneas de Guadalupe.”

Aquí se menciona que, el entonces, sindicato de trabajadores de La España Industrial, propuso lo siguiente:

“Adquirir algunos camiones para inaugurar una cooperativa de transporte de los trabajadores [y también a] los habitantes de las populosas colonias Industrial,



Ferrocarrilera y San Luis, en donde muchos de ellos son trabajadores de la España y familiares de los mismos.” (ídem).

No sabemos aún si esto fue lo que dio lugar a dicha cooperativa. Sin embargo, es en esta zona donde se encuentra la terminal de la ruta circuito exterior -2.

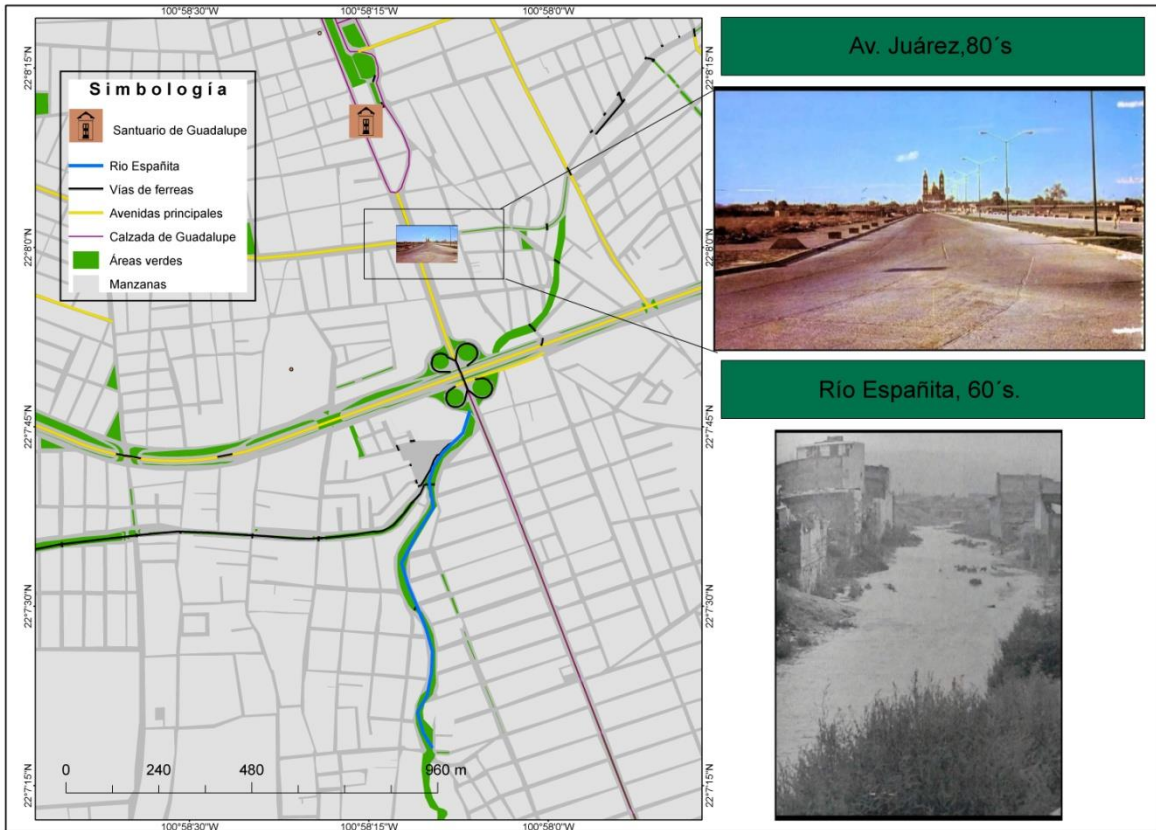
### **Los sistemas de transporte en la actualidad**

Actualmente en la ciudad de San Luis Potosí, se tiene un servicio urbano compuesto por 35 rutas de transporte urbano de pasajeros, reguladas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno del Estado. Dichas líneas prestan servicio desde las cinco de la mañana hasta las 22:00 o 23:00 horas en algunos casos. Se tienen cuatro rubros para dar servicio a pasajeros: urbanas (38), línea de paso clase normal (4), líneas foráneas (13) y líneas locales (6).

Respecto a las líneas de pasajeros en el transporte urbano, son las que pueden utilizarse para llegar al Centro Histórico de la ciudad, mismo que se considera como “nodo” para acceso y transferencia de transporte de pasajeros a la Alameda central. Existe disponibilidad de transporte público hacia el resto de la mancha urbana. La traza urbana del centro histórico impide una fluidez del transporte de pasajeros en medios masivos de transporte, por lo cual, el cruzarlo de Oriente (avenida Universidad y Manuel José Othón) a Poniente (Venustiano Carranza y Cuauhtémoc) tiene que ser desviando su paso por la Calle Revolución. Mientras que, para cruzarlo de Sur a Norte, es necesario hacerlo preferentemente por las vías rápidas de Juárez y Coronel Romero. Para brindar una mejor accesibilidad al conductor y con ello mejorar la movilidad del peatón y otros medios no motorizados, es necesaria una mejor distribución vial que ofrezca seguridad a sus usuarios, la cual invariablemente se complementa con elementos de infraestructura vial y urbana (SECTUR, 2015: 126-127)<sup>70</sup>.

---

<sup>70</sup> ESTADO DEL TRANSPORTE EN 2015 TOMADO DE “Diagnóstico sobre Competitividad y Sustentabilidad del Destino” Ciudad de San Luis Potosí



**Ilustración 18. Urbanización de la zona sur, Avenida Juárez (1980 aprox.) Río España (1960 aprox.), fuente: elaboración propia, fotos: Imágenes Históricas SLP FB**



## Capítulo 3 Las peregrinaciones guadalupanas como herramientas para la territorialización

### Religiosidad en movimiento

En el marco de las múltiples tradiciones y expresiones de las religiosidades populares de México, de las que se desprenden las celebraciones y festividades tradicionales dedicadas a la virgen de Guadalupe, tienen lugar espectaculares eventos multitudinarios, cargados de efectos dramáticos, visuales y sonoros donde median artefactos, instrumentos sensibles y principalmente los cuerpos humanos.

Estos ocurren en torno a los diferentes santuarios de adoración dedicados a la virgen guadalupana que existen en diferentes partes del país<sup>71</sup> [ver Mapa 2] y del mundo<sup>72</sup>, los cuales son interesantes desde muchos aspectos, sin embargo, para este estudio, centramos particularmente nuestra atención, en el fenómeno de las peregrinaciones, las cuales implican una relación muy específica con el espacio geográfico<sup>73</sup>.

Como bien señala García Chiang “la peregrinación y la procesión<sup>74</sup> [...] tienen un componente eminentemente geográfico, no sólo por lo que implican como desplazamientos, sino por ser consideradas como una forma de sacralizar un territorio” (2012: 261).

---

<sup>71</sup> Según el directorio nacional de Templos Católicos y Sacerdotales de la República Mexicana, realizada por el Arzobispado de México (2010) se registran 631 parroquias y santuarios dedicados a la advocación guadalupana. San Luis Potosí cuenta con 16 templos dedicados a la virgen de Guadalupe, la mayoría en la capital del estado.

<sup>72</sup> Existe presencia oficial, es decir en templos e iglesias católicas institucionalizadas, de altares guadalupanos en Nueva York, Los Ángeles, París, Sevilla y por supuesto en Roma (El Universal, 2019).

<sup>73</sup> Santos (1996: 54) propuso definir el espacio geográfico como “un conjunto indisoluble, solidario y también contradictorio, de sistemas de objetos y sistemas de acciones, no considerados aisladamente, sino como el contexto único en el que se realiza la historia.” Santos, M. (1996).

<sup>74</sup> Conviene distinguir que, de acuerdo a García (2012), la peregrinación se distingue de la procesión, en tanto que principalmente mantienen relaciones distintas con el espacio, en la peregrinación uno se dirige hacia el lugar sagrado, desde cualquier punto en el espacio, la procesión se lleva a cabo, partiendo de un lugar que se considera sagrado hacia otro de las mismas características.

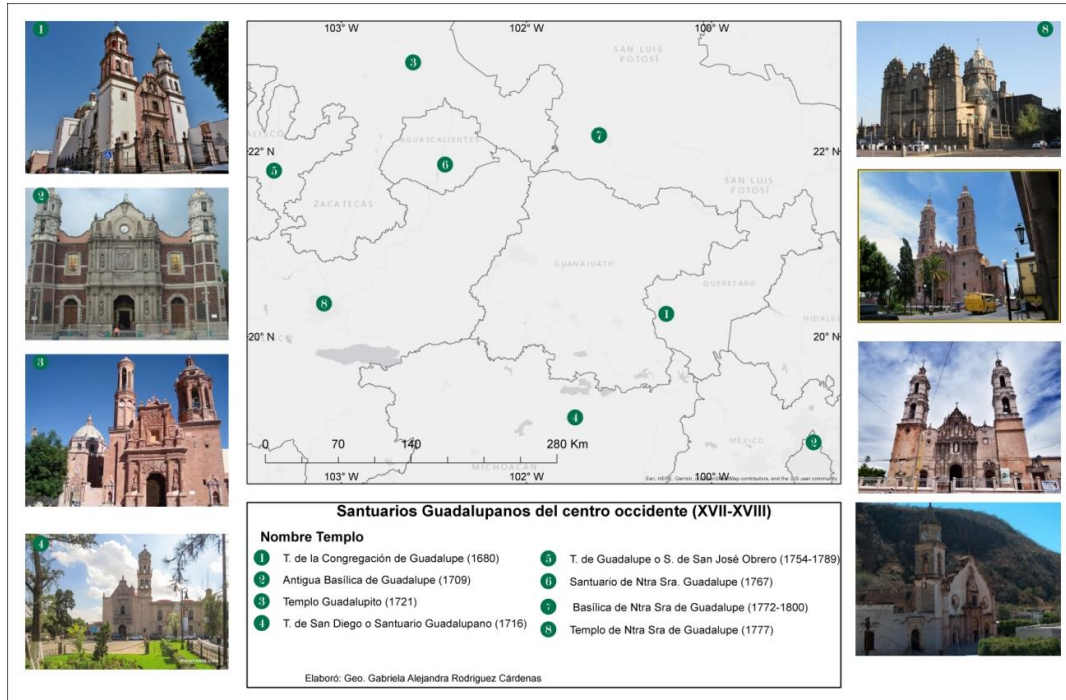


Ilustración 19. Santuarios Guadalupeños del centro occidente (XVII-XVIII)

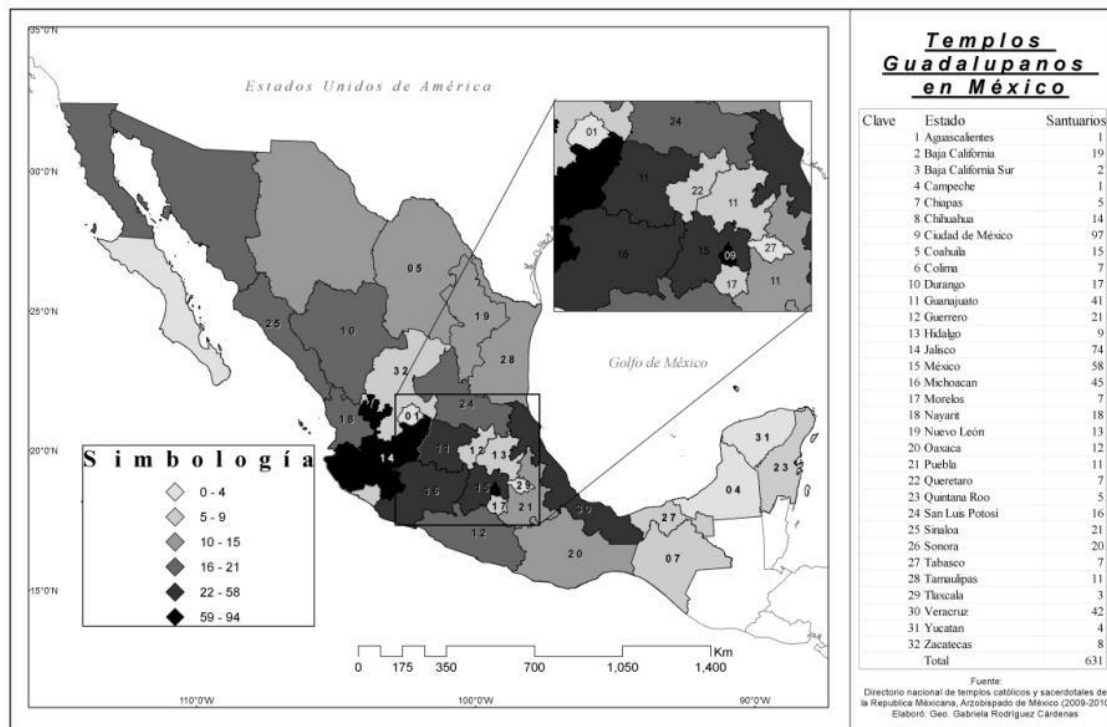


Ilustración 20 Mapa 2 Distribución de santuarios, templos y parroquias guadalupeñas, Rodríguez, 2020.

El concepto de peregrinación se refiere a llevar a cabo un recorrido ritual, partiendo de un punto determinado hacia otro, que reviste una importancia simbólica especial, y en muchos casos posee un significado trascendental para quienes participan en este recorrido.

Sergio Sánchez señala que se trata: “de un viaje emprendido bajo motivación religiosa, que implica el traslado de grupos organizados o no, de gente que acude, por diversas vías y diferentes medios (a pie, en bicicleta o en otro transporte), a un santuario<sup>75</sup> o centro devocional” (Sánchez, 2012: 131).

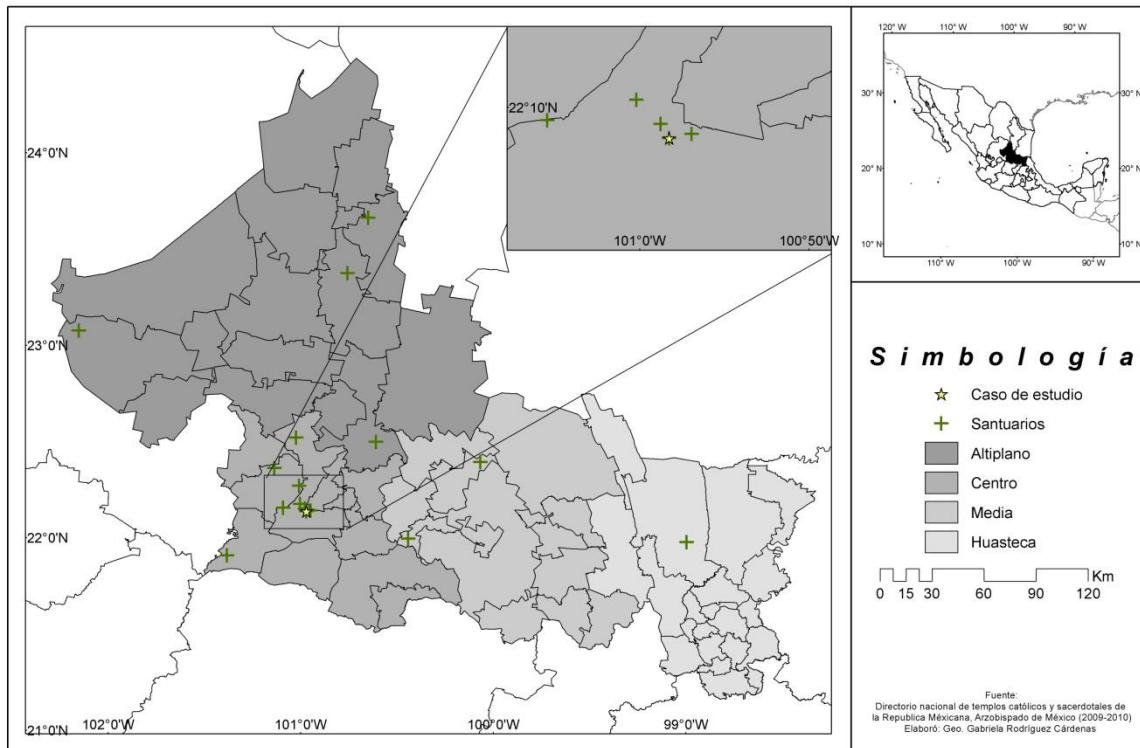


Ilustración 21 Santuarios guadalupanos en el estado de SLP, elaboró Rodríguez (2020)

<sup>75</sup> El término “santuario” se entiende aquí como un centro sagrado formal o no, “que genera la devoción de la gente por el lugar mismo, por una imagen particular, por reliquias o por objetos considerados sagrados.” (Sánchez, 2012: 132)





Invariablemente que existen múltiples definiciones y discusiones de este concepto y en casi todos los estudios que hemos revisado hasta el momento, se señala la plasticidad y la creatividad con el que, en la práctica, este concepto encuentra las maneras de salirse de las definiciones tradicionales que lo encasillan<sup>76</sup>.

Debemos recordar, para recalcar la profundidad y el alcance que tiene reflexionar sobre esta práctica religiosa, que el fenómeno de peregrinar es un fenómeno humano universal, y que se trata de un comportamiento ritual que, de acuerdo con Rodríguez y Shadow: “se practica desde los tiempos antiguos en Mesoamérica, en Grecia y en Egipto, así como en la sociedad musulmana, la judía, la hindú y, por supuesto, en la cristiana” (Rodríguez-Shadow, 1999: 193).

En México, Beatriz Barba de Piña Chan (1998), muestra evidencia de la práctica de peregrinar es anterior a la llegada de los españoles y que esta se expandió en el periodo clásico es decir entre el 300 y el 950. Posteriormente, encontramos indicios de esta práctica durante el postclásico, hasta llegar al periodo virreinal, Sánchez señala que: “previo el proceso de evangelización, se iniciaron las peregrinaciones bajo una lógica modificada. El concepto de lugar sagrado persistió, pero ahora las divinidades pertenecían a un panteón religioso impuesto” (Sánchez, 2012: 137).

Para el caso de San Luis Potosí, con relación al culto guadalupano, tenemos prueba de que dichas peregrinaciones, han estado más o menos vigentes, con algunas interrupciones, pero mayor continuidad desde 1662<sup>77</sup> hasta nuestros días. Así también, son conocidas las peregrinaciones periódicas del pueblo *wixarika*, al desierto potosino. Dichas peregrinaciones poseen, tanto raíces prehispánicas como coloniales, y son muestra de que, como apuntan Weigand y García, son: “una de las muchas maneras en las que los sistemas regionales se integraron y operaron durante el periodo prehispánico, fue mediante el intercambio

---

<sup>76</sup> Esta discusión sobre las variantes de peregrinar se retoma de forma más profunda en el apartado donde se desarrolla el marco teórico.

<sup>77</sup> AHMCR, Fondo Diocesano, Sec. Gobierno, Serie Religiosos Franciscanos, Caja 17, exp. 20, San Luis, año de 1662. Foja sin número



ceremonializado de bienes” (Weigand y García, 2002: 81). Lo anterior se ha desarrollado a través de antiguas rutas, que coinciden con algunas de las rutas peregrinas contemporáneas. Las peregrinaciones realizadas a los diferentes santuarios de la geografía guadalupana son una muestra de cómo las religiosidades poseen un papel significativo en la configuración del paisaje contemporáneo actual, cultural, histórica y políticamente hablando. Es decir, que las prácticas sociales de la religiosidad son factores que transforman el espacio, al tiempo que conforman distintas identidades a lo largo del tiempo, estableciendo para ello distintas estrategias de territorialización.

Siguiendo a Castaño Aguirre et al, “es precisamente, este proceso de conformación de identidades, límites, materialidades, corporalidades e interacciones espacio temporales, lo que se plantea como territorialización” (Castaño et al, 2021: 207).

Otro elemento importante señalado por Hervieu-Léger (2004), respecto a la peregrinación como estrategia de territorialización tiene que ver con las y los peregrinos, esta autora ha definido al peregrino como un elemento clave de la movilidad en el ámbito religioso contemporáneo. En este sentido las y los peregrinos desarrollan formas de sociabilidad religiosa manifestada mediante una movilidad territorial. Esta condición de movilidad se distingue por su carácter corporal, lo cual como señala García Chiang, es “su realidad fenomenológica”, el cuerpo, continua García:

“Aparece como un lugar de encuentro entre los seres humanos u otras dimensiones de la existencia: naturales y sobrenaturales, físicas y psicológicas, personales y ecológicas. Es en el cuerpo, en tanto morada de uno mismo, que estas dualidades se conjugan haciendo posible la inmanencia de lo sagrado en los individuos.” (García Chiang, 2012: 253).

En este sentido la práctica de peregrinar se reviste de una “densidad espacial” en la que a través del cuerpo en movimiento ocurre una apropiación del espacio, que habilita entonces la posibilidad de la transmisión de narrativas de sentido personales y colectivas.

Por otro lado, se ha señalado que la práctica de peregrinar es entendida en términos de expresión de la religiosidad popular. Sin embargo, para una comprensión más amplia, es necesario aclarar lo que implica hablar de religiosidad popular en relación con otras teorías,



por ejemplo, lo que se ha llamado también religiosidad vernácula, la cual es desarrollada por Primiano (1995) quien se aleja del uso de los términos “folklórico” o “popular”, en el sentido de que su uso implica pensar que, de alguna forma, la religión existe como un elemento puro, el cual es transformado o incluso contaminado por su exposición a las comunidades humanas.

### **¿Religiosidades “oficiales” “folclóricas” “populares” o “vernáculos”?**

Primiano señala que abordar las religiones tal como se viven, se practican y se perciben, implica una aproximación inductiva, este tipo de aproximación genera una teoría y un método para el estudio de los fenómenos religiosos basados en criterios de validez religiosa establecida por las experiencias internas y percepciones de los creyentes. Primiano sustituye los términos “folk” o “popular” por el de “vernáculo”, lo cual implica el reconocimiento a una variedad de manifestaciones y perspectivas pasadas y presentes de la religiosidad humana. Para Primiano, el término vernáculo remite a “una manera de comunicar, pensar, actuar acorde y conforme a una circunstancia cultural particular” (Primiano, 1995: 42).

Al igual que en De la Torre (2013), para Primiano este proceso implica un *in between*, un entremedio, pues según este autor:

“Este proceso reconoce la presencia de influencias bidireccionales de los entornos sobre los individuos y de los individuos sobre los entornos en el proceso de creer. Dentro del contexto humano, muchos factores influyen en el creyente individual, como las predisposiciones psicológicas, medio ambiente natural, familia, afiliaciones comunitarias, instituciones religiosas, proceso de socialización, tradición, educación y alfabetización, medios de comunicación, así como las condiciones políticas y económicas.” Primiano (1995).

Los elementos anteriores interactúan con los individuos para establecer lo que Don Yoder ha denominado “un sistema orgánico unificado de creencias” (Yoder, 1990: 80).

Estos autores consideran que, desde una perspectiva vernácula religiosa, las designaciones de religión institucionalizada como “oficial” son inexactas. Lo que los académicos han denominado religión oficial, de hecho, no existe. El uso del término religión “oficial” como herramienta pedagógica nos ha ayudado a explicar las perspectivas académicas en este ámbito, pero sigue siendo una explicación inadecuada para ellos.



Si bien es posible referirse a varios componentes de un sistema religioso como los “emicamente oficiales”, debemos también reconocer, que muchas veces, estas estimaciones nos hablan de procesos autoritarios, más cuando son usados por miembros empoderados dentro de una comunidad religiosa, tal designación cuando es usada para un estudio, nos limita a creer que la conducta humana, no solo en lo religioso sino en todas las dimensiones de la vida social, es continua con la institucional o la autoridad política.

No obstante, lo popular remite a otros elementos que van más allá de los límites individuales de la persona creyente, siguiendo a De la Torre, una óptica donde el análisis de lo religioso donde se encuentran distinciones tajantes entre estructuras seculares estructuras religiosas, “construyen su definición a lo que es considerado como religión en un lugar y un tiempo específico, y no permiten acceder a los cambios de la propia naturaleza de lo religioso” (De la Torre, 2013: 2).

El abordaje de estas prácticas desde una óptica dinámica como plantea la perspectiva de las religiosidades populares, continuando con los aportes de De la Torre, “permite atender los espacios intermedios entre diferentes zonas de influencia entre lo individual y lo institucional, entre lo nuevo y lo tradicional” (De la Torre, 2013: 6).

Actualmente se considera que uno de los rasgos que distinguen a América Latina es precisamente la religiosidad popular, por ser capaz de sintetizar diversos marcos de creencias. Por lo tanto, preferimos en este estudio considerar la religiosidad popular “como un uso y no como un origen, como un hecho y no como una esencia, como posición relacional y no como sustancia (Cirese citado en Martín-Barbero, 1998: 85).

Por otra parte, la religiosidad popular, produce hibridaciones creativas entre distintos sistemas religiosos, por lo que no es privativo de estructuras religiosas y desde estos espacios se articulan la devoción a las vírgenes y a los santos, la magia, la curandería o las creencias *new age*. Al respecto, De la Torre señala que:

“Estos híbridos entre lo popular, lo nativo, lo new age y lo esotérico genera novedosas y creativas versiones latinoamericanas, como el reiki chamánico, o danzas aztecas



practicadas como yoga en movimiento, son solo algunos ejemplos.” (De la Torre, 2012: 12)

Estas combinaciones forman parte del contexto contemporáneo de cómo se experimentan las experiencias cuales son también itinerantes.

### **Automotores, cultura visual religiosa, territorio y sociedad**

En los contextos de expresión material religiosa o de la cultura visual religiosa, como la que realizan los choferes guadalupanos durante su peregrinación al santuario potosino, se despliegan y negocian, tanto entre colectividades como entre individuos, muchos otros procesos que trascienden el evento aislado de la peregrinación, la cual no puede entenderse separada de su “sistema orgánico unificado de creencias”.

Por ejemplo, en el trabajo de Brenda Bright (1998) sobre la cultura de los *low riders* en California, esta autora resalta la construcción activa de un sentido narrativo colectivo y la conexión entre los grupos y entre las personas, que implican las actividades de decoración y personalización de los vehículos: “cada vehículo es un proyecto individual, un proyecto familiar y una referencia local. Es [literal y metafóricamente] un vehículo para reclamar identidad local y extralocal” (Bright, 1998: 601).

Con respecto a la relación que guardan estas actividades con el espacio urbano, Jamal señala en su trabajo que:

“Los camiones pakistaníes transforman el paisaje urbano en un tablero dinámico de indicadores culturales y religiosos, se vuelven entonces talismanes móviles con los que se protegen los camioneros y a sus grupos” (Elias Jamal, 2003: 197).

Margaret Miles (1983) ha argumentado que las imágenes religiosas, en la mayoría de sus expresiones son icónicas, en el sentido en que éstas son organizadas de una manera tradicional y responden a los individuos en términos históricos y significados específicos. Pero las imágenes también pueden ser autorepresentativas, provocando en quien las venera u observa, una relación particular entre éstas y sus experiencias y creencias individuales.

Respecto a la explicación de la conducta religiosa de los camioneros Elias Jamal señala que:



“Es la necesidad de evitar las desgracias y recibir buena fortuna lo que nos provee una explicación simple sobre el uso de objetos talismánicos, símbolos y motivos explícitamente religiosos. Sin embargo, -agrega- el lugar donde se deciden colocar estos elementos y las motivaciones en las que se fundamentan estas decisiones, aportan un significado más amplio de la visión del mundo de la que son portadoras las personas envueltas en estas actividades de decoración y diseño” (Jamal, 2003: 199).

Estamos de acuerdo con Jamal cuando argumenta que los camiones son “dispositivos de comunicación”, que la decoración de éstos funciona meta-lingüísticamente, y que la elección de los motivos y su localización forman una sintaxis a través de la cual se expresa una amplia variedad de mensajes.

Entendidos (los camiones) como signos, como metáforas perceptuales, resalta en estos objetos de la vida cotidiana contemporánea, su capacidad de síntesis frente a las múltiples maneras en la que las personas en este oficio, se relacionan con el mundo a través de sus “cuerpos metálicos”, ya sea desde una perspectiva religiosa o no.



## Capítulo 4 La peregrinación de los choferes del transporte

Aquí inicia la parte etnográfica de la peregrinación de camioneros narrada desde sus orígenes a través de los testimonios de sus organizadores, describiremos su desarrollo en el tiempo, sus preparativos, la división del trabajo que esto conlleva.

Para abordar la práctica de peregrinar de estos choferes/as peregrinos/as, es preciso situarla en un contexto de fondo. Puesto que hemos señalado que existen evidencias documentales de peregrinaciones guadalupanas en el área que hoy ocupa la Calzada desde 1662<sup>78</sup>, las evidencias de la práctica como tal de grupos organizados de vehículos, no se registran hasta el periodo de 1980 en adelante.

### Los comienzos de la peregrinación de camioneros

Las peregrinaciones del transporte comenzaron con don Socorro Méndez en 1980 o 1981 según nos platicó Don Carlos N, quien es uno de los participantes con más tiempo y actualmente se encarga junto con Daniel O de organizar y coordinar las peregrinaciones.

Aunque estos “cargos” han ido cambiando entre diferentes choferes a lo largo de 38 años, que es el tiempo que lleva peregrinando la Línea Guadalupe. Por lo tanto, es la primera línea de transporte urbano en participar en la peregrinación del 12 de diciembre. En los inicios, cuenta don Carlos lo siguiente:

*“Era una peregrinación muy chica. Casi por lo regular, nada más era la misa, y el convivio”<sup>79</sup>.*

En el periodo de la década de 1990 la práctica de peregrinar entre los choferes se fue difundiendo cada vez más, esto debido también a que el número de operadores había

---

<sup>78</sup> [AHMCR, Fondo Diocesano, Sec. Gobierno, Serie Religiosos Franciscanos, Caja 17, exp. 20, San Luis, año de 1662. Foja sin número]

<sup>79</sup> Entrevista realizada el 4 de diciembre del 2019 con Carlos N, chofer de TRALIGUSA y uno de los líderes que organizan la peregrinación



aumentado y en general, la ciudad se iba expandiendo. Pero también estaba el hecho de que las peregrinaciones se volvían más atractivas, llamativas e incluso temerarias. Una de las peregrinaciones de entonces, de las que más recuerda don Carlos es una que estuvo organizada por un chofer, ya fallecido, originario de San Juan de Guadalupe al que apodaban “el Pechugas”.

### **El Pechugas y el dragón**

En esa ocasión, ocurrió lo nefasto ya que “el Pechugas” había incluido en la caravana un tráiler sobre el cual se había montado una figura de un dragón que “aventaba lumbre” y utilizaba gasolina como combustible. Don Carlos, relata en entrevista que:

*El Pechugas “pecó de exageración”, ya que en esa ocasión -prosiguió don Carlos- “Ahí en la Juárez, en la Himno, el tráiler iba a dar vuelta. Entonces en eso, un cuate que le decían el japonés, se subió, pero se subió por las llantas a la caja, para echarle gasolina [al dragón]. Pero cuando el tráiler da [la] vuelta, haz de cuenta que, pues las llantas se escinden en la caja, veda. Y lo aventó [al japonés]. Y pues ahí murió el cuate este, en esa peregrinación. Ahí fue donde. Ese día, creo que hasta ni bendición hubo.”*

El Pechugas fue destituido del cargo de organizador y, además, despedido de la línea. En este punto, es importante señalar que tener el cargo de organizador implica una gran responsabilidad ya que las variables que se tienen controlar son demasiadas, sobre todo en materia de seguridad. Don Carlos comenta que en algunas ocasiones tuvieron que llamarles la atención a varios choferes:

*“Que van con la gente arriba, en el quemacocos. Nosotros nos peleábamos con ellos porque, no, pues imagínate... Que se atravesase un alambre, que se lleguen a caer.”*

Esto nos muestra un proceso de desarrollo de esta práctica en el cual, a partir de las experiencias de las peregrinaciones previas se van actualizando los procedimientos y las





reglas, pero sin perder de vista el elemento expresivo. Don Carlos comenta al respecto que en lo que se refiere a la decoración

*“Sí hay que hacerlo vistoso, pero no que corramos peligro de algo.”*

Por ejemplo, señaló que, en la peregrinación, la representación de la virgen es llevada a cabo por una niña caracterizada como la virgen de Guadalupe, sin embargo, esto ha implicado tener que adaptar el carro principal para que sea seguro para la niña que tenga este rol en la peregrinación. A continuación, se presenta un fragmento de la entrevista en la que Don Carlos se refiere a la representación:

*“A la niña, antes la llevábamos con unos tubos, para que se fuera deteniendo, porque el camión de repente se mueve y, antes la llevábamos arriba de un banquito. Ahorita ya no, dijimos, sabes que ese banquito este medio peligroso, no se nos vaya a caer. Dije, no, mejor ya no. Mejor así, en el camión, bajamos lo que es el arco, que quedé más abajo.”*

Estas adecuaciones responden también al espacio urbano por donde se desplaza la peregrinación ya que como nos comentó don David, otro de los participantes con más tiempo en el grupo,

*“De repente la misma altitud de la plataforma, ahí se iba ladeando en los árboles de Miguel Barragán, casi llegando al Jardín de San Miguelito. Por eso le mochamos un pedazo, para poder pasar más librado.”*

Don Carlos y Daniel, los actuales organizadores ocuparon el cargo hace diez años aproximadamente, ya que los organizadores que entraron después del incidente del Pechugas fueron destituidos por malos manejos de los recursos, don Carlos nos cuenta al respecto que:

*“Después de este Miguel, entraron otros dos cuates. También uno ya falleció, así está el Toro todavía. Pero, no había transparencia en los manejos de la organización. Entonces fue cuando, Luis S, que es cuñado del Daniel, nos habló y nos dijo: saben qué, necesito que ustedes agarren lo de la peregrinación porque estos cuates nos*



*están quitando los recursos. Ustedes arreglen todo y vean, hagan presupuesto, vienen y me dicen. Ya fue ahí donde Daniel y yo empezamos a hacer la peregrinación.”*

El liderazgo de Daniel y don Carlos para organizar la peregrinación se ha mantenido porque son transparentes y diligentes en sus tareas. La organización de estas actividades conlleva también una suerte de competencia por ver quién ejecuta una mejor organización. Lo cual ha dado lugar a diferentes grupos de convivio al interior de las líneas. Sin embargo, don Carlos menciona que lo más importa es

*“No quien organice mejor, aquí se trata de quien lo haga con fe”.*

En un principio todos los operadores y algunas operadoras peregrinaban juntos. En entrevista don Carlos relata que:

*“Cuando andábamos todos, los 137 camiones juntos, hicimos unos grupos de convivio y era un grupo que se llamaba grupo ladrones, otro que grupo codiciado y otro que renegados. Y cada quien hacia sus convivios por separado. Y a cada quien juntaba su gente, o decían, no ps yo me voy con estos (...) Pero el grupo que más organización tenía, es el que tenemos Daniel y yo, el grupo Ladrones de buena suerte. Era un grupo bien organizado por que teníamos cuotas, y cuando, por ejemplo, alguno de los miembros se incapacitaba por un problema, enfermedad o lo que sea. Nos llevaba la incapacidad y nosotros le ayudábamos con \$450 pesos a la semana para su mandado. Por cuatro semanas, la quinta semana ya era un préstamo. Entonces, en diciembre les hacíamos posada, pero les hacíamos de comer, les llevábamos rondalla, les hacíamos el baile, les llevábamos regalos a los niños. El 10 de mayo, igual, les llevábamos rondalla, les llevábamos regalos... juntábamos el día de las madres con el día de los niños y les llevábamos regalos a las mamas y a los niños, los demás, no [hacían estas actividades]. Nada más hacían sus fiestas”. A diferencia de “el grupo que nosotros teníamos era familiar y el grupo de ellos era grupo pa’ echar relajo, o sea puro hombre, puro ruquillo. Entonces, el grupo que nosotros teníamos era el mejor. O bueno eso decíamos nosotros, veda, qué más podemos decir. Pero otros decían que sí, pero*



*desgraciadamente cuando se separó la línea, se separaron las dos líneas y ya fue donde se nos deshizo todo, se nos cayó todo.”*

Conforme las líneas de camiones iban creciendo demográfica y económicamente, los grupos de peregrinación se iban haciendo más numerosos, pero también las tensiones políticas al interior de las empresas. Don David M nos contó que las líneas se fueron segmentando:

*“Por ejemplo, Guadalupe se dividió en Traligusa y Siglo XXI. Entonces Tequis creo que tiene 3. Juárez también ya tiene varias divisiones. Saucito se partió como en 4 partes, yo creo. Saucito está la de los Yaquis, que son el Ruta 2. Si y está la de la ruta 6, que son los de Transportes San José, y están los de la ruta 21 y creo que también, los de la ruta uno, ya están... porque nos son 7000 y otros son 5000 y pérate, todavía faltan otros del Saucito, son los que andan en la ruta 3, la de Gálvez. Entonces en 5 partes se dividió el Saucito”.*

David M comenta que estos grupos surgieron como una unión de grupos de apoyo al interior del gremio:

*“Se podría decir que eran sin fines de lucro. Porque eran uniones que te decían. Bueno, te voy a cobrar tanto, pero te voy a ayudar. Que tienes un accidente, pues te ayudamos. Y ahora, no, ¡son unos rateros!, por eso, anteriormente no había tanto, tanta injerencia por parte de gobierno. Porque eran independientes y no afectaba. Más que cuando hubo el paro que de los quemados, veda. De los camiones quemados de ahí en la zona de la universidad.*

### **Registro etnográfico de la peregrinación de TRALIGUSA de 2019**

Por la mañana del día 8 de diciembre, nos dirigimos a la casa de don Carlos, ubicada en el fraccionamiento Dalías. Al llegar nos recibió su esposa, ella estaba atendiendo un pequeño puesto de gorditas en la cochera de la casa. Al instalarnos en una mesita con sillas la señora nos invitó café y unos deliciosos tamales. Después de tomar el café y platicarle nuestra



intención de realizar un estudio de la peregrinación, nos dispusimos a registrar el arreglo del vehículo principal, es decir, el vehículo en donde se llevaría la imagen de la virgen y que a su vez será utilizado como púlpito motorizado por el sacerdote para conferir la bendición a los vehículos. Para esto estaba presente Daniel O., don Carlos N., don David M y Julián C. La decoración del vehículo comenzó desde temprano, sin embargo, desde días anteriores Daniel y don Carlos habían estado “acarreado” los elementos necesarios y coordinando a los grupos participantes, ordenando las flores, así como recabando las colectas de los donativos y demás compromisos para llevar a cabo la peregrinación.

El tráiler sobre el cual se transportan las imágenes de la virgen de Guadalupe corresponde a un tractocamión *International*, probablemente modelo 9200, de color blanco cuya plataforma se adapta como espacio escénico para el traslado de las imágenes desde este punto hacia el Santuario. Como primer elemento decorativo se colocó un panel de madera como fondo de la plataforma, es decir, a espaldas del espacio de la cabina. Se le acababa de aplicar una segunda capa de pintura azul claro y la combinación de los trazos húmedos con los secos simulaba un efecto de nubes en el cielo.



Ilustración 22. Preparación del carro principal (Foto: Luévano, 2019)

Posteriormente se colocó sobre la plataforma una de las dos imágenes peregrinas de la Virgen de Guadalupe que se transportarían en esta ocasión, se trataba pues, de una versión de bulto fabricada en fibra de vidrio y de otra en versión de estampa, ésta última estaba contenida en una vitrina de metal dorado y vidrio traslucido de aproximadamente un metro con cuarenta centímetros de altura, luego David y Julián colocaron una tela brillante y muy larga que intercalaba eslabones de color verde y rojo sobre el perímetro de la plataforma del vehículo. Dado que el color del camión era blanco, se lograba la combinación de la bandera de México.



**Ilustración 23. Preparación del caro principal, foto: Luévano, 2019**

Una de las tareas más importantes es saber colocar los soportes y la simetría adecuada tanto para la imagen de bulto como la de dos dimensiones. Distribuir el peso de estas imágenes y que estuvieran bien sujetas y equilibrados es crucial para evitar que pueda caerse, pero también hay que cuidar que el espacio quede equilibrado. Aunque en todo momento se precisaba que la imagen de la Virgen quedara siempre bien afianzada a la plataforma. Para ello es preciso hacer las adecuaciones necesarias.



**Ilustración 24. Elaboración del soporte de las imágenes para su transportación, foto: Luévano, 2019.**

Las adecuaciones que se tuvieron que hacer en la imagen de bulto fueron colocarla en una base de madera con pijas para que ésta se quedara bien sentada en el piso de la plataforma, deteniéndola con varias líneas de alambre para que quedara bien sujeta, así también la otra imagen resguardada en la vitrina. Mientras don Julián y don David se encargaban de fijar estas imágenes a la plataforma del camión, don Carlos se les acercaba y les hacía observaciones o les aconsejaba algunas ideas, entretanto se avanzaba en otras tareas como darle otra mano de pintura al fondo para que estuviera listo para cuando llegasen las flores, o preparar los soportes para la imagen que iba ubicada en la parte delantera del vehículo. En ese rato llegó también otro compañero de ellos para, junto con Daniel, encargarse del cableado y los detalles de conexión eléctrica para una iluminación óptima.



**Ilustración 25. Soporte e iluminación, foto: Luévano, 2019.**

Posteriormente se adaptó la defensa delantera del camión para colocar una tercera imagen guadalupana: montada en soporte de madera labrada y elaborada con la técnica de repujado. Para ello constantemente se hacían mediciones y se “presentaba” para checar cómo iba quedando.



Ilustración 26. Colocación de la imagen frontal del carro principal, foto: Luévano, 2019.

Alrededor de las tres de la tarde don Carlos nos llamó para presentarnos a Michel, quien iba a representar en esta ocasión a la Virgen de Guadalupe, ella se iba a caracterizar y nos sugirió la idea de que le tomáramos una foto antes y otra después, ya con la caracterización de la Virgen. Luego de esto, una vez terminado el arreglo preliminar de la plataforma y de haber colocado los adornos de tela, nos sentamos en la banqueta a esperar a que llegaran las flores. Cuando llegaron bajaron un arco de crisantemos hecho a la medida del camión. Los empleados de la florería procedieron a subir el arreglo y a colocarlo sobre el fondo azul. Posteriormente se colocaron diferentes flores. Mientras esto sucedía don David trajo la base donde se colocaría la pirotecnia y comenzó a hacer la mímica de que tocaba una flauta andina pues la forma era muy parecida. Una vez colocado el arco con flores procedimos a ayudarle don Julián a afianzarlo, uno de ellos subió a la plataforma arco y comenzó a rociar con agua las flores para mantenerlas frescas hasta el momento de la peregrinación.

Mientras nos encontrábamos en este proceso llegaron varios choferes de taxi y de camión al lugar donde estábamos, al preguntarle a Daniel si también participaban los taxistas con ellos. Daniel manifestó que sí, es muy común que se integren o que se junten con ellos pues el gremio de los choferes en realidad es muy versátil, “igual manejan camión, taxi transporte de personal o camiones de quinta rueda”.



Ilustración 27. Taxistas y transportes de personal, foto: Luévano, 2019.

Al terminar de colocar los arreglos florales de la plataforma del carro principal, se comenzó a adornar el frente del vehículo con otra corona de flores, para ello tomaron cuerdas de diferentes materiales como rafia, maderas e hilos y lo fijaron directo a los travesaños de los espejos retrovisores y la puerta del camión. Mientras tanto, David y los otros compañeros ayudaban al hijo de don Carlos a lavar la camioneta en la que nos transportaríamos más tarde.



Ilustración 28. Arreglo frontal y trasera de la cabina del carro principal.

Una vez que estuvo concluido el arreglo del vehículo, Daniel comenzó a lanzar algunos cohetes, con esto se daba inicio a la siguiente etapa de la peregrinación, algo así como una primera llamada que anunciaba que el carro principal de la comitiva estaba por salir. Mientras esperábamos la hora de salida, platicábamos con él sobre cómo fue que se hizo devoto de la Virgen de Guadalupe.





Daniel es originario del barrio de San Juan de Guadalupe, aunque ya no vive ahí, tiene 42 años, y 25 años trabajando oficialmente como chofer. Pero desde antes, a los 16 años, ya le ayudaba a su tío (también chofer). Trabaja aproximadamente 18 horas diarias, sin descanso a la semana. Aunque hay choferes que trabajan más tiempo. A veces, cuando le va bien, se concede unos días de descanso para estar con su familia, sin embargo, agregó:

*“Ya que estás en tu casa con tu familia y ves y dices, ya falta esto lo otro, te entra la espinita y dices: podría andar trabajando, sacando una feria”.*

Esto porque en el modelo laboral de trabajo a destajo o por comisión se pretende que los trabajadores sean más eficaces e incrementen su productividad siendo compensados en función de productos, procesos o piezas terminadas, sin embargo, esto también comporta que en las ocasiones en que el mercado va a la baja, las personas tengan que dedicar mucho más tiempo a sus actividades, en el mejor de los casos, para alcanzar a cubrir sus gastos. Por otro lado, este modelo conlleva a que las personas se exijan trabajar de sobremanera esperando poder ampliar los beneficios, aunque esto no siempre resulte cierto o saludable.

Al preguntarle a Daniel ¿Qué es lo que lo mueve a peregrinar? Daniel manifestó que era su fe, y a que en un momento de su vida en el que llegó a tener problemas graves de salud y que nada le ayudaba. Lo único que le auxilió fue la devoción a la Virgen de Guadalupe. A continuación, se presenta parte de la idea expresada por el Sr. Daniel:

*- “Yo peregrinando tengo ya... que será... ¡empecé a los 17 años! Y pregúntale a Carlos, y pues ¡Noooo! He ido a un chorro de lados, y siempre... bueno, ahora que organizamos yo y él (don Carlos), siempre andamos juntos. No es mentira, mi camión se descompuso, pero aquí estamos...”*

Otra cosa que comenta Daniel al respecto de los motivos por los cuales las personas participan, es que

*“Hay muchos choferes, que se han ido integrando a la peregrinación. Pero las motivaciones son diferentes, algunos van por devoción, otros van por presumir el camión. Otros solo por echar relajo, sobre todos los choferes más jóvenes”.*



Además, recalcó que ellos se organizan de manera autónoma, es decir, no dependen estas decisiones de los accionistas. Don Carlos y Daniel se organizaron para hacer otras peregrinaciones. Por ejemplo, Daniel expresa que gracias a que conoce a don Carlos, se hizo devoto de San Judas Tadeo y va también a las peregrinaciones de San Juan en semana Santa, para dar lonches a los peregrinos. Nos contó varias anécdotas sobre la virgen de Guadalupe, en las que, en sus palabras, “ella demuestra que está presente”. Nos contó, por ejemplo, una ocasión en la que unos días previos a la peregrinación:

*“Yo traía una mochila y traía una libreta, en donde apuntábamos todo, todo: tallas de camisa, gastos de la peregrinación... y pues es que antes, era mucho más grande, era más inversión. No pues, yo me acuerdo que me salí, agarré un taxi a las oficinas, acá en periférico y llegué, y estaba un señor que le dicen el Ventura. El traía un 4031, en aquel tiempo eran cuatromiles, todavía... Entonces, ya me subí y le digo:*

*- ¿Qué onda mi Ventura, me da un ride? - Y ya me subí, me dice-*

*- Ahí te dejo en mi casa.*

*- Yo le dije: sí, yo le camino. Entonces, me dice:*

*- guarde su libreta, se le va a perder.*

*Ya agarré la mochila, yo traía la mochila y tenía la libreta en la mano, la metí. Entonces, agarré mi mochila, llegué a la casa, dejé mi mochila en la sala y al día siguiente nos levantamos como a las 8 de la mañana. Era más relajo, porque eran como 500 playeras [que había que recoger] y qué hay que ir a cobrar, que esto y que lo otro... Bueno, total que agarré la mochila, la abro y no hallo la libreta. Y me dice mi señora: Tú nomás llegaste, dejaste la mochila y te fuiste a acostar.*

*La casa la volteé de patas pa´ arriba. Le digo a Carlos: Mira [no encuentro la libreta], pero tengo otros apuntes... Yo siempre estoy acostumbrado a llevar otros apuntes, iba apuntando todo, por si se pierde... No pues ya, volteamos también el carro de él. Y no encontramos nada en el carro. Le digo, no pues ya vámonos. Le dimos para acá, y venimos aquí a unos tacos que están aquí en la Juárez, ahí comimos en el mercadito frente a la Juárez, en un carrito rojo y ponen las sillas para comer. Entonces puse mi mochila y ya le digo: no, pues, me da cuatro taquitos. Carlos se sentó enfrente de mí,*



*yo me senté del otro lado pegado a la pared. Ya, le digo: ¿quieres una servilleta? ... nos dan los tacos, me paró y volteo, y a un lado mío, está a la libreta... le digo ¡Mira: güey, ¡aquí está la libreta!... y él sí se queda así de... (Hace un gesto de desconcierto). Me dice, no, es que no la hallabamos, entonces yo acciono, agarramos la libreta y nos la trajimos. Se nos perdió toda la mañana... en serio... nos han pasado muchas anécdotas aquí. Y eso te hace ser más creyente.”*

También pudimos indagar en su opinión en torno al alza de camiones, en cómo han cambiado las concesiones, como ha cambiado la Dinámica del transporte a lo largo de los años, debido a la expansión de la ciudad. Aproximadamente a las cinco de la tarde llegó Andrés Estrada el papá de Michel, que representaría a la virgen, él conduce la unidad 8011 y pertenece al igual que Daniel y Carlos al grupo Ladrones de buena suerte.

El camión del señor Estrada tenía dos imágenes pequeñas de la Virgen de Guadalupe en el frente del camión, el ramo de flores estaba dispuesto en el centro sobre la parrilla, en muchas ocasiones interrumpiendo o impidiendo que se vea la marca y la placa del mismo. Al notar que le estaba tomando fotos a su camión, el señor Andrés se bajó apresuradamente para no salir en ellas, yo le pregunté que por qué no quería salir y me dijo que primero se iba a poner la camisa. Luego de que se vistió y de que hice unas tomas a los detalles del arreglo frontal, el señor Andrés posó para la foto usando la playera diseñada y encargada para el evento.



**Ilustración 29. Andrés E. del Grupo Ladrones de buena suerte**



A continuación, salimos de la casa de Don Carlos y nos dirigimos hacia la Avenida Dalias, lugar donde se congregarían todos los participantes. Algo que olvidamos mencionar anteriormente es que sobre el fondo azul que se colocó la imagen de la Virgen estaban las palabras “Reyna de México”, esas mismas palabras estaban colocadas a la salida de la casa de Don Carlos. En este punto se comenzó haciendo ruido con el claxon y los vehículos que iban atrás de nosotros nos seguían. Don Carlos adelantó la camioneta en la que íbamos para que pudiéramos tomarle una foto de frente al tráiler que iba manejando el señor Julián acompañado de su esposa.



**Ilustración 30. Detalle de barda guadalupana, foto: Luévano, 2019.**

Al llegar al sitio de reunión, lo primero que advertimos fueron los camiones de materiales, la mayoría de ellos adornados de forma muy original, pero al igual que el adorno del vehículo principal que transportaba a la virgen, estos vehículos tenían una configuración similar, los ramos más frondosos estaban en el centro del panel frontal del vehículo, en algunos casos la imagen de la virgen no se colocaba sobre la parrilla del radiador sino que se colocaba en la parte superior del vehículo es decir en el capote o en el techo. Asimismo, pudimos presenciar que esta actividad de decoración era una actividad que, en su mayoría, compartía toda la familia: los niños y las niñas, las mujeres, abuelas esposas y hermanas, ayudaban a los hombres a decorar los vehículos mientras que otros/as llevaban un registro fotográfico con



sus celulares. La mayoría de los choferes posaba junto a sus camiones de forma orgullosa, había muchas versiones de la virgen y espacios representados, que se repetían constantemente, como que la virgen estaba colocada, al igual que en el camión principal, sobre un fondo pintado de un azul claro que pretendía simular el cielo. Así también había elementos de las estrellas ligadas a la composición del manto de la Virgen, estas estrellas se colocaban alrededor de la imagen y también se extendían por la superficie del vehículo.



Ilustración 31 Familias peregrinas, foto: Luévano, 2019.



**Ilustración 32 Familias peregrinas**

Algunos adornos estaban hechos de papel de china y simulaban flores, pudimos registrar también que el arco era un elemento que se repetía constantemente, también que muchos de estos vehículos son adornados con una caligrafía especial donde se recalca el nombre de la familia o el grupo al que se pertenece. Algo interesante es que está de moda traer atrapasueños en las cabinas, entre los choferes es algo que hemos notado tanto en las peregrinaciones como en los recorridos de campo a bordo de los camiones urbanos y taxis. También encontramos figuras de la Virgen hechas en Cantera.



Ilustración 33. Detalle de adorno, foto: Luévano, 2019

En algunos de los vehículos podíamos observar algunas frases epigráficas que aluden a la buena suerte, a la posibilidad de llegar a casa a salvo, había uno que decía “dados cargados” haciendo alusión a la posibilidad de tener más suerte que otros y ganar. Así también, esta versión de la virgen guadalupana, tenía otro tipo de diseño en las flores. Este peregrino accedió a que a que tomáramos fotografías de su camión, pero primero fue a traer a su hijo pequeño que venía vestido de charro para la foto. A diferencia de otros niños que venían vestidos de Juan Diego.



Ilustración 34. Familias peregrinas, foto: Luévano, 2019.

Por otro lado, también pudimos observar en las ventanas laterales los nombres de personas que eran importantes para el o la conductora, así se retrataba el nombre de sus hijos/as, el de su esposa, etcétera. La mayoría de los y las niñas ayudan a colocar y terminar de adornar sus vehículos, mientras registrábamos vimos a un pequeño niño que a bordo del vehículo jugaba a ser camionero. En otros casos vimos que también la decoración y la imagen de la Virgen no se limitaba únicamente a las versiones más tradicionales, sino que también había versiones más contemporáneas y caricaturizadas de la imagen Guadalupeana. En algunos casos también pudimos observar algunos dibujos elaborados por los niños y las niñas, y que estos dibujos eran colocados sobre el camión.

Algunos vehículos iban mucho más adornados que otros, pasados unos 15 o 20 minutos llegó la policía de seguridad vial e inmediatamente se acercó a los choferes y Daniel y Carlos fueron a entrevistarse con él, es muy probable que se le haya dado un incentivo económico para poder guiar la peregrinación como parte del operativo Guadalupeño.





Mientras estuvimos ahí, muchas familias acercaron a nosotros para solicitarnos fotografías con la imagen guadalupana. La mayoría de las personas pedía ser fotografiada con la imagen de la vitrina después supimos que esta era la imagen que está colocada en la capilla de la línea Guadalupe. Mucha gente llevaba a sus niños para poder tomarse la fotografía. Esto es algo que también nos había comentado Daniel. Muchas de estas actividades están organizadas para los niños y las niñas, con la intención de que ellos sigan manteniendo la tradición viva. Pero también se recalcó la función de hacer comunidad entre las familias participantes y pasar tiempos juntos, esto es de vital importancia pues recordemos que muchos de estas personas que son padres o madres de familia casi no ven a sus parientes por las largas jornadas que le dedican a su ocupación.

Pudimos platicar con algunos miembros de una familia quienes tanto el abuelo como el padre y el hijo han sido choferes y han participado en la peregrinación desde hace más de 20 años. Así también mientras se preparaba la caravana para partir, pudimos notar que llegaban muchos comerciantes a vender agua, refrescos, cacahuates, cigarros, dulces y chocolates, muchos de ellos/as ya conocían a estos choferes y sabían que el día de hoy era la peregrinación y por lo tanto habían venido hacia este lado para poder ofrecer sus productos. A decir verdad, era un poco complicado poder platicar con las personas ya que el ruido de los Cláxones era estremecedor y ensordecedor, sin embargo, la mayoría de los que estábamos ahí, nos comunicábamos con sonrisas, ademanes, miradas y gestos de aprobación.

La unidad 4218 fue de las pocas imágenes que vimos que tenía la imagen en la parte trasera del vehículo preguntamos a una señora y nos dijo que probablemente esto era porque el camión no era de la propiedad de la persona, ya que había mandado a imprimir una lona con la imagen de la virgen y el número de la unidad que representaba.

Mientras se realizaban los detalles finales de las decoraciones Don Carlos y Daniel se caminaban por la fila de camiones checando que todos estuvieran listos para partir. Al preguntarle a las personas ¿Cuál era la historia detrás de las imágenes que llevaban? Muchas de estas, nos comentaron, eran imágenes que están en las casas de las familias y muchas de estas a su vez también son propiedad de uno de los miembros exclusivamente Así también, hay familias completas en las que cada uno tiene su propia imagen con diferentes estilos y



diferentes tamaños Algo similar a las familias que cuidan y resguardan a los niños Dios. La unidad 8072 de la línea Guadalupe Torera tenía una bandera de sábanas de tul lo que permitía situarla encima del parabrisas y no interferir con la visión del operador. La unidad 8039 pertenece a los “Diablitos”, Qué es otro de los grupos que integran a la línea Guadalupe.

Registramos también algunas imágenes completamente diferentes a las tradicionales unas incluso dónde la virgen aparece en el lugar central pero también está presente Cristo crucificado y en sus pies las cabezas de los 12 apóstoles. En el evento también estaba Foto y vídeo Flores, quienes tenemos entendido, han registrado esta práctica durante ya varios años. Algunas unidades están rotuladas con publicidad sin embargo esto no impide que se adapten las partes libres del vehículo o de la superficie, tal cual como si fuese la piel, para dedicar elementos religiosos relacionados con la virgen.

Si bien esta peregrinación fue organizada por el grupo Ladrones De Buena Suerte y TRALIGUSA, pudimos observar que dentro de la línea Guadalupe existen diferentes grupos al interior que utilizan distintos materiales formas de diferenciación, como, por ejemplo: las diferentes playeras en las que bordan los nombres de los participantes y de los grupos a los que pertenecen.

Así también vimos que cada grupo tienen sus propios instrumentos pirotécnicos e incluso nos contaron que en la peregrinación anterior alguien les había robado la base para la pirotecnia por lo que ahora estaban muy atentos a no perderla de vista. Otro elemento que se repite constantemente es el detalle de las tipografías y las llamadas grecas que acompañan o adornan muchas veces los parabrisas y los paneles laterales de los vehículos, esto tiene algo de relación con lo mencionado por Jamal cuando dice que la arquitectura también es probable de verse en otros elementos del paisaje urbano.

Otro elemento a destacar además de la similitud con la arquitectura en la decoración de las bardas es el binacionalismo, ya que muchos de estos choferes llevan banderas de México, pero también de Estados Unidos, al preguntar sobre este elemento, un chofer joven nos contó que es común que muchas personas que trabajan en el transporte hayan emigrado a los Estados Unidos en busca de empleo pues: “en este jale, en nuestro sector pues, si estás

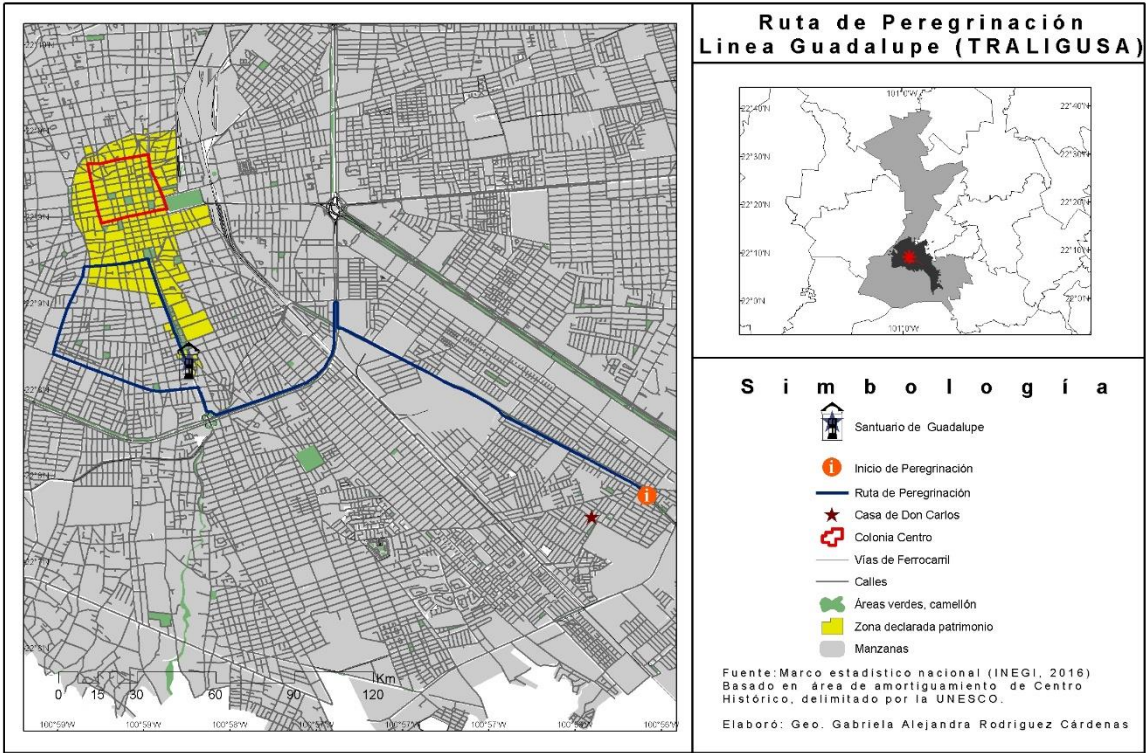


arreglado te va mejor allá”. No solo nos comentan que las condiciones de trabajo son mucho mejores que en México, si se tiene el permiso de trabajo, sino que también las condiciones de seguridad e infraestructura son de mayor cobertura.

Es importante mencionar que el Grupo Ladrones de Buena Suerte no se compone solamente de operadores y operadoras de camiones del transporte público, sino que también forman parte de este, algunos camiones materialistas y de transporte de personal, tal es el caso del Señor Carlos quién desde hace unos años posee su propio vehículo y trabaja por cuenta propia en el traslado de personal a la zona industrial. Destacan también en este grupo los choferes de pipas de agua quienes representan a uno de los gremios de mayor tamaño.

A una hora y media de esperar a que llegaran todos los camiones y organizar su acomodo, dio inicio la peregrinación. Una caravana de 100 camiones comenzaron a desfilar sobre el Boulevard Rio Española, algunos que llegaron más tarde se incorporan en el camino; se sigue sobre Salvador Nava para tomar retorno hacia la avenida San Juan de Guadalupe, de ahí se recorre por Himno nacional para hacer una parada especial frente a la iglesia de San Juan; continuamos sobre la Av. Himno Nacional hasta llegar a Coronel Romero y seguir sobre Reforma; la peregrinación continua sobre la calle Miguel Barragán hasta llegar a la Calzada de Guadalupe

El contingente avanzó por la avenida Dalias y se detuvo a la altura de “La calera” para lanzar pirotecnia. Mientras avanzábamos la gente miraba atenta, algunos miraban con reprobación y otros aplaudían o chiflaban a los mejores adornados. Don Carlos y Daniel nos invitaron a irnos con ellos en la camioneta de Don Carlos para ir registrando el trayecto de forma fotográfica también sacamos un video, íbamos en la camioneta con la cajuela de atrás abierta y desde ahí íbamos tomando las fotos.



**Ilustración 35. Ruta de peregrinación Línea Guadalupe (TRALIGUSA)**

La segunda parada fue sobre Salvador Nava a la altura de Constitución donde también lanzaron pirotecnia. Continuamos por la avenida Salvador Nava hasta la intersección con la avenida coronel Romero. Durante todo el trayecto los cláxones no dejaron de sonar en ningún momento. Muchas personas nos miraban desconcertadas, hacían gestos y se tapaban los oídos. Otras más aplaudían y rechiflaban a los camiones más adornados. Posteriormente llegamos a la altura de Miguel Barragán donde entramos con rumbo hacia San Miguelito, en donde también se hizo una parada y se lanzó pirotecnia. Para este punto al acercarnos a la Calzada de Guadalupe el humo de la pirotecnia era tal que no era tan fácil respirar. En este punto del trayecto también se unieron al contingente diferentes vehículos particulares también adornados que salían de las calles aledañas por las que íbamos pasando, al parecer muchos de ellos sabían de la peregrinación del Grupo TRALIGUSA Y decidieron “pegarse” a ellos como se dice comúnmente.



Notamos qué otro de los elementos que se repite constantemente en el decorado de los camiones es el motivo de las alas casi siempre dispuestas sobre el parabrisas delantero o también en los paneles laterales.

Aproximadamente a las 4 de la tarde algo así, llegamos a la calzada en la intersección con Carlos diez Gutiérrez. El hijo de Don Carlos bajó y colocó cohetes para la pirotecnia, casi no había mucha gente todavía en ese momento en la Calzada. Posteriormente bajamos del vehículo, llegaron los mariachis y la policía vial. Una vez que se coordinó la comitiva con la policía Vial y hubo luz verde de estas autoridades, Don Carlos y Daniel desmontaron el bastidor con el que se fijaba a la virgen y con ayuda de otros 4 operadores se bajó la imagen de la virgen, la que estaba en la vitrina, que recordemos es la imagen de la Línea Guadalupe, desde ese momento los mariachis comenzaron a tocar y la gente se comenzó a agrupar detrás de la imagen. Al frente de la misma iba Michel y otros 3 niños caracterizados, uno como Juan Diego, y los otros dos, vestidos con los trajes tradicionales de su grupo de danza.

Mientras avanzábamos sobre la Calzada me adelantaba al conjunto para poder tomarles fotos y podía observar cómo la gente se iba integrando al grupo, aunque no sabemos si eran parte de los familiares de estos camioneros. Lo que sí sabemos es que los niños eran hijos de trabajadores de la línea Guadalupe. Más o menos a la altura de Avenida República, donde se divide la Calzada en dos segmentos, uno que conduce hacia la fuente y otro hacia la parte lateral oeste del templo, hubo un relevo para cargar la imagen. Al llegar a la explanada de la fuente había un montón de puestos y carpas ambulantes vendiendo dulces, *hotcakes*, tamales, atole, elotes, imágenes guadalupanas, rosarios, etcétera. Ahí hubo otro relevo. Al pasar la fuente y encaminarse hacia el último tramo que conecta directamente dicha fuente con la puerta principal del templo, comenzó la danza de los niños quienes avanzaban ejecutando los pasos al tiempo que se acercaban a las escalinatas el templo.



**Ilustración 36. Danza en la entrada del Santuario, Luévano (2019).**

Al llegar a las escalinatas hubo un pequeño descanso en el que afianzaron la estructura que contiene la imagen ya que la tarea de cargar a la virgen implica nivelar la imagen de tal forma que no peligre y caiga por su propio peso. Entretanto, la bajaron con mucho cuidado y la colocaron sobre el piso custodiándola por todos sus flancos. Esperemos unos 15 minutos para entrar al templo. Mientras tanto tomamos fotos a los niños que estaban expectantes afuera de la iglesia. El chaleco que compone parte de la indumentaria del grupo de danza, tenía una imagen de San Isidro Labrador en la espalda y motivos florales hechos con bisutería, lentejuelas y adornos en forma de estrella. Mientras esperábamos la entrada al templo registramos miembros de otra danza quienes portaban trajes mucho más elaborados con diseños mucho más complejos que mezclaban elementos nahuas con elementos mayas y al mismo tiempo con elementos que podríamos considerar mestizos los cuales llamaban bastante la atención y la gente se acercaba para sacarse fotos con ellos. Los niños que venían de parte de la danza de la línea Guadalupe Se tomaron varias fotos con estos personajes y



claramente se notaba la admiración y la fascinación que provocaban los diseños coloridos diseños de sus trajes.

Aproximadamente a las ocho de la noche llegaron Daniel y don Carlos con la otra imagen de bulto, que venía en el carro principal de la peregrinación de TRALIGUSA, una vez que ambas imágenes estuvieron reunidas, comenzó la representación ejecutada por los niños. El niño que iba vestido de Juan Diego se inclinó ante la imagen y varias de las mujeres presentes tomaron fotos con sus celulares de este gesto.

En ese momento, un penitente llegaba a duras penas a las escalinatas, apoyado en unas muletas con una visible lesión en sus piernas que lo inmovilizaba completamente. Era un hombre como de 40 años y llegó sollozando, pidiendo ayuda, por lo cual las personas que estábamos ahí le ayudamos a subir. Una vez que este hombre estuvo a la entrada del templo subieron la segunda imagen, la que estaba en la vitrina, y la colocaron a la par de la imagen de bulto.

A las 8:20 pm aproximadamente salió el padre Gabino a bendecir las imágenes de esta comitiva de peregrinos y comenzó la entrada al templo. Al llegar casi a la puerta, el hombre de las muletas pidió le bajasen la imagen de la virgen y se tumbó frente a ella pegando su rostro a la vitrina e imploró por su salud. Luego de efectuada esta petición al llegar con la imagen al altar principal del templo, la imagen guadalupana de los peregrinos de TRALIGUSA, se colocó primero de frente a la imagen del altar y posteriormente, en un segundo momento, la giraron para que dirigiera “la mirada” hacia las personas en el área de las bancas, los mariachis se colocaron en el lado oeste el altar y luego de esto entró la segunda imagen, la de la vitrina, y fue colocada al lado derecho de la imagen de bulto. En este punto muchos niños y niñas se acercaban al altar principal para dejar flores y tocar a la virgen. La misa comenzó aproximadamente a las 8:30 de la noche, mientras daba inició la ceremonia había mucha gente registrando con sus teléfonos celulares y el padre nos sugirió guardar estos aparatos, puesto que de alguna forma era una especie de falta de compromiso y de atención a la virgen, como en una especie de pugna por la mirada. El término de la misa fue



aproximadamente a las 9 con 10 minutos. Salimos al atrio donde se ofertaban canciones especiales para la fe canciones navideñas y versiones del Rosario interactivo en formato DVD y otras para PC.

Al salir con la imagen tomamos algunas fotografías antes de que la subieran de nuevo al camión principal. Esto fue toda una hazaña ya qué cómo estaban los puestos del comercio, era difícil el tránsito más aún con la pesada estructura, sin embargo, pudieron pasarla por encima de las charolas de pan dulce de la señora Carmen N, quien, de hecho, nos platicó, vive muy cerca de la terminal de TRALIGUSA. Una de las mujeres que se encontraba cerca comentó que ahora el pan “está bendito” todos asintieron y la señora Carmen los miró y sonrió asintiendo con gesto de asombro.

Una vez que aseguraron y afianzaron la estructura de la vitrina y de la virgen de bulto en la plataforma del tráiler principal, arribó el chofer-peregrino de la unidad 4218 quién había colocado una imagen guadalupana en versión pirotécnica, diseñada para montarse al frente de su vehículo y la encendió como previo aviso a la bendición de los camiones. Aquí es importante señalar que la percepción visual y plástica que se tienen de los adornos durante la noche es completamente distinta a la percepción que se tienen durante el día hubo un momento en el que la imagen que estuvo al frente del tráiler fue iluminada por los faros del vehículo y dado el material reflejante del cual está fabricada, esta mostró un “halo luminoso” muy peculiar, el cual no habría percibido de no ser por uno de los asistentes que señaló ese efecto.

Aproximadamente a las 9:30 de la noche llegó don Chava el sacristán del Santuario junto con el sacerdote que no conocimos, probablemente Francisco Ávila, dispusieron una escalera plegable para subir al sacerdote a la plataforma del vehículo y desde ahí arrojar el agua bendita a las unidades.

Para ello se colocó una mesa y sobre esta la sítula o acetre que contiene el agua bendita y del cual el sacerdote disponía con el hisopo y la rociaba sobre las superficies de los vehículos. Luego de recibir el agua bendita los Peregrinos en su gran mayoría ofrecían una limosna para





el templo que era recolectada por uno de los ayudantes de la iglesia. A las 9:30 de la noche apareció el padre Rodolfo para relevar al otro sacerdote en la bendición del siguiente grupo la cual se prolongó después de cerca de 200 unidades peregrina hasta las 10:30 de la noche. Los cláxones estuvieron sonando todo el tiempo.

## **Conclusiones**

A continuación, se exponen los resultados de la investigación frente a las preguntas y los objetivos que se plantearon al inicio de este trabajo. Para comenzar, recordemos que el objetivo general que se trazó en las primeras páginas de este documento fue identificar, describir y analizar desde la perspectiva teórica de las territorialidades, en diálogo con los estudios sobre las peregrinaciones y las religiosidades populares, las maneras en las que, desde y durante la peregrinación de los choferes/as, del transporte urbano colectivo potosino, a la Parroquia Basílica de Nuestra Señora de Guadalupe, operan procesos de territorialización, expresados en dinámicas de diferenciación, adscripción y articulación grupal, de usos y sentidos territoriales del espacio urbano, concretamente del santuario guadalupano potosino y su calzada.

Nos preguntamos entonces ¿Cuáles son y cómo es que operan, en el Santuario Guadalupano potosino, estos procesos de territorialización, expresados en dinámicas de diferenciación, adscripción y articulación grupal, de usos y sentidos territoriales del espacio urbano, desde y durante, la peregrinación de la que participan estos/as choferes/as-peregrinos/as, considerando sus códigos y sus lógicas, tanto al interior de su grupo, así como frente a los demás grupos de peregrinos que participan en esta celebración?

Se propuso entonces como objetivos específicos, identificar y caracterizar estos procesos de territorialización situando la atención en el análisis del conjunto de códigos y lógicas internas de diferenciación, adscripción y articulación de grupos, que se expresan en el uso específico de instrumentales de diferenciación y dinámicas de exposición, por parte de este grupo de choferes/as-peregrinos/as.

Una vez analizada la información recogida en campo y puesta en discusión con el marco teórico que guía este trabajo, podemos afirmar que los objetivos se cumplieron satisfactoriamente puesto que se logró identificar que durante las celebraciones dedicadas a la Virgen de Guadalupe en este santuario potosino, estos grupos de choferes/as-peregrinos/as utilizan lo que hemos llamado “instrumentales de diferenciación” (ver ilustración 37), los cuales se caracterizan por ser elementos que permiten distinguir, durante el acto de peregrinar, a unos grupos de otros, tanto al interior como al exterior de los mismos. Ejemplo de estos instrumentales son, las banderas, los estandartes, las lonas impresas con los nombres de los colectivos, los distintivos en la ropa, las playeras rotuladas, la pirotecnia en puntos específicos del recorrido, los chiflidos con patrones específicos, la ejecución de gestos corporales y las señas con las manos.



**Ilustración 37 Instrumentales de diferenciación entre grupos de peregrinos, Luevano (2019).**

El uso de estos instrumentales, no solamente permite organizar e identificar a quienes asisten a la peregrinación, sino que también ayudan a codificar las fases de las secuencias rituales y ceremoniales durante la peregrinación. De tal manera que con estos instrumentales se



definen, por ejemplo en lo siguiente: los tiempos, los roles y el orden de los participantes a la entrada al santuario y las funciones de cada uno.

Asimismo, estos elementos funcionan como símbolos que permiten la articulación de una red social más grande de la que se forma parte, ya que poseen la capacidad acceder a otros planos autorreferenciales para sus participantes: el del parentesco, el de la comunidad a la que se pertenece (la colonia, el barrio, el grupo de convivio, etc.), y el espacio mismo del santuario.

Por otro lado, está la forma en la que estos instrumentales son puestos en escena, al analizar la historia del Santuario Guadalupano potosino, resalta la manera en la que este ha servido precisamente como escenario para que distintos sectores de la comunidad de creyentes expresen su devoción de distintas formas, en una acción de hacerse visible frente la virgen, pero también frente a otros conjuntos de creyentes y no creyentes.

Específicamente, es mediante lo que hemos denominado “dinámicas de exposición”, para referir a las maneras en las que se activan estos instrumentales de diferenciación, de tal forma que la devoción de un grupo se manifiesta de forma contundente frente al propio grupo como hacia los demás, es decir, sirve para mostrar la pertenencia y/o diferencia respecto al propio grupo y frente a otros grupos. Esto ocurre mediante el despliegue en el espacio urbano, de conductas o actuaciones performáticas individuales o colectivas, evocando símbolos y signos particulares a veces de manera espectacular.

Invariablemente el acto de peregrinar permite al grupo de choferes/as-peregrinos/as, la conformación de una memoria colectiva, así como el establecimiento de una narrativa histórica propia frente a otros grupos y al interior.

Tomando en cuenta la idea de que el santuario a donde se peregrina permite la integración de grupos diversos en distintos niveles, considerando, la rugosidad del espacio, la dimensión fractal de la persona, y la metáfora de “los cuerpos metálicos” podemos pensar en los vehículos automotores como expresiones de “similitud integral” con las personas y el conjunto social del que forman parte. Los camiones son extensiones de su cuerpo, persona y



camión son una sola identidad social que realiza una actuación performática, con posibilidades de visibilización diferentes.

En el marco ritual de las celebraciones guadalupanas, a través de la puesta en escena de este convoy de cuerpos metálicos se realiza un acto de visibilización, en el que uno de los elementos más comunes del paisaje urbano potosino, como son los camiones, pasan de ser elementos integrados, homogéneamente camuflados en el caos de la cotidianidad del espacio urbano a ser un bloque ordenado, decorado, visible, audible y voluminoso.

La decoración de los vehículos automotores forma parte de estas dinámicas de exposición que efectivamente funcionan como marcadores sociales y referenciales que vinculan al operador/a y a sus tripulantes en un primer momento como integrantes de la comunidad de creyentes, pero también logran distinguirse de otros grupos de peregrinos y no peregrinos, mientras generan y actualizan los lazos de pertenencia que se mantienen con los grupos de parentesco específicos, las colonias o barrios de los que provienen, las empresas en las que se trabaja, o los grupos de convivio a los que se pertenece.

Estos planos se imbrican entre sí formando un entramado, de forma tal que el santuario durante las celebraciones guadalupanas actúa como el centro nodal de una red devocional que, si bien está presente todo el tiempo en la ciudad, se mantiene hasta cierto grado oculta, hasta el momento de la fiesta, en la cual esta se activa congregando a diversas áreas de la ciudad y sectores de la población.

En este proceso de hacerse visible, mediante el despliegue de estos instrumentales de diferenciación y a través de estas dinámicas de exposición, se concluyó que efectivamente operan procesos de territorialización, en tanto que durante el acto de peregrinar estos choferes/as peregrinos/as se apropian del espacio urbano de forma tal, que toman momentáneamente el control absoluto de la calzada y del templo e incluso, por su magnitud y capacidad de sus dinámicas de exposición toman control también de las vialidades de los barrios y colonias que abarca la calzada y en general, por donde sea que avance el contingente.



El hecho de llevar a cabo estas acciones en el marco de una celebración religiosa de carácter popular remite también a un tratamiento político distinto de las acciones que se despliegan en el espacio urbano. Se da una mediación especial del poder en diferentes niveles entre las clases sociales.

Invariablemente durante el acto de peregrinar se disputa el espacio entre los cuerpos, y en el caso particular del grupo de choferes/as peregrinos/as se disputa a otros vehículos que no pueden circular sobre la calzada en ese momento.

A nivel oficial, frente a las jerarquías oficiales católicas, quienes de hecho no promueven este tipo de prácticas, estos terminan por ceder y cooperar en las demandas de los grupos de peregrinos, modificando los protocolos que regularmente se seguirían y se adaptan a las condiciones de cada grupo. En el caso que presentamos, debido a la naturaleza de esta peregrinación, los sacerdotes salen a la calle, se montan en la plataforma de un tráiler y desde ahí bendicen a las unidades de transporte.



**Ilustración 38 Bendición de las unidades al costado del santuario de Guadalupe, Luévano (2019).**

Así también, el santuario funge como institución intermedia frente a la autoridad estatal puesto que estas acciones rituales movilizan al aparato estatal a través de las propias corporaciones de policía vial que destinan año con año, un grupo de elementos a estos



eventos, creando un operativo guadalupano que apoya en temas de seguridad durante estas celebraciones.



**Ilustración 39 Sala de prensa donde se comunicaron los detalles del operativo guadalupano para la celebración de las fiestas, Luévano (2019).**

A partir del despliegue visual y sonoro de la peregrinación de las y los choferes guadalupanos, este gremio manifiesta su presencia y territorializan el espacio urbano donde se localiza el santuario guadalupano, integrándolo a sus geografías personales y grupales.

Cabe decir aquí que el ruido constante de los cláxones que se mantiene durante toda la peregrinación, además de cumplir la función de que el grupo se haga presente auditivamente en el espacio sonoro, incluso si las personas no los ven, sirve también para mantener un estado de alerta constante entre las y los participantes.

Adicionalmente, se concluyó que estas estrategias de territorialización, operan desde un marco históricamente constituido que remite a la posibilidad de analizar la práctica de peregrinar como una herramienta que ha contribuido a la conformación de un territorio.

Es de notar que aquel espacio geográfico, que en sus orígenes históricos, quedó mostrenco, descrito como eriazos y en partes, es decir, un área que por sí misma no manifestaba características intrínsecas que la hicieran deseable en las primeras etapas de poblamiento de la actual ciudad de SLP, terminó, transformándose en un territorio sagrado, en virtud de ser



el lugar donde se colocó la ermita guadalupana y debido a las relaciones que la ahora Parroquia Basílica ha tenido con la evolución territorial de la ciudad de SLP.

Entonces resulta que, dada la evolución territorial de esta parte de la ciudad, convergen en este santuario distintos usos y sentidos del espacio urbano entendido como territorio, generando una dinámica en la que distintas clases disputan el control y el uso de estos espacios, cada uno desde sus propios marcos de referencia cultural y territorial. Lo que remite a que en muchas ocasiones se le dé un tratamiento peyorativo a este tipo de prácticas de religiosidad por parte de otras clases que participan o habitan estos espacios (ver ilustración 40).



**Ilustración 40** Testimonios de vecinos del santuario, recuperado de Facebook, (2019)

Es importante decir que, el hecho de que la las peregrinaciones se mantengan vigentes en la actualidad no implica de ninguna forma que se trate de una acción irreflexiva, sino porque la acción ritual de peregrinar y las estructuras sociales que movilizan se vuelve una estrategia de territorialización de probada eficacia y de grandes alcances que logra vincular diferentes esferas de lo social para sus participantes.

### Recomendaciones

Invariablemente derivado de este trabajo se abren nuevos caminos a nuevas investigaciones que pudiesen reflexionar en torno a las siguientes situaciones:



- El análisis etnográfico de la cultura vial en la ciudad de SLP a partir de la metáfora de los cuerpos metálicos y las propuestas de la antropología vial.
- El análisis de las prácticas de religiosidad popular y su relación con la construcción del territorio en contextos urbanos.
- El análisis histórico de los sistemas de transporte y su relación con el territorio.
- El análisis histórico de los espacios urbanos como un elemento clave en la comprensión de las dinámicas viales y las prácticas sociales que se despliegan sobre el mismo.
- La relación entre la configuración de ciudades coloniales con conductas viales contemporáneas.
- El uso de la antropología vial para pensar las desigualdades y los desniveles internos de la sociedad potosina.
- El tema del género, en la construcción simbólica del vehículo, y cómo estos cuerpos metálicos encarnan o simbolizan prácticas y valores sociales asociados al género en la ciudad de SLP.
- El sentido y construcción del otro/a en el espacio urbano desde la cooperación, la reciprocidad y la ética ciudadana.
- Los usos y significados del espacio urbano desde la perspectiva de los distintos sectores de la población.

Claro está que estas recomendaciones no agotan las posibilidades hermenéuticas de los temas discutidos en este trabajo, sin embargo, abren paso a la reflexión de que la vida de las personas en las ciudades es compleja y diversa por lo que es necesario reflexionar y visibilizar lo que en ella ocurre, lo que se mueve a través de sus calles y preguntarnos lo que nos mueve a nosotros, los seres humanos, a través de ellas.

Creemos importante señalar también, que reconocer la historia local y la complejidad de las prácticas y rituales que se dan en torno a los comportamientos religiosos contemporáneos,





así como las dinámicas territoriales a las que dan lugar, contribuye a adquirir una conciencia colectiva del espacio y del territorio, y que ésta conciencia de alguna manera favorezca la posibilidad de generar relaciones más cordiales al momento de presenciar una peregrinación o incluso al transportarnos en un camión, y en lo general al interactuar como personas, a través de interacciones basadas en el conocimiento y el respeto a la diversidad y la riqueza cultural de nuestra ciudad.

#### Anexo fotográfico

Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto:  
Luévano (2019)





Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)





Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)





Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)





Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)





Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)





Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)







Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)





Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)





Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)





Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)





Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)





Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)





Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)







Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)





Fecha: 1 de diciembre del 2019, Foto: Luévano (2019)



Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019





Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019





Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019





Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019





Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019





Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019





Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019







Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019





Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019





Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019





Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019





Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019





Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019



Fecha de toma: 8/12/2019





## Referencias bibliográficas

- AGUILAR, J. (2000). “Las culturas del volante en la Ciudad de México aproximación etnográfica a los choferes del transporte público”,. *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, VI(12), 85-110.
- \_\_\_\_\_ (2003). Masculinidades, Choferes y Espacio Urbano en México. *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 10(33), 201-224.
- \_\_\_\_\_ (2007). Choferes, antropología y vida cotidiana Notas de un viaje por la Ciudad de México. *Versión. Estudios de comunicación y política*, 5(23), 127-162.
- AHMCR. (1662). *Fondo Diocesano, Sec. Gobierno, Serie Religiosos Franciscanos, Caja 17, exp. 20*. San Luis Potosi.
- APURVA. (25 de octubre de 2009). prayer for drunk rider, shrine for his bike. *The Indian Express Ltd*, pág. en línea. Recuperado el 22 de enero de 2019, de <https://indianexpress.com/article/news-archive/web/a-prayer-for-drunk-rider-shrine-for-his-bike/>
- AYLLÓN, M. T. (2003). *La intersección familia-identidad-migración. Estrategias familiares en un entorno rural de fuerte migración. Yucatán a finales del siglo XX, (Tesis de Doctorado)*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- BARABAS, A. (2004). La territorialidad simbólica y los derechos territoriales indígenas: reflexiones para el estado pluriétnico. *Alteridades*, 105-119.
- BARAÑANO, Ascensión (ed.). (2007). *Diccionario de relaciones interculturales : diversidad y globalización*. Madrid: Editorial Complutense.



- BARBA, B. (1998). *Caminos terrestres al cielo. Contribución al fenómeno romero*. México, D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- BARFIELD, Thomas (ed.). (2001). *Diccionario de Antropología*. Barcelona: Bellaterra.
- BRIGHT, B. J. (1994). *Mexican-American low riders: An anthropological approach to popular culture*. Ann Arbor: Rice University.
- \_\_\_\_\_ (1998). Heart like a car”: Hispano/Chicano culture in northern New Mexico. *American Ethnologist*, 25(4), American Ethnologist,
- BRODA, J., BAÉZ-JORGE, F., & (eds.). (2001). *Cosmovisión, ritual e identidad de los pueblos indígenas de México*. México, D.F.: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- CARRIER, J. G., & KALB, D. (2015). *Anthropologies of Class. Power, Practice and Inequality*. Cambridge: Cambridge University Press.
- CASTAÑO-AGUIRRE, C., BARACALDO-SILVA, P., BRAVO-ARCOS, A., ARBEALEZ-CARO, J.-S., OCAMPO-FERNANDEZ, J., & PINEDA-LOPEZ, O. (2021). Territorio y territorialización: una mirada al vínculo emocional con el lugar habitado a través de las cartografías sociales. *Revista Guillermo de Ockham*, 201-217.
- CASTILLEJA, A. (1991). La celebración del Corpus Christi en Erongaricuaró: un espacio social y un espacio ritual. *Anales del Museo Michoacano*, 81-98.
- CHATELOIN, F. (1992). En pos del concepto de centro histórico. *Principios para la rehabilitación de zonas urbanas de valor histórico cultural. Documentos del posgrado internacional*.
- COHEN, E. (1992). Pilgrimage centres: Concentric and excentric. *Annals of Tourism Research*, 19(1), 33-50.





- COLEMAN, S. (2002). Do you believe in Pilgrimage? Communitas, contestation and beyond. *Anthropological Theory*, 2(3), 355-368.
- CRUCES VILLALOBOS, F. (1998). Las transformaciones de lo público. Imágenes de protesta en la ciudad de México. *Perfiles latinoamericanos: revista de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede México*, 7(12), 227-256.
- CUENYA, M. (1996). Peste en una ciudad novohispana. El matlazahuatl de 1737 en la Puebla de los Ángeles. *Anuario de Estudios Americanos*, 53(2), 51-70.
- DA MATTA, R. (2002 [1978]). *Carnavales, malandros y héroes. Hacia una*. México: Fondo de Cultura Económica.
- DANIEL, V. E. (1984). *Fluid Signs: Being a Person the Tamil Way*. Berkeley: University of California Press.
- DE LA TORRE, R. (2012). La religiosidad popular como "entre-medio" entre la religión institucional y la espiritualidad. *Civitas - Revista de Ciências Sociais*, 506-521.
- \_\_\_\_\_ (2013). La religiosidad popular encrucijada de las nuevas formas de la religiosidad contemporánea y la tradición (el caso de México). *Ponto Urbe*, 1-26.
- DOMÍNGUEZ, M. A. (2018). *La fiesta patronal de la Virgen Candelaria en Acala, Chiapas: organización, religiosidad y performance (Tesis de Maestría)*. San Cristóbal de las Casas, Chiapas, México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores.
- DOVAL, N. (01 de Agosto de 2015). Bullet Baba: The patron saint of NH65. *Mint Live*, pág. en línea. Recuperado el 22 de enero de 2019, de Mint Live: <https://www.livemint.com/Sundayapp/niCdFu2tCrX37m8rMzWO7K/Bullet-Baba-The-patron-saint-of-NH65.html>
- DURKHEIM, E. (2013). *Las Formas Elementales de la Vida Religiosa, el sistema totémico en Australia (y otros escritos sobre religión y conocimiento)*. México: Fondo de



Cultura Económica-Universidad Autónoma Metropolitana-Universidad Iberoamericana.

- EADE, J., & SALLNOW, M. (. (1991). *Contesting the Sacred: The Anthropology of Christian Pilgrimage*. Londres: Routledge.
- ECKSTEIN, D. (2014). *Horn Please: The Decorated Trucks of India*. Brooklyn: Power House.
- ELIADE, M. (1979). *Tratado de Historia de las Religiones*. México: Editorial Era.
- ELIAS, J. (2003). On wings of diesel: Spiritual space and religious imagination in Pakistani truck decoration. *RES: Anthropology and Aesthetics*, 43(1), 187-202.
- \_\_\_\_\_ (2005). Truck decoration and religious and religious identity: material culture. *Material Religion: The Journal of Objects, Art and Belief*, 48-70.
- ESPINOZA, A. (18 de noviembre de 1984). El recuerdo de los coches y carretas. *El Heraldo de San Luis Potosí*, pág. 4.
- FOURNIER, P., & JIMÉNEZ, L. (2009). Ritos de paso y liminaridad: comunitas y performance en torno a la tumba de Jim Morrison. En P. F. Fournier, C. Mondragón, & W. (. Wieshu, *Ritos de Paso, Arqueología y Antropología de las Religiones, vol. III* (págs. 53-77). México: Escuela Nacional de Antropología e Historia-Promep Conaculta.
- FROSINI, F. (2014). “Pueblo” y “Guerra de posición” como clave del populismo. Una lectura de los “Cuadernos de la cárcel” de Antonio Gramsci. *Cuadernos de ética y filosofía política*, 63-82.
- FUENTES, R. (1960). Importancia económica y social de los transportes. *Revista SCOP*.
- GALINIER, J., & MOLINIÉR, A. (2006). *Los neo-indios. Una religión del tercer milenio*. Quito-Ecuador: Editorial universitaria Abya-Yala.



- GALVÁN, A. (1998). *Desarrollo de la arquitectura y el urbanismo en la ciudad de San Luis Potosí en el s XVII [Tesis de Doctorado]*. San Luis Potosí: División de Estudios de Posgrado Facultad del Habitat - Universidad Autónoma de San Luis Potosí.
- GARCIA, A. (2012). Peregrinación y procesión. Itinerarios religiosos diferenciados en su espacialización y corporización. *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las Ciencias Sociales*, 256- 280.
- GARMA, C. (2017). Las peregrinaciones religiosas, un balance de su estudio. *Antropología Americana*, 2(3), 127-142.
- GARMA, C., SHADOW, R., & (coords.). (1994). *Las peregrinaciones religiosas : una aproximación*. México: Universidad Autónoma Metropolitana; Unidad Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades.
- GAVANKAR, A. (2016). ‘Guru’ devotion in India: Socio-cultural perspectives and current trends. *Sprawy Narodowościowe*, 159-174.
- GELL, A. (1998). *Art and Agency: An Anthropological Theory*. Oxford : Oxford University Press.
- GIMÉNEZ, G. (1978). *Cultura popular y religión en el Anáhuac*. México: Centro de Estudios Ecuménicos.
- \_\_\_\_\_ (2001). Cultura, territorio y migraciones. Aproximaciones teóricas. *Alteridades*, 5-14.
- GIURIATI, P., MASFERRER, E., & (coords.). (1998). *No temas... yo soy tu madre: un estudio socioantropológico de los peregrinos a la Basílica de Guadalupe*. México, D.F.: Centro Ricerche Socio Religioise (CRSR)/ Plaza Valdéz, S.A. de C.V.



- GLOBAL MEDIA. (26 de Abril de 2015). Transporte Urbano, mina de oro en SLP. *Global Media Comunicaciones*, pág. en línea. Recuperado el 15 de marzo de 2019, de <https://www.globalmedia.mx/articles/Transporte-Urbano-mina-de-oro-en-SLP>
- GRAEBER, D. (2019). *From Managerial Feudalism to the Revolt of the Caring Classes*. Obtenido de conferencia pronunciada en el congreso denominado 36C3: Resource Exhaustion: [https://media.ccc.de/v/36c3-11241-from\\_managerial\\_feudalism\\_to\\_the\\_revolt\\_of\\_the\\_caring\\_classes](https://media.ccc.de/v/36c3-11241-from_managerial_feudalism_to_the_revolt_of_the_caring_classes)
- GRAMSCI, A. (1975). *Cuadernos de la cárcel*. (E. c. Gerratana., Ed., & T. d. Palos, Trad.) Turín: Ediciones Era,S.A. de C.V.
- GRIMALDO, C. (2018). Conversación con Pablo Wright: la antropología vial, una propuesta para el estudio de la movilidad como campo cultural. *ENCARTES Antropológicos*, 152-168.
- \_\_\_\_\_ (2018). *Transeúntes: interactuar, percibir, imaginar y ser en la ciudad a partir del uso cotidiano del transporte público en el área metropolitana de Guadalajara [Tesis de Doctorado]*. Guadalajara, Jalisco: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- GUBER, R. (2001). *La etnografía, método, campo y reflexividad*. Bogotá: Grupo Editorial Norma.
- HARAWAY, D. (1991). *Simians, cyborgs and woman: The reinvention of nature*. London: Free Association Books.
- HASBAERT, R. (2013). Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y representaciones sociales*, 8(15), 9-42.
- HERDER, Encyclopaedia. (23 de enero de 2020). *Encyclopaedia Herder*. Obtenido de [https://encyclopaedia.herdereditorial.com/wiki/Clase\\_social](https://encyclopaedia.herdereditorial.com/wiki/Clase_social)



- HERTZ, R., MacClancy, J., & Parkin, R. (2006). *San Besse: etnografía, historia y ritual*. Cali: Editorial Archivos del Índice.
- HERVIEU-LÉGER, D. (2004). *El peregrino y el convertido. La religión en movimiento*. México: Ediciones del Helénico.
- HOPGOOD, J. F. (2005). *The making of saints : contesting sacred ground* . Tuscaloosa, Alabama: The University of Alabama Press.
- ISLAS RIVERA, V., & ZARAGOZA, M. (2007). *Análisis de los sistemas de transporte. Vol I : Conceptos básicos. Publicación Técnica No 307* . Querétaro: Secretaria de Comunicaciones y Transporte - Instituto Mexicano del Transporte.
- IZQUIERDO, R. (. (1994). *Transportes, un enfoque integral. Tomo I, transporte y economía del transporte*. España: Colegio de Ingenieros de caminos, canales y puertos.
- LA BARBERA, M. (2016). Interseccionalidad, un “concepto viajero”: orígenes, desarrollo e implementación en la Unión Europea. *Interdisciplina*, 105-122.
- LÓPEZ, L., & FIGUEROA, M. E. (2013). Artes visuales y procesos de territorialización en contextos de narcoviolencia. *Argumentos*, 169-192.
- LÓPEZ-AUSTIN, A. (1994). *Tamoanchan y Tlalocan*. México: Fondo de Cultura Económica.
- LUÉVANO, G. (2008). *Huelgas, protestas y control social. El movimiento obrero en San Luis Potosí (1910-1936)*. San Luis Potosí: Universidad Autónoma de San Luis Potosí - Archivo Histórico de San Luis Potosí.
- \_\_\_\_\_ (s/f). Salidas posibles al atolladero del transporte público en San Luis. *La Jornada San Luis*, pág. en línea. Recuperado el 15 de febrero de 2019, de [https://www.academia.edu/4461263/Salidas\\_posibles\\_al\\_atolladero\\_del\\_transporte\\_p%C3%BAblico\\_en\\_San\\_Luis](https://www.academia.edu/4461263/Salidas_posibles_al_atolladero_del_transporte_p%C3%BAblico_en_San_Luis)



- MACIP, R. (2008). Clase y Discriminación. *Ciencia*, 23-31.
- MALINOWSKI, B. (1975). La cultura. En J. KAHN, *El concepto de cultura: textos fundamentales* (págs. 1-36). Barcelona: Editorial Anagrama.
- MANCINI, S. (2015). *El Humanismo Etnográfico. Ocho lecciones sobre la historia de la antropología y el debate sobre cultura popular*. La Habana: Instituto Cubano de Investigación Cultural Juan Marinello.
- MARTÍN-BARBERO, J. (1991). *De los medios a las mediaciones. Comunicación, cultura y hegemonía*. Ciudad Nezahualcoyotl, México: Gustavo Gili.
- MAUSS, M. (2009). *Ensayo sobre el don: Forma y función del intercambio en las sociedades arcaicas*. Buenos Aires: Katz Editores.
- MONROY, M. I., & CALVILLO UNNA, T. (1997). *Breve historia de San Luis Potosí*. San Luis Potosí: Colegio de Mexico Fideicomiso Historia de Las Americas.
- MONTEJANO, R. (1982). *Santa María de Guadalupe en San Luis Potosí, su culto, su santuario, su calzada y sus santuarios*. México, Distrito Federal: Ediciones Paulinas, S.A.
- \_\_\_\_\_ (1997). Hace 95 años San Luis entra a la modernidad automovilística. *Cafetemas* (71), 1-14.
- \_\_\_\_\_ (2001). *Calles y callejones del viejo San Luis*. San Luis Potosí: Universidad Autónoma de San Luis Potosí.
- MORALES BOCARDO, R. (2014). *Diccionario biográfico de antiguos pobladores de San Luis Potosí, 1592-1666*. San Luis Potosí: Archivo Histórico del Estado, San Luis Potosí : El Colegio de San Luis.
- MORENO, J. (1987). Acercamiento antropológico a la religiosidad popular. *Aisthesis*, 15-18.



- MUÑOZ DE LUNA, A. (1976). *Ingeniería de transporte. Manual informativo de la carrera*. México: Unidad Profesional Interdisciplinaria de Ingeniería y Ciencias Sociales y Administrativas Instituto Politecnico Nacional.
- NAQUIN, S., & YÜ, C.-f. (1992). *Pilgrims and Sacred Sites in China*. Los Angeles: University of California Press.
- NAVARRO, U. (2011). Los administradores de justicia en la Alcaldía Mayor de San Luis Potosí, 1755-1786. En U. NAVARRO, & G. LUEVANO, *Doscientos años de historia en San Luis Potosí: actores, prácticas e instituciones* (págs. 137-161). San Luis Potosí: Centro de Estudios Jurídicos y Sociales Facultad de Derecho Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- NOLAN, M. L., & NOLAN, S. (1989). *Christian Pilgrimage in Modern Western Europe*. North Carolina: The University of North Carolina Press.
- PENILLA LÓPEZ, S. (1943). *San Luis en la Historia*. San Luis Potosí: Talleres linotipográficos de Indalecia Celorio.
- PETERS, F. E. (1994). *The Hajj: The Muslim Pilgrimage to Mecca and the Holy Places*. Princeton: Princeton University Press.
- PRAT, J. (1983). Religió popular o experiència religiosa ordinària. *Arxiu d'Etnografia de Catalunya*, 48-69.
- PRIMIANO, L. (1995). Vernacular Religion and the Search for Method in Religious Folklife. *Western Folklore*, 54(1), 37–56.
- QUEZADA, M.-T. (2013). *Estudios de los siete barrios de San Luis Potosí como fuente de conocimiento para la historia local*. San Luis Potosí: El Colegio de San Luis.
- RADESKA, T. (14 de octubre de 2016). Om Banna is a shrine in India where riders pray for a safe journey and worship a motorcycle. *The Vintage News*, pág. en línea. Recuperado el 22 de enero de 2019, de



<https://www.thevintagenews.com/2016/10/14/om-banna-shrine-riders-pray-safe-journey-worship-motorcycle-2/>

- READER, I. (1987). Back to the future: Images of nostalgia and renewal in a Japanese religious context. *Japanese Journal of Religious Studies*, 14(4), 287-303.
- REES, P. (1976). *Transporte y comercio entre México y Veracruz*. México: Secretaría de Educación Pública, Colección SEP Setentas.
- RUÍZ, S. (2007). *Tratado práctico de los transportes en México*. México: Editorial 20+1.
- SANCHEZ, S. (2012). Peregrinaciones, espacios sagrados y Santuarios, el ámbito. En P. Fournier, C. Mondragon, & W. Wiesheu, *Peregrinaciones Ayer y Hoy: arqueología y antropología de las religiones* (págs. 119-151). México, D.F.: El Colegio de Mexico.
- SÁNCHEZ, S. (2012). Peregrinaciones, espacios sagrados y Santuarios, el ámbito nacional, regional y local en la cosmovisión otomiana del Valle del Mexiquilla. En P. Fournier, C. Mondragón, W. Wiesheu, & (coords.), *Peregrinaciones de ayer y hoy, Arqueología y Antropología de las religiones*. (págs. 119-151). México, D.F.: El Colegio de México, Centro de Estudios de Asia y África.
- SANTOS, M. (1986a). Espacio y Metodo. *Geocritica, cuadernos criticos de Geografía Humana*, en línea. Recuperado el 12 de febrero de 2019, de <http://www.ub.edu/geocrit/geo65.htm>
- \_\_\_\_\_ (1996). *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: Hucitec.
- \_\_\_\_\_ (1996b). *De la totalidad al lugar*. Barcelona: oikos-tau.
- Secretaria de Turismo. (2015). *“Diagnóstico sobre Competitividad y Sustentabilidad del Destino” Ciudad de San Luis Potosí*. San Luis Potosi: Gobierno del Estado de San Luis Potosi.





- SINGH, K. (2006). *Gods & godmen of India*. New Delhi: Harper Collins.
- SLATER, C. (1986). *Trail of miracles: stories from a pilgrimage in northeast Brazil*. Berkeley: University of California Press.
- SOJA, E. W. (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de sueños.
- SOLÍS DOMÍNGUEZ, D., & MARTÍNEZ LOZANO, C. P. (2016). Santuario, danzas, reciprocidad y territorio en la ciudad de San Luis Potosí. En N. P. Alvarado Solís, L. García Lam, O. Fierro, & E. Rángel Guzmán, *Entre peregrinos, santuarios, imágenes milagrosas y santuarios en el norte de México* (págs. 331-351). San Luis Potosí, SLP: El Colegio de San Luis.
- 
- (2017). Prácticas religiosas y construcción de territorios en la ciudad de San Luis Potosí, México. *Temas Antropológicos. Revista Científica de Investigaciones Regionales*, 125-147.
- STEIL, C. A. (2003). Romeiros e turistas no santuário de Bom Jesus da Lapa. *Horizontes Antropológicos*, 9(20), 249-261.
- SUÁREZ, M., & DELGADO, G. J. (2015). *Entre mi casa y mi destino. Movilidad y transporte en México. Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte*. México, D. F.: Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México.
- THOMPSON B., J. (2003). *Ideología y cultura moderna. Teoría crítica en la era de la comunicación de masas*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.
- THOMPSON, J. (1976). *Ed. Rep. y Servicios de Ingeniería*. Madrid, España: Ed. Alianza Universidad.
- TOGNO, F. (1975). *Ferrocarriles*. México: Ed. Rep. y Servicios de Ingeniería.



- TRUJILLO, J. S. (2019). *Dinámicas socioespaciales del Centro Histórico de San Luis Potosí [Tesis de Maestría]*. San Luis Potosí: Facultad del Habitat Universidad Autónoma de San Luis Potosí.
- TUNER, V. (1979). *Process, Performance, and Pilgrimage: A Study in Comparative Symbolology*. New Delhi: Concept Publishing Company.
- TURNER, V., & TURNER, Edith. (1978). *Image and Pilgrimage in Christian Culture*. New York: Columbia University Press.
- VAN GENNEP, A. (1981 [1909]). *Les rites de passage: étude systématique des rites*. Paris: Éditions A. et J. Picard.
- VELA, J. (2008). *La historia de vida como herramienta para la investigación geográfica: el caso de una familia minera originaria de armadillo de los Infante, Estado de San Luis Potosí (Tesis de Licenciatura)*. San Luis Potosí : Universidad Autónoma de San Luis Potosí, Repositorio Institucional, Facultad de Ciencias Sociales y Humanidades.
- VELASCO, J. (. (1997). *Santuario y región. Imágenes del Cristo Negro de Otatitlán*. México: Universidad Veracruzana.
- VELÁZQUEZ, P. F. (1897). *Colección de documentos para la historia de San Luis Potosí, Vol I*. San Luis Potosí: Imprenta del Editor.
- VILLAR, J. (2000). *El centro histórico de la ciudad de San Luis Potosí y la obra del ingeniero Octaviano Cabrera Hernández*. San Luis Potosí: Facultad del Hábitat Universidad Autónoma de San Luis Potosí.
- VOIGHT, F. (1954). *Economía de los sistemas de transporte*. México: Fondo de Cultura Económica.



WAGNER, R. (1991). The Fractal Person. En M. GODELIER, & M. STRATHERN, *Big Men and Great Men: Personifications of Power in Melanesia* (págs. 159-173). Cambridge: Cambridge University Press.

WATSON, P. (2006). *Ideas: historia intelectual de la humanidad*. Barcelona: Crítica.

WEIGAND, P., & GARCIA, A. (2002). Los huicholes y su búsqueda del peyote :¿Reliquia sacra de una antigua cultura comercial ? En P. (. Weigand, *Estudio Historico cultural sobre los huicholes* (págs. 79-91). Jalisco, México: Universidad de Guadalajara.

YODER, D. (1990). *Discovering American folklife: Essays on folk culture and the Pennsylvania Dutch*. Mechanicsburg, Pennsylvania: Stackpole Books.

ZUSMAN, P. (2002). Milton Santos. Su legado teórico y existencial (1926-2001). *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 205-222.