



LAS CALANDRIAS, LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE Y LA MEMORIA TAPATÍA

Rosa María Pineda Trujillo

Departamento de Estudios Socio Urbanos
Universidad de Guadalajara
rosa.pineda@academicos.udg.mx

José Benjamín Chapa García

Departamento de Estudios Socio Urbanos
Universidad de Guadalajara
jose.chapa@academicos.udg.mx

Resumen

Este artículo explora la relevancia de las calandrias, carruajes tradicionales tirados por caballos, en la construcción del paisaje y la memoria colectiva de Guadalajara. A pesar de la introducción del automóvil a principios del siglo XX y, en años recientes, de las acusaciones de maltrato animal e intentos de sustituirlas por vehículos eléctricos, las calandrias han perdurado como un elemento patrimonial que ofrece un recorrido nostálgico y turístico por la ciudad. Los cocheros, con sus relatos y experiencias, no solo muestran la ciudad a los visitantes, sino que también se apropian del espacio urbano, tejiendo narrativas que alimentan la memoria colectiva y resaltan la belleza y la historia de la ciudad; utilizan no solo la vista, sino también el olfato y el sonido para orientarse y enriquecer sus narrativas. Estos elementos, junto con la rica tradición oral de los cocheros, contribuyen a una experiencia íntima y personal del entorno urbano. La metodología del estudio se basa en la epistemología del sujeto conocido, utilizando la observación de campo y entrevistas semiestructuradas con cocheros experimentados, lo que permite una comprensión de cómo estos trabajadores se apropian del espacio y contribuyen a la memoria de la ciudad.

Palabras clave: calandrias, paisaje, recorridos, apropiación del espacio, memoria.

CALANDRIAS, LANDSCAPE CONSTRUCTION AND TAPATIA MEMORY

Abstract

This article explores the relevance of calandrias, traditional horse-drawn carriages, in the construction of landscape and Guadalajara's collective memory. Despite the introduction of the automobile at the beginning of the 20th century, accusations of animal abuse, and attempts to replace the calandria with electric vehicles in recent years, these carriages have endured as a heritage element that offers tourists a nostalgic trip through the city. The coachmen, with their stories and experiences, not only show the city to visitors, but also

Recibido: 01/08/24 Aceptado: 26/09/24



appropriate the urban space, weaving narratives that feed the collective memory and highlight the beauty and history of the city. They make use of the sites but also the smells and sounds to orient themselves and enrich their narratives. These elements, together with the rich oral tradition of the coachmen, contribute to an intimate and personal experience of the urban environment. The study methodology for this article is based on epistemology of the known subject, using field observation and semi-structured interviews with experienced coachmen, allowing an understanding of how these workers appropriate space and contribute to the memory of the city.

Keywords: calandrias, landscape, routes, appropriation of space, memory.

1. INTRODUCCIÓN

En muchas ciudades del mundo, a inicios del siglo XX, por la introducción del automóvil, se dejó atrás el uso cotidiano de carruajes de tiro; no obstante, en algunas urbes se han mantenido como un elemento que da al paisaje urbano un toque nostálgico, que se ha quedado hasta formar parte del patrimonio cultural local. En Guadalajara, capital del estado mexicano de Jalisco, esos coches se conocen como “calandrias” y se caracterizan por su construcción abierta y decorativa, que sirvieron para el transporte urbano de alquiler en el pasado y actualmente se ofrecen como servicio turístico, brindando a los pasajeros una manera romántica y costumbrista de explorar la ciudad.

La calandria, como objeto y como experiencia, se sitúa en la intersección entre lo antiguo y lo moderno, entre el recuerdo y la adaptación. Para los habitantes y visitantes de Guadalajara, las calandrias no solo representan una manera de moverse por la ciudad, sino una conexión con un pasado tangible y romantizado a la vez. En cada recorrido, los cocheros relatan la ciudad: muestran los edificios y monumentos que adornan la ruta, cuentan historias, anécdotas, incluso de sus propias vidas y las de sus antepasados. Estas narrativas tejen un tapiz rico en significados, en un doble juego: por una parte, alimentan la memoria colectiva, mostrando la belleza de la ciudad y evocando una época en la que la ciudad era percibida a un ritmo más pausado y en armonía con sus habitantes, y por otra, se apropian ellos mismos de la ciudad, poniendo su toque personal y su experiencia en sus relatos.

Sin embargo, en años recientes han enfrentado una serie de dificultades para ejercer su labor, debido al acento que un sector de los grupos políticos y de la sociedad han puesto en los caballos con los que el mencionado oficio se realiza, aduciendo que sufren de maltrato y explotación, y como un intento de desaparecer ese reducto “arcaico” de la imagen de ciudad “moderna” y “limpia”, que para ciertos grupos es importante. Desde 2016 se ha presentado una disputa entre el gremio de cocheros y el Ayuntamiento de la ciudad, por considerar que “No es viable en las condiciones humanitarias actuales, que seres vivos como los caballos



sigan siendo explotados para el lucro de unos cuantos”¹ (*El Informador*, 27 de julio de 2018), por lo que se intenta cambiarlos por vehículos eléctricos.

Si pensamos la ciudad como paisaje, como un espacio para observar, y a la vez como escenario, constituido por elementos tangibles e intangibles (Checa-Artasu, 2021; De la Torre Galindo, 2021), encontramos que, dentro de una sociedad moderna, que privilegia la rapidez, el consumo y lo desechable, las calandrias persisten, para muchos, tanto locales como externos, como figuras emblemáticas, integrándose a la “Perla tapatía”², como un elemento tangible de las calles del centro y ciertas rutas tradicionales, pero también como factor intangible en la memoria, el gusto y la admiración que causa la vista de los caballos. Estos vehículos han contribuido en los últimos cien años a la “imagenibilidad” de Guadalajara, esa “imagen favorable” como un rasgo sobresaliente, representativo de la personalidad de la ciudad (Tuan, 2007), no sólo en las tarjetas postales, sino también en los relatos con los que los cocheros acompañan los recorridos, en los cuales resaltan las bondades de su clima, la amabilidad de la gente, lo hermoso de los edificios, las buenas condiciones de las calles, aun cuando esto no corresponda con exactitud a la complejidad de la realidad.

A través de las calandrias se viven experiencias sensoriales diversas. Con sus recorridos se pueden activar distintos sentidos y también la memoria: el sonido de los cascos de los caballos resonando, el ritmo pausado del viaje y las anécdotas contadas por los cocheros crean un ambiente de introspección y apreciación de la ciudad que es difícil de replicar con otros medios de transporte. Esta forma de desplazarse permite un tipo de interacción con el entorno urbano que es íntima y personal, donde cada esquina, cada edificio y cada plaza se revelan como capítulos de una historia viviente.

Los avances que se presentan en este artículo son producto de una investigación en proceso. Revisaremos los relatos de recorridos de tres experimentados cocheros de calandrias para mostrar la forma en que efectúan la apropiación del sistema topográfico, con lo que se logra la realización espacial del lugar, y a un tiempo resaltan para sus paseantes lo memorable de Guadalajara, lo que revela a las calandrias y sus cocheros como "practicantes ordinarios" de la ciudad (De Certeau, 2000), que inscriben en ella rutas que desafían la lógica de rapidez y eficiencia, ofreciendo una alternativa al dominante paisaje urbano de autos, concreto y vidrio. Esta interacción constante entre los cocheros y el entorno urbano no solo preserva tradiciones, sino que también subraya la importancia de la diversidad en la configuración de nuestras ciudades.

2. MARCO TEÓRICO

Tomamos como base de nuestro análisis algunos conceptos provenientes de la geografía cultural, los cuales nos permiten descubrir las formas interiorizadas de la cultura y coloca en el centro las representaciones sociales, los imaginarios y otros conceptos que implican, vinculados, la cognición, los sentidos y los afectos, con el argumento de que el territorio sólo

¹ Declaración del Presidente municipal Enrique Ibarra (18dic2017-30sep2018) a los medios de comunicación, después de darse a conocer que el gobierno del estado había incluido a las calandrias como parte del Patrimonio Cultural de Jalisco.

² “Perla tapatía” es uno de los apodos que se le da a Guadalajara: “perla”, como expresión de belleza, y “tapatía” por ser el gentilicio que se usa para los originarios de esta ciudad.



existe en cuanto percibido y representado por los que lo habitan (Giménez, 2005). Pero no se trata de representaciones individuales, sino de un sistema de valores compartidos y de creencias colectivas, con los cuales los seres humanos se relacionan con su entorno físico, concreto, el espacio al que dan significado, con lo que se crean *lugares*: “El espacio geográfico será concebido como un espacio existencial y, en él, los lugares serán entendidos como porciones del mismo imbuidos de significados, de emociones, de sentimientos” (Nogué, 2015).

Tenemos a la ciudad como un espacio geográfico, producto de procesos históricos, sociales, económicos, políticos, que es a la vez un ambiente que nos envuelve, pero también se constituye a través de las percepciones y las representaciones sociales de sus habitantes y transeúntes (Guzmán-Ramírez, 2016). La “ciudad” del discurso utópico y urbanístico pretende llevar el orden, ser el espacio del progreso, la vida cosmopolita, el arte y las luces. La ciudad corta sus raíces con la vida rural, menospreciada al considerarla rústica, y establece estrategias “científicas”, tecnológicas, con la idea de generar una organización racional, limpia y eficiente (De Certeau, 2000; Tuan, 2015; Vera, 2013). En ese sentido, hay intentos de grupos con poder –político, económico o moral– de desplazar las tácticas de los sujetos –ocurrentes, heterogéneas– y sustituir las tradiciones y todo aquello que se considere improductivo, impráctico o caduco. Sin embargo, las prácticas “microbianas, singulares y plurales” sobreviven a los intentos de control o eliminación de la administración panóptica, y proliferan con “tácticas ilegibles pero estables al punto de construir regulaciones cotidianas y creaciones subrepticias” a través de las cuales los sujetos se establecen y se apropian de los espacios (De Certeau, 2000: 108). Es así como se cimientan los lugares. *Lugar* tiene una dimensión personal, que implica las vivencias del individuo, pero también es un ámbito social en la medida en que es un depósito de saberes a los que puede acudir para guiar la acción o hacer una evaluación. Un elemento fundamental del lugar es el *sentido del lugar*, que refiere al apego subjetivo que se tiene con él. Un lugar es capaz de producir reacciones emotivas de las personas a partir de los vínculos que se han establecido entre ellos (Aguilar-Díaz, 2012; Peimbert-Duarte, 2014). Es lo que Tuan (2007) denomina *topofilia*, esa relación profunda y afectiva entre las personas y sus entornos.

Los elementos anteriormente planteados, nos permiten entender cómo las prácticas sociales y las experiencias individuales moldean la percepción y la representación de los espacios urbanos. En este contexto, el concepto de paisaje se convierte en una herramienta clave para analizar cómo los elementos tangibles e intangibles del entorno son interpretados y valorados colectivamente. Asimismo, los recorridos y las narrativas son los medios por los cuales los calandrieros se apropian y redefinen el espacio, creando una conexión personal y emocional con su entorno. Estos elementos son fundamentales para comprender la interacción entre el espacio físico y la identidad cultural.

Paisaje

La noción de lugar se transforma en paisaje cuando los límites aparentes de aquel se desdibujan o cobran nuevos significados, los cuales se manifiestan a través de las prácticas verbales. “El paisaje y su lenguaje son un código que se comparte y se usa colectivamente” (Aguilar-Díaz, citado por Peimbert-Duarte, 2014).



Para la geografía cultural, el paisaje es un constructo cultural y subjetivo, en el que se aprecian las experiencias sociales y culturales vividas en ese espacio, por las que queda marcado: los procesos socioeconómicos, artísticos, religiosos, tradicionales, tanto del presente como del pasado. Todo ello lo convierte en una construcción social y en una proyección cultural de quienes lo habitan y lo viven de forma cotidiana y que descubrimos quienes lo observamos (Checa-Artasu, 2021).

Como concepto, es complejo y variable. El paisaje constituye tanto un objeto de contemplación, como un escenario de la interacción, vinculado con prácticas sociales e individuales, con símbolos, con valores, con comportamientos sociales que pueden ser concordantes o contradictorios entre sí (Checa-Artasu, 2021; De la Torre Galindo, 2021).

El paisaje se integra por elementos tangibles e intangibles. Como constituyentes tangibles están los naturales, los sociales, las prácticas y comportamientos, resultado de las dinámicas propias de la población que habita y usa ese espacio. Como elementos intangibles están los significados, símbolos, ideologías y representaciones de los distintos grupos sociales con relación al espacio geográfico, lo que conecta a conceptos tales como: poder, identidad, clase, género, formas de vida, lo que puede conducir a conflictos o a acuerdos (Checa-Artasu, 2021; De la Torre Galindo, 2021), así como a la apropiación, al sentido de pertenencia y a la identificación que hacen los sujetos sociales con los espacios (Guzmán-Ramírez, 2016):

“el paisaje no es algo para ser mirado, sino producido, y al afirmar esto se ubica más cerca de una idea de “hacer lugar” o place making. De acuerdo con Claval la producción de un paisaje implica que un grupo social que se ha establecido en un lugar tendría que reconocerse en él, orientarse a partir de él, marcar su territorio, nombrarlo e institucionalizarlo. Este conjunto de operaciones remite al hecho de que el espacio, en el momento en que se actúa sobre él, provee de recursos simbólicos importantes para articular la vida social” (Aguilar-Díaz, 2012: 124).

Checa-Artasu (2021) señala que el paisaje es un *bien común*, pues se puede entender como un recurso social y cultural de un colectivo humano que ve en él valores asociados con relaciones sociales y políticas construidas a lo largo de tiempo, por lo cual implica la memoria social. El paisaje es también *evolutivo*, pues cambia debido a las modificaciones que se presentan en los factores tangibles e intangibles que lo componen, los cuales dejan rastros en el espacio geográfico. Un punto a considerar es la velocidad con que se presenten esas transformaciones, pues cambios abruptos pueden alterar sustancialmente la legibilidad semiótica del paisaje por parte de los habitantes del lugar, lo que puede

“provocar pérdidas de continuidad histórica y un abismo entre el cotidiano actual y los paisajes [...] En esta ruptura, se altera también el sentido de identificación y pertenencia al lugar, ya que no hay un control sobre la creación de paisajes mudos y deshumanizados, o sobre la conservación de aquellos que poseen una fuerte carga simbólica para los ciudadanos” (Caron, 2008: 206).

Recorridos y relatos

Los recorridos son los movimientos que realizan los sujetos en el espacio, a través de los cuales generan conocimientos que contribuyen a los procesos de orientación respecto a puntos importantes o significativos, y de reconocimiento de imágenes, historias o experiencias de un ambiente (Aguilar-Díaz, 2012; Peimbert-Duarte, 2014). Con los



recorridos, los caminantes se apropian del sistema topográfico urbano, de forma que éste puede remitir a “maneras de hacer” de los distintos practicantes de la ciudad (De Certau, 2000). Así, el espacio “planificado”, “limpio”, “neutro”, se convierte en lugar, con un orden y valores especiales y diversos.

Un paisaje se produce cuando un grupo social que se ha establecido en un lugar puede orientarse en él, marcarlo, reconocerse en él, nombrarlo e institucionalizarlo (Claval, 2020). Al ejecutar estas prácticas sobre el espacio, se generan recursos simbólicos que articulan la vida social. Es entonces que se crea una conexión profunda entre lugar y grupo social, forjando el paisaje (Aguilar-Díaz, 2012). En ese sentido, la ciudad es un lugar firmado por muchos: “escrituras que avanzan y se cruzan componen una historia múltiple, sin autor ni espectador, formada por fragmentos de trayectorias y alteraciones de espacios” (De Certau, 2000: 105).

Las descripciones orales que acompañan los recorridos “textualizan el paisaje”, pues con ellas evocan los saberes que se tienen sobre él: los sitios, las historias, los personajes, la reconstrucción de realidades pasadas que materializan la memoria, la valoración de acontecimientos, y también muestran los afectos: nostalgia, agrado, desagrado, etc. (Aguilar-Díaz, 2012; Caron, 2008).

De Certeau (2000) indica que los relatos de los lugares son trabajos artesanales, hechos con retazos del mundo: nombres, taxonomías, hechos heroicos o cómicos, de lugares diversos. Son particulares, pues retoman sus elementos de los rincones de los barrios, de la familia, de las vivencias personales. Toma la clasificación de relatos que hacen Linde y Labov para marcar algunas diferencias:

- Por un lado, está el “mapa” (*map*), que refiere a la descripción del lugar, señalando lo que hay, como un inventario. De Certeau indica que este tipo de relatos se hacen para *ver*, para demostrar el conocimiento del orden del lugar que se relata.
- El otro tipo es el “recorrido” o “itinerario” (*tour*), que incluye, además de las cosas o edificaciones que lo integran, las “operaciones” que se pueden hacer en el espacio (entrar, salir, comprar, comer), por lo que estas descripciones se hacen para indicar el *hacer*, el *ir*, el *fabricar*.

En ese sentido, los recorridos o itinerarios le muestran al que escucha las “operaciones” que puede realizar para “fabricarse” un lugar en ese espacio, apropiárselo (De Certeau, 2000); en tanto que el relato-mapa forma el cuadro de un “estado del saber geográfico”, y “rechaza antes o después, como entre bastidores, las operaciones” (De Certeau, 2000: 133).

Los relatos son prácticas de significación, en las que se expresan valores, comportamientos sociales y acciones individuales en relación con un lugar, producto de la memoria y la materialidad, de forma y apariencia, pero también de contenido y representación, que pueden ser consonantes o contradictorios, “porque el paisaje revela y, al mismo tiempo, encubre” (De la Torre Galindo, 2021: 80).

Con lo expuesto en este apartado, ponemos en relieve que las percepciones y representaciones sociales, los imaginarios colectivos y las experiencias sensoriales configuran y dotan de significado a los espacios urbanos. Al concebir la ciudad como un entorno físico, así como un constructo cultural y existencial, se evidencia la profunda conexión entre los valores compartidos, las narrativas orales y las prácticas cotidianas que transforman el espacio en lugar y paisaje. Este enfoque permite entender cómo la memoria,



los afectos y los sentidos contribuyen a la creación de una identidad urbana rica, que refleja tanto las continuidades como las resistencias frente a las dinámicas de cambio y modernización. De ahí la importancia de considerar estos aspectos para una comprensión de la complejidad del paisaje urbano y sus transformaciones. Para este estudio, entendemos el paisaje como una construcción cultural y simbólica, donde los cocheros, a través de sus recorridos, transforman y resignifican el espacio urbano. Esta apropiación del espacio refleja la capacidad de los cocheros para insertar prácticas cotidianas que desafían la lógica de la modernidad urbana y, a la vez, sus relatos orales contribuyen a la memoria colectiva, preservando y moldeando la percepción de la ciudad. Así, paisaje, memoria y apropiación del espacio se integran, mostrando a los cocheros como actores en la configuración simbólica de Guadalajara.

3. METODOLOGÍA

Para este estudio se retoma la perspectiva de la "epistemología del sujeto conocido" de Vasilachis (2003), quien propone que es el propio sujeto quien "debe proveer el conocimiento sobre él mismo, sobre su situación, sobre sus circunstancias, sobre sus percepciones, sobre sus expectativas", para lo cual "se requiere de una interacción comunicativa entre el que conoce y el que es conocido, y esa comunicación puede ser de diversa índole." (Vasilachis, 2003: 29).

Para lograr esa comunicación se emplea una metodología cualitativa, que integra, principalmente: a) la observación en campo del trabajo de los cocheros, acompañándolos en sus recorridos para ver la forma en que los realizan, identificar sus modos de ver y mostrar la ciudad; y b) entrevistas semiestructuradas con tres miembros de este gremio, para conocer su trayectoria, sus valoraciones, la historia de su oficio, lo que éste implica y su posición respecto al conflicto del cambio de carruaje.

En el proceso de investigación buscamos conocer: a) si los cocheros, con su labor, no sólo muestran la ciudad, sino que también se apropian del espacio de una forma particular, correspondiente al transporte del que se valen; b) si esto se manifiesta en sus relatos, productos de la tradición oral; c) identificar los aspectos de la memoria de la ciudad que rescatan, con los que contribuirían a definir los espacios de Guadalajara.

Para este artículo elegimos el trabajo hecho con tres cocheros de calandrias, cuyos nombres se han cambiado, por cuestiones de confidencialidad. Los escogimos por ser experimentados, con arraigo en su oficio y reconocidos por sus compañeros:

- *Luis*, cochero de primera generación. Empezó a los 6 o 7 años, dando servicio a los cocheros ya establecidos: llevarles agua, limpiar las calandrias. Siendo joven, uno de los cocheros "mayores" consideró que ya estaba "apto pa'trabajar". Actualmente es propietario de una calandria tradicional, la cual conduce. Dos de sus hijos y varios nietos se dedican al oficio en sus propios coches.
- *José*, cochero de tercera generación. Es propietario de la calandria tradicional que conduce. Se inició desde niño, acompañando a su papá y desde los 13 años de edad ha sido calandriero, pero ya no sus descendientes, pues tiene sólo hijas.



- *Carlos*, cochero de segunda generación. Inició acompañando a su padre y es conductor desde la edad de 14 años. Actualmente trabajan en este oficio él, sus dos hijos y dos de sus nietos. *Carlos* es propietario de una calandria eléctrica. Fue de los que aceptaron cambiar el coche de tiro, de su propiedad, por uno motorizado, concesionado por el Ayuntamiento de Guadalajara. Se tomó este caso para hacer el contraste en las percepciones respecto al tipo de vehículo.

Analizamos los comentarios y los relatos de recorridos, como prácticas verbales en las que los hablantes se relacionan con el entorno: lo revelan, lo centran en la atención del oyente, lo fijan y lo transforman. Hicimos anotaciones en el diario de campo y grabaciones de voz, estas fueron transcritas para su análisis como textos, los cuales codificamos siguiendo el sistema de la teoría fundamentada (Strauss y Corbi, 2002), con procesos deductivos e inductivos, tomando para este artículo tres ejes temáticos:

- *Ciudad*, que incluye dos aspectos: las características del *espacio*, en el que se mueven, como territorio, localidad, topografía; y la relación que guardan las calandrias con otros practicantes urbanos.
- *Apropiación* del espacio, delimitando o estableciendo lugares que sienten como propios, la pertenencia o la identificación.
- *Lo memorable*, aquello que se señala, se repite o se busca resaltar como algo digno o necesario de recordar en los lugares.

La epistemología del “sujeto conocido” nos ha permitido comprender las experiencias y perspectivas de los cocheros de calandrias, no solo en su trabajo mostrando la ciudad, sino también en sus formas de apropiación del espacio. Sus relatos forman parte de la tradición oral, revelan variaciones significativas que contribuyen a la memoria colectiva y a la definición de los espacios urbanos.

4. LAS CALANDRIAS

4.1 Antecedentes

“Calandria” es el nombre que se le ha dado a dichos carruajes en Guadalajara. Según la leyenda, a principios del siglo XX se mandaron pintar de amarillo, y con las llantas negras, asemejaba en colores al pájaro de ese nombre, la calandria, por lo que la gente las bautizó de esa manera.

La urbanización y la entrada de vehículos automotores desplazaron a los carruajes de tiro como forma de transporte cotidiano, tanto en lo particular como en coches de alquiler. Pero, debido a su estética, de reminiscencia histórica y romántica, se mantuvo como un atractivo para el turismo al igual que en otras ciudades del mundo. Los cocheros narran la historia de la ciudad o cuentan anécdotas o leyendas a quienes los contratan para recorrer la ciudad:

“Si bien el transporte de tracción animal se introdujo [en Guadalajara] desde el momento de la conquista y colonización, el concepto de “calandria”, como coches de alquiler para el servicio público, al parecer se ubica en la primera mitad del siglo XIX, cuando a las carretas se les acopló un toldo plegable, como un moderno convertible, y su gran demanda popular obligó a las autoridades a regular este servicio en cuanto al número de vehículos, horarios



de servicio, condiciones de las unidades y de su uso, entre otras cosas” (El Informador, 13 de marzo de 2009).³

Los carruajes de tiro, junto con el oficio de cochero, corresponden a un tiempo distinto y distante al de la Guadalajara actual. El servicio de calandrias ha recibido, en diferentes tiempos, su lugar y sus funciones: primero como forma de transporte urbano, por lo que su movilidad se extendía por toda la ciudad, y luego como atractivo turístico, lo que restringió sus sitios de espera y las rutas de circulación.

“En las calandrias [...] se forma un binomio hombre-caballo para ofrecer una amenidad turística a la ciudad y a sus visitantes; un recorrido por los sitios más significativos e importantes de nuestra ciudad donde el caballo es siempre el protagonista.

“[...] El chofer de la calandria es una especie de “historiador” que se encarga de explicar el recorrido; monumentos, edificios, avenidas, entre otros, son parte del menú para el turista en este tour” (El Informador, 07 de mayo de 2011).

Los cocheros de calandrias no se ajustan al modelo de ciudadano moderno: el vehículo en el que trabajan es un carruaje de tracción animal, cuya velocidad, tamaño, forma y motricidad es muy distinta a la de los automóviles que abarrotan las calles de la ciudad; su formación en un oficio se da al interior de la familia y no en una institución escolar; su vestimenta campirana y la convivencia con animales en su casa y para el trabajo los hace tener un modo de vida muy distinto al de la mayoría de los tapatíos. Con todo, los calandrieros son practicantes ordinarios de Guadalajara: trazan sus rutas y hacen finas lecturas de los espacios, gracias a la lentitud de su vehículo y a la constancia de sus trayectos, centrados en los puntos que consideran “atractivos” o de interés para el turismo.

4.2 El conflicto: ¿maltrato animal? ¿modernización?

Desde 2016 los cocheros de calandrias de Guadalajara han enfrentado una serie de dificultades para ejercer su labor, debido al acento que un sector de los grupos políticos y de la sociedad han puesto en un presunto maltrato a los caballos, centrando la discusión en el “derecho animal”, pero dejando de lado las condiciones en que los aurigas trabajan y crían a sus caballos. Con ello, el Ayuntamiento ha buscado imponer el cambio de carruajes por vehículos eléctricos motorizados.

En 2018, como una respuesta a esto, el Gobierno del estado y algunos sectores sociales se aliaron para registrar las calandrias como parte del patrimonio cultural:

“El Comité de Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial (PCI) del Estado de Jalisco [...] formalizó la inclusión de Las Calandrias al Inventario Estatal de Patrimonio Cultural Inmaterial del Estado de Jalisco (PCI) publicando dicha incorporación [...] en el Periódico Oficial del Estado de Jalisco. [...] la regidora Ximena Ruiz Uribe, en calidad de presidenta de la Comisión de Cultura del Ayuntamiento de Guadalajara, el Consejo Ciudadano 100 por Jalisco⁴ y poco menos de 60 integrantes de la Unión de Conductores de Carruajes de Alquiler

³ Se tiene registro de que sus servicios estaban regulados desde hace 140 años, En la Dirección de Archivo Municipal de Guadalajara se conservan las Ordenanzas de carruajes desde 1878.

⁴ El Consejo Ciudadano 100 por Jalisco es una “Organización Civil sin fines de lucro, que agrupa a personas interesadas en el desarrollo”, “representantes” de diversos sectores de la sociedad (social, económico, político, religioso),

<https://www.facebook.com/search/top?q=consejo%20ciudadano%20100%20por%20jalisco%20a%20c>



que no estaban de acuerdo con la sustitución de calandrias tradicionales por carros eléctricos, fueron quienes propusieron dicha inscripción al comité mencionado desde el año pasado” (Vázquez, 28 de julio de 2018).

Esta acción provocó el disgusto de autoridades municipales, que reclamaron a las estatales el haber hecho esa inclusión. El Presidente municipal Enrique Ibarra (2017-2018) señaló:

“Esta imagen de explotación animal no es la que una ciudad símbolo de nuestro País como Guadalajara, debe dar a sus visitantes, pues su riqueza cultural es mucho más grande y humana” (El Informador, 27 de julio de 2018).

En la actualidad operan 55 calandrias en el centro de Guadalajara: 16 son eléctricas y 39 están tiradas por caballos. De acuerdo con información del Ayuntamiento de Guadalajara, en julio de 2024 se sustituirían en su totalidad las calandrias de tracción animal por vehículos eléctricos (*El Informador*, 21 de marzo de 2024). A la fecha en que se escribe este texto, esto no se ha efectuado. Si esto se concreta, sería el fin de una forma que ha acompañado el paisaje urbano de Guadalajara durante los últimos cien años. Este cambio no solo afectaría la imagen histórica y cultural de la ciudad, sino también a los cocheros, quienes han transmitido de generación en generación un oficio y una manera de interactuar con el espacio urbano y sus habitantes. La desaparición de las calandrias de tracción animal plantea importantes preguntas sobre la conservación de un elemento tradicional en el paisaje urbano en el contexto de la modernidad.

5. LAS CALANDRIAS COMO PARTE DEL PAISAJE TAPATÍO

5.1 *La ciudad*

El centro histórico de Guadalajara ha sufrido muchos cambios desde su fundación, por lo que en su paisaje conviven como elementos tangibles edificaciones relevantes de la arquitectura colonial y neoclásica, con amplias plazas, edificaciones y monumentos modernos de los siglos XX y XXI. Es un espacio público donde convergen la vida cotidiana, el turismo, y una variada oferta cultural, de entretenimiento, económica y comercial, por lo que tiene sentido contar con un servicio especial que muestre y engalane esta urbe y la dote también de un sello distintivo.

Guadalajara, al igual que muchas ciudades modernas de Latinoamérica y el mundo, ha tomado como factor determinante para sus procesos de transformación urbana al automóvil. En los medios de comunicación, las redes sociales y pláticas cotidianas se manifiestan constantes quejas respecto al tráfico y las congestiones vehiculares en las calles. Por su área metropolitana circulan 2’766,007 vehículos (IEEG, 31 de agosto de 2023), por lo que los automotores constituyen un elemento tangible muy presente del paisaje tapatío.

Una primera observación al respecto, en relación con las calandrias, es la vista que aporta este tipo de carruaje y, sobre todo, el caballo, en medio de un mundo de automóviles. Resulta contrastante la panorámica, ya sea al llegar un sitio de calandrias (figura 1) o al verlas haciendo sus recorridos (figura 2): la gente, y sobre todo los niños, voltean con admiración, la mayoría de las ocasiones para ver y seguir al caballo, aunque también se pueden escuchar comentarios respecto a los carruajes, pues algunos presentan formas o colores muy llamativos. También las calandrias eléctricas llaman la atención. Quienes conocen las tradicionales, se sorprenden al no ver el caballo, pues los nuevos vehículos copian la estética



“antigua”, por lo que en un primer vistazo pueden confundirse. Y para aquellos que concuerdan con que el uso de animales en los carruajes es una forma de maltrato, les es grato ver que “se mantiene la tradición” sin el “sufrimiento” equino.

Figura 1. CALANDRIAS EN EL SITIO DE LA MERCED



Fuente: elaboración propia, 2023.

Figura 2. CALANDRIA POR AV. JUÁREZ



Fuente: elaboración propia, 2024.

Una segunda observación respecto de las calandrias y los automóviles es la forma en que comparten las vialidades al momento de hacer sus recorridos:

Ese [un automóvil adelante, en la fila que va la calandria] está parado, aunque tuviera siga, y ya se queda uno a medias [en un crucero muy concurrido, al momento en que cambia el semáforo]... Pero aquí me lo meto a éste [mueve la calandria adelante de un automóvil que va a un lado, para dejar de tapar el crucero]. Aquí me quedo... [un auto suena el claxon, es una mujer joven, que permite que la calandria se integre al carril que va circulando]. Esa



muchacha sí se merece felicitaciones. Bien que le tantió, buena pa'manejar (Luis, 22abr2024).

Sobre el tráfico en las calles de Guadalajara, Carlos comenta:

“Tán bien, todavía podemos circular. ‘Tán bien porque, aunque hay mucho tráfico, todavía circula uno a buen paso. En carro, y en la calandria pues no se diga, todo mundo nos da el pase. Por ejemplo, agarramos nuestro carril, y si usted trae su carro, viene manejando y ve la calandria de aquí a allá, desde con tiempo ve usted el retrovisor y ya se va abriendo para pasar, para rebasar la calandria. No hay problema con tráfico” (Carlos, 03abr2024).

Los cocheros deben hacer uso de sus destrezas para conducir, poniendo para ello una constante atención tanto al tráfico, a la gente de a pie y a su caballo, al que deben controlar, y sus conocimientos de la ciudad para moverse entre el tráfico concurrido; pero que los conductores de automóviles les cedan el paso, apoya su labor e implica tanto que los habitantes de Guadalajara estamos acostumbrados a ver estos carruajes en las calles como un elemento tangible del paisaje, como también significa una forma de reconocimiento del derecho que tienen éstos a transitar la ciudad, como entre iguales. No obstante, los cocheros también hacen una diferenciación respecto a otro tiempo y a cierto sector de la población:

“Fíjese que cuando yo empecé a trabajar sí había problema con los camioneros. [...] Aventaban a veces los camiones encima. Ahoy la gente está más concientizada que en aquellos años, fíjese. Inclusive lo ofendían a uno, y ahorita ya no. Estas nuevas generaciones están más concientizadas [...] ven la calandria y lo rebasan a uno sin problemas. No, antes nos pitaban y nos maltrataban” (Carlos, 03abr2024).

Parte de esa “concientización” se debe precisamente a la integración de las calandrias al paisaje tapatío, donde se reconoce la aportación de colorido y una estética “a la antigua”, a partir de la reproducción una actividad que fue tradicional (Ramírez-Velázquez, 2021), y junto con ella la percepción distinta del tiempo y la velocidad, incluso el acompañamiento de sonidos que ya no son comunes: sonar de cascos, los rechinidos de los carruajes, y chasquidos de los cocheros para arriar al corcel, dando así a los lugares por donde pasan y a los recorridos una distinción clara en relación con el paisaje de otras partes de la metrópoli, y en comparación con otras ciudades que no cuentan con este servicio:

“[...] la magia es andar en el caballito [...] Ahorita, porque las calles están sucias y train herraduras de hule, pero cuando train sus herraduras de fierro se oye rebonito el trotar del caballo, tas-tas-tas-tas, como que relaja a uno...” (José, 22abr2024)

“[...] conduciendo un carro, es lo que le digo yo, no tiene uno la misma visibilidad que aquí, no tiene uno la oportunidad de apreciar nada, ni la calle ni nada. Aquí en la calandria, por ejemplo, va viendo uno todo, suelto el volante, y tranquilo, y en el carro no hago esto” (Carlos, 03abr2024).

Una muestra de ello son algunas postales que durante la segunda mitad del siglo XX se ofrecieron como recuerdo (figura 3), como parte de la “imagenibilidad” tapatía, como un rasgo representativo de la ciudad (Tuan, 2007).



Figura 3. TARJETA POSTAL. CATEDRAL Y CALANDRIA



Fuente: Ediciones Guadalajara, s/f.

Otros practicantes urbanos con los que deben compartir las calles son los peatones, sobre todo considerando que sus rutas recorren principalmente el centro de la ciudad, muy concurrido, de muchos comercios y oficinas gubernamentales, y en el que en últimas décadas se han dejado calles para uso exclusivo o preferencial para el caminante:

“Aquí trato [de andar] lo más al pasito para que la gente cruce...” (Luis, 22abr2024).

“Para mí están bien los cambios, porque, ya ve ahorita las personas pueden andar a pie con sus niños y todo ahí. Para mí está bien, porque ahí donde está Catedral, ya ve, antes pasaban los camiones y hubo mucho accidente ahí. Ahorita no. Puede transitar la familia bien a gusto. Esos cambios han sido buenos” (Carlos, 03abr2024).

Parece, pues, no haber conflicto o quejas de los cocheros, aun cuando la ampliación de zonas peatonales ha implicado hacer algunos cambios a las rutas de las calandrias.

Como practicantes cotidianos de la ciudad, cuyo trabajo consiste en moverse por sus calles, un factor importante es el conocimiento que los cocheros tienen de ella. Al respecto, *Carlos* señala:

“Mire, anduve también ocho años de taxista [...] Conocía bien la ciudad, ahorita ya no conozco. Hay muchos puentes, pasos a desniveles, colonias nuevas, fraccionamientos nuevos que yo no conozco. Yo pienso que si me metiera de taxista me perdería, porque todo eso ya no conozco muchas cosas nuevas” (Carlos, 03abr2024).

José y *Luis* compartieron ideas y sensaciones similares respecto al desconocimiento de nuevas zonas a las que se ha extendido la ciudad, o por los cambios provocados por nueva la infraestructura urbana. Pero no tienen dudas sobre sus competencias respecto a los espacios por los que realizan sus rutas, mostrando nociones detalladas sobre los nombres de las calles, los edificios y monumentos, así como de las áreas con mayor o menor afluencia de personas, los negocios de la zona y otros detalles relevantes.:

“Ahí se ve otro templo, mire. Es el templo de San Agustín. Aquí en Guadalajara hay un promedio de 325 iglesias... Acá también venden taquitos de asada, mire. Ahorita va a oler rico” (José, 22abr2024).



¡Hasta los olores identifican! Es una muestra de su conocimiento y su capacidad de orientarse en el espacio utilizando más de un sentido. Tuan (2007) sugiere que el olfato, el oído y otros sentidos complementan la visión en la formación de un mapa mental del entorno. Esta percepción multisensorial no solo mejora la capacidad de orientación, sino que también profundiza la conexión emocional con el lugar.

Los cambios urbanos implican, de muchas maneras, la relación de los cocheros con las autoridades gubernamentales, municipales o estatales. Siendo un sector que deambula cotidianamente por la ciudad, su inclusión se daría si las autoridades competentes los consultaran al momento de planear o decidir cambios que los afectarían. Esto ha variado con los años y con las administraciones:

“Mire, hay gobiernos muy atentos. Nos invitan a participar. Nos han invitado a participar, para que exista el diálogo si nos conviene, no nos conviene, o qué punto de vista damos [...] Por ejemplo, ahora [...] aquí en Corona, entre Manuel Blanco y Prisciliano Sánchez, donde nos parábamos⁵, ahora con la obra del tren ligero [los del Ayuntamiento se acercaron para consultarnos] que si cómo se nos hacía, nos presentaron los planos, dijimos que estaba muy bien, que estaba muy bonito, pero jamás nos dijeron que ya no nos íbamos a poner [se ríe...]” (Luis, 22abr2024).

Consideran que no han sido tomados en cuenta en cuanto a las transformaciones en las vialidades de la ciudad:

“Para nada... No. Ahora que arreglaron aquí el centro histórico, pues ahí nosotros nos dábamos, le buscábamos por dónde [circular]” (José, 22abr2024).

Hay también declaraciones que pueden parecer contradictorias, pero que reflejan, por un lado, la complejidad de estas relaciones, así como la “diplomacia” o el cuidado que tienen los cocheros al hablar de asuntos que pueden comprometer su trabajo:

E:⁶ “¿Cree usted que, al hacer estos cambios [obras viales, líneas del tren urbano], se toma en cuenta condiciones distintas? Por ejemplo, las calandrias, o algún otro tipo de movimiento de las personas, formas de vida.”

Carlos: “No.”

E: “¿Cree que con esto los hacen a un lado?”

Carlos: “No, no. Nunca nos han hecho a un lado. Ni las autoridades, ni las personas, ni nadie. Siempre [...] sí nos ha tomado en cuenta [la Secretaría de] Vialidad. Nos ha explicado todo, el por qué no tenemos que andar en esas calles, en el carril del macrobús, y eso” (Carlos, 03abr2024).

Por lo que se ha visto en otros casos, las autoridades no han tomado en cuenta a los ciudadanos involucrados para realizar las modificaciones urbanas, por lo que los cambios en el paisaje muchas veces son inesperados, como resultado de decisiones unilaterales. En el caso que refieren Luis, después de que no les devolvieron un sitio en el que ya tenían muchos años, les asignaron otro:

⁵ Luis se refiere a uno de los sitios donde tenían autorizado estacionarse a esperar clientela, el Jardín de San Francisco. A partir de la construcción de la línea 3 del Tren Ligero los retiraron del lugar.

⁶ E refiere a entrevistador/entrevistadora.



“Este es el otro sitio, mire [en av. Corona, entre López Cotilla y Juárez] que gracias a Dios nos dio Pablo Lemus [presidente municipal 2021-2023], nos hizo el favor” (Luis, 22abr2024).

La asignación de ese nuevo espacio no se percibe como una “compensación” ante la pérdida del anterior, sino como un “favor” del gobernante; no se ve como un derecho, como parte del reconocimiento y aceptación social de su trabajo. Se reconoce “la pérdida del territorio y el desmoronamiento de los lugares avanzan sin tregua” (De la Torre Galindo, 2021: 85), pero no han llegado a establecer estrategias para su reconocimiento. Esto tiene implicaciones en cuanto a las relaciones de poder, a la idea de lo que les corresponde como derecho e incluso respecto a la apropiación de los espacios urbanos.

El conflicto que ahora tienen con el Ayuntamiento implica su sobrevivencia, la de sus familias y la pervivencia de un oficio. Pese a los esfuerzos de adaptación que han realizado, y a la aceptación por parte de muchos grupos sociales, se está haciendo el intento de cambiar los carros tradicionales por eléctricos. Incluso *Carlos*, quien ya aceptó cambiar su carruaje, dice:

“Para mí, es una lástima que retiren todas las calandrias de caballo, porque, mire, aquí la ciudad se presta para los caballos, porque es parejo [el suelo]. No hay subidas ni bajadas, así, que perjudique a los caballos, no lo hay. La calandria de caballo es muy liviana. Entonces, la atracción turística de una calandria, el emblema es el caballo. Pero, desgraciadamente, pues está la modernidad está despojando todo, todo [...]

“Este cambio de la calandria, como le digo, pues sí está bien también, ¿no?... Entre comillas, porque, como le digo, lo original es el caballo para la calandria. Es el emblema. Pero como está arrempujando ahorita mucho y no nomás Protección Animal, y no nomás aquí en Guadalajara, es mundial eso. En todo el mundo, en Estados Unidos, en Canadá, en Holanda, en donde quiera, están arrempujando para que no haiga maltrato de animales. Y como le dije hace un momento, no hay maltrato de animal aquí, porque los caballos los traemos al pasito, despacio. Los cuidamos muchísimo” (Carlos, 03abr2024).

Las declaraciones de estos cocheros muestran que las calandrias están integradas al paisaje de Guadalajara, coexistiendo con el tráfico vehicular, con la consideración de los automovilistas. Esta coexistencia refleja una aceptación social y un reconocimiento del derecho de las calandrias a transitar la ciudad. A pesar de los desafíos del tráfico y la modernización, los cocheros destacan una actitud positiva de los habitantes, con nuevas generaciones más conscientes y respetuosas. Sin embargo, enfrentan desafíos importantes debido a las constantes transformaciones urbanas y la falta de inclusión en la planificación de nuevos desarrollos.

5.2 Apropiación del espacio

La apropiación del espacio se manifiesta de múltiples formas, reflejando la manera en que los individuos se relacionan con su entorno y se sienten parte de él. Este sentido de pertenencia y la identificación con el lugar son relevantes para entender cómo las personas perciben y valoran los espacios que habitan y transitan. A través de entrevistas con cocheros de calandrias, se revela una conexión emotiva con la ciudad, y se muestra cómo no solo ocupan el espacio, sino que lo viven y que tienen un sentido del lugar. Este fenómeno se



observa en sus declaraciones y en la manera en que narran sus experiencias y conocimientos sobre Guadalajara. Carlos (03abr2024) lo expresa claramente en dos aseveraciones:

“[...] la mayoría de los tapatíos somos amables. Digo todos, porque yo me reconozco tapatío porque soy amable con las personas, y todo mundo [...]”

“Toda la ciudad [...] es de nosotros [los cocheros...] El cien por ciento es mía... y yo soy de ella. ¿Por qué yo soy de ella? Pues porque yo vivo aquí. ¿Por qué es mía? Porque yo vivo aquí. Porque yo me siento. Porque es mi casa, vaya [...]”

Carlos es oriundo de un municipio de la ribera de Chapala, no es de Guadalajara, por lo que el hecho de que se diga tapatío muestra su identificación con el lugar más allá del origen geográfico, “porque yo vivo aquí” enfatiza su presencia no sólo física, sino integralmente, “en cuerpo y alma”. El gusto por el lugar, el placer por su recorrido, que en este caso también es su forma de sustento, acrecienta la vinculación afectiva, la topofilia que identifica Tuan (2007):

“Todo esto a mí me encanta: el centro, la Minerva⁷... trabajar con la calandria, convivir un rato con las personas de fuera. Todo eso me encanta a mí” (Carlos, 03abr2024).

En general, al preguntar a los cocheros sobre el significado de su trabajo, coinciden en enfatizar con orgullo mostrar “su” ciudad a personas de distintas nacionalidades. Tienen un fuerte sentido del lugar. Su mirada y la “lectura” que hacen de la ciudad son finas, centradas en puntos que consideran interesantes, lo que contribuye al tejido de la historia múltiple. Algunos de los relatos con los que los cocheros textualizan los recorridos son tipo mapa, indicando lo que “lo que hay que ver”, que es lo que el paseante se debe fijar:

“Este es el monumento del Ángel de la Independencia, dedicado a la Calzada Independencia. Este [edificio a la izquierda] es uno de los primeros diarios, junto con El Occidental, que dio información aquí a Guadalajara: El Occidental, El Informador y El Sol de Guadalajara. Estaba El Jalisciense, pero El Jalisciense ya no existe, nomás esos tres. Este monumento de enfrente es el monumento al General Ramón Corona. Ramón Corona fue general, gobernador, embajador de México en España, fue el iniciador de las escuelas nocturnas a nivel nacional...” (Luis, 22abr2024).

“Ahí enfrente, donde están Los Arcos, ahí le nombran la Plaza de los Enamorados, enseguida queda el templo y el jardín de San Francisco de Asís. Y de aquel lado está otro templo. El de aquel lado es el templo de la virgen de Aranzazú. Aranzazú es una virgen española. El templo tiene la decoración chapado de oro y plata por dentro, desde la puerta hasta el altar. Aquí se le conoce como ‘los dos templos’. Estos templos son del siglo XVII” (José, 22abr2024).

Con estas narraciones, los cocheros brindan sus saberes sobre la disposición urbana, mostrando que son oficiantes del espacio, que se encuentran en sus terrenos, que con esa información la gente se puede orientar. Incluso, en ocasiones, pareciera que se trata de una prueba de “virtuosismo”, un momento para exhibir su sapiencia sobre cada lugar:

“Esta plaza de la izquierda, donde están las estatuas, es la plaza de la Rotonda los Jaliscienses Ilustres. Ahí le voy a decir de los que me acuerdo. Se encuentra el general García Barragán, Guadalupe Zuno Hernández, Agustín de la Rosa, Agustín Yáñez, José

⁷ La fuente de la Minerva es una glorieta ubicada en la confluencia de las avenidas Vallarta, López Mateos y Circunvalación.



Clemente Aguirre, Leonardo Oliva, Clemente Orozco, Manuel M. Diéguez, Ignacio Vallarta, Efraín González Luna, Heliodoro Hernández Loza, Francisco Silva Romero, Rita Hernández de García, Juan José Arreola, Efraín González Luna, el fundador del Partido de Acción Nacional, ante otras personalidades” (Luis, 22abr2024).

Ocasionalmente hacen también relatos de las historias o el anecdotario tapatío:

“[...] mucha gente [me pregunta]: ‘Oiga, que ahí en Catedral, que está una niña’, ‘Ah, sí, en Catedral está la niña de Santa Inocencia. Es una niña que cuando iba a hacer su primera comunión, su papá la mató. Y la niña se hizo virgen. Y cada año le crece el cabello y las uñas. Es muy milagrosa para cualquier gente, sea niño, sea niña, sí’. Y así, preguntitas que va haciendo nuestros pasiantes, ya uno les va diciendo” (José, 22abr2024).

Se trata de saberes provenientes de la tradición oral, por lo que presentan variaciones, son construcciones que se han venido haciendo con información de aquí y de allá, por generaciones, de a poco, en prácticas “microbianas, singulares y plurales” sobrevivientes a los intentos de control o eliminación, como señala De Certeau (2000). Si los relatos se aderezan con las propias vivencias, el cochero “firma” la historia, dándole mayor veracidad o haciéndola “más interesante”:

“Tenía 14 años yo... pos hace... 52 años, como en 1968... Entonces, hasta ahí era Guadalajara. Aquí en la Minerva, están Los Arcos, ahí era, le llamaban la garita. Y le llamaban la garita porque era la entrada a Guadalajara y la salida. Entonces, si usted salía, tenía que pagar una cuota, y entraba a Guadalajara y tenía que pagar una cuota” (Carlos, 03abr2024).

“Hotel Morales, uno de los hoteles donde se hospedaba la mayoría de los toreros [...] A mi papá, que en paz descanse, le tocó sacar de aquí al Pana vestido de torero y llevarlo a la plaza de toros Nuevo Progreso en la calandria” (José, 22abr2024).

Hay zonas de la ciudad que las sienten propias también como parte de su herencia. Al tratarse de un oficio, los cocheros han participado en el servicio de calandrias desde niños, de la mano de sus padres, tíos o mentores. Se han acostumbrado a los lugares, los identifican tanto con su trabajo como con su familia:

“[...] en aquellos años aquí trabajó mi papá y era cuando ahí estaba la Plaza de los Mariachis y teníamos un sitio de calandrias ahí también. Y pos siempre toda la vida aquí en este sitio. Y ya nos quitaron el sitio y nos mandaron para acá [Mercado de San Juan de Dios]” (José, 22abr2024).

La apropiación del espacio por parte de los cocheros se manifiesta en diversas formas, reflejando su conexión con la ciudad, su sentido de pertenencia, aun cuando algunos de ellos no han nacido en Guadalajara. Esta apropiación va más allá del uso laboral del espacio; abarca aspectos afectivos y simbólicos, como se observa en sus narrativas y conocimientos detallados sobre la ciudad. Los cocheros no solo conocen perfectamente las rutas que recorren, sino que utilizan sus saberes para enriquecer la experiencia de los turistas, proporcionando información detallada y anécdotas que contribuyen al tejido de la historia múltiple de la ciudad. Su oficio, transmitido de generación en generación, les permite identificarse con ciertos espacios. A pesar de las modificaciones urbanas y los desafíos administrativos, los cocheros han demostrado una notable capacidad de adaptación, manteniendo vivo su oficio y su patrimonio familiar. Estas formas de apropiación, tanto



tácticas como subrepticias, evidencian cómo los cocheros, como grupo social y como individuos, han hecho suya Guadalajara "a trotecito lento".

5.3 *Lo memorable*

La memoria colectiva y la transmisión de conocimientos dependen en gran medida de la oralidad, y los cocheros de calandrias en Guadalajara, con sus relatos también conservan y difunden costumbres, leyendas y detalles significativos que se han transmitido por generaciones. Estos relatos buscan rescatar la esencia de la ciudad, su transformación y las experiencias personales de los calandrieros, proporcionando una narrativa que va más allá de lo puramente descriptivo. Como en todo oficio tradicional, la oralidad ha sido un medio para transmitir los saberes y todo aquello que se considera digno de recordar. En el caso de los cocheros, se incluyen la fisonomía de la ciudad, sus costumbres o elementos tangibles vinculados al oficio:

"[...] yo conozco más [la ciudad, en relación con otros cocheros]... pues porque yo conocí cocheros viejos, ya grandes y me platicaban de cómo era Guadalajara, hasta dónde llegaba, cómo trabajaban las calandrias, qué tipos de calandrias, qué tipos de cocheros" (Carlos, 03abr2024).

La manera en que las calandrias contribuyen a preservar la memoria de Guadalajara y a confeccionar su paisaje es a través de sus recorridos. Éstos han sido pensados para mostrar lo que se considera bello y digno de verse para propios y extraños. El origen de las rutas resulta incierto. Algunos refieren a los propios calandrieros como los artífices tanto de los derroteros como de las descripciones de las acompañan, y otros mencionan el apoyo de las autoridades en cursos de capacitación como elemento importante para tales decisiones:

"Últimamente ha habido capacitaciones por parte de [Secretaría de] Turismo. Pero todo eso que le platico [sobre el recorrido], los viejos eso me platicaban, todos ellos me platicaban todo eso [...]"

"Todo eso [las rutas] lo hemos planeado nosotros. El gobierno nos ha tomado mucho en cuenta en eso, para decirnos por qué calles podemos andar..." (Carlos, 03abr2024).

La creación y modificación de estas rutas reflejan un proceso dinámico, con una compleja relación entre las autoridades municipales y la apropiación creativa de los calandrieros. Esta interacción ha permitido mantener rutas significativas, así como su adaptación a las demandas turísticas y a las necesidades de los cocheros, donde las tradiciones locales se integran con las políticas urbanas, garantizando la relevancia cultural y económica del oficio.

"A mí me gusta nada más hacer hasta la [avenida] de Chapultepec [...] Porque es un paseo que casi casi la mayoría de cosas importantes pasamos. Por ejemplo, el Exconvento del Carmen, el edificio que movieron de Teléfono, el parque Revolución, la rectoría de la Universidad, la avenida Vallarta, que es la zona de residencias antiguas, la avenida Chapultepec y regresar para pasar por la Casa de los abanicos, y ver el frente de la iglesia del Expiatorio. Esa es la ruta que me más gusta dar" (Carlos, 03abr2024).

La ruta Juárez-Vallarta-Chapultepec es una de varias que tienen consideradas en su servicio, sin embargo, es la que suele proponerse cuando algún posible cliente se acerca. Al darle mayor promoción, exaltan más esa área de la ciudad, convirtiéndola en la más memorable, con lo que quedan de lado otras zonas y otras historias. Asimismo, honran ciertos nombres, como los "auténticos" de los lugares:



“[...] se llama Plaza Liberación, y por apodo la conocen como la Plaza de las Dos copas, por la forma de las fuentes, en forma de copas [...] Y cuando quitaron a don Miguel Hidalgo [estatua], le decían la Plaza Tres poderes, por el Palacio Legislativo, el de Justicia, y el Palacio de Gobierno [que rodean la plaza...] pero ya no se llama Tres Poderes [porque reinstalaron la estatua de Hidalgo], pero se le quedó nomás el apodo...” (Luis, 22abr2024). Con los relatos, los cocheros muestran su conocimiento de la zona y para hacer más vívida la experiencia, le hablan al paseante usando imágenes sensoriales diversas: visuales, gustativas, olfativas, auditivas:

“Aquí [las Nueve esquinas] la tradición de poner sus pitayas, guamúchiles, muy sabroso... Están muy sabrosas, ‘ire. [...] Ya al ratito, ya en unos días más, ya verá. Apenas se están instalando, apenas se están poniendo [...] Todo lleno de puestos. Apenas van a empezar a llegar. Venden mamey, ahí está el mamey, sabrosos. Ciruelas, mangos, y todo” (Luis, 22abr2024).

Algunas veces los relatos son nostálgicos, recordando la historia o viejas costumbres. Pero también refieren a la actualidad, respecto de los espacios culturales, de esparcimiento y comerciales:

“Lo que sí les recomendamos, por ejemplo, los museos. Eso sí. Les recomendamos los museos, el mercado de San Juan de Dios, las artesanías, la gastronomía” (Carlos, 03abr2024).

“Ese [edificio] de enfrente antes era hospicio, un hospicio de niños, ahora ya funciona como un museo [Instituto Cultural Cabañas]. Cuenta con 21 pasillos y se exhiben pinturas de Clemente Orozco. Su horario es de 9 de la mañana a 4 de la tarde. No se abre ni días lunes ni días festivos y los días martes la entrada es libre” (José, 22abr2024).

Ellos mencionan e incluso incentivan a sus paseantes, dando información “más allá” de lo que está en el recorrido:

“Ahorita, por ejemplo, los paseos nocturnos aquí en la ciudad, hay compañeros que los hacen. A Tlaquepaque, ya ve que Tlaquepaque es hasta Pueblo mágico. Y se pone de ambiente en la noche y Tlaquepaque se pone bonito. Todo eso le recomienda uno a los turistas. Los paseos a Tequila, paseos a Chapala, los paseos a Mazamitla, todo eso es lo que les recomienda uno que lo hagan” (Carlos, 03abr2024).

“[Mercado] San Juan de Dios, uno de los más grandes de América Latina, ahí encuentre usted de todo: ropa, artesanías, recuerditos, juguetes, comida. Y este de aquí es el templo de San Juan de Dios de la virgen de Santa Eduvigis y a un ladito pa’llá está la Plaza de los Mariachis. Ahí se le conoce como “el patio tapatío”, ya en la tarde se pone el ambiente todos los días. Y esta es una de las avenidas principales, que viene siendo, tiene tres nombres: Javier Mina, Juárez y Vallarta es la misma. Por abajo corre la línea 2 del tren ligero y aquí derecho es la salida a Puerto Vallarta y a Tequila. A Puerto Vallarta son cuatro horas y a Tequila es una hora 20 minutos” (José, 22abr2024).

Estos relatos tienen el formato de un itinerario (De Certeau, 2000), en el que los cocheros mencionan operaciones que los paseantes pueden realizar ya por su cuenta. Los relatos, pues, no sólo evocan el pasado de la ciudad, sino que también destacan aspectos contemporáneos, económicos, recreativos, enriqueciendo la experiencia de los turistas. La presencia de los caballos, junto con los sonidos y movimientos característicos, añaden un componente memorable y auténtico que distingue a las calandrias tradicionales de sus contrapartes



eléctricas, manteniendo viva la esencia del oficio y su conexión con la historia y cultura de la ciudad.

6. CONCLUSIONES

Tanto el carruaje como el servicio que prestan los cocheros se han constituido en elementos tangibles del paisaje tapatío. No son solo un atractivo turístico, sino un símbolo viviente de la historia y la cultura de Guadalajara. Su presencia y los recorridos que ofrecen son un puente entre el pasado y el presente, mostrando la ciudad a ritmo lento, "a la antigua", agradable tanto para locales como para visitante, como una forma de realización espacial, con características particulares que favorecen ciertas sensaciones y observaciones que no se pueden conseguir en otros vehículos u otras maneras de andar la ciudad.

Dado que utilizamos una metodología cualitativa, no buscamos capturar una verdad objetiva y estática, sino interpretar las experiencias y percepciones de los cocheros en su apropiación del espacio urbano. Sus recorridos y los relatos con que se acompañan cumplen varias funciones para con el público y la ciudad: muestran y destacan los edificios, monumentos y calles, con lo que enaltecen la materialidad de la ciudad; transmiten historias, leyendas y anécdotas, lo que contribuye a mantener viva la memoria; informan y promueven servicios, mercancías y lugares, lo que es un impulso para los sectores de la cultura, el entretenimiento y el comercio. Pero los recorridos y los relatos también funcionan como medios para que los calandrieros se apropien de la ciudad, la reconozcan como suya y la mantengan viva, se identifiquen con ella en general, pero sobre todo con ciertos espacios que han convertido en sus lugares: les han tomado cariño por el tiempo que han pasado en ellos, por los recuerdos que les traen o las relaciones que ya han establecido.

La cancelación de los sitios históricos de parada de calandrias, como el Jardín de San Francisco y la Plaza de los Mariachis, reflejan cómo las decisiones urbanísticas pueden impactar las tradiciones y el paisaje. En este sentido, los relatos como prácticas de significación, permiten a los cocheros expresar sus conocimientos, sus valoraciones respecto de la ciudad, pero también ocultan conflictos con las autoridades o entre ellos mismos. En algunas ocasiones parece que es un intento por dar una "buena cara" al paseante, tratando de mostrar que "todo está bien", pero en otras indica una forma de sobrellevar la desigualdad en relaciones de poder.

Frente a los cambios urbanos y la modernización, las calandrias han mostrado capacidad de adaptación y resistencia. Los cocheros han integrado nuevas rutas y se han capacitado para mejorar la experiencia turística, mostrando una adecuación que mantiene la tradición relevante, pero las restricciones que se les imponen las colocan en peligro de extinción. La desaparición total de los carruajes de tiro del paisaje tapatío, que constituyen un bien común, implica un cambio que puede alterar sustancialmente su legibilidad semiótica por parte de los habitantes y los visitantes de Guadalajara, lo que puede alterar su sentido de identificación y pertenencia.



BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar-Díaz, M. (2012). Antropología urbana y lugar: Recorridos conceptuales. En Giglia, A. y Signorelli, A. (eds.), *Nuevas topografías de la cultura* (pp. 113-144). México: Universidad Autónoma Metropolitana. Recuperado en <https://dokumen.pub/qdownload/nuevas-topografias-de-la-cultura.html>
- Caron, D. (2008). Interpretar el paisaje: una lógica narrativa. *II Seminario de Investigación en Urbanismo* (pp. 205-222) Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya. Recuperado en https://www.academia.edu/114224066/Interpretar_el_paisaje_una_logica_narrativa
- Checa-Artasu, M. (2021). Las bases conceptuales del paisaje para una posible ley en México. En Filipe-Narciso, C. y Meza-Paredes, M. (coords.), *Paisaje, ordenamiento y Sustentabilidad. Diálogos multidisciplinares con la Arquitectura de Paisaje* (pp. 44-65). México: Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado en <https://repositorio.fa.unam.mx/handle/123456789/19074>
- Claval, P. (2020). *El mundo por descifrar. La perspectiva geográfica*. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado en <http://www.publicaciones.igg.unam.mx/index.php/ig/catalog/view/175/156/906-1>
- De Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer*. Guadalajara: Universidad Iberoamericana/Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- De la Torre-Galindo, F.J. (2021). Aportes a la conceptualización del paisaje desde la movilización ciudadana. En Filipe-Narciso, C. y Meza-Paredes, M. (coords.), *Paisaje, ordenamiento y Sustentabilidad. Diálogos multidisciplinares con la Arquitectura de Paisaje* (pp. 66-88). México: Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado en <https://repositorio.fa.unam.mx/handle/123456789/19074>.
- Ediciones Guadalajara (s/f). *Catedral y calandria*, tarjeta postal J-812. Guadalajara.
- El Informador* (13 de marzo de 2009). El transporte en Guadalajara, Las calandrias, <https://www.informador.mx/Suplementos/El-transporte-en-Guadalajara-Las-calandrias-20090313-0004.html>
- El Informador* (07 de mayo de 2011). Calandrias tapatías, entre historia y tradición, <https://www.informador.mx/Suplementos/Calandrias-tapatias-entre-historia-y-tradicion-20110507-0220.html>
- El Informador* (27 de julio de 2018). Guadalajara combatirá designación de calandrias como patrimonio cultural, <https://www.informador.mx/jalisco/Guadalajara-combatira-designacion-de-calandrias-como-patrimonio-cultural-20180727-0096.html>
- El Informador* (21 de marzo de 2024). Adiós a las calandrias con caballos en julio, <https://www.informador.mx/jalisco/Centro-Historico-Adios-a-las-calandrias-con-caballos-en-julio-20240321-0035.html>
- Giménez, G. (2005). Territorio e identidad. Breve introducción a la geografía cultural. *Trayectorias*, (17), 8-24.
- Guzmán-Ramírez, A. (2016). Los imaginarios urbanos y su utilización como herramienta de análisis de los elementos del paisaje. *Legado de Arquitectura y Diseño* (20). Recuperado en <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=477950133011>



- IIEG (Instituto de Información Estadística y Geográfica) (31 de agosto de 2023). Crecimiento del parque vehicular en Jalisco y el AMG 2000-2022. Ficha informativa. Recuperada en https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2023/08/Ficha-Informativa_Parque-vehicular-2000-2022.pdf
- Nogué, J. (2015). Presentación. En Tuan, Y.F., *Geografía romántica: en busca del paisaje sublime* (pp. 9-18). Madrid: Biblioteca Nueva.
- Peimbert-Duarte, A. (2014). Espacio público, lugar y paisaje: proximidades y distancias para una antropología urbana. *Contexto. Revista de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León*, 8 (8), 51-68. Recuperado en <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=353632027004>
- Ramírez-Velázquez, B. (2021). Aproximaciones teóricas al concepto de paisaje. En Filipe-Narciso, C. y Meza-Paredes, M. (coords.), *Paisaje, ordenamiento y Sustentabilidad. Diálogos multidisciplinares con la Arquitectura de Paisaje* (pp. 27-43). México: Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado en <https://repositorio.fu.unam.mx/handle/123456789/19074>
- Strauss, A. y Corbin, J. (2002). *Bases de la investigación cualitativa. Técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada*. Colombia: Editorial Universidad de Antioquía.
- Tuan, Y.F. (2007). *Topofilia. Un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno*. España: Melusina.
- Tuan, Y.F. (2015). *Geografía romántica: en busca del paisaje sublime*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Vasilachis, I. (2003). *Pobres, pobreza, identidad y representaciones sociales*. Barcelona: Gedisa editorial.
- Vázquez, E. (28 de julio de 2018). Combatirán inclusión de Calandrias como PCI. *Milenio*, <https://www.milenio.com/cultura/combateran-inclusion-de-calandrias-como-pci>
- Vera, P. (2013). Imaginarios tecnológicos y procesos de construcción urbana en la ciudad moderna. El ferrocarril, el automóvil y las TIC. *URBS Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 3 (1), 9-26, <http://hdl.handle.net/10835/2152> Recuperado en <http://nevada.ual.es:81/urbs/index.php/urbs/article/view/vera>