

# Memoria urbana de la modernidad: Estación Central de Autotransportes de Guadalajara (México)

*Urban Memory of Modernity: Guadalajara (México)*  
*Central Bus Station*

**JUAN LÓPEZ GARCÍA**

*Universidad de Guadalajara (México)*

*lopezjuan02@hotmail.com*

**ANA KARINA MEZA DE LA TORRE**

*Universidad de Guadalajara (México)*

*karin.arq@live.com.mx*

*Recibido: 22/01/2022*

*Aceptado: 23/09/2022*

## **Resumen**

En el siglo XX, a mediados de la década de los cincuenta, la ciudad mexicana de Guadalajara es concebida como una gran urbe que quiere estar a la altura de las grandes metrópolis nacionales e internacionales, se busca la transformación de la ciudad para a través de un nuevo lenguaje mostrarse al mundo como una ciudad sin diferencias sociales, que ha alcanzado el progreso y la modernidad. Como parte de un plan gubernamental de crear un nuevo centro para la ciudad de Guadalajara se concibe un proyecto que ofrece actividades culturales y recreativas, y se pretende captar en la zona al turismo que llega en los autobuses a la nueva Estación Central de Autotransportes de Guadalajara, mostrando intempestivamente el desarrollo alcanzado por la ciudad. Inaugurada en 1955 fue la primera central de autobuses en México, lo cual representó un reto para el constructor y para los gobiernos en turno. Los materiales y técnicas son de vanguardia y los esquemas espaciales permiten el funcionamiento de varias líneas de autobuses simultáneamente. La gran construcción de siete niveles rompe con el perfil horizontal que hasta entonces se tenía en la ciudad y representa la modernidad y la comunicación con el resto del país. Actualmente la

Central de Autotransportes como tal, sigue definiendo esta porción de la ciudad; si bien por la llegada de nuevas estaciones y de nuevos medios de transporte su uso ha decrecido considerablemente, aún se percibe su atmósfera dinámica, que ha quedado en la memoria urbana.

### **Palabras clave**

Modernidad, Estación de Autotransportes, memoria urbana.

### **Abstract**

In the twentieth century, in the mid-fifties, the Mexican city of Guadalajara was conceived as a major city that intended to measure up to the national and international metropolises; a transformation of the city was pursued to show itself, through a new language, as a big city without social disparities, which had reached progress and modernity. As a part of the government plan to develop a new center for the city of Guadalajara, there was conceived a project that offered cultural and recreational activities, and it was intended to attract the tourism that arrived by bus to the area of the new Estación Central de Autotransportes de Guadalajara (Guadalajara Central Bus Station), which abruptly displayed the development achieved by the city. Inaugurated in 1955, it was the first central bus station in Mexico, which represented a challenge to the builder and the governments of the day. The materials and techniques were cutting-edge, and the spatial schemas allowed for the simultaneous operation of multiple bus lines. The big seven-level building broke the horizontal profile that, until then, the city had had, and it equally represented modernity and communication with the rest of the country. Central Bus Station as such defines this portion of the city, even nowadays. Although its use has been decreasing considerably because of the arrival of new stations and new means of transportation, its dynamic ambiance may still be perceived and has remained in the urban memory.

### **Keywords**

Modernity, Central Bus Station, Urban Memory.

**Referencia normalizada:** LÓPEZ GARCÍA, JUAN – MEZA DE LA TORRE, ANA KARINA (2022): “Memoria urbana de la Modernidad: Estación Central de Autotransportes de Guadalajara (México)”. En *Arte y Ciudad. Revista de Investigación*, nº 22 (octubre, 2022), págs. 7-28. Madrid. Grupo de Investigación Arte, Arquitectura y Comunicación en la Ciudad Contemporánea, Universidad Complutense de Madrid.

**Sumario:** 1. Introducción. 2. Inauguración. 3. El reto: La primera Central de Autotransportes en el país. 4. La Arquitectura. 5. El Entorno. 6. Conclusiones. 7. Bibliografía.

## **1. Introducción.**

El hecho mismo de la inauguración de la Estación Central de Autotransportes<sup>1</sup> en la ciudad de Guadalajara dio pie a una investigación hemerográfica que se desarrolla en las siguientes líneas con el fin de acercarnos lo más posible a ese momento vivido por los habitantes y el gobierno de la urbe. Se realizará un recorrido simultáneo entre los hechos pasados y posteriores a dicha inauguración para así dilucidar los factores que dieron pie a la construcción de este edificio y también los que influyeron en el declive de su uso. Asimismo, nos adentraremos en la descripción arquitectónica del edificio, su materialidad y las técnicas constructivas utilizadas y en cómo dichos aspectos influyeron en el quehacer arquitectónico de la ciudad. Al final queda abierta una reflexión sobre el futuro que le depara a esta edificación y con ella también el futuro que le depara a su memoria urbana de la modernidad.

## **2. Inauguración.**

El 8 julio de 1955, el diario *El Informador* da cuenta del acto inaugural de la tan esperada Estación Central de Autotransportes de Guadalajara (*El Informador*, 1955, p. 1), al respecto surgen varios comentarios de la prensa local, lo mencionan como un acontecimiento de importancia singular en el cual resaltan primeramente dos aspectos:

Por varias razones tiene importancia este hecho: en primer lugar, por la mejora tan grande que se inaugura: podemos decir que ninguna capital de provincia en nuestra Patria, cuenta con una Central de Camiones como la que se acaba de inaugurar aquí. Esto da la primicia a Guadalajara y a Jalisco sobre los demás Estados (...) Luego debe considerarse que concentrar allí el movimiento de entradas y salidas de los camiones foráneos, es un adelanto en la organización de nuestra ciudad (*El Informador*, 1955, p. 4).

De lo anterior destaca la notoria importancia que esto tiene para la ciudad de Guadalajara, ya que, como se verá más adelante, en este edificio se concentra la actividad de varias líneas de autobuses y ofrece a los pasajeros tener en

---

<sup>1</sup> El nombre oficial del edificio es *Estación Central de Autotransportes*, en la localidad este nombre no fue muy popular y al edificio se le conoce más bien como Central Camionera, ya que los autobuses en la región son llamados simplemente camiones. A lo largo del texto podrán observarse diferentes variables del nombre del edificio en las distintas notas periodísticas.

un mismo punto diferentes opciones de servicio. Para los dueños de las líneas de autobuses esto también representa una ventaja ya que en la nueva central pueden ofrecer sus servicios en mejores instalaciones, pagando incluso menos renta que en sus antiguos locales. Por último, otro aspecto y que de hecho es el que más resalta la prensa local, es que la Estación Central de Autotransportes generará un patrimonio permanente<sup>2</sup> para la Asistencia Social en el estado de Jalisco -estado al que pertenece Guadalajara-, al respecto se describe que:

El Gobernador Yáñez ha iniciado la formación de un patrimonio de 20 millones de pesos para la Asistencial Pública del cual la base principal es precisamente la Terminal de Autobuses, que vale 15 millones, que será Administrado por el Patronato de la Asistencia Pública (*El Informador*, 1955, p. 2).

La creación de este fondo tiene como principal beneficiario a los infantes y durante poco más de tres décadas se destinó al sostenimiento del Hospital Civil, del Hospicio Cabañas, de los comedores escolares y otros. No es hasta el año de 1988, cuando entra en funcionamiento una Nueva Central de Autobuses y el uso de esta terminal se recorta a un veinticinco por ciento de su capacidad, que disminuyen en gran medida sus ganancias; haciendo ya imposible seguir generando un fondo para la asistencia social e inclusive se hace necesario el establecer un subsidio para mantener el edificio (*El Informador*, 1988: p. 4-C).

En el curso de la investigación hemerográfica se encontró que en un principio “el proyecto de la obra fue encomendado al Ing. Miguel Cataño Morlett, habiéndolo concluido el Ingeniero Miguel Aldana Mijares” (*El Informador*, 1955, p.2); aunque las notas periodísticas no dan cuenta del motivo por el cual Cataño Morlett<sup>3</sup> no concluye la obra. Haciendo un recuento histórico se obtuvo que las obras de demolición del Estadio Municipal que se encontraba anteriormente en los terrenos de la Central de Autotransportes iniciaron el 21 de noviembre de 1950 (*El Informador*, 1950, p. 9), y que la obra se iniciaría en el año de 1951 bajo la administración estatal del Lic. Jesús González Gallo, al

---

<sup>2</sup> A este respecto en el año de 1953 el gobernador del estado de Jalisco emite un decreto con el numero 5895 el cual entró en vigor el primero de enero de 1954, dicho decreto tiene una valía permanente.

<sup>3</sup> El ingeniero Miguel Cataño Morlett nació en 1905 en la Ciudad de México y se tiene el conocimiento de que fue autor del “Rancho Aéreo” el cual contaba con dos pistas, para el arribo y descenso de aeronaves privadas.

respecto del constructor solo se menciona que “un contratista se encargará de construir la terminal camionera” (*El Informador*, 1950, p. 1) y a cambio se le darían terrenos aledaños al predio y las secciones sobrantes del mismo.

Sobre los avances de la obra no se dan muchos detalles, pero se pretendía que fuera terminada en octubre de 1952 (*El Informador*, 1952, p. 1), lo cual no sucedió, ya que como se mencionó al principio la Central de Autotransportes no fue inaugurada sino hasta 1955 ya bajo la administración estatal del Lic. Agustín Yañez, en la nota antes mencionada se señala puntualmente al respecto de la terminación de la obra que: “Se indicó que el tiempo es suficiente para cumplir esa condición, no obstante que el edificio de siete pisos que estará al frente, apenas tiene paradas sus principales estructuras de fierro, aunque todas” (*El Informador*, 1952, p.1). De lo anterior puede desprenderse que muy posiblemente este primer contratista no cumplió los tiempos programados.

El programa arquitectónico ya estaba dado desde un inicio -un edificio de siete pisos que concentrara todas las líneas de autobuses de la ciudad, con sus respectivas salas de espera y andenes-, por la gran cantidad de requerimientos técnicos no es de sorprender que el encargo del proyecto se hiciera al ingeniero Miguel Aldana Mijares que estudió ingeniería civil en la Universidad Autónoma de Guadalajara. Nacido en Pátzcuaro Michoacán en 1920, a temprana edad se mudó a la ciudad de Guadalajara en donde cursó sus estudios a partir de la primaria, trabajó desde los 17 años en el despacho formado por los arquitectos López Aranda, Basave y Palomar; despacho en el que colaboró durante tres años mientras cursaba aún sus estudios universitarios. A la edad de 20 años se independizó y formó su propio despacho en donde principalmente construyó residencias en diversas zonas de la ciudad, y para el gobierno del estado construyó la Rotonda de los Jaliscienses Ilustres y la Estación Central de Autotransportes. También fue promotor del arte en el Estado, en especial de la pintura, creando en la ciudad el Centro de Arte Moderno. Al respecto de su labor como constructor en la ciudad de Guadalajara y sus aportes, el ingeniero Miguel Aldana refiere:

Pienso que efectivamente hubo aportaciones de mi parte, por ejemplo, en el aspecto del diseño. Comencé a hacer las casas más simples, más funcionales, traté de acercar el jardín más a la casa. Pero también creo que aporté en los métodos de construcción. Por ejemplo, antes se pagaba a los obreros por el día, y yo luché mucho por imponer el pago por destajo para que los albañiles pudieran

ganar mejor salario y se pudieran hacer las obras más rápido. Hablar de eso ahorita parece raro porque ya todo el trabajo de construcción es así, pero estoy hablando de 1938 cuando se pensaba que si se pagaba a destajo el trabajo quedaría mal hecho. Pero yo demostré que las obras se podían hacer bien y en menores plazos. En aquella época los albañiles ganaban salarios bajísimos: un oficial ganaba 2.50 pesos diarios y el ayudante 1.50; cuatro pesos por pareja. Con el pago a destajo se cuadruplicó el salario (Sánchez Gutiérrez, 2007, pp. 63-65).

Bajo este esquema de destajo -que es el pago por trabajo realizado-, logró optimizar los tiempos en construcción, lo cual le dio la posibilidad de generar gran cantidad de obra en el rubro residencial en donde además de la innovación en el control de obra -innovación que permea aun en el quehacer arquitectónico actual-, utilizó técnicas constructivas y materiales de vanguardia, un ejemplo de esto es la casa ubicada en la calle Pedro Moreno #1599, esquina con Marsella (Fig. 1). En esta obra puede apreciarse el uso de ladrillo aparente, enlucidos de mortero y un recurso que fue muy utilizado en la localidad: la cantera amarilla laminada. La casa expresa un lenguaje funcionalista en donde las formas exteriores obedecen a la función del espacio, el volumen compuesto por ladrillo aparente forma una geometría curva -recurso también utilizado en la Central de Autotransportes-, la casa es una muestra ejemplar del quehacer arquitectónico de Aldana Mijares en esos años.



Fig 1. - Casa habitación construida por Miguel Aldana entre 1950 y 1960, calle Pedro Moreno #1599 (Guadalajara). Fuente: (Autores, 2020).

Debido al éxito que tuvo en el rubro residencial es que pudo hacerse de un gran capital, el cual le sirvió para retirarse de la construcción a temprana edad y poder así dedicarse al arte en donde también tuvo una prolífica labor por más de 40 años hasta su muerte en 2011.

### **3. El Reto: la primera Central de Autotransportes en el país.**

Si bien la Estación Central de Autotransportes comenzó a construirse en el año de 1951 bajo la administración estatal del Lic. Jesús González Gallo, la aprobación de su construcción por parte del Congreso del Estado de Jalisco se dio el 31 de octubre de 1950 (*El Informador*, 1950, p. 1), y en noviembre del mismo año comenzó la demolición del Estadio Municipal, estadio en el que practicaba béisbol el equipo *Los Charros de Jalisco*, y el cual, debido a esto, se quedó sin un espacio para practicar lo que conllevó a la disolución del equipo años más tarde <sup>4</sup>. Como puede desprenderse la administración de González Gallo tenía un especial interés en la obra de la Central de Autotransportes y sus intenciones eran que la obra se terminase durante su administración, pero la obra requirió de más tiempo y más recursos (*El Informador*, 1952, p. 1).

Por las dimensiones y características del edificio, así como por ser un género arquitectónico sin precedentes de referencia en el país, la obra tuvo problemas durante el proceso de construcción, como menciona en su discurso inaugural el Lic. Alfonso de Alba publicado en la Gaceta Municipal del año 1955, en la octava página correspondiente al mes de julio:

La Administración actual ha llevado a cabo, para la conclusión de la obra, esfuerzos pecuniarios de la misma cuantía que los desarrollados en los años de la administración anterior. Y, si bien es cierto que la atención pública ha estado reiteradamente fija en el progreso de la Central y ha exigido su pronta terminación y entrada al servicio, debe puntualizarse que, tratándose de una empresa de gran envergadura, erizada de arduos y complejos problemas técnicos, por el estudio y solución de los mismo tuvo que caminar a pasos normales. En efecto, correspondió a la actual Administración plantear y resolver en su totalidad las dificultades derivadas de necesidades funcionales. Aspectos que sólo pudieron surgir, con todas sus características, hasta el momento en que fue preciso poner en marcha la maquinaria administrativa y técnica de una Estación Central de

---

<sup>4</sup> El equipo como tal resurgió hasta el año 2014 y cuenta con un moderno Estadio de Béisbol en la ciudad, en el que se llevan a cabo torneos nacionales e internacionales.

Autotransportes. Por ser una institución única en la República no existe ningún antecedente en las prácticas mexicanas sobre la materia (Ayuntamiento de Guadalajara, 1955, p. 8).

Una vez superadas las dificultades funcionales y constructivas se concluyó la obra y se puso en operación la Estación Central de Autotransportes, el edificio de siete pisos se erige imponente en un paisaje urbano para ese entonces totalmente horizontal (Fig. 2), su lenguaje formal conlleva en sí los conceptos y principios de una arquitectura que se consolidó como el movimiento moderno, movimiento que se apoyó en la nueva tecnología y en los nuevos retos que implicaba una nueva visión de la arquitectura durante el siglo XX.



Fig 2. – Panorámica de la ciudad en donde aún destaca la verticalidad de la Estación Central de Autotransportes sobre el perfil mayormente horizontal de su contexto inmediato. Fuente: (Autores, 2020).

Como sabemos el movimiento moderno se gestó en Europa y se afianzó con las reuniones del Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) en 1928 y con la redacción de la Carta de Atenas en 1933. En el continente americano esta expresión arquitectónica se manifestó a través de la obra de Frank Lloyd Wright y Richard Neutra quienes con la exposición de “El Estilo Internacional” de arquitectura moderna promovida por el museo de

Arte Moderno de Nueva York en 1932 y curada por Henry-Russell Hitchcock y Philip Johnson, vieron consolidarse su posición al tiempo que de alguna manera USA se apropia de dicha idea. En México las primeras expresiones del movimiento moderno se dieron a través de la obra de Carlos Obregón Santacilia mientras que en Guadalajara en esa misma temporalidad el escenario de la arquitectura estaba trazado a través de la obra de Luis Barragán, Rafael Urzua y Pedro Castellanos quienes a pesar de utilizar elementos funcionalistas su obra estaba más arraigada en conceptos regionalistas mientras que, como se describió anteriormente el movimiento moderno en la arquitectura ya estaba más arraigado en otras latitudes.

Particularmente en Guadalajara las expresiones del Movimiento Moderno se dieron entre 1930 y principios de la década de 1970 con “notables ejemplos de una arquitectura austera y sin pretensiones estilísticas, con énfasis en el sentido espacial y funcional (...) aparece una nueva arquitectura que se atrevió a cambiar los paradigmas constructivos y de estilo de vida” (Del Arenal Pérez, 2015, p. 17). Para algunos la primera casa con lenguaje moderno en la ciudad es construida por Pedro Castellanos en 1930, en la colonia Reforma, obra denominada Casa Quiñones; algunos la consideran una transición entre el Art Déco y el Funcionalismo del primer tercio del siglo XX (Del Arenal Pérez, 2015, p. 22), definición estilística que poco ayuda a comprender la obra de Castellanos y en la que son indiscutibles los referentes formales Art Déco pero manteniendo el discurso espacial del chalet y a la que se le han introducido nuevos materiales.

A partir de este año es cuando comienzan a surgir expresiones del movimiento moderno en Guadalajara y es en 1955 cuando se inaugura la Estación Central de Autotransportes, es decir 25 años después, contando así con un lapso de tiempo en donde se asimiló este nuevo lenguaje arquitectónico con personajes de la talla de Julio de la Peña y mediante el cual se buscaba brindar una visión de la ciudad inmersa en la modernidad con todas las características tecnológicas, de transporte y materiales que caracterizaron al siglo XX de manera global.

Antes de esto, el panorama del transporte foráneo en la ciudad era caótico, para esos momentos las numerosas líneas de autobuses foráneos tenían sus terminales de manera informal dispersas por el centro de la ciudad, de tal

modo que generaba un caos urbano concentrándose en la zona comercial de mayor importancia para esos momentos, la zona aledaña al mercado de San Juan de Dios o Mercado Libertad.

Con la Estación Central de Autotransportes se solucionó este conflicto y la ciudad contó con una terminal en donde tienen cabida todas estas líneas y además hay espacio para comercios y servicios que derivan del uso de la terminal (Gómez Sustaita, 2002, p. 122); a la par de esta obra también se adecuaron las avenidas Roberto Michel, Los Ángeles, 5 de Febrero y González Gallo, sumando estas transformaciones urbanas al proyecto de ciudad que tenía el gobierno en turno donde notablemente se estaba priorizando el uso del automóvil y la apertura de la ciudad al comercio y al turismo nacional y extranjero.

Este edificio no solamente significó un avance para la ciudad de Guadalajara, sino que fue el referente para la realización de otras terminales de autobuses en la nación mexicana en donde incluso se generó una Red Nacional de Terminales que conjunta y organiza el quehacer de las distintas terminales en el país. Al respecto la prensa local refiere:

La Terminal de Autobuses de Guadalajara, por ser la primera construida en el país, ha servido como experiencia para la realización del Programa Nacional de Terminales de Pasajeros, que abarca ahora las principales ciudades de la República (*El Informador*, 1970, p. 1).

#### 4. La Arquitectura.

El edificio se encuentra emplazado en un predio del colonial Barrio de Analco, al sureste de la ciudad, en un terreno en donde antiguamente se situaba el Cementerio de los Ángeles<sup>5</sup> y para el momento en que se decide construir la Estación Central de Autotransportes se encontraba el Estadio Municipal, el cual sólo llevaba unos años de ser inaugurado y va a ser demolido para dar paso a la Estación Central, lo que denota la importancia de este edificio para el plan de crecimiento de la ciudad que tenían los gobiernos municipal y estatal.

---

<sup>5</sup> Es de recordar que durante el siglo XIX México será sacudido por las ideas liberales de Europa de tal modo que en el año 1855 entran en vigor las leyes de reforma que prohíben a la iglesia llevar el control de los cementerios, de tal modo que al sur del barrio de Analco se decidió instalar el cementerio de los Ángeles.

Este predio está ubicado en la parte frontal de la manzana comprendida entre las calles Dr. R. Michel al oeste, Los Ángeles al norte, Analco al este y 5 de Febrero al sur. La fachada principal del edificio está sobre la calle Dr. R. Michel; en donde primero se encuentran dos amplias áreas de jardín, que hoy en día son estacionamiento, y varios metros después se desplanta el edificio de siete niveles, reduciendo con esto el impacto que genera un edificio de esta altura para el transeúnte en términos de escala humana, teniendo este efecto también en las calles laterales del predio. Por lo que el edificio vertical se erige realmente al centro de la manzana y las áreas de jardín, salas de espera y andenes de pasajeros ocupan toda la planta baja.

Para esos momentos se está pensando en un gran proyecto urbano que pretendía dotar a la ciudad de servicios, entretenimiento, comercio e industria; mostrando a Guadalajara como una ciudad a la altura de las urbes modernas en otras latitudes geográficas tanto nacionales como extranjeras, en específico queriendo imitar las urbes de Estados Unidos de América, país con el cual el Gobierno de México comenzaba a reforzar vínculos comerciales que se enfocaban en traer inversión extranjera.

Al no haber un modelo formal, espacial y funcional en México en cuanto a estaciones de autobuses se refiere, nos remitiremos a un referente global con el fin de comparar las dimensiones de la Estación Central en Guadalajara con la estación de autobuses que para ese entonces es todo un referente en otras latitudes. En específico se analizará la Terminal de Autobuses Victoria, en Londres, conocida como *Victoria Coach Station*. Ésta terminal fue inaugurada en 1932 en una clara influencia Art Déco, el edificio se desplanta utilizando la mitad de una manzana, la planta se resuelve en forma de U, colocando el ingreso de autobuses en uno de los brazos de dicha forma y la salida al otro costado logrando esto a través de perforaciones en la planta baja del edificio controlando el ingreso y la salida con esa solución de túneles al tiempo que se genera un gran patio que permite la circulación y maniobras de los autobuses. Para marcar el ingreso principal se ochava la base derecha de la forma en U y se remarca su verticalidad, en dicho ochavo con sus siete niveles, a los costados y con la intención de dejar marcado el ingreso se desarrollan también los siete niveles, pero subrayando horizontalidad a través del recurso de la ventanería en cada nivel que se prolonga en los dos costados del edificio. En el lado derecho de la forma descrita se colocan los andenes de acceso a los auto-

buses. El edificio que contiene la terminal utiliza la planta baja no solo para las circulaciones de los vehículos sino también para los servicios que se ofertarán, es decir, taquillas, guarda y recepción de equipaje, restaurante y tiendas. Los otros seis pisos son de uso administrativo para la operación de los autobuses. Las constantes que podemos observar y que permanecerán en el edificio del Ing. Aldana son la utilización del mismo número de niveles para cuestiones administrativas y el acceso de los autobuses a través de túneles en el edificio, pero veamos cómo ocurre esto.

El edificio de la Terminal de Autobuses de Guadalajara se encuentra dividido de acuerdo con sus funciones por lo que tiene en la planta baja, al frente del edificio, dos grandes secciones de jardín que a su vez sirven de espacio público. En la parte frontal sobre la avenida Dr. Roberto Michel se encuentran ubicados los accesos principales, lo cual no es de extrañar ya que la solución funcional del edificio privilegia la avenida R. Michel, avenida que permite una rápida comunicación con la salida hacia la ciudad de México.



Fig 3. Vista de la fachada posterior de los edificios y los andenes, destaca la volumetría y materialidad de la torre. Fuente: (Autores, 2020).

En la planta baja el acceso vehicular al edificio está dividido por un acceso central que tienen los autobuses y a ambos lados hay ingresos peatonales, en donde se encontraban las salas de primera y segunda clase respectivamente, de esa sutil manera espacialmente se han segregado las capacidades de com-

pra de los usuarios y los servicios que se les ofertaran conforme al rol social que aquí ha sido *naturalizado*, de dichos lugares es desde donde los pasajeros accedían a los diferentes andenes.

En planta el partido del edificio está conformado por dos elementos longitudinales -andenes-, a las aceras y un elemento perpendicular que se eleva, es decir se decidió conformar dos cuerpos de andenes con diferentes ingresos, separando las salas de primera y segunda (Fig. 3). Cada uno va a contar con el ingreso de autobuses central y tendrán una salida única a la calle 5 de febrero, al margen de que se cuenta con ingreso a los patios para autobuses vacíos y salida de estos para su mantenimiento. Las dos salas se encuentran unidas a través de un paso elevado que absorbe la doble altura y que sirve como punto de unión a ambas al tiempo que vestíbulo el acceso a la torre en donde se ubicarían las oficinas para las correspondientes líneas, los ingresos a las salas son simétricos, aunque cuentan con diferentes servicios, como se refiere en el discurso inaugural publicado en la *Gaceta Municipal* del año 1955:

Forman esta Central dos grandes salas y el recibidor de primera y segunda clase, debidamente amueblados para que el viajero encuentre un sitio grato y confortable. Además de taquillas, oficinas receptoras de equipajes, contará con servicios de restorán, oficina bancaria, correo y telégrafo, librería y periódicos, artículos regionales y de arte popular, boletería, etc. Sobre las salas se levanta el edificio de siete pisos donde tienen asiento las oficinas, totalmente independientes, que ocuparán cada una de las líneas de autotransportes. En el propio local estarán instaladas las plantas transmisora y receptora de radio, las oficinas administrativas de la Central y las de servicios generales. Las salas de espera van seguidas de amplios andenes correspondientes también a primera y segunda clases, con puertas numeradas que dan acceso a los autobuses. Al centro, el gran patio, facilita el movimiento de los vehículos y, en la parte posterior del andén de primera clase, se encuentra la gasolinera con capacidad suficiente para el abastecimiento de todas las unidades. Cuenta además con una pequeña terminal de camiones de servicio mixto, esto es, de pasaje y carga. Al extremo oriente se han dispuesto treinta locales comerciales destinados a la venta de artículos propios para la industria del transporte: refacciones, llantas, etc. Posee, además, amplias bodegas para carga que se utilizaran en un servicio que será objeto de reglamentación especial. En total se considera su cupo para 120 vehículos, cuyo número de salidas puede ser hasta de 453 unidades, con un volumen de cinco millones anuales de pasajeros (Ayuntamiento de Guadalajara, 1955, p. 7).

Pero veamos cómo se presenta en elevación el edificio y los recorridos, así como las sensaciones que se van experimentando. Desde la plazoleta de ingreso se puede observar longitudinalmente al bloque horizontal de las salas y al centro el perfil vertical de las oficinas, el bloque horizontal o *basamento* está perforado al centro por el ingreso de los autobuses permaneciendo unidas por la torre que da la sensación de ser un puente de ingreso a los patios en el cual se experimenta la modernidad de la máquina que ingresa y sale del edificio para trasladar a los usuarios.

Cada uno de los ingresos a las salas -cual templo griego-, se verán flanqueados con cinco columnas de base rectangular forradas de cantera gris con alma de acero permitiendo el ingreso a cada una de las salas, grandes losas de hormigón negro conforman la superficie peatonal que permitieran el ingreso al académico *estilobato* que a su vez lleva a un recibidor externo para a partir de ahí acceder a las salas, previo a ello -en elevación-, las columnas soportan un *entablamento* de ladrillo rojo en solución mixta (hilada de tizón y dos hiladas de sogá) rematado en una *cornisa* a base de ladrillo de lama. A los costados un enorme *pedestal* de piedra soporta el resto del cuerpo de cada una de las salas.

En el ingreso se observa la gran pantalla de cristal que permite la simultaneidad que forma parte de la gran transformación espacial ya señalada por Sigfried Giedion. Espacio interior y exterior cada uno con sus características comparten las visuales, separando los espacios únicamente con el transparente cristal y la herrería.

Tras cruzar esta frontera de cristal por el ingreso principal nos encontramos con un espacio a doble altura que refuerza esta sensación de modernidad, alturas que no existen en la tradición local, transparencia a la que no se está acostumbrado y todo esto con materiales totalmente ajenos a las tradiciones constructivas, al tiempo que el usuario se sabe observado toda vez que se da cuenta de que existe un *mezzanine* desde el cual contempla cómo otros usuarios observan la ciudad y el interior de la sala de espera.

Toda la estructura es de acero, solucionada con vigas y soleras de diferentes secciones y unidas con soldadura y remaches de acero en una ingeniosa solución; pese a ser esa la solución estructural el Ing. Aldana evita mostrar desnuda la misma lo cual nos lleva a plantear más de alguna interrogante ¿qué fue lo que motivó dicha decisión?, tal vez sea ya imposible tener la cer-

teza de tal decisión, sin embargo, debemos recordar que para el inicio de los años cincuenta no hay una corriente formal en nuestro medio, que pregone mostrar el esqueleto de la estructura y al contrario aún siguen vigentes las ideas en torno a poder aplicar un recubrimiento que -conforme a las reglas-, no debía imitar al material recubierto, y si consideramos los años en los cuales se formó el ingeniero Aldana -los años treinta-, nos damos cuenta que justo se encuentran vigentes dichas ideas derivadas del pensamiento de Adolf Loos, al margen de que durante su ejercicio profesional jamás mostró la estructura de sus construcciones, por tal razón en el caso de las columnas de base circular presentes en el edificio administrativo se recubrirán de malla de acero de metal desplegado y tendrán un acabado pulido tras del enlucido y de remate un académico *equino*, en las de base rectangular serán forradas de ladrillo de lama y recubiertas de cantera gris para las del pórtico de acceso y enlucidas para el resto del edificio. Para el caso de las trabes ocurrirá lo mismo, solución con soleras de acero formando los peraltes y patines de la viga en soluciones pareadas para cubrir los grandes claros y recubiertas de ladrillo de lama para después proceder a su enlucido dejando la junta fría perfectamente delineada.

En este nivel de planta baja en cada una de las salas de espera se van a encontrar las taquillas y los servicios sanitarios, así como la zona de recepción de equipaje y venta de alimentos, los muebles de espera se ubican alrededor de las columnas y en la zona frontal de la sala de primera se localizará una oficina de telégrafo y una oficina bancaria.

La modernidad de los espacios y su pulcritud y limpieza es reforzada utilizando pisos de loseta de granito primordialmente en tres tonalidades una acercándose al llamado travertino para la zona de escaleras y en las salidas frontales de servicio, otra con tonalidad amarilla reforzada con cenefas en granito gris con juntas frías de canaleta de aluminio para el amplio espacio de ambas salas.

Como ya se dijo la comunicación entre las dos salas se da a través de un paso elevado en donde la escalera que comunica a las dos salas se realiza con el primero de los pisos descrito, tras cruzar las escaleras nos encontramos con un espacio a doble altura en el cual puede observarse el bullicio de las dos salas y el aire cosmopolita que desea transmitirse. En el desplante de cada escalera por cuestiones funcionales y espaciales se colocaron controles de ac-

ceso a los andenes, y estando ahí se puede tomar la decisión de caminar hacia la zona de servicios, espacio que se aprovechará para colocar las nacientes casetas telefónicas.

En esa zona de servicios son fácilmente observables las instalaciones en el edificio que se encuentran al descubierto, las eléctricas contenidas en tubería galvanizada y las hidráulicas de hierro fundido, materiales ambos de vanguardia para la localidad y que nos hablan de esa modernidad que está rápidamente llegando.

El elevador se desplanta en cada sala a un costado de la escalera que comunica a las dos salas, que a partir de la primera planta se ubica sobre un *estilobato* con dos escalones priorizando con ello el acceso al elevador y sin duda pese a él retomando conceptos propios de la academia, aunque bien pudiera interpretarse como un gesto con el cual desea que no se tropiecen las funciones en la planta baja. El acceso a los elevadores en los demás pisos será ya sin desniveles y al igual que en el primero, la puerta al elevador se encontrará abocinada con ligeras curvas y cuenta con un recubrimiento a base de cemento blanco con granos finos de diferente granulometría que han sido “flotados” a efecto de mostrar una textura y no una superficie pulida destacando de esa manera los puntos del elevador, sin duda los primeros de la ciudad.

Dos escaleras helicoidales y los elevadores ya mencionados –unas ubicadas al norte y otras al sur del edificio–, permiten la circulación vertical en el edificio de seis pisos, la escalera está limitada por un barandal tubular y por una ventana vertical interrumpida sólo por la cadena intermedia en cada nivel y arrancando con un pequeño lecho bajo de protección a la misma altura de arranque del barandal. La misma da inicio en el medio nivel del *mezzanine* en el espacio entre las escaleras que comunican a las dos salas. Las escaleras ubicadas al norte sí llegan hasta el último nivel de la torre, mientras que las escaleras ubicadas al sur dan acceso hasta el tercer nivel, en contraparte ambos elevadores –norte y sur– dan acceso a todos los pisos de la torre. El amplio *mezzanine* tiene vista a las dos salas lo que permite observar la doble altura de las salas de espera y a través de las ventanas frontales la zona de ingreso al edificio que es la llegada de los autobuses o al poniente el crecimiento de la ciudad.

En los vanos de ventanas de todo el edificio se va a optar por el recurso moderno de la época, la transparencia del cristal en pequeño formato sopor-

tado por perfiles estructurales y fijado por grapas y el uso de masilla. Esto va a permitir una enorme transparencia, tanto en las salas de espera como en el edificio administrativo e inclusive en los andenes en el cual servirán de protección en el faldon del mismo.

Para los barandales de escalera se emplearán perfiles estructurales como la solera y el cuadrado en diferentes secciones, así como tubular doblado siguiendo el helicoide de la escalera. El diseño de este elemento refuerza la plasticidad y modernidad que el helicoide de la escalera ya mostraba (Fig. 4).



Fig 4. Detalle de la escalera helicoidal. Fuente: (Autores, 2020).

Tras la sala de espera vendrán los filtros de acceso para llegar finalmente a la zona de andenes, antes de ello y al costado se localizan los servicios sanitarios. En cada andén la prolongación es reforzada por el diseño del espacio que de manera natural cuenta con una serie de columnas de base circular y cancelería estructural que deja sentir aún la sensación de que existe un afuera y de que se permanece en el sitio, el momento de partida será el cruce de esa línea imaginaria y el acceder al autobús, la llegada será el momento del de-

censo y el ingreso propiamente al andén. Los andenes contaban con un piso a base de mosaico de tono suavemente rosa y la cubierta va a ser solucionada con una losa de hormigón de péndulo invertido.

Pero no sólo eso, la salida peatonal de esta Central Camionera se resolvió con otra aventura espacial, la salida estará dispuesta casi al final de cada uno de los andenes en donde una escalinata desciende y nos introduce a un pasaje a cuyo final nos presentará la opción de tomar un rumbo perpendicular al mismo, sea izquierda o derecha, cada uno nos llevará a las calles longitudinales al edificio, tras de este túnel se vislumbra la iluminación natural al fondo, de momento lámparas *slim line* brindan la iluminación necesaria para cruzar este espacio cubierto con losa de hormigón armado apoyada en muros de mampostería, saliendo en la calle sur, se observa el bullicio de la calle en donde se ha dispuesto de manera longitudinal espacios comerciales en la solución de tasa y plato, es decir, abajo un espacio de venta con una circulación vertical que lleva a un espacio que podía ser utilizado de bodega, en la calle norte es la salida tan solo a la calle. Al respecto no está de más recordar:

En la antigua Grecia se enseñaban ciertos lugares que descendían al submundo. Nuestra existencia despierta también en una tierra en la que por lugares ocultos se desciende al submundo, una tierra repleta de discretos lugares donde desembocan los sueños. [...] Los pasajes (que son las galerías que conducen a su pasada existencia) desembocan de día, inadvertidamente, en las calles [...] (Benjamin, 2005, p. 111).

Sueños que aquí se construirán llevando al mundo onírico a través de iniciar el recorrido en algún punto tal vez lejano, para finalmente llegar al destino e iniciar la aventura en la ciudad descendiendo y transportándose a una realidad construida que se encuentra al final del túnel.

Pero regresando al edificio y por lo que respecta a la torre es importante señalar que a partir del primer nivel se desplantan siete pisos de oficinas, los límites extremos van a estar marcados por el espacio comprendido entre los elevadores que como se dijo arrancan en planta baja, de la misma manera a dichos límites se le suman las escaleras que arrancan en el *mezzanine*. En términos generales la solución en los diferentes pisos se logrará a través de generar un vestíbulo a la salida de los elevadores y las escaleras, vestíbulo que contendrá los servicios sanitarios en cada nivel separando los de hombres y

los de mujeres quedando estos a los extremos norte y sur de la torre, este espacio de servicios se manifestará formalmente al exterior como un pequeño cubo que se alarga con una oficina que se va a comunicar con el siguiente modulo. Los pisos en todos los niveles son de mosaico seguramente elaborados en la localidad sin ningun tipo de estampado.

Los dos vestibulos estan comunicados a través de un largo pasillo longitudinal al edificio, éste se encuentra iluminado por las ventanas que cuentan con un antepecho de 1.5 mts. de altura, el pasillo se encuentra limitado al poniente con un muro que separa el espacio para diferentes oficinas que tienen ventanas a los costados de las puertas, que miran al pasillo también con un antepecho elevado lo que sugiere que es tan solo para capturar iluminación natural ya que atrás de las mismas no siempre se comunicarán de manera directa con el límite frontal poniente del edificio, muro que nuevamente contendrá un antepecho elevado, por tanto la visual permaneciendo trabajando en un escritorio es totalmente nula al exterior, permitiendo estas ventanas tan sólo una fugaz vista estando de pie y capturando la iluminación necesaria para el área de trabajo. A los extremos del edificio se va a disponer de un balcón en cada nivel limitado con un barandal de elementos estructurales, este permitirá tener vistas sobre el costado poniente de la ciudad al tiempo que su repetición permite generar un poco de ligereza a la elevación del edificio.

La formula descrita se repetira con ligeras variantes en los siguientes pisos y cambiará un poco en el séptimo piso, éste último nivel se retrae del limite frontal poniente y de los extremos norte y sur, generando de esa manera una amplia extensión en donde se alternan de manera simultánea espacios de trabajo cerrados y abiertos. No está de más señalar que las divisiones principales entre las diferentes oficinas son de muro de ladrillo de lama y que evidentemente constituyen una fuerte carga para el edificio.

## **5. El Entorno.**

Alrededor del edificio se genera un entorno dinámico, el edificio transforma totalmente la zona y genera servicios que demandan los usuarios dentro de una traza urbana que en principio ochava las esquinas, llevando con esto a desplante de edificios con esta característica, lo que sin lugar a duda nos remi-

te formalmente a la traza urbana del plan Cerdá para Barcelona por lo que podemos deducir que el plan urbano apostado por el Patronato de Desarrollo retomó elementos de dicha urbe.

Por lo que respecta a los edificios no es de extrañar que aparezcan gran cantidad de hoteles no sólo alrededor de la terminal, sino los puntos cercanos en la moderna calzada Independencia en donde predomina el lenguaje de la arquitectura moderna remarcando la horizontalidad ya sea con el recurso de las propias ventanas o de los balcones o incluso con jardineras voladas. Pero no es el único género que surgirá ya que los autobuses requieren servicios, no es de extrañar que comiencen a parecer con el paso del tiempo talleres de mantenimiento para los mismos. Los talleres y las refaccionarias a su vez demandaron recursos humanos, fuerza de trabajo y empleos para los mismos lo que conlleva la generación de vivienda para gente de bajos recursos y vecindades, situación que a la larga le pegará muy fuerte al proyecto urbano general de toda esta zona.

## 6. Conclusiones.

No obstante, todos los avances tecnológicos y materiales con los que cuenta esta terminal, hoy en día se encuentran parcialmente en desuso y el edificio en riesgo de colapso debido a la falta de mantenimiento, esto a pesar de que a la par de la estación, el Gobierno de la época creó un documento que además de prometer un fondo permanente para la Asistencia Social Infantil, dictaba el compromiso de mantener en óptimo estado el inmueble. Es justo en el momento en el que se anuncia la puesta en operación de una Nueva Central Camionera en la ciudad cuando a esta Terminal -que en sus inicios fue nombrada la *Gran Central Camionera*-, se le comienza a llamar la *Vieja Centra* (*El Informador*, 1988, p. 4-C), nombre con el que aún hoy día se le identifica.

Los autobuses no cesan de entrar y salir, la estación sigue viva, por lo menos en su función primaria que se desarrolla en la planta baja del inmueble. En el entorno se percibe la memoria urbana de la modernidad, el edificio aún impone a pesar de los cristales rotos y las herrerías corroídas, persiste, erigido ahí en medio del caos, esperando a ser usado.

Esta decisión de darle mantenimiento y volver a ponerlo en uso parece estar en medio de tratos y conveniencias políticas, como muchos otros tantos

inmuebles en la ciudad, exaltando la incongruencia de gobiernos que pagan rentas muy elevadas para la operación de varias de las dependencias públicas mientras dejan morir edificios que tienen el potencial para albergar los usos necesarios. ¿Incongruencia o conveniencia? Quizás tengan ya destinado el lugar para que la iniciativa privada haga uso de él y se privatice un inmueble que nació para ayudar a garantizar un fondo permanente a la asistencia social del estado.

## **7. Bibliografía.**

- AYUNTAMIENTO DE GUADALAJARA. (1955). *Gaceta Municipal de Guadalajara*. Guadalajara: Ayuntamiento de Guadalajara.
- BENJAMIN, W. (2005). *Libro de los pasajes*. 0ta edición. España: Akal.
- DEL ARENAL PÉREZ, M. (2015). *El movimiento moderno en Guadalajara*. Guadalajara: Museo de la Ciudad / Ayuntamiento de Guadalajara.
- EL INFORMADOR (1950). "Con terrenos será pagada la Gran Central Camionera", 8 de octubre de 1950, p.1.
- \_\_\_ (1950). "El deporte en SI BEMOL", 22 de noviembre de 1950, p.9.
- \_\_\_ (1952). "Casi tres millones gastados en la Gran Central Camionera", 23 marzo de 1952, p.1.
- \_\_\_ (1955). "Entra hoy en operación la Nueva Central Camionera", 8 de julio de 1955, p.1.
- \_\_\_ (1955). "Fue ayer inaugurada la Nueva Central Camionera", 9 de julio de 1955, p.2.
- \_\_\_ (1955). "La Estación Central Camionera", 11 de julio de 1955, p.4.
- \_\_\_ (1988). "Requerirá de un subsidio la vieja Central Camionera", 29 de abril de 1988, p.4-C.
- GÓMEZ SUSTAITA, G. (2002). *El siglo XX los decenios de Guadalajara*. Guadalajara: Instituto Cultural Ignacio Dávila Garibi A.C. / Grupo Modelo S.A. de C.V.
- HERNÁNDEZ LAOS, P. (2005). *Monografías de arquitectos del siglo XX Miguel Aldana Mijares*. Guadalajara: UDG / ITESO.

SÁNCHEZ GUTIÉRREZ, A. (2007). “Entrevista a Miguel Aldana Mijares, constructor de la cultura” en Folios. No 5, mayo – junio 2007, pp. 63 – 65. Disponible en <http://www.revistafolios.mx/files/1380.pdf> (última consulta: 15 de enero de 2020).