
The background of the cover is a dramatic sunset or sunrise over a battlefield. The sky is a mix of orange, yellow, and dark grey, with some lens flare effects. In the foreground, the silhouettes of several medieval warriors are visible. Some are on horseback, while others are on foot. They are holding various weapons like swords, spears, and axes. The overall mood is one of historical action and conflict.

*Sentidos e Sujeitos:  
Elementos que dão  
Consistência à História 2*

Denise Pereira  
Janaína de Paula do Espírito Santo  
(Organizadoras)



*Sentidos e Sujeitos:  
Elementos que dão  
Consistência à História 2*

Denise Pereira  
Janaína de Paula do Espírito Santo  
(Organizadoras)

### **Editora Chefe**

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

### **Assistentes Editoriais**

Natalia Oliveira

Bruno Oliveira

Flávia Roberta Barão

### **Bibliotecária**

Janaina Ramos

### **Projeto Gráfico e Diagramação**

Natália Sandrini de Azevedo

Camila Alves de Cremo

Luiza Alves Batista

Maria Alice Pinheiro

### **Imagens da Capa**

Shutterstock

### **Edição de Arte**

Luiza Alves Batista

### **Revisão**

Os Autores

2020 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do Texto © 2020 Os autores

Copyright da Edição © 2020 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena

Editora pelos autores.



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

### **Conselho Editorial**

#### **Ciências Humanas e Sociais Aplicadas**

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais

Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília

Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense  
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa  
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília  
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia  
Profª Drª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo  
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá  
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará  
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima  
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros  
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice  
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador  
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense  
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins  
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros  
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte  
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas  
Profª Drª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul  
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Profª Drª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador  
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará  
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande  
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

#### **Ciências Agrárias e Multidisciplinar**

Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano  
Profª Drª Carla Cristina Bauermann Brasil – Universidade Federal de Santa Maria  
Prof. Dr. Antonio Pasqualetto – Pontifícia Universidade Católica de Goiás  
Prof. Dr. Cleberton Correia Santos – Universidade Federal da Grande Dourados  
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná  
Profª Drª Diocléa Almeida Seabra Silva – Universidade Federal Rural da Amazônia  
Prof. Dr. Écio Souza Diniz – Universidade Federal de Viçosa  
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul  
Prof. Dr. Fágner Cavalcante Patrocínio dos Santos – Universidade Federal do Ceará  
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia  
Prof. Dr. Jael Soares Batista – Universidade Federal Rural do Semi-Árido  
Prof. Dr. Júlio César Ribeiro – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Profª Drª Lina Raquel Santos Araújo – Universidade Estadual do Ceará  
Prof. Dr. Pedro Manuel Villa – Universidade Federal de Viçosa  
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão  
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará  
Profª Drª Talita de Santos Matos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Prof. Dr. Tiago da Silva Teófilo – Universidade Federal Rural do Semi-Árido  
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas



## **Ciências Biológicas e da Saúde**

Prof. Dr. André Ribeiro da Silva – Universidade de Brasília  
Profª Drª Anelise Levay Murari – Universidade Federal de Pelotas  
Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás  
Profª Drª Débora Luana Ribeiro Pessoa – Universidade Federal do Maranhão  
Prof. Dr. Douglas Siqueira de Almeida Chaves -Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Prof. Dr. Edson da Silva – Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri  
Profª Drª Eleuza Rodrigues Machado – Faculdade Anhanguera de Brasília  
Profª Drª Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina  
Profª Drª Eysler Gonçalves Maia Brasil – Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira  
Prof. Dr. Ferlando Lima Santos – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia  
Profª Drª Gabriela Vieira do Amaral – Universidade de Vassouras  
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria  
Prof. Dr. Helio Franklin Rodrigues de Almeida – Universidade Federal de Rondônia  
Profª Drª Iara Lúcia Tescarollo – Universidade São Francisco  
Prof. Dr. Igor Luiz Vieira de Lima Santos – Universidade Federal de Campina Grande  
Prof. Dr. Jefferson Thiago Souza – Universidade Estadual do Ceará  
Prof. Dr. Jesus Rodrigues Lemos – Universidade Federal do Piauí  
Prof. Dr. Jônatas de França Barros – Universidade Federal do Rio Grande do Norte  
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará  
Prof. Dr. Luís Paulo Souza e Souza – Universidade Federal do Amazonas  
Profª Drª Magnólia de Araújo Campos – Universidade Federal de Campina Grande  
Prof. Dr. Marcus Fernando da Silva Praxedes – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia  
Profª Drª Maria Tatiane Gonçalves Sá – Universidade do Estado do Pará  
Profª Drª Mylena Andréa Oliveira Torres – Universidade Ceuma  
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federaci do Rio Grande do Norte  
Prof. Dr. Paulo Inada – Universidade Estadual de Maringá  
Prof. Dr. Rafael Henrique Silva – Hospital Universitário da Universidade Federal da Grande Dourados  
Profª Drª Regiane Luz Carvalho – Centro Universitário das Faculdades Associadas de Ensino  
Profª Drª Renata Mendes de Freitas – Universidade Federal de Juiz de Fora  
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

## **Ciências Exatas e da Terra e Engenharias**

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto  
Prof. Dr. Carlos Eduardo Sanches de Andrade – Universidade Federal de Goiás  
Profª Drª Carmen Lúcia Voigt – Universidade Norte do Paraná  
Prof. Dr. Douglas Gonçalves da Silva – Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia  
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná  
Profª Drª Érica de Melo Azevedo – Instituto Federal do Rio de Janeiro  
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará  
Profª Dra. Jéssica Verger Nardeli – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho  
Prof. Dr. Juliano Carlo Rufino de Freitas – Universidade Federal de Campina Grande  
Profª Drª Luciana do Nascimento Mendes – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Marcelo Marques – Universidade Estadual de Maringá  
Profª Drª Neiva Maria de Almeida – Universidade Federal da Paraíba  
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte  
Profª Drª Priscila Tessmer Scaglioni – Universidade Federal de Pelotas  
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

### **Linguística, Letras e Artes**

Profª Drª Adriana Demite Stephani – Universidade Federal do Tocantins  
Profª Drª Angeli Rose do Nascimento – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro  
Profª Drª Carolina Fernandes da Silva Mandaji – Universidade Tecnológica Federal do Paraná  
Profª Drª Denise Rocha – Universidade Federal do Ceará  
Prof. Dr. Fabiano Tadeu Grazioli – Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões  
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná  
Profª Drª Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná  
Profª Drª Miranilde Oliveira Neves – Instituto de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará  
Profª Drª Sandra Regina Gardacho Pietrobon – Universidade Estadual do Centro-Oeste  
Profª Drª Sheila Marta Carregosa Rocha – Universidade do Estado da Bahia

### **Conselho Técnico Científico**

Prof. Me. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo  
Prof. Me. Adalberto Zorzo – Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza  
Prof. Dr. Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba  
Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva – Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí  
Prof. Me. Alexsandro Teixeira Ribeiro – Centro Universitário Internacional  
Prof. Me. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão  
Profª Ma. Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa  
Profª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico  
Profª Drª Andrezza Miguel da Silva – Faculdade da Amazônia  
Profª Ma. Anelisa Mota Gregoleti – Universidade Estadual de Maringá  
Profª Ma. Anne Karynne da Silva Barbosa – Universidade Federal do Maranhão  
Prof. Dr. Antonio Hot Pereira de Faria – Polícia Militar de Minas Gerais  
Prof. Me. Armando Dias Duarte – Universidade Federal de Pernambuco  
Profª Ma. Bianca Camargo Martins – UniCesumar  
Profª Ma. Carolina Shimomura Nanya – Universidade Federal de São Carlos  
Prof. Me. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Prof. Ma. Cláudia de Araújo Marques – Faculdade de Música do Espírito Santo  
Profª Drª Cláudia Taís Siqueira Cagliari – Centro Universitário Dinâmica das Cataratas  
Prof. Me. Clécio Danilo Dias da Silva – Universidade Federal do Rio Grande do Norte  
Prof. Me. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará  
Profª Ma. Daniela da Silva Rodrigues – Universidade de Brasília  
Profª Ma. Daniela Remião de Macedo – Universidade de Lisboa  
Profª Ma. Dayane de Melo Barros – Universidade Federal de Pernambuco  
Prof. Me. Douglas Santos Mezacas – Universidade Estadual de Goiás

Prof. Me. Edevaldo de Castro Monteiro – Embrapa Agrobiologia  
Prof. Me. Eduardo Gomes de Oliveira – Faculdades Unificadas Doctum de Cataguases  
Prof. Me. Eduardo Henrique Ferreira – Faculdade Pitágoras de Londrina  
Prof. Dr. Edwaldo Costa – Marinha do Brasil  
Prof. Me. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita  
Prof. Me. Ernane Rosa Martins – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás  
Prof. Me. Euvaldo de Sousa Costa Junior – Prefeitura Municipal de São João do Piauí  
Profª Ma. Fabiana Coelho Couto Rocha Corrêa – Centro Universitário Estácio Juiz de Fora  
Prof. Me. Felipe da Costa Negrão – Universidade Federal do Amazonas  
Profª Drª Germana Ponce de Leon Ramírez – Centro Universitário Adventista de São Paulo  
Prof. Me. Gevair Campos – Instituto Mineiro de Agropecuária  
Prof. Me. Givanildo de Oliveira Santos – Secretaria da Educação de Goiás  
Prof. Dr. Guilherme Renato Gomes – Universidade Norte do Paraná  
Prof. Me. Gustavo Krahl – Universidade do Oeste de Santa Catarina  
Prof. Me. Helton Rangel Coutinho Junior – Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro  
Profª Ma. Isabelle Cerqueira Sousa – Universidade de Fortaleza  
Profª Ma. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia  
Prof. Me. Javier Antonio Albornoz – University of Miami and Miami Dade College  
Prof. Me. Jhonatan da Silva Lima – Universidade Federal do Pará  
Prof. Dr. José Carlos da Silva Mendes – Instituto de Psicologia Cognitiva, Desenvolvimento Humano e Social  
Prof. Me. Jose Elyton Batista dos Santos – Universidade Federal de Sergipe  
Prof. Me. José Luiz Leonardo de Araujo Pimenta – Instituto Nacional de Investigación Agropecuaria Uruguay  
Prof. Me. José Messias Ribeiro Júnior – Instituto Federal de Educação Tecnológica de Pernambuco  
Profª Drª Juliana Santana de Curcio – Universidade Federal de Goiás  
Profª Ma. Juliana Thaisa Rodrigues Pacheco – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Profª Drª Kamilly Souza do Vale – Núcleo de Pesquisas Fenomenológicas/UFPA  
Prof. Dr. Kárpio Márcio de Siqueira – Universidade do Estado da Bahia  
Profª Drª Karina de Araújo Dias – Prefeitura Municipal de Florianópolis  
Prof. Dr. Lázaro Castro Silva Nascimento – Laboratório de Fenomenologia & Subjetividade/UFPR  
Prof. Me. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Profª Ma. Lilian Coelho de Freitas – Instituto Federal do Pará  
Profª Ma. Liliani Aparecida Sereno Fontes de Medeiros – Consórcio CEDERJ  
Profª Drª Lúvia do Carmo Silva – Universidade Federal de Goiás  
Prof. Dr. Lucio Marques Vieira Souza – Secretaria de Estado da Educação, do Esporte e da Cultura de Sergipe  
Prof. Me. Luis Henrique Almeida Castro – Universidade Federal da Grande Dourados  
Prof. Dr. Luan Vinicius Bernardelli – Universidade Estadual do Paraná  
Prof. Dr. Michel da Costa – Universidade Metropolitana de Santos  
Prof. Dr. Marcelo Máximo Purificação – Fundação Integrada Municipal de Ensino Superior

Prof. Me. Marcos Aurelio Alves e Silva – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo

Profª Ma. Maria Elanny Damasceno Silva – Universidade Federal do Ceará

Profª Ma. Marileila Marques Toledo – Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri

Prof. Me. Ricardo Sérgio da Silva – Universidade Federal de Pernambuco

Profª Ma. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal

Prof. Me. Robson Lucas Soares da Silva – Universidade Federal da Paraíba

Prof. Me. Sebastião André Barbosa Junior – Universidade Federal Rural de Pernambuco

Profª Ma. Silene Ribeiro Miranda Barbosa – Consultoria Brasileira de Ensino, Pesquisa e Extensão

Profª Ma. Solange Aparecida de Souza Monteiro – Instituto Federal de São Paulo

Prof. Me. Tallys Newton Fernandes de Matos – Faculdade Regional Jaguaribana

Profª Ma. Thatianny Jasmine Castro Martins de Carvalho – Universidade Federal do Piauí

Prof. Me. Tiago Silvio Dedoné – Colégio ECEL Positivo

Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista



**Editora Chefe:** Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira  
**Bibliotecária:** Janaina Ramos  
**Diagramação:** Luiza Alves Batista  
**Correção:** Kimberlly Elisandra Gonçalves Carneiro  
**Edição de Arte:** Luiza Alves Batista  
**Revisão:** Os Autores  
**Organizadoras:** Denise Pereira  
Janaína de Paula do Espírito Santo

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**

S478 Sentidos e sujeitos: elementos que dão consistência à história 2 / Organizadoras Denise Pereira, Janaína de Paula do Espírito Santo. – Ponta Grossa - PR: Atena, 2020.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-5706-650-8

DOI 10.22533/at.ed.508201112

1. História. I. Pereira, Denise (Organizadora). II. Espírito Santo, Janaína de Paula do (Organizadora). III. Título.

CDD 901

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

**Atena Editora**

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

[www.atenaeditora.com.br](http://www.atenaeditora.com.br)

[contato@atenaeditora.com.br](mailto:contato@atenaeditora.com.br)

## DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos.

## APRESENTAÇÃO

Conhecer, é estabelecer sentido. O ato de viver, quando ultrapassa a esfera da sobrevivência, é portanto o ato de conhecer e dar sentido ao mundo e as pessoas. Esse conhecimento não é abstrato, visto que o modo com que nos relacionamos com o conhecimento tem um impacto direto no processo de ensino aprendizagem e também no modo como encaramos os espaços de construção do conhecimento como todo. Há, da mesma maneira uma diferença no tratamento que damos à tensão existente entre a informação produzida pela ciência e aquela a que temos acesso cotidianamente, que reside exatamente na conexão que estamos dispostos a reconhecer entre o conhecimento, a informação e a experiência cotidiana dos indivíduos. De maneira geral, essa relação é vista atualmente, como um elemento de embates e resistências, em uma dinâmica própria, que não é sempre harmônica. Essa espécie de tensão é particularmente visível no momento em que vivemos: há uma espécie de conservadorismo que está em crescimento no Brasil atualmente se alimenta dela, e que se coloca, muitas vezes como resistente a ciência de referência e aos consensos científicos reconhecidos. Há uma factualização das informações que passam a fazer sentido para o indivíduo validadas especialmente pela sua própria experiência com o real. Assim, os “espaços de domínio público” do conhecimento vem ganhando cada vez mais dimensão no processo da formação de opiniões, posicionamentos e referenciais das pessoas.

Esse movimento não é um fenômeno apenas nacional, mas se verifica em diferentes partes do globo, o que demonstram a necessidade uma reflexão constante sobre todo esse processo de construção de verdades e sentidos do pensamento humano sobre o mundo. Se pensamento é construído no espaço de relação entre as pessoas, no reconhecimento e na interação dos indivíduos, esse também é um espaço que deve ser foco de estudos e reflexões. É na relação, no reconhecimento e na exploração da construção de sentido dos grupos humanos e entendimento de que os sujeitos estão a todo momento dando sentido à sua realidade (que portanto, se está contido na maneira em que cada indivíduo constrói sua experiência de mundo e do conhecimento) que a história adquire profundidade, riqueza e forma. É dessa experiência que os saberes históricos constroem seus significados e sua relevância para as pessoas.

Esperamos que as leituras destes capítulos possam ampliar seus conhecimentos e instigar novas reflexões.

Boa leitura  
Denise Pereira  
Janaína de Paula do Espírito Santo

## SUMÁRIO

<b>CAPÍTULO 1</b> .....	<b>1</b>
“NÃO FORAM OS DEUSES, NEM FOI A MORTE DE DEUS, NÃO FOI O JABÁ DA ACADEMIA QUE MATOU A POESIA”: CONSIDERAÇÕES SOBRE A JUVENTUDE NA PÓS-MODERNIDADE	
Marlon Jose Gavlik Mendes	
DOI 10.22533/at.ed.5082011121	
<b>CAPÍTULO 2</b> .....	<b>13</b>
A CONTRIBUIÇÃO DA TEORIA MARXIANA NA EMANCIPAÇÃO DA MULHER NO CAMPO DE TRABALHO ANTE A OPRESSÃO DA SOCIEDADE CAPITALISTA	
Renata Reis de Lima	
Jenucy Espíndula Brasileiro	
DOI 10.22533/at.ed.5082011122	
<b>CAPÍTULO 3</b> .....	<b>23</b>
A FAMÍLIA COMO BASE: NACIONALISMO, EXÉRCITO E EDUCAÇÃO	
Felipe Varzea Lott de Moraes Costa	
DOI 10.22533/at.ed.5082011123	
<b>CAPÍTULO 4</b> .....	<b>33</b>
EL FERROCARRIL, PARAJES DE LA HISTORIA EN EL NORTE DE MÉXICO, VILLA PASO DEL NORTE, 1880	
Lidia G. Sandoval Rivas	
Luis Herrera Terrazas	
DOI 10.22533/at.ed.5082011124	
<b>CAPÍTULO 5</b> .....	<b>44</b>
A MEMÓRIA AIKEWARA DO TEMPO DA GUERRA E OUTROS TEMPOS NO ARAGUAIA	
Nadine Borges	
Wilson Madeira Filho	
Ana Motta Ribeiro	
DOI 10.22533/at.ed.5082011125	
<b>CAPÍTULO 6</b> .....	<b>58</b>
A MORADA NORDESTINA: A ARQUITETURA COMO PARTE DA PAISAGEM E INDENTIDADE	
Gabriela de Sousa Vieira	
Miriam Ferreira de Oliveira	
DOI 10.22533/at.ed.5082011126	
<b>CAPÍTULO 7</b> .....	<b>68</b>
AS MARAVILHAS EM <i>EMBAIXADA A TAMERLÃO (1406)</i>	
Jorge Luiz Voloski	
Sofia Alves Cândido da Silva	
Lucas Vieira dos Santos	



DOI 10.22533/at.ed.5082011127

<b>CAPÍTULO 8</b> .....	<b>82</b>
AS MARCAS DA DITADURA NO CONTEXTO SOCIAL DA HISTÓRIA E SUAS SOMBRAS NA CONTEMPORANEIDADE Daniel de Oliveira Perdigão DOI 10.22533/at.ed.5082011128	
<b>CAPÍTULO 9</b> .....	<b>86</b>
ASPECTOS DA HISTÓRIA CULTURAL E AS CONTRIBUIÇÕES DE ROGER CHARTIER Odair Vieira da Silva DOI 10.22533/at.ed.5082011129	
<b>CAPÍTULO 10</b> .....	<b>99</b>
ASTRONOMIA CULTURAL: UM OLHAR DECOLONIAL SOBRE E SOB OS CÉUS DO BRASIL Flavia Pedroza Lima Rundsthen Vasques de Nader DOI 10.22533/at.ed.50820111210	
<b>CAPÍTULO 11</b> .....	<b>106</b>
BELEZA NAS ALTURAS: AEROMOÇAS E UNIFORMES NA ESTÉTICA DO BEM VESTIR Felipe Bastos Maranezi Natalia Scarabeli Zancanari DOI 10.22533/at.ed.50820111211	
<b>CAPÍTULO 12</b> .....	<b>116</b>
CAMINHOS DA MODERNIDADE: A AMAZÔNIA SOB OS SIGNOS DE UM TEMPO ACELERADO (1915-1940) Leticia Souto Pantoja DOI 10.22533/at.ed.50820111212	
<b>CAPÍTULO 13</b> .....	<b>135</b>
CHRISTINE DE PIZAN E A REPRESENTAÇÃO DA MULHER NA GUERRA Carmem Lúcia Druciak DOI 10.22533/at.ed.50820111213	
<b>CAPÍTULO 14</b> .....	<b>146</b>
CIDADE SINOP, MATO GROSSO: NO/PELO DISCURSO DO IMPRESSO JORNAL HOJE, A CONSTRUÇÃO DE UMA TERRA DE PROGRESSO E OPORTUNIDADE Leandro José do Nascimento DOI 10.22533/at.ed.50820111214	
<b>CAPÍTULO 15</b> .....	<b>159</b>
CINEMA, HISTÓRIA E CRÍTICA: APONTAMENTOS SOBRE ÉLIE FAURE Erivan Cassiano Karvat DOI 10.22533/at.ed.50820111215	

<b>CAPÍTULO 16</b> .....	<b>171</b>
CONSERVADORES X MODERNISTAS: OS EMBATES ENTRE OS CONCÍLIOS PROTESTANTES ESTADUNIDENSE NO SÉCULO XX	
José Roberto de Souza Paulo Julião da Silva Stefano Alves dos Santos Josielson Lira Matos	
<b>DOI 10.22533/at.ed.50820111216</b>	
<b>CAPÍTULO 17</b> .....	<b>183</b>
DIALÉTICA CULTURAL ESPIRALADA: <i>CONSTRUCTO</i> PARA AS CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS	
Nicolas Theodoridis	
<b>DOI 10.22533/at.ed.50820111217</b>	
<b>CAPÍTULO 18</b> .....	<b>194</b>
INFÂNCIAS TRADICIONAIS NEGRAS NA HISTÓRIA BRASILEIRA	
Mariane Oliveira Nunes Valéria Amim	
<b>DOI 10.22533/at.ed.50820111218</b>	
<b>CAPÍTULO 19</b> .....	<b>203</b>
MOVIMENTO EMANCIPACIONISTA NA DÉCADA DE 1980, MEMÓRIA E IDENTIDADE, A RECONSTRUÇÃO DO PASSADO NAS VOZES DA COMUNIDADE JAPERIENSE COMO UMA HISTÓRIA PÚBLICA	
Adna Gomes Oliveira	
<b>DOI 10.22533/at.ed.50820111219</b>	
<b>CAPÍTULO 20</b> .....	<b>214</b>
O CÉU DO INDÍGENA BRASILEIRO - UMA ASTRONOMIA CULTURAL	
Marcelo Augusto do Amaral Ferreira Rundsthen Vasques de Nader Luiz Carlos Borges	
<b>DOI 10.22533/at.ed.50820111220</b>	
<b>CAPÍTULO 21</b> .....	<b>220</b>
O COMÉRCIO E A EVOLUÇÃO ESPACIAL DAS ÁREAS CENTRAIS DAS PEQUENAS CIDADES: O CASO DE PORTALEGRE	
Miguel Castro	
<b>DOI 10.22533/at.ed.50820111221</b>	
<b>CAPÍTULO 22</b> .....	<b>243</b>
O SOL NASCENTE EM TERRA TUPINAMBÁ: A EXPERIÊNCIA DE IMIGRANTES JAPONESES DO MARANHÃO NA DÉCADA DE 1960	
Hemelita da Silva e Silva	
<b>DOI 10.22533/at.ed.50820111222</b>	

<b>CAPÍTULO 23</b> .....	<b>255</b>
ORGANIZAÇÃO CURRICULAR DO ESTADO DE SÃO PAULO: ASPECTOS HISTÓRICOS (1980-2008)	
Odair Vieira da Silva	
DOI 10.22533/at.ed.50820111223	
<b>CAPÍTULO 24</b> .....	<b>268</b>
PLURALISMO NA CIÊNCIA ECONÔMICA OU UM ESTADO TRANSITÓRIO EM DIREÇÃO A UM NOVO <i>MAINSTREAM</i> PÓS-NEOCLÁSSICO?	
Marcelo de Carvalho Azevedo Anache	
Luiz da Costa Laurencel	
Carlos Benevenuto Guisard Koehler	
DOI 10.22533/at.ed.50820111224	
<b>CAPÍTULO 25</b> .....	<b>277</b>
MANIFESTAÇÕES RELIGIOSAS E SOCIOCULTURAIS NA FESTA DA SANTA CRUZ PADROEIRA DO MUNICÍPIO DE TAQUARANA-AL	
Ana Cristina de Lima Moreira	
DOI 10.22533/at.ed.50820111225	
<b>CAPÍTULO 26</b> .....	<b>284</b>
UNIDOS PELA DEMOCRACIA: AS ESCOLAS DE SAMBA DO RIO DE JANEIRO E OS ENREDOS POLÍTICOS NA DÉCADA DE 1980	
Guilherme José Motta Faria	
DOI 10.22533/at.ed.50820111226	
<b>CAPÍTULO 27</b> .....	<b>299</b>
VISITAÇÕES TUMULARES E SIGNOS DE COMUNICAÇÃO: UMA LEITURA ANTROPOLÓGICA E SENSÍVEL	
Marcia Regina de Oliveira Lupion	
DOI 10.22533/at.ed.50820111227	
<b>SOBRE AS ORGANIZADORAS</b> .....	<b>310</b>
<b>ÍNDICE REMISSIVO</b> .....	<b>311</b>

# CAPÍTULO 4

## EL FERROCARRIL, PARAJES DE LA HISTORIA EN EL NORTE DE MÉXICO, VILLA PASO DEL NORTE, 1880

*Data de aceite: 01/12/2020*

**Lidia G. Sandoval Rivas**

Departamento de Arquitectura UACJ, Ciudad Juárez, Chihuahua, México  
<https://orcid.org/0000-0002-8243-6726>

**Luis Herrera Terrazas**

Departamento de Arquitectura, UACJ, Ciudad Juárez, Chihuahua, México.  
<https://orcid.org/0000-0003-4531-1315>

**RESUMEN:** En México, durante el gobierno del General Porfirio Díaz se dio auge al tendido de las vías del ferrocarril, se puede observar un interés por promover la integración del norte de país con el centro, con la formación de nuevas ciudades fronterizas, entre ellas Paso del Norte. El ferrocarril fue el detonador y transformador de las comunicaciones e intercambios sociales de los poblados, moviéndose de cosas, personas y formas de pensar y vivir a través de su arribo. Paso del Norte, hoy Ciudad Juárez, al embarcarse en el ferrocarril, entró en una época de prosperidad económica, la villa experimenta cambios sociales, políticos, económicos y demográficos para transformarse en una ciudad moderna y cosmopolita. El propósito de este trabajo es analizar los cambios en los parajes la historia de una villa que se convirtió en ciudad gracias al ferrocarril. Ya que, con este, llegaron migrantes de distintas nacionalidades, que vieron en esta región un lugar donde asentarse y desarrollarse.

**PALABRAS CLAVE:** Ferrocarril, frontera, modernidad, vida cotidiana.

### A FERROVIA, TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS NA HISTÓRIA NO NORTE DO MÉXICO, VILLA PASO DEL NORTE, 1880

**RESUMO:** No México, durante o Governo do General Porfirio Díaz, ocorreu o auge da instalação de trilhos ferroviários. Desta forma, pode-se observar o interesse em promover a integração norte-centro do país, através da criação de novas cidades fronteiriças, dentre elas, Paso Del Norte. A ferrovia foi a precursora na transformação das comunicações e do intercambio social entre povoados, alterou a mobilidade das pessoas e de coisas e mudou as formas de se pensar e viver. Paso del Norte, hoje denominada Ciudad Juárez, ao tomar o trem, embarcou em uma época de prosperidade econômica ao experimentar mudanças sociais, políticas, econômicas e demográficas, transformando-se em uma cidade moderna e cosmopolita. O objetivo deste trabalho é analisar as mudanças na configuração espacial provocadas pela implementação da ferrovia no povoado Paso del Norte, antigo ponto de parada e a sua conversão em uma cidade grande graças à chegada de migrantes de distintas nacionalidades, os quais viram nesta região um local para o seu estabelecimento e desenvolvimento.

**PALAVRAS-CHAVE:** Ferrovia, fronteira, modernidade, vida cotidiana.



## THE RAILROAD, LANDSCAPES OF HISTORY IN NORTHERN MEXICO, VILLA PASO DEL NORTE, 1880

**ABSTRACT:** In Mexico, during the government of General Porfirio Díaz, there was a boom in laying railroad tracks, an interest in promoting the integration of northern and central regions of the country can be observed, with the formation of new border cities, including Paso del Norte. The railway was the detonator and transformer of communications and social exchanges of towns, mobility of things and people, ways of thinking and living through its arrival. Paso del Norte, today, Ciudad Juárez, when embarking on the railroad, entered an era of economic prosperity, the town undergoes social, political, economic and demographic changes to transform itself into a modern and cosmopolitan city. The purpose of this work is to analyze changes in places of history of the town that became a city thanks to the railroad. Thanks to this, migrants of different nationalities arrived, who saw in this region a place to settle and develop.

**KEYWORDS:** Railroad, border, modernity, everyday life.

### 1 | INTRODUCCIÓN

La Villa Paso del Norte se localizaba en lo que hoy ocupa la región fronteriza de Ciudad Juárez / El Paso Texas. En los albores del siglo XIX la vida cotidiana se desarrollaba de una manera simple, los habitantes se dedicaban principalmente a la agricultura. “...A diferencia de las grandes extensiones que caracterizaron a otras regiones del septentrión novohispano, en la de El Paso crecieron una gran cantidad de pequeñas y minúsculas propiedades, en virtud de que estaban dedicadas a la agricultura intensiva, principalmente de uvas y árboles frutales.” (OROZCO, 2011, p. 718). Por estos parajes cruzaba el “Camino Real” o “Camino a Santa Fe”, Paso del Norte era una estación de descanso para los viajeros y comerciantes.

“El trajín de las recuas compuestas por unos pocos animales o varias decenas no cesaba en todo el año, llevando los productos regionales a la villa de Chihuahua, por ejemplo, y luego de allí tomando flete para la ciudad de México, en donde se cargaban de nuevo para otra entrega en Guadalajara, en un recorrido que duraba largos meses, para regresar a El Paso con los cascotes de los caldos y una gran variedad de mercaderías que se llevaban hasta las poblaciones del norte del Nuevo México.”(OROZCO, 2011, p. 732).

La región continuó creciendo, ahora llegaban viajeros del norte de Estados Unidos, “...cuando se aproximaba la mitad del siglo XIX algunos norteamericanos se establecieron al otro lado del río, frente a Paso del Norte alrededor de la pequeña comunidad fundada por Ponce de León”. (MARTÍNEZ, 1982, p. 21). Los primeros colonos anglos que se asentaron eran comerciantes ligados a la ruta de Santa Fe o Camino real, quienes de inmediato buscaron unirse con la elite mexicana de la región, ellos tenían la solidez económica y los mexicanos las “buenas costumbres” heredadas por los españoles. “...cuatro comerciantes extranjeros, los norteamericanos James Magoffin, Robert McKnight, Hugh Stephenson y

Stephen Courcier; se asentaron en la región y un par de ellos (Magoffin y Stephenson) se casaron con paseñas y formaron familias de gran arraigo local” (GONZÁLEZ, 2009, p. 73).

En 1948 después de la guerra entre México y Estados Unidos, la región queda dividida. Al establecerse la frontera, así quedó constituida: al sur la Villa Paso del Norte y al norte la Villa Franklin, donde se destacaban casas segregadas, con trazas regulares y hacia el sur el río Bravo el nuevo límite. El aspecto del lugar era de caseríos dotados de huertas, con áreas para el cultivo de árboles frutales, especialmente de la vid, para la elaboración de vino artesanal. Es en la parte baja, junto a la nueva línea limítrofe, donde se desarrolla el eje de la vida social, política y comercial de la región paseña. Entre los viajeros describían la villa de El Paso del Norte de la siguiente manera: “... las casas están hechas de adobe y tienen un solo piso con su techo plano. Son muy cómodas tanto en verano como en invierno y se dice que son muy duraderas.” (GONZÁLEZ, 2009, p. 93).

La nueva demarcación formalmente ya asentada en tratados y mapas tampoco trajo una verdadera integración del norte de México con el resto del país. En 1849 se da un impulso agrícola e industrial, pero debido a que esta región en su espacio geográfico se encontraba a una distancia muy grande hacia los mercados del centro, la deficiencia e inseguridad en el transporte, obligaron a los pobladores a buscar de nuevo su autosuficiencia ahora entre las dos ciudades.

## 2 | EL FERROCARRIL Y LA MODERNIDAD

“La modernidad es el producto de una transformación de la civilización que trae como consecuencia nuevas ideas, instituciones, discursos y formas de vida.” (GUZMÁN, 2009. P. 108).

El ferrocarril transformó las comunicaciones, además de la vida de las personas y de los lugares por donde pasaba. El ferrocarril era todo un símbolo de progreso, era un medio de transporte cómodo y barato. Permitía una velocidad desconocida hasta la fecha. Facilitó los desplazamientos de las personas y los intercambios comerciales.

Un nuevo paisaje representado por lo dinámico, en el que sobresalen las máquinas de vapor, las fábricas, las áreas industriales, los desplazamientos migratorios, las ciudades, los servicios como el teléfono, el telégrafo, la radio, el ferrocarril y el mercado internacional.

El ferrocarril, además, supuso una transformación en la forma de vida; modificó incluso los hábitos alimenticios, porque llegaron a los mercados nuevos productos procedentes de lugares lejanos. Las ciudades se modernizaron, el ferrocarril trajo consigo materiales modernos, nuevas tendencias, inclusive el espacio urbano sufrió cambios muy importantes en las trazas de las calles donde se establecían las vías férreas, además favoreció la revolución industrial. Comenzaba así, una época de grandes cambios.

La historia de los ferrocarriles mexicanos toma vigencia cuando la modernización como fenómeno socio histórico cobra forma instaurándose y desplegándose a través de todo el territorio.

“Es durante el Porfiriato cuando México empieza a vivir su modernidad, con un modelo capitalista, paradigma del presidente Porfirio Díaz, sustentado en el libre comercio, en el ingreso del capital extranjero y en el valor de la propiedad privada, y sostenido en una infraestructura que recién inicia su crecimiento y cuyo símbolo será el desarrollo del ferrocarril...” (GUZMÁN, 2009, p. 107).

Fue durante el gobierno del General Porfirio Díaz que se dio auge al tendido de las vías del ferrocarril, al terminar el primer periodo en 1880 se otorgó permiso a los inversionistas norteamericanos para construir líneas férreas en México. “... se otorgaron las dos primeras concesiones a empresas constructoras norteamericanas, la primera el 8 de septiembre de 1880, al Ferrocarril Central Mexicano, una compañía constituida en Boston, Mass., en Estados Unidos, para construir una línea de vía ancha, entre México y Paso del Norte” (MARTÍNEZ, 1982, p. 39). Al terminar el primer periodo de gobierno del General Díaz los ferrocarriles tenían una extensión de 1,079.577 Km.

Durante este régimen de gobierno, se puede observar un interés por promover la integración del norte de país con el centro, con la formación de nuevas ciudades fronterizas. El nacimiento de nuevas ciudades y el dinamismo económico, principalmente de la región norte del país, suscitó que creciera el número de habitantes en algunas ciudades como Ciudad Juárez, Piedras Negras y Nuevo Laredo, todas ciudades fronterizas colindantes con el estado de Texas, en Estados Unidos. La economía mexicana tuvo la oportunidad de integrarse por medio del ferrocarril a una sociedad que estaba protagonizando una segunda revolución industrial. Su posición geográfica facilitó los vínculos con el área de mayor desarrollo de los Estados Unidos.

El acceso desde el norte de México hacia Estados Unidos se podía efectuar por cuatro puntos:

1. Ciudad Juárez/El Paso;
2. Piedras Negras/Eagle Pass;
3. Nuevo Laredo/Laredo
4. Matamoros / Brownsville.

El norte de México vivió grandes transformaciones entre 1880 y 1910. Los vestigios más claros de esta dinámica fueron la construcción de vías férreas, el crecimiento económico y el incremento de la población. Estos hechos impulsaron la creación de un nuevo norte mexicano, que es el que conocemos en nuestros días. Con la construcción del ferrocarril en Ciudad Juárez, se contribuyó para conectar el mercado nacional con el internacional; este fue concebido como un sustituto de los caminos, que en algunas ocasiones tuvieron tramos paralelos a las vías.

El hecho fundamental que beneficio a la zona fronteriza de Paso del Norte y El Paso, Texas, fue, sin duda alguna, la llegada del ferrocarril durante la época Porfirista. En 1881 llegó a Paso del Norte y, para la década de 1890, esta población se comunicaba con los principales centros urbanos del país; desde entonces se convirtió en importante polo

de atracción de trabajadores. “Desde mediados de la década de 1880 Paso del Norte y El Paso, Texas, aunque en condiciones diferentes y desiguales, quedaron unidas a la red económica internacional”. (SANTIAGO, 2002, p. 35).

En México, el uso del ferrocarril logró para unificar al territorio, la comunicación y el transporte de personas, viajeros, visitantes, soldados, animales y mercancías; esto permitió la expansión de un nuevo mercado que marco la economía del país. Alrededor de las vías férreas se fundaron estaciones, pueblos, villas, etcétera, además favoreció a la apertura de la producción industrial, empresas mineras y comercializadoras.

En Estados Unidos el desarrollo del ferrocarril se hizo posible por el deseo de llegar al interior del país desde las ciudades de la costa Este, fundadas por los primeros colonos británicos. Tras la inauguración en 1830, en Charleston, Carolina del Sur, del primer ferrocarril de vapor para pasajeros, la construcción de vías férreas pronto avanzó hacia el Oeste desde todos los rincones de la costa Este, desde Quebec, en Canadá, hasta el Golfo de México.

“... después de la guerra civil de Estados Unidos se presenta en este país el crecimiento industrial y el desarrollo del transporte por vía férrea: en 1850 había 14,516 kilómetros de vías, en 1860 aumentan a 49,293, en 1870 a 85,937 y en 1880 a 135,814; los ferrocarriles norteamericanos se extienden inicialmente hacia el oeste y poco después a la frontera sur, de manera que a principios de la década de 1880 varios ferrocarriles norteamericanos tocas la frontera mexicana...” (GARCÍA, 1996, p. 63).

Los ferrocarriles convencieron a los comerciantes norteamericanos de su superioridad sobre los canales, no sólo por velocidad y por ser más directos, sino porque funcionaban en cualquier clima. “... las vías férreas se construyeron atravesando zonas todavía no colonizadas, y siguiendo un trazado se crearon pueblos para atender las necesidades de las empresas ferroviarias y de sus clientes. El ferrocarril desempeñó un importante papel en la exploración y el desarrollo de gran parte del país y su expansión.” (GARCÍA, 1996, p. 63).

La estabilidad económica que se logró en este período en México, después de décadas de un crecimiento desacelerado, permitió al país integrarse, aunque con una clara situación de dependencia, a una economía capitalista. Los monopolios de los países ricos, comenzaron a expandirse invirtiendo en diversos países. Esto no estaba exento el poblado de la Villa Paso del Norte. En este sentido, Estados Unidos, por su localización geográfica, ejerció una influencia definitiva, y la villa Paso del Norte por la vecindad, se convirtió en el objetivo más inmediato.

Las inversiones llegaron rápidamente y sin restricciones, el mismo régimen del General Porfirio Díaz las alentó, un ejemplo de ello es el proyecto del ferrocarril que servía a las necesidades de Estados Unidos. Se puso en servicio el ferrocarril desde Paso del Norte hacia el norte del vecino país; y hacia el sur del mismo México. Esta región quedo



ligada a la capital, pero aún más hacia el país vecino; la entrada del ferrocarril a la región fronteriza permitió que terminara el aislamiento en el que estaba, se acortó la comunicación hacia los territorios del norte de Estados Unidos, así como una conexión hacia el sur de México, al mismo tiempo permitió un enlace entre las ciudades aledañas al área limítrofe entre ambos países.

“En 1881 llegó el ferrocarril a El Paso Texas, que sustituyó el centenario camino de caballos y carretas hacia Santa Fe, y más tarde conectó a la población fronteriza con California por la ruta que se había trazado desde treinta años antes...” (OROZCO, 2012, p. 15). Al embarcarse en el ferrocarril, Paso del Norte y El Paso Texas, también entraron en una nueva época de prosperidad económica, ahora las dos ciudades experimentan cambios sociales, políticos, económicos y demográficos para transformarse en ciudades modernas y cosmopolitas.

El primer ferrocarril llegó a región de Paso del Norte-El Paso en mayo de 1881. “El Southern Pacific” llegó del oeste, el Atchison-Topeka-Santa Fe del norte, y el Texas-Pacífico y el Galveston-Harrisburg-San Antonio del este, y entraron en El Paso en este orden...” (MARTÍNEZ, 1982, p. 36).

Ambas ciudades se vieron profundamente beneficiadas por estos desarrollos ferroviarios, pero sobre todo por encontrarse en las rutas claves de los ferrocarriles. Antes de 1880 en Paso del Norte y en el vecino poblado de El Paso Texas, predominaban ranchos agrícolas, y a la orilla solo se observaba un conjunto de caseríos. Pero ahora, el nuevo transporte dio paso a la transformación, en una de las ciudades más prósperas del suroeste de los Estados Unidos.

Aquí hay que recalcar que las líneas férreas mexicanas, en su origen fueron utilizadas principalmente como ramales de las líneas intercontinentales de Estados Unidos, ya que la infraestructura ferroviaria desarrollada entre 1880 y 1912, tanto la mexicana como la estadounidense “... estuvo determinada en una gran medida por las necesidades de conexión e intercambio de los mercados regionales de las compañías estadounidenses, principalmente de las mineras y ganaderas”. (SANTIAGO, 2002, p. 28).

La ciudad de El Paso Texas fue escogida como el punto de unión por parte de varias compañías ferroviarias. La construcción de las líneas Southern Pacific y Texas & Pacific compitieron por llegar a este lugar, las dos compañías lo lograron durante el año de 1881. “En los cuatro meses que fueron de diciembre de 1880 a marzo de 1881 la población de El Paso se había duplicado únicamente esperando la llegada del promisorio ferrocarril”. (GONZÁLEZ, 2009: 112).

Como un dato anecdótico es el testimonio del Archivo Histórico de Ciudad Juárez (AHCJ) de la escritura pública otorgada a el Sr. Geo J. Anthony, Superintendente de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano asegurando los perjuicios que puedan resultar por la concesión que le hizo el Ayuntamiento de esa villa para que pasara el ferrocarril por el centro de la población. Donde dejaba muy en claro la necesidad de

introducir el ferrocarril por el centro para conectarlo con el vecino poblado; generando un parte aguas de oriente a poniente en el trazado de la ciudad. Cuestión que traspaso hasta nuestros días y que cambió el rumbo de la ciudad.

La vía más importante de la red ferroviaria, que se construyó entre 1882 y 1884, iba desde Ciudad Juárez hasta la ciudad de México y se conectó con la vía internacional. La limitación de este proyecto fue que se considerara a Ciudad Juárez exclusivamente como un centro de distribución de bienes hacia el mercado internacional. El establecimiento del ferrocarril y la apertura de la zona libre en 1885 transformaron por completo la dinámica económica del Villa Paso del Norte, sobre todo el área cercana al puente internacional. “... dos calles, la Del Comercio y Juárez, constituían el centro del poblado y en ellas se desarrolló la mayor actividad comercial.” (SANTIAGO, 2002, p. 60).

Con el ferrocarril llegaron miles de migrantes de distintas nacionalidades, que vieron en esta región un lugar donde asentarse y desarrollarse. La sociedad emigrante, establece comunidades haciendo alusión a sus lugares de origen aun frescos en su memoria; conformando el espacio habitable con su propia historia y la del lugar que los acoge.

También llegaron muchas otras cuestiones que impactaron la vida cotidiana en ambas ciudades. Desde su fundación habían permanecido alejadas de sus respectivos centros hegemónicos, ahora estaban conectadas con el resto de sus respectivos países. De tener una vocación agrícola, ahora las personas se dedican al comercio, cambiando las tierras para sembrar en áreas comerciales. Ya por estas tierras pasaban artículos de todo el mundo, pero con el ferrocarril esta actividad aumento en gran medida.

El ferrocarril propició una reorganización en el espacio urbano de ambas ciudades fronterizas; además del desarrollo económico, ofreció ciertas ventajas a las zonas que contaban con vías férreas, en contraparte a las que carecían de ella. Ahora había que aprovechar la innovación en este nuevo transporte y convertirlo en un impulso para el desarrollo de la región.

Entre 1881 y 1884, El Paso comenzó a convertirse en una verdadera ciudad y en el corazón económico de toda la región. En ese breve periodo se establecieron varios bancos, el hotel más grande de Texas, tres periódicos –entre ellos El Paso Herald y El Paso Times, fundados ambos en 1884, un servicio de transporte público de tranvías, algunas escuelas públicas y se construyeron las primeras iglesias de la población.

La transformación de las actividades económicas durante la última década del siglo XIX, dio como resultado el origen de la estructura y el ordenamiento espacial de Ciudad Juárez y El Paso Texas. Esas actividades propiciaron, además, la concentración de la propiedad de la tierra en grupos elitistas que impactaron el espacio territorial de la zona que hoy es el centro de Ciudad Juárez. La demanda de espacios en las zonas comerciales tuvo un auge en el centro de la ciudad. Se podía observar una discontinuidad, no existía una regla para el tamaño de calles ni de banquetas, esto daba una sensación de confusión y desorden, “...para 1910, Ciudad Juárez contaba con una estructura vial primaria de

calles bien definidas, que se constituirían en los ejes para nuevos diseños de avenidas y caminos". (SANTIAGO, 2002, p. 77).

La infraestructura del Ferrocarril fue fundamental para el movimiento de mercancías y desarrollo comercial de la región. Su impacto fue contundente en todos sentidos, aun en el trazado de calles y conformación urbana pero también se intensificó el título de la región como un lugar de paso.

Ahora la ciudad de El Paso, Texas, es un punto de convergencia de los ferrocarriles del Southwest; pero esto ha hecho posible que haya pasado del pequeño pueblo de adobe a las dimensiones de una ciudad, con electricidad, alumbrado con gas, provista con una calle internacional, la primera en el mundo, y una demanda de población la cual tiene un ideal de progreso. La ciudad ensancha sus límites, y es entonces que la demanda de trabajo se incrementa día con día.

"El Paso fue en este tiempo un escenario importante del ferrocarril, este era la mitad del camino a Saint Louis y New Orleans en el este, y a San Francisco en el oeste y entre Chihuahua y el sur de Santa Fe en el Norte" (RACKLIFF & WAINEY, 1885, p. 4).

De regreso a México, después de 1911 el sistema ferroviario mexicano se desplomó en su crecimiento, en casi todos los aspectos: tecnológicos, productivos y operacionales. Durante los últimos años de gobierno del General Porfirio Díaz llegó al tope del desarrollo de la construcción de las vías férreas; fue el punto más alto del desempeño en la economía de México, y por consiguiente de la frontera.

### **3 I VIDA COTIDIANA EN LA VILLA PASO DEL NORTE**

Según Gonsalbo (2006), son precisamente las costumbres las que conforman la vida cotidiana, costumbres que determinan la vida de los individuos, costumbres que se convirtieron en leyes y que se imponen en la conciencia, o más bien constituyen la conciencia de las personas. La expresión vida cotidiana, se sugiere en la relación entre el espacio que se vive, tanto en el medio público como en la intimidad. Por ello radica la importancia de este artículo, ya que ese juego entre lo público y lo privado es el que da la esencia de la cotidianidad y de sus preceptos, sus flexiones y sus formas de actuar, en los distintos ámbitos en los que se pretende estudiar. Además, lo cotidiano es una muestra de la manifestación cultural en un punto determinado y así como en ese mismo adelanto progresivo cultural.

Al hablar de lo cotidiano es, además, pensar y reflexionar en un proceso largo donde las conductas cotidianas fueron tomando forma, se asentaron, los sujetos las fueron asimilando y al final se formaron como códigos del lugar; lo que las asume únicas, porque tienen su propia esencia. Es singular su manifestación en cada lugar porque son obtenidas

de escenarios distintos, los sujetos que la conforman, y como efecto las actitudes colectivas que se forman.

A lo largo del siglo XIX, la sociedad se fue disociando para formar la estructura de las clases sociales que se conserva hasta el día de hoy. Esta surge de nuevas formas de convivencia, donde asume el poder la nueva clase: “la elite”. Estos nuevos personajes vieron un negocio en la movilidad de un poblado hacia otro, por medio de diligencias y luego con el ferrocarril. Esto da paso a la nueva clase burguesa, surgida por la visión del desplazamiento del individuo llevando mercancías.

Con la tecnología que se estaba gestando en la época, surge el ferrocarril que marca el inicio de la Revolución Industrial; que también provocó el nacimiento del proletariado obrero. Atrás queda ya la esclavitud, el siglo XIX está marcado por los cambios, principalmente por las independencias de los países latinoamericanos; fue el siglo de los grandes inventos como la locomotora, el fonógrafo, la lámpara incandescente, el cinematógrafo, etcétera; estos y muchos otros acontecimientos fueron marcando esta época como la entrada a la modernidad.

La región de Paso del Norte, aunque, aislada, también entro en esta modernidad y fue el ferrocarril el que trasformó no solo el espacio urbano de los dos poblados sino también a la sociedad y la economía. La villa Paso del Norte y la villa Franklin tuvieron un rápido desarrollo, con el ferrocarril se inicia la industrialización y se intensifica el comercio. El ferrocarril produce una base económica que rápidamente se expande a la población, que ahora está compuesta por una gran variedad de personas de diferentes etnias, orígenes y niveles sociales.

Empieza un nuevo siglo, el ferrocarril ha transformado las dos ciudades, El Paso ya con una imagen de ciudad moderna que ya contaba con todos los servicios como agua potable, electricidad, teléfono, etcétera; mientras que su vecina Ciudad Juárez antes Paso del Norte, apenas empieza esta modernización.

## **4 | CONCLUSIONES**

El final del siglo XIX marco una época de cambios fundamentales en la región fronteriza de Ciudad Juárez / El Paso Texas, en Estados Unidos se vivieron los años de reconstrucción, que culminarían en una revolución industrial; lo mismo estaba sucediendo en México, que ya había pasado por una independencia, además de varias invasiones extranjeras. Los dos países estaban conformando el Estado-nación; la Guerra Civil había reunificado a los Estados Unidos, en México las reformas liberales y el gobierno de Porfirio Díaz conducía la sociedad, el territorio y el poder político mexicanos.

Mario Cerruti (1988) menciona que el siglo XIX, como el siglo de transición entre lo colonial y la entrada al estado-nación. Donde los dominantes se consolidaron para constituirse en un nodo de un poder central, donde se sometía al resto, en lo político y lo

territorial. El estado-nación ha sido producto de la modernidad y del capitalismo, en tanto la atribución de los mercados locales frente al mercado mundial presente, en el que se producía y se reproducían las identidades correspondientes asumidas como identidades “nacionales”. Al norte y al sur del río Bravo, a su vez, los nuevos capitales formados en tiempos de guerra apuntaron hacia otros objetivos: el crédito, la apropiación de la tierra y la creación de nuevos mercados.

Uno de los acontecimientos más llamativos del siglo XIX, fue el tendido de las vías del ferrocarril, más de la mitad del kilometraje de rieles instalado se realizó entre 1875 y 1885. Para 1882, la longitud de las vías del ferrocarril se había incrementado en más de un mil por ciento respecto a 1870. Con el arribo a Texas de las líneas que bajaban del norte, su territorio quedó incorporado al enorme mercado nacional estadounidense. Esto prepararía las condiciones que se perfilaban desde mediados de la década de 1880, cuando los ferrocarriles descendieron más hacia el sur y cubrieron el norte de México.

Durante este periodo, la industrialización y la modernización se dispersaron en la región fronteriza México-Estados Unidos, envolviendo a Ciudad Juárez / El Paso Texas, en una interdependencia ineludible que perdura hasta la actualidad. La inversión de capital a finales del siglo XIX fue un elemento decisivo en la expansión del comercio binacional.

## REFERENCIAS

CERUTTI, M. Autonomía Regional y Estado Nacional en México a Medios del siglo XIX”, **Revista de Historias das Ideas**, Vol. 10. México. 1988

GARCÍA LUNA, M. **El movimiento obrero en el Estado de México: primeras fábricas, obreros y obreros y huelgas (1830-1910)**. Universidad Autónoma del Estado de México. México, 1996.

GONZALBO AIZPURU, P. **Introducción a la Historia de la vida Cotidiana**, El Colegio de México, México. 2006.

GUZMÁN SEPÚLVEDA, N. **Todos los caminos conducen al Norte**: Narrativa de Ricardo Elizondo Elizondo y Eduardo Antonio Parra. Fondo Editorial de Nuevo León. Mexico, 2009.

MARTÍNEZ, O. J. **Ciudad Juárez: El auge de una ciudad fronteriza a partir de 1848**, Fondo de cultura Económica, México, 1982.

OROZCO, V. Vida cotidiana en las postrimerías de El Paso colonial. **Revista de Indias**, 2012, vol. LXXII, núm. 256 Págs. 717-742, ISSN: 0034-8341 doi:10.3989/revindias.2012.23, 2011

OROZCO, V. **Ciudad Juárez, La Nombraría Varia. Desde sus orígenes hasta la actualidad**. Tomo II. Víctor Orozco (Coordinador). Grupo Milenio. México. 2012.

RACKLIFF & WAINEY. **El Paso, Paso del Norte Business Directory, El Paso Texas., 1885**, Colecciones Especiales de la Universidad de Texas en El Paso.

SANTIAGO QUIJADA, G. **Propiedad de la tierra en Ciudad Juárez, 1888 a 1935**. Ediciones y Gráficos Eon, S.A. de C.V. México, 2002.



## ÍNDICE REMISSIVO

### A

Araguaia 44, 45, 47, 48, 49, 52, 53, 54, 55, 57

Astronomia 99, 100, 101, 102, 103, 105, 214, 215, 216, 217, 218, 219

### C

Cinema 28, 106, 119, 133, 159, 160, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 229

Comércio 116, 117, 118, 119, 124, 128, 162, 163, 205, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 227, 228, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 238, 239, 240, 241, 245, 247, 282

Conservadores 171, 172, 173, 177, 178, 179, 285, 296

### D

Democracia 13, 15, 18, 19, 22, 31, 85, 284, 286, 293, 297

Dialética Cultural 183, 189, 190, 191

Ditadura 31, 51, 55, 57, 82, 83, 84, 85, 204, 285, 286, 287, 288, 289, 292, 294, 295, 297

### E

Escolas de Samba 284, 286, 287, 290, 291, 293, 297, 298

Estado Transitório 268, 271, 275

### F

Família 15, 16, 17, 18, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 49, 54, 55, 108, 121, 125, 144, 162, 184, 195, 198, 202, 217, 218, 245, 247, 250, 251, 302

Ferrovia 33

### H

História Cultural 86, 87, 88, 90, 91, 98, 108, 109, 113, 114, 145, 299

História Pública 203, 204, 206, 207, 210, 212, 213

### I

Identidade 1, 4, 5, 6, 7, 11, 12, 22, 25, 26, 29, 30, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 111, 112, 115, 127, 135, 138, 139, 141, 143, 158, 171, 177, 203, 205, 224, 226, 254, 256, 267, 278, 298

Imigrantes Japoneses 243, 244, 245, 248, 249, 251, 252

Indígena Brasileiro 214, 217

### M

Memória 44, 114, 115, 149, 150, 156, 158, 203, 243, 254

Memória Aikewara 44

Modernistas 171, 173, 179

Morada Nordestina 58, 66

## **N**

Nacionalismo 23, 24, 25, 27, 29, 30, 31, 291

## **O**

Organização Curricular 255, 256, 261, 262

## **P**

Pós-Modernidade 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 114, 224

Pós-Neoclássico 268, 271, 275

## **R**

Representação 6, 28, 76, 88, 91, 95, 96, 98, 108, 112, 127, 135, 156, 157, 184, 187, 195, 238, 293

Roger Chartier 86, 87, 88, 90, 91, 97, 98


## **S**

Sociedade Capitalista 13, 14, 15, 21

Sol Nascente 243, 254

## **T**

Teoria Marxiana 13



*Sentidos e Sujeitos:  
Elementos que dão  
Consistência à História 2*

[www.atenaeditora.com.br](http://www.atenaeditora.com.br) 

[contato@atenaeditora.com.br](mailto:contato@atenaeditora.com.br) 

@atenaeditora 


[www.facebook.com/atenaeditora.com.br](https://www.facebook.com/atenaeditora.com.br) 

**Atena**  
Editora


Ano 2020

# *Sentidos e Sujeitos: Elementos que dão Consistência à História 2*



[www.atenaeditora.com.br](http://www.atenaeditora.com.br) 

[contato@atenaeditora.com.br](mailto:contato@atenaeditora.com.br) 

@atenaeditora 

[www.facebook.com/atenaeditora.com.br](https://www.facebook.com/atenaeditora.com.br) 

 **Atena**  
Editora

Ano 2020