



Una península casi isla, 10 company towns y un proyecto territorial

**Enclaves industriales en la construcción de un territorio
(Baja California en México) 1862-1954**

TESIS DEL DOCTORADO EN URBANISMO

Universitat Politècnica de Catalunya
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona
Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio

Tesista: Enrique Esteban Gómez Cavazos
Director: Joaquín Sabaté Bel
Co- Directora: Melisa Pesoa Marcilla



Una península casi isla, 10 company towns y un proyecto territorial

Enclaves industriales en la construcción de un territorio. Baja California México (1862-1954)

Enrique Esteban
Gómez Cavazos

Esta investigación ha sido realizada gracias al apoyo de las becas mexicanas del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) y de una beca complementaria de la Universidad Autónoma de Nuevo León, UANL.



Una península casi isla, 10 company towns y un proyecto territorial

Enclaves industriales en la construcción de un territorio (Baja California en México) 1862-1954.

Enrique Esteban Gómez Cavazos

Barcelona, 2019

Memoria presentada para obtener el título de Doctor en Urbanismo



Figura 1. En la fotografía vemos los rieles que existían en la mina de sal de la Isla del Carmen. Éstos conectaban la laguna de sal y la población, donde se encontraba el muelle frente a Loreto. La fotografía es de finales del siglo XIX. Fuente: vamonosalbable.blogspot.mx/

Figura 2. Imagen del canal americano en las primeras décadas del siglo XX, desviando el cauce del Río Colorado para cruzar más de 80 kilómetros en el desierto e irrigar las primeras colonias agrícolas en la frontera entre México y Estados Unidos. Fuente: A century of service imperial irrigation district.



Figura 3. Fotografía del embarcadero en San Quintín iniciado por los ingleses a finales del siglo XIX. La intención del capital extranjero era fundar un potente centro agrícola para exportación. Fuente: Periódico el Vigía.

Figura 4. Calles de Mexicali en los inicios del siglo XX, trazadas por la *Colorado River Land Company*. Fuente: Archivo Histórico del Municipio de Mexicali.



Figura 5. Conjunto minero del Purgatorio en Santa Rosalía. Diseñado por la *Compagnie Du Boleo* de capital francés. Fuente: Historia de Santa Rosalía en Baja California 1988. María Eugenia B. de Novelo, Milton Fintzelberg.

Figura 6. Reticula central del puerto de Ensenada en las primeras décadas del siglo XX, proyectada por la *International Company of México* de capital norteamericano y la *Mexican Land and Colonization Company* de capital inglés.



Resumen

Las *company towns* en la península de Baja California pueden considerarse un instrumento clave en la ordenación de este territorio a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. El gobierno mexicano aprovecha la temprana industrialización en esta parte del país, utilizando una estrategia sin precedentes: incentivar la ocupación de esta larga y angosta península escasamente poblada. A partir de la Ley de colonización y deslindes de terrenos, promulgada en 1880 durante el Porfiriato, se permite a particulares y empresas la explotación de los recursos naturales existentes en la Baja California, para favorecer el desarrollo productivo y su colonización.

En este gran periodo se otorgan grandes concesiones territoriales a empresas, para colonizar esta región. En su mayoría son extranjeras, como la *International Company of México*, que llega a controlar 62.000 km² (la mitad de la península). Esta empresa, de capital norteamericano, que después pasa a ser británico, inicia sus operaciones en el puerto de Ensenada, y es la misma compañía que proyecta su desarrollo urbanístico. La colonia agrícola de Tecate recibe un gran impulso con la llegada del ferrocarril y se realizan grandes inversiones en la frontera. La compañía proyecta asimismo ubicar en San Quintín un potente centro agrícola, aunque éste no llega a desarrollarse por completo.

También de capital norteamericano, la *Colorado River Land Company*, realiza la gesta de irrigar el desierto en la frontera entre México y Estados Unidos y desarrolla un área de 340.000 hectáreas en el lado mexicano, desviando el cauce del gran Río Colorado por medio de canales, para impulsar el desarrollo agrícola en las poblaciones fronterizas de Mexicali, en México, y Calexico, en Estados Unidos.

Cabe mencionar asimismo la pequeña concesión a la colonia industrial de la empresa *New Pedrara Mexican Onyx Company*, que explota mármol y que llega a finales del siglo XIX a exportar grandes cantidades a Estados Unidos. La concesión territorial en Guerrero Negro para la explotación de Sal, a la compañía *Salt Exporter* es quizás el caso más significativo en la actualidad, ya que se consolida como la primera colonia industrial exportadora de sal a nivel mundial.

La *Compagnie Du Boleo*, de capital francés, obtiene del gobierno mexicano una concesión de 20.627 hectáreas, donde explota cobre y construye una ciudad industrial en el centro de la península. Son igualmente relevantes las concesiones de algunas islas en el Golfo de California, como la del Carmen, a la *Pacific Salt Company Limited of London*, que establece una colonia industrial, o la Isla San Marcos, que por medio de la *Mexican Western Company* y su colonia industrial, sigue explotando y exportando yeso. Con la fundación de El Triunfo y San Antonio, por una compañía inglesa y otra norteamericana, como *Progreso Mining Company* y *Gold and Silver Mining Company*, se cierra la lista de grandes concesiones mineras de este periodo. Y estas empresas construyen poblados y ciudades industriales, poblando este largo y delgado territorio.

Esta tesis analiza este periodo de ocupación de los Estados de Baja California y Baja California Sur, a través de un recorrido por 10 casos, donde diversas empresas fundan poblaciones. Se defiende la hipótesis de que este plan de modernización ligado a la industria, da lugar a un proyecto territorial singular, que ha legado un rico patrimonio industrial. Este territorio atesora hoy valiosos ejemplos de trazados originales, arquitectura, minas, fabricas, puertos, muelles, chimeneas, canales, puentes, viviendas, vías de ferrocarril y pueblos enteros, parte del patrimonio industrial del país y que podrían, en un futuro, ser objeto de estrategias de intervención que pongan en valor su identidad urbana y territorial.

Abstract

The company towns in Baja California peninsula may be considered an instrument of development of this territory in the late nineteenth century till early twentieth century. The Mexican government took advantage of the early industrialization in this part of the country using an unprecedented economic strategy: the great challenge to try to occupy a long and narrow peninsula that was scarcely populated. In Mexico with the Law of colonization and demarcations of land emerged in 1880 during the Porfirian government, allowed to award contracts to individuals and companies in order to exploit the natural resources in the peninsula of Baja California, with the aim that they should promote productive development and colonization of the area. The large territorial concessions mostly to foreign capital to colonize this region are the examples that develop the región, like the investments of the **International Company of Mexico** who came to control 62.000km² (half of the peninsula), this was a US capital after passed to British capital and started operations at the port of Ensenada, the same company plans his urban development. The agricultural colony of Tecate had a great urban impulse with the arrival of the railroad and great investments brought by the company take place in the border. Also, the company had the intention to locate in San Quintin an agricultural hub. In the north of the peninsula also the US capital with the **Colorado River Land Company** that performed the feat to irrigate the desert border between Mexico and the United States, develops an area of 340,000 hectares on the Mexican side, diverting the cause of the great Colorado River constructing Canals to start agricultural development with populations like Mexicali in Mexico side and Calexico in the United States, this to consolidate the international border. It is important to mention within this territory a small concession to the **New Pedrera Mexican Onyx Company** that exploded and establish a little industrial colony in the late nineteenth century to export large amount of mineral to the United States. The territorial concession for the exploitation of Guerrero Negro Salt is perhaps the most significant case today as it has become the first industrial exporter of salt in the world. Other significative example is the **Compagnie du Boleo**, a french company that obtain from the Mexican government a concession and took over a total area of 20,627 hectares where copper exploded and built a functional industrial city in the peninsular center. The concessions of some islands in the Gulf of California like the island of El Carmen by the **Pacific Salt Company Limited of London** that develop holdings salt works, or San Marcos island with his industrial colony owned by the **Mexican Western Company** that continues operating and exports plaster to North America. Finally the urban emergence of El Triunfo and San Antonio by British and American companies as the **Progreso Mining Company** and **Gold and Silver Mining Company** make the large mining concessions in this historical period, and because through these large industries they built towns and industrial cities to consolidate this long territory.

This thesis aims to read the first industrialization of the states of Baja California and Baja California Sur through a check list of 10 cases where companies designed populations in this area, defending the hypothesis that the modernization plan of the Porfirian government was linked to the industry and was very important, focused in urban models of ocupation, and It contains a rich industrial heritage which today has valuable examples of original layouts, architecture, facilities, mines, factories, ports, docks, chimneys, canals, bridges, houses and entire villages that could be considered industrial heritage of the country and they could withstand a future intervention strategies revaluing its urban and territorial identity.

INTRODUCCIÓN

1. Introducción
2. Motivación
3. Limitaciones en el proceso de investigación
4. Justificación
5. Casos de estudio
6. Estado de la cuestión
7. Objetivos
8. Preguntas de investigación
9. Hipótesis
10. Metodología

CAPÍTULO I. CONTEXTO HISTORICO, OCUPACION DEL TERRITORIO, PATRIMONIO Y PAISAJE

1. Antecedentes y primeros asentamientos indígenas
2. Cartografía de California: La península que fue dibujada como isla
3. La estructura territorial de la península de Baja California, siglos XVII al XVIII
4. Un bosquejo de la ruta de las misiones y los restos del patrimonio
5. Algunos estudios geográficos aplicados al paisaje, al turismo y al arte

CAPÍTULO II. LAS ESTRATEGIAS TERRITORIALES Y EL CAPITALISMO EXTRANJERO COMO URBANIZADOR EN EL NORTE

1. La independencia y los cambios en la división territorial del Norte de México
2. La nueva estructura territorial y el peso económico del vecino del norte siglos XIX y XX
3. La especulación territorial de los promotores urbanos en la península
4. Influencias del ordenamiento territorial en la península de Baja California

CAPÍTULO III. UNA COLONIZACION DE ORIGEN INDUSTRIAL

1. Las Company towns, definiciones, orígenes y variaciones del modelo urbano
2. ¿Un proyecto territorial de ciudades construido estratégicamente a través de la industria?

CAPÍTULO IV. LA FORMA URBANA Y MODELO

- 1.- Los casos de estudio.
- 2.- La ciudad del sol y su inmenso rancho algodonero: Mexicali
- 3.- De colonia agrícola a ciudad industrial: Tecate
- 4.- El puerto más al norte del Pacífico mexicano: Ensenada
- 5.- La Bahía de San Quintín: La capital frustrada de la compañía inglesa
- 6.- Un pueblo francés en el desierto Bajacaliforniano: El Boleo frente al mar de Cortes
- 7.- Dos pueblos mineros fantasmas de la era industrial: El Triunfo y San Antonio
- 8.- La abandonada mina de ónix y mármol: El Mármol
- 9.- La visión de la salina más grande del mundo: Guerrero Negro
- 10.- La isla de yeso: la colonia industrial de la isla San Marcos
- 11.- La antigua salina: La isla el Carmen
- 12.- La otra colonización: La arquitectura Balloon Frame traída de Norte a Sur
- 13.- Demostrando un modelo distinto de urbanización
- 14.- La consolidación de la Company town ¿una identidad urbana diferente?

CAPÍTULO V. ¿INTERESAN LOS CASOS DE ESTUDIO COMO PATRIMONIO INDUSTRIAL?

- 1.- Patrimonio Agroindustrial: Mexicali, Tecate y San Quintín
- 2.- Patrimonio Salinero: Guerrero Negro e Isla El Carmen
- 3.- Patrimonio Minero: El triunfo y San Antonio, Ensenada, Santa Rosalía, El Mármol e Isla S.M
- 4.- El abandono del poblado ¿una identidad perdida?
- 5.- Los paisajes culturales y la regeneración de centros históricos post- industriales
- 6.- Breve actualidad referente a los parques patrimoniales

CAPÍTULO VI. ESTRUCTURA TERRITORIAL

- 1.- Análisis comparativo de las secciones territoriales
- 2.- Explicación de otra estructura territorial
- 3.- El capitalismo extranjero y su distribución territorial
- 4.- Las políticas y sus consecuencias
- 5.- La carretera transpeninsular
- 6.- La ruta industrial

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

Agradecimientos

Quiero agradecer al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología de México (CONACYT) por su apoyo con la beca para estudios doctorales en el extranjero y a la Universidad Autónoma de Nuevo León (UANL) por la beca complementaria brindada por el centro de internacionalización en Monterrey.

Quiero hacer una mención especial al profesor Joaquín Sabaté Bel, director de este trabajo, que empieza a fraguarse en 2012, en los seminarios de investigación del master en urbanismo. Agradecerle el tiempo para corregir y la paciencia para revisar mis textos, su constante orientación y las palabras de aliento para seguir buscando, mejorando, descifrando y cuestionando los planteamientos de esta tesis. También por añadir rigor a lo que hago y creer en mí, motivando y compartiendo en cada charla esa pasión por la investigación del urbanismo y en específico de lo interesante que podría ser este tipo de estudio. También agradecer las importantes apreciaciones de mi co-directora Melisa Pesoa a este trabajo y su tiempo para leer estos textos, para ayudarme a concretar esta investigación, reconocer sus valiosos comentarios, sugerencias y correcciones que han sido fundamentales en la elaboración de este estudio.

A los profesores del master Julián Galindo, Xavier Eizaguirre, Maria Rubert y Ricard Pie, ya que cada uno me aportó herramientas que sentaron las bases para lo que después se fue desarrollando. Debo mencionar también las apreciaciones con motivo del tribunal de tesina a cargo de Miquel Corominas, Miquel Vidal, Jordi Franquesa y Pere Vall que enriquecieron la propuesta e hicieron replantear algunos aspectos, para mejorar la calidad del trabajo. Asimismo a los revisores de los diferentes seminarios internacionales en urbanismo en los que participé presentando avances en las ediciones 2014, 2015, 2016, 2017 y 2018, Carlos Itriago, Miquel Martí y Daniel Navas.

A mis compañeros a lo largo de 5 años de estudio, que escucharon mis presentaciones y de cuyas exposiciones aprendí mucho para mejorar mi trabajo. Valoro mucho la ayuda y consejos de todos ellos, con los que compartí las sesiones de seminario.

Agradezco al Dr. Gustavo Becerril Montero y a la Coordinación Nacional de Monumentos Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia de México (INAH) por publicar parte de mi investigación en la Revista Boletín de Monumentos Históricos Número 33, Tercera Época, Enero-Abril de 2015. Los Procesos de industrialización y sus espacios de producción, donde participé con el artículo “El legado edificado y el patrimonio industrial olvidado: El Boleo en Baja California Sur”. También al economista Miguel Ángel Álvarez Areces, quien dirige la Asociación de Arqueología Industrial (INCUNA), por aceptar mi comunicación “Buscando la ruta peninsular de company towns, trazados urbanos y patrimonio industrial”, presentada en las Jornadas Internacionales sobre Patrimonio Industrial celebradas en Gijón en 2015, dentro de la

colección anual Los ojos de la memoria, El Legado de la Industria. Fábricas y memoria publicada en 2016.

Debo reconocer el apoyo desde la distancia de André Munhoz de Argollo y el equipo de editores de la Revista brasileña Labor & Engenho que me han dado la oportunidad de participar en tres ocasiones con 3 casos de estudio, el primero en el Vol. 10, Núm. 1 Enero/Marzo en 2016, el segundo en el Vol. 10, Núm. 4 Octubre/Diciembre en 2016 y el tercero en el Vol. 11, Num.1 Enero/Marzo en 2017.

Gracias al arquitecto e historiador Antonio Padilla Corona del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California (UABC) en Tijuana, por haberme facilitado sus investigaciones de Santa Rosalía, que han sido fundamentales en este trabajo. También a los arquitectos Alejandro Perimbert y Cuauhtémoc Robles, de la Facultad de Arquitectura de la UABC en Mexicali, por orientarme y facilitarme numerosas consultas. Al Departamento Editorial de la UABC, en especial a la encargada de la Librería en Mexicali, Virginia Sarabia Elizarrarás y al diseñador gráfico José Guadalupe Martínez Alvarado, quienes me consiguieron libros muy difíciles de obtener. También al Dr. Lawrence Douglas Taylor Hansen, del Colegio de la Frontera Norte (COLEF), en el área de historia de la región fronteriza México-Estados Unidos, por proporcionarme información importante para seguir con la investigación.

Con respecto al material cartográfico del acervo de la Mapoteca Manuel Orozco y Berra, debo agradecer la cordialidad de Montserrat Carrasco, por el envío de mapas y planos desde la Ciudad de México. Igualmente, al Archivo General de la Nación (AGN) por la consulta de planos y documentos que fueron de gran ayuda para esta investigación.

Por último agradezco la amabilidad y disponibilidad de los encargados del Archivo Especial en la Geisel Library de la Universidad de California en San Diego (UCSD), en la Jolla, California, donde pude consultar numerosos documentos, libros y planos, fundamentales para complementar el desarrollo de esta tesis.

Barcelona 2019

Abreviaturas

INAH: Instituto Nacional de Antropología e Historia

BC: Baja California

BCS: Baja California Sur

AGN: Archivo General de la Nación

INEGI: Instituto Nacional de Estadística y Geografía

UABC: Universidad Autónoma de Baja California

UCSD: University of California San Diego

IIH: Instituto de Investigaciones Históricas

COLEF: Colegio de la Frontera Norte

DRHMC: David Rumsey Historical Map Collection



Figura 7. Fotografía de la única carretera transpeninsular que recorre más de 1.711 km entre el océano Pacífico y el Mar de Cortés, su construcción finaliza en 1973. Fuente: Fotografía de Enrique Gómez 2013.

Una ciudad es una organización cambiante y de múltiples propósitos, una tienda para muchas funciones, levantada por muchas manos y con relativa velocidad.

Kevin Lynch 1960

Introducción

1. Introducción
2. Motivación
- 3 Limitaciones en el proceso de investigación
4. Justificación
5. Casos de estudio
6. Estado de la cuestión
7. Objetivos
8. Preguntas de investigación
9. Hipótesis
10. Metodología

1. Introducción

Se puede decir que las *company towns* de la Península de Baja California son, en sus inicios, modelos urbanos que contribuyen a modernizar este territorio a través de la industria a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Esto ocasiona que la zona se empiece a urbanizar de una manera diferente al resto de México, a partir de capitales extranjeros. Por lo tanto, el soporte conceptual de la urbanización tiene características específicas, sustentadas en los proyectos de las compañías, que no vienen de la tradición urbana hispana, sino del interés del territorio como soporte de actividades económicas, tan característico del vecino país del Norte.

El conocimiento de la evolución histórica de este territorio y de la aparición de estas nuevas ciudades nos puede ayudar a enfrentar su futuro. Su actual despoblamiento -en la mayoría de los casos- llama nuestra atención y es el principal aliciente para encarar esta investigación. Estudiando el territorio pueden surgir nuevos instrumentos para contrarrestar el declive de estos ámbitos y de los núcleos históricos. Éste afecta al patrimonio industrial del país y al testimonio de los albores de la industrialización del Norte de México. Con este estudio se busca reivindicar los trazados urbanos que modernizan esta parte de mi país, para contribuir a valorar su identidad urbana.

Las *company towns* en la península de Baja California pueden considerarse el instrumento de urbanización de este territorio desde 1862 hasta 1954. El gobierno mexicano aprovecha la temprana industrialización en el Norte del país con una estrategia económica sin precedentes: ocupar urbanísticamente esa larga península escasamente poblada. Se otorgan así grandes concesiones territoriales a empresas en su mayoría extranjeras, para colonizar esta región a través de actividades productivas que dan lugar a la fundación de poblaciones. La investigación pretende demostrar la existencia de una manera distinta de ordenar y urbanizar esta zona con respecto al resto de México, e identificar el rico patrimonio edificado en diez casos de estudio, entre los orientados a diferentes actividades económicas como salinas, minería o agroindustria. Hoy en día muchos de los trazados originales, las fábricas, las minas y el rico patrimonio industrial muestran un notable deterioro. Este trabajo busca estudiar la conformación de un territorio hasta ahora poco atendido, la forma urbana de las ciudades que lo componen como parte de un proyecto territorial de gran escala liderado por diferentes compañías. Por último, pretende mostrar el estado de la arquitectura industrial actual para, en un futuro, poder plantear una ruta patrimonial de *company towns* en la península de Baja California. Esta ruta podría poner en valor un legado hasta hoy escasamente atendido, pero que cuenta con un enorme potencial; una ruta que pueda conectar 10 *company towns* y permita narrar, a través de ellas, la historia de la península. El turismo cultural y la identidad como detonadores económicos resultan clave para poner en marcha iniciativas, donde los recursos sirvan para desarrollar políticas orientadas a la conservación de las ruinas industriales, reconociendo los

valores olvidados de un territorio. La península de Baja California es quizá uno de los territorios menos poblados y con una identidad diferente al resto de México. Se trata finalmente de comprobar como la fundación de estas *company towns* da lugar a un modelo de urbanización singular, y estudiar qué queda hoy en día de aquellos trazados y recursos industriales.

Esta tesis se estructura en seis capítulos: **El primero** se centra en el contexto histórico y en el estudio de la estructura territorial de la península de Baja California, de sus diferentes modelos de ocupación. **El segundo** plantea los cambios en la división territorial del país y el interés de determinadas empresas en aprovechar sus recursos. **El tercero** aborda a las urbanizaciones impulsadas por el capitalismo extranjero en el Norte de México. **El cuarto** analiza la forma urbana de los casos de estudio para verificar la utilización de un modelo, y asimismo las influencias, similitudes o diferencias en los trazados urbanos, reconociendo patrones que podrían ser útiles para la revisión de los proyectos. **El quinto** toca el tema de patrimonio industrial de los diferentes sitios y finalmente **el sexto** analiza el territorio desde una escala amplia para localizar los casos y ubicarlos dentro de la península. Además, se plantea una estrategia de articulación territorial en base a los diferentes casos que podrían ser una base para iniciativas de intervención. Los capítulos intentan responder a las primeras hipótesis generales como:

¿Cuenta este territorio con una identidad urbana específica?

¿Qué cometido juegan estas ciudades en la estructuración territorial de la península de Baja California?

¿Puede la arquitectura de este periodo y los trazados de las compañías ser relevantes para transformar las ciudades?

Finalmente se enuncian una serie de posibles estrategias de intervención a escala territorial y urbana.

Esta investigación se complementa con un Atlas de planos y mapas para su mejor comprensión.

2. Motivación

Los primeros bosquejos de esta investigación arrancan de la elaboración de la tesina de Master en Urbanismo, en la que abordé un estudio comparativo de tres ciudades de nueva fundación en el Norte de México (*company towns* mineras). El estudio pretendía analizar sus componentes urbanísticos, valorar sus trazados y patrimonio industrial. Sin embargo, la ambición de la tesina resultó ser muy amplia y el territorio muy diverso. Me permitió descubrir un modelo urbano singular que se desarrolla a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. El estudio se centró, a partir de ahí, en la península de Baja California, que es, y sigue siendo, un territorio alejado y casi una isla geográficamente. Allí pude descubrir un paisaje lleno de recursos, con un considerable potencial para soportar una reactivación económica.

Al descubrir numerosas operaciones urbanísticas y económicas surge el interés de verificar si este territorio se ordena y urbaniza de una manera diferente al resto del país. Constaté el desconocimiento del patrimonio industrial y de la importancia que tuvieron estos trazados que modernizan esta región, el desaprovechamiento, abandono y deterioro de los vestigios de la historia reciente de la península de Baja California llama mucho nuestra atención.



Figura 8. Fotografía del muro en la frontera entre Estados Unidos y México. Tijuana Baja California Fuente: Fotografía de Tomas Castelazo

Este estudio se ha elaborado como un reconocimiento del gran potencial cultural, urbano e industrial de este territorio, así como sus limitaciones, pero con la voluntad de dirigir los resultados de esta tesis a una aplicación práctica en el futuro.

El territorio seleccionado y los casos de estudio analizados podrían parecer alejados de la realidad mexicana actual, pero existe otra realidad mexicana, con una cierta impronta estadounidense, a pesar de las actuales fronteras. Ya lo anunciaba Porfirio Díaz en su discurso de 1904, al referirse a lo alejado del Norte de México con respecto al centro del país: “Pobre México tan lejos de Dios y tan cerca de Estados Unidos”.

Esta cultura de frontera puede considerarse significativa en muchos aspectos y al referirnos al ámbito urbano toma importancia, porque resalta diferentes modelos de ocupación interesantes, que funcionaron y dejaron de hacerlo, o se convirtieron durante el siglo XX en ciudades intermedias que consolidan actualmente la frontera con Estados Unidos. Estudios y estadísticas recientes ponen a esta frontera (California y Baja California), como la más transitada del mundo, indicativo de la gran permeabilidad de este territorio y de manifestaciones únicas de un espacio en movimiento constante que cuenta con una identidad combinada.

Se trata de reivindicar el legado urbano reciente y su importancia en la ocupación de la península bajacaliforniana. Un territorio de desierto, frontera, entre dos mares, que desde niño ha formado parte de mis recuerdos y anhelos entre ruinas de misiones jesuitas, ferrocarriles detenidos y pueblos fantasma, con sus pórticos de madera bajando hacia el Sur. Por lo tanto, el territorio peninsular ha sido experimentado y estudiado desde una interpretación personal. A pesar de abarcar una dimensión tan grande, se trata de analizar desde diferentes puntos de vista los casos seleccionados, desde una escala territorial y geográfica hasta llegar a una urbana, para constatar la capacidad de adaptación del modelo, en las diferentes partes de la península de Baja California y revisar su patrimonio construido.

Mi participación en 2014 en el primer Coloquio de Procesos de Industrialización en México, organizado por el Instituto Nacional de Antropología e Historia dio como resultado una publicación de un caso de estudio en la revista #33 del Boletín de Monumentos Históricos del INAH. Este evento muestra el reciente interés por el estudio del rico patrimonio industrial mexicano y constituye una motivación para seguir con la investigación.

3. Limitaciones de la investigación

Esta investigación está limitada por la inseguridad que caracteriza al país en estos momentos. Este conflicto ha obstaculizado y retrasado un poco la realización del trabajo de campo, ya que la visita a los casos de estudio se vio limitada. Sin embargo asumí el riesgo y realicé tres viajes en los últimos cuatro años para comprobar el estado actual, realizar levantamientos, entrevistas, dibujos y tomar fotografías de la mayoría de los casos de estudio a lo largo de más de 1.250 km.



Figura 9. Vehículo Volkswagen “escarabajo” año 1982, que utilicé para recorrer el territorio peninsular entre 2013 y 2018.

Los viajes y recorridos por la península se realizaron con mucha precaución y solo se viajó de día ya que la soledad y el estado de deterioro en algunos tramos de la única carretera existente dificultan el trayecto. Asimismo, no podemos dejar de mencionar la existencia de trayectos muy largos donde no hay gasolineras y se tiene que comprar el combustible a un lado de la carretera de manera informal, algo llamativo que demuestra el aislamiento de este territorio. Estos recorridos complementan un análisis del territorio realizado a base de planos y fotografías satelitales. La investigación se vio enriquecida por varias entrevistas realizadas a arquitectos e historiadores locales en diferentes sitios. Otra fuente importante fue la visita a las universidades y editoriales más importantes de la península, en busca de publicaciones y de información relevante.

Por otro lado, también fue difícil la tarea de la recopilación de planos ya que la mayoría de los proyectos de las ciudades lo diseñan compañías norteamericanas, francesas e inglesas y resulta necesario el desplazamiento a dichos países, para buscar la cartografía original realizada a finales del siglo XIX por dichas compañías. Encontré un archivo fundamental para la investigación en Estados Unidos, en la Universidad de California en San Diego (UCSD). En la ciudad de México se consultó el Archivo General de la Nación y la Mapoteca Orozco y Berra, que cuentan con excelente material.

4. Justificación de la investigación

Este estudio atiende a la manera como se urbanizó este territorio, haciendo un recorrido histórico por las etapas más importantes. Plantea una mirada bien distinta a las hasta ahora comunes sobre el modelo específico a partir de intereses económicos de explotación. Interesa verificar hasta que punto las *company towns* ayudan a articular la estructura territorial de la Baja California y se defiende el rico legado industrial de estas poblaciones entre finales del siglo XIX y principios del XX, tratando de consolidar el territorio más alejado del centro de México.

Creo interesante analizar un territorio escasamente poblado en México, para ver cómo evoluciona su ocupación urbanística y el porqué de su poblamiento a través del tiempo. En los últimos 35 años sus principales ciudades han tenido un crecimiento considerable. Los casos de estudio pudieran parecer poco relevantes desde su individualidad al tratarse de pequeñas ciudades, aisladas geográficamente. Pero la repetición de un mismo modelo urbanístico en poblaciones que tratan de estructurar el último territorio pendiente de poblar, resulta de suma importancia para mi investigación.

Otra razón es el interés del Seminario de Procesos de Industrialización de México que organiza el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), en el que he participado recientemente, presentando parte de la investigación, donde se valoró el tema estudiado y se me solicitó compartir los resultados de la investigación en el momento de regresar a México.

5. Casos de estudio: Las *company towns*

Creo que mi estrecha relación con el territorio y su patrimonio me incentiva a vivirlo, conocerlo y recorrerlo, para tratar de buscar alternativas positivas para su futuro. En la selección de los casos de estudio me interesa ver de qué manera y por qué se urbaniza este territorio y si es a través de un modelo urbano específico. Conociendo la escasa información existente, emprendí la tarea de elaborar nuevos documentos para aportar conocimiento sobre la arquitectura, el urbanismo y la ordenación de este territorio.

6. Estado de la cuestión

Existen diversos artículos, libros e investigaciones que han sido utilizados como referencias valiosas para esta tesis. Estas referencias se ordenan para construir el marco teórico y establecer las bases para una metodología de análisis, que sea capaz de comprobar los aspectos más importantes de la investigación.

La visión general

La principal inquietud que da pie a este estudio es probablemente el documento de 1912 de León Diguët “Territorio de la Baja California: reseña geográfica y estadística”, que consulté por vez primera en 2012, 100 años después de que el francés realizara tan rigurosa gesta de documentar, fotografiar, cartografiar e interpretar un territorio que iba descubriendo a finales del siglo XIX, y que años después, al regresar a Francia con una gran colección de material geológico, botánico y arqueológico, lleva al Ministerio francés de Instrucción Pública y al Museo de Historia Natural de París al interesarse en sus investigaciones. Por otro lado, se ha tomado también como punto de partida (más reciente) la obra del arquitecto e historiador Antonio Padilla Corona (2007) y su libro “Inicios urbanos del Norte de Baja California. Influencias e ideas 1821-1906.”, que ha sido de gran utilidad para conocer las características iniciales del urbanismo en esta región del país. Sobre aspectos de arqueología histórica en Baja California Sur las investigaciones de Karina Busto Ibarra “Historical Archaeology of Baja California Sur” y “The invented Baja California: visions of a Mexican territory in the middle 20th century”, en colaboración con Héctor Mendoza Vargas (2015), donde examina los viajes de Peter Gerhard y Ángel Bassols por la Baja California en 1950, haciendo una comparación entre las visiones de ambos autores, señalando coincidencias y diferencias que ayudan a entender la importancia del viaje geográfico como fuente de información y método de trabajo, resulta indispensable para entender la realidad de una región aislada de México, y me ayudó a localizar recorridos y a reconocer el territorio.

El libro de Fernando Jordán “El Otro México” (1951) Biografía de Baja California es quizá la obra más emblemática de esta región y la que da a conocer, a mediados del siglo XX a nivel nacional este extraordinario territorio. Este libro merece también una mención especial, ya que siempre me ha acompañado en diferentes etapas, desde que mi padre me lo entregó y me ha servido de guía y motivación para realizar el estudio. Para finalizar esta etapa inicial de reconocimiento, la obra de Miguel Ángel Sorroche Cuerva (2011) “El paisaje cultural como patrimonio en Baja California” nos ayuda a entender la construcción patrimonial en un espacio como es la península mexicana de Baja California, a partir del análisis de sus recursos culturales.

Estos estudios han servido a esta investigación para conocer de una manera general los diferentes puntos de vista desde varias disciplinas y poder valorar la importancia de los elementos que intentaron construir este peculiar territorio.

Aspectos históricos

Como referencia de la etapa colonial podemos citar “El Camino Real y las Misiones de la Península de Baja California” (2005). La introducción al camino de las misiones está escrito por el notable historiador y humanista Miguel León Portilla, quien ha trabajado durante décadas la historia de la península. El trabajo presenta la ruta geográfica e histórica del legendario Camino

Real de las misiones de la antigua California, y brinda el relato de la rúa, que unió a las numerosas misiones establecidas y el entorno natural que las rodea. Construido por los misioneros en tierras hostiles de geografía extrema, conforma una historia que comienza en 1683, con la primera misión fundada por los jesuitas, y termina en 1834, cuando los dominicos establecen la última misión en la península. Esta publicación ha sido un referente para ver la estructuración territorial, ya que incluye mapas y fotografías, que abarcan en su totalidad el territorio estudiado, dando a conocer las características del soporte físico, que fueron determinantes para la fundación de las misiones. Del mismo autor Miguel León Portilla “La California mexicana: ensayos acerca de su historia” (1995), nos ofrece asimismo un panorama general y sintetizado de la importancia de este territorio.

Referente al estado de Baja California los dos tomos “Baja California, Un presente con historia” (2002) editados por la Universidad Autónoma de Baja California y el Instituto de Investigaciones Históricas, coordinados por Catalina Velázquez Morales, son una valiosa recopilación de investigaciones de diferentes autores, con relatos de cada una de las etapas históricas por las que ha pasado esta región del país. Estos libros nos ayudan a percibir y entender el proceso histórico de la parte norte de la Baja California, haciendo énfasis en sus condiciones geográficas y geológicas hasta llegar a nuestra época.

Con respecto a la mitad sur de la península, el volumen de “Historia General de Baja California Sur, la economía regional” (2002), escrito por Dení Trejo Barajas y Edith González Cruz ofrece una visión de conjunto de los procesos económicos en la parte sur de la península desde la época prehispánica, pasando por la época de la colonia y la etapa misional, hasta la modernización del territorio y nuestros días.

Vemos que el territorio se ha mirado desde perspectivas geográficas, históricas y socioeconómicas principalmente. Sin embargo, hasta ahora no se ha estudiado a fondo el aporte urbanístico de los trazados que se desarrollan a finales del XIX y principios del XX, y su repercusión en la identidad cultural de esta región y menos en abarcar o resaltar su patrimonio industrial urbano. Resulta importante también, la forma y la estrategia del sistema de enclaves industriales que ayudan a modernizar un territorio casi deshabitado e intentan construirlo y conectarlo. Por eso los aspectos y el enfoque resultante de este estudio, complementa una mirada que destaca entre el contexto de las investigaciones y pone especial interés en temas poco explorados. Generalmente los autores construyen sus investigaciones desde una sola disciplina, y aquí lo que se propone es realizar una mirada algo más interdisciplinaria, para tener un abanico más amplio de conocimiento en las áreas del urbanismo, la arquitectura y el patrimonio industrial.

Urbanismo, ordenación del territorio y patrimonio

Respecto a las referencias inmediatas de estos trazados urbanos que conforman este estudio y los proyectos de las poblaciones en cuestión, un buen antecedente es el libro de John W. Reps "The Forgotten Frontier: Urban Planning in the American West before 1890". Hallamos similitudes en algunos casos de estudio con el tipo de urbanismo que se desarrolla en el Oeste norteamericano, ya que las *company towns* juegan un papel protagonista en estos procesos. El libro de Kevin Lynch "La imagen de la ciudad" nos aporta a la comprensión y transformación de las ciudades a través de una serie de análisis referente a la percepción que tienen los habitantes. Los esquemas de Lynch nos ayudan a interpretar una metodología gráfica muy interesante que se ha tomado de referencia en esta investigación.

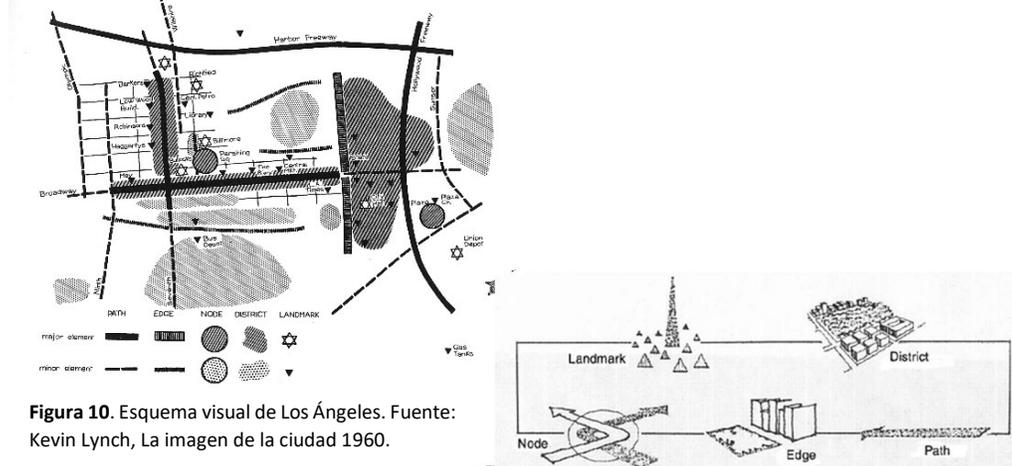


Figura 10. Esquema visual de Los Ángeles. Fuente: Kevin Lynch, La imagen de la ciudad 1960.

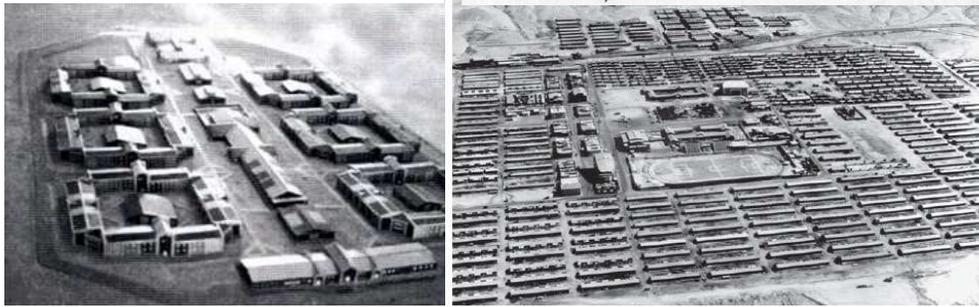


Figura 11. Las ciudades del cobre en Chile. Villa San Lorenzo: maqueta (Garcés, 2001) y Campamento Nuevo, con la explanada central. Fuente: Garcés, Cooper y Baros. Las ciudades del cobre. Santiago: Ediciones, Universidad Católica, 2007.

Por otro lado, para la construcción del marco teórico, en los campos de la arquitectura industrial y el urbanismo moderno, que es donde se centra la investigación, destaco

fundamentalmente la investigación del chileno Eugenio Garcés Feliú, con “Las ciudades del salitre” (1999) que analiza varios ejemplos de ciudades de nueva fundación que estructuran productivamente el desierto de Atacama, ciudades que aportan la modernidad a estos territorios. Lo mismo sucede con “Las ciudades del cobre” (2007), libro del mismo autor, que analiza más casos de company towns y cómo estas articulan elementos de infraestructura, instalaciones industriales y de residencia,

repercutiendo en aspectos económicos, sociales y territoriales de Chile. Estas publicaciones han sido de gran ayuda para los casos de estudio en el ámbito mexicano.

La investigación del profesor Pere Vall Casas “El sistema de colonias textiles del Baix Berguedá. Génesis y revaloración”, habla de la colonia textil como una pieza importante del paisaje industrial catalán y de su estratégica localización a lo largo del eje de los ríos, consolidándose como motores económicos e instrumento de progreso social a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Este estudio es muy valioso, ya que plantea una alternativa para las sociedades post-industriales recuperando los territorios productivos obsoletos, detectando un rico patrimonio de quince fábricas a lo largo de treinta kilómetros del río Llobregat en Cataluña. Cabe mencionar también al profesor Jordi Franquesa con el trabajo “Estrategias patrimoniales en el contexto español: Una clasificación” donde nos habla de los valores patrimoniales del territorio y nos ofrece una lectura de diferentes metodologías y estrategias para transmitir por medio de itinerarios culturales el conocimiento de los lugares de una mejor manera. El mismo autor nos muestra en “Les Comunitats Jardí a Catalunya. Una experiencia urbana retrobada”, la adaptabilidad del modelo en el contexto sociocultural de distintas épocas, proponiendo una detallada clasificación taxonómica, muy interesante para explicarnos la importancia de estos casos.

Han sido de gran importancia y utilidad las referencias de las varias publicaciones que ha coordinado el profesor Joaquín Sabaté Bel, como la edición “Patrimoni i projecte territorial. Colònies, Séquia de Manresa i Delta del Llobregat”, que

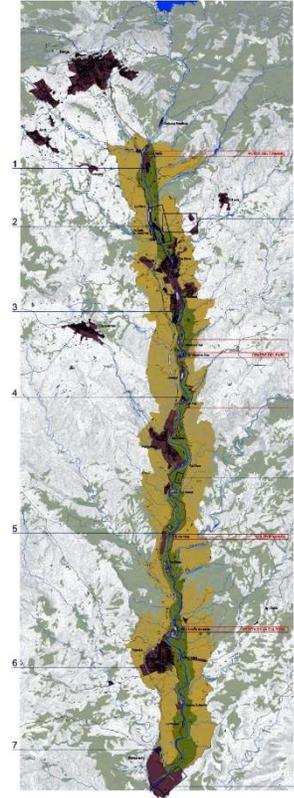


Figura 12. Plan Director Urbanístico de las Colonias del Llobregat. Barcelona. Generalitat de Catalunya. 2007. Fuente: planur-e. Territorio, Urbanismo, Paisaje, Sostenibilidad y Diseño Urbano. Un proyecto de futuro para nuestras colonias textiles. Autores: Joaquín Sabaté y Pere Vall Casas.

recopila estudios y proyectos de los talleres del Máster de Proyección Urbanística de la Universitat Politècnica de Catalunya.

También han sido de gran interés los artículos del economista Miguel Ángel Álvarez Areces, respecto a la valorización del patrimonio industrial, entre ellos “La herencia industrial y cultural en el paisaje: Patrimonio Industrial, Paisaje y Territorios Inteligentes” y “Conservación y restauración del patrimonio industrial en el ámbito internacional”. Estas últimas referencias corresponden al interés final que plantea la tesis, una mirada distinta y hasta ahora desconocida del valor patrimonial de los trazados y vestigios industriales de esta región de México.

Como base metodológica para la realización del análisis del territorio de la península de Baja California se tiene como referencia las tesis doctorales de Mercedes Medina “El bajo río Uruguay, dos naciones ¿un territorio?” (2013); Fernando Díaz “Constelaciones rurales serranas. Lógicas de ocupación del territorio y modelos de orden” (2013); Pamela Duran Díaz “El río como eje de vertebración territorial y urbana” (2014) y Melisa Pesoa Marcilla “Una ciudad para la Pampa” (2016). Estas tesis fueron leídas en la UPC y han servido de referencia para desarrollar este trabajo ya que todas ellas se constituye una base metodológica fina y legible para analizar y dibujar el territorio.

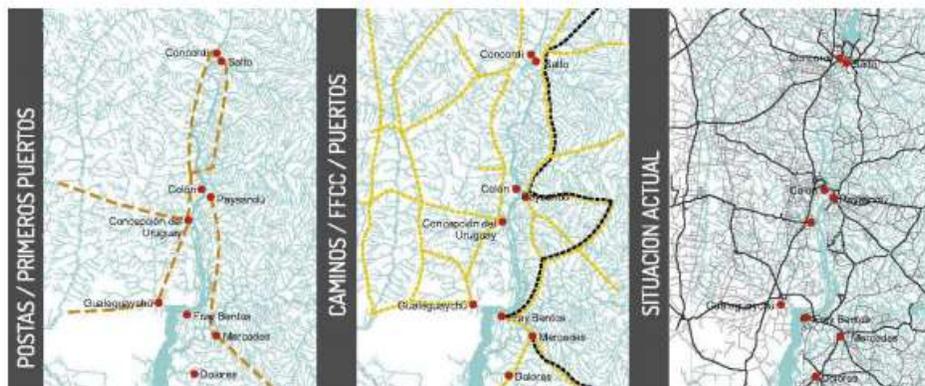


Figura 13. Tesis doctoral de Mercedes Medina “El bajo río Uruguay, dos naciones ¿un territorio?” Presentada en 2013 en el Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, DUOT, UPC.

Finalmente el libro de Héctor Quiroz Rothe “Ciudades mexicanas del siglo XX” (2008), nos aporta esta idea de país en constante crecimiento, centrándose en un siglo XX lleno de profundas transformaciones en la estructura sociodemográfica de México. Además de que el país se vuelve mayoritariamente urbano y sus ciudades conocen un crecimiento explosivo en

número y extensión, que supera cualquier herencia histórica, invitando a investigar y descubrir la historia e identidad del México contemporáneo.



Figura 14. Esquema grafico que muestra la organización del estado del arte. Fuente: Elaboración propia.

7. Objetivos de la investigación

Esta investigación tiene como objetivo general analizar la conformación de la estructura territorial de la península de Baja California, tomado como referencia las ciudades que aparecen en ella a finales del siglo XIX y principios del XX. En base a diferentes aproximaciones, se trata de analizar un modelo de urbanización específico, la *company town*, identificando patrones comunes o diferencias marcadas. Se profundiza en la evolución urbana de los diez casos más representativos de este modelo urbanístico, construidos en su mayoría por empresas extranjeras, que logran ocupar, por medio de enclaves industriales, el territorio peninsular. La diversidad en los proyectos urbanos, su ubicación geográfica y su contribución al desarrollo

económico en las diferentes regiones peninsulares, es lo que nos lleva a seleccionar estos 10 casos.

Se propone que este objetivo general sea alimentado por el fuerte sentimiento de arraigo en el territorio y por la preocupación de la situación actual de estos trazados y su constante pérdida de elementos representativos del periodo estudiado. Los objetivos particulares que plantea el estudio ofrece motivos para la reflexión y aporta herramientas y estrategias de desarrollo dentro de los centros urbanos, para tratar de reconocer en cada uno de ellos su patrimonio. También se pretende que por medio del análisis urbano y el conocimiento del territorio, se impulse un llamado de atención para que se generen nuevas investigaciones que busquen reivindicar la identidad de esta región de México.

8. Preguntas de investigación e hipótesis

En el inicio de la investigación se plantearon las siguientes preguntas y apreciaciones que impulsaron la construcción de las principales hipótesis.

1.- ¿Es posible explicar la estructura territorial en la península de Baja California como resultado de las poblaciones fundadas por empresas norteamericanas y europeas en los siglos XIX y XX?

Investigaciones recientes en la península de Baja California muestran que en la época prehispánica hubo caminos y rutas que los nativos recorrieron durante miles de años, pero no es hasta la llegada de los primeros europeos, que se desarrolla una estructura territorial clara, como el camino real, que establecen los misioneros, y que por más de tres siglos conforma la principal comunicación territorial entre la Alta y la Baja California, articulando un sistema longitudinal de misiones durante el Virreinato de la Nueva España y durante el primer siglo del México independiente. A finales del siglo XIX la entrada de inversiones extranjeras para explotar y desarrollar el territorio peninsular trae nuevas fundaciones en enclaves estratégicos, que modifican esta relación y la conectividad en el territorio y principalmente entre sus dos litorales.

2.- ¿Existió realmente un proyecto territorial en tiempos del Porfiriato?

Una característica que refuerza esta idea, es la aplicación de la Ley de deslinde y colonización de tierras baldías, que aparece en 1880. La ley autoriza al presidente a crear compañías para el deslinde y colonización de las tierras. Dichas compañías reciben gratis la tercera parte de las tierras y el resto deben pagarlo en cómodos plazos, con exención de impuestos, derechos para importar maquinaria, etc. En 1900, la tercera parte del territorio nacional es propiedad de

extranjeros. Se puede decir que la península de Baja California es un reflejo de lo que pasa con las concesiones territoriales en el país.

3.- ¿Cuenta este territorio con una identidad urbanística específica?

Creemos que sí, ya que entre finales del siglo XIX y principios del XX se desarrollan de una manera significativa un número considerable de poblaciones con vocación industrial, y es en el periodo de industrialización, cuando se trata de consolidar urbanísticamente este territorio, que no tiene un crecimiento significativo anteriormente.

4.- ¿Qué cometido juegan las *company towns* en la construcción territorial de la península de Baja California?

Este tipo de poblaciones ayudan a urbanizar regiones donde antes nada existía y se puede reconocer en ellas el esfuerzo por intentar ocupar una península que se encuentra muy lejos del centro de México, resaltando la estrategia de urbanización de un territorio en tiempos donde las intenciones anexionistas de Estados Unidos están muy presentes. De esta manera, a pesar de que estas ciudades se fundan con capital extranjero, tienen la intención de ir consolidándose en territorio mexicano y con población mexicana, y lo logran. Aunque en algunos casos su florecimiento sea temporal, existen actualmente huellas de esa modernización urbana. El papel de estas nuevas fundaciones en la era industrial es muy importante, ya que ayudan a defender la soberanía nacional.

5.- ¿Son la arquitectura industrial y los trazados de las compañías relevantes y pueden ayudar a transformar la situación de deterioro y abandono que sufren las poblaciones en la actualidad? ¿Resulta interesante preservar su patrimonio industrial?

Se ha visto que estos lugares poseen aún elementos que demuestran el legado industrial, ejemplos de centros históricos recientes, quizá los más recientes de México, que han quedado degradados por el crecimiento de la ciudad contemporánea, o en otros casos han devenido pueblos fantasmas que se niegan a morir. Pensamos que el patrimonio industrial que tienen estos trazados originales diseñados por compañías puede servir para proponer una ruta de *company towns*, donde se muestre la evolución de un modelo urbano que modernizó un territorio. El patrimonio industrial es objeto de creciente atención, como puso de manifiesto el Seminario de Procesos de Industrialización de México, organizado por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH).

9. Hipótesis

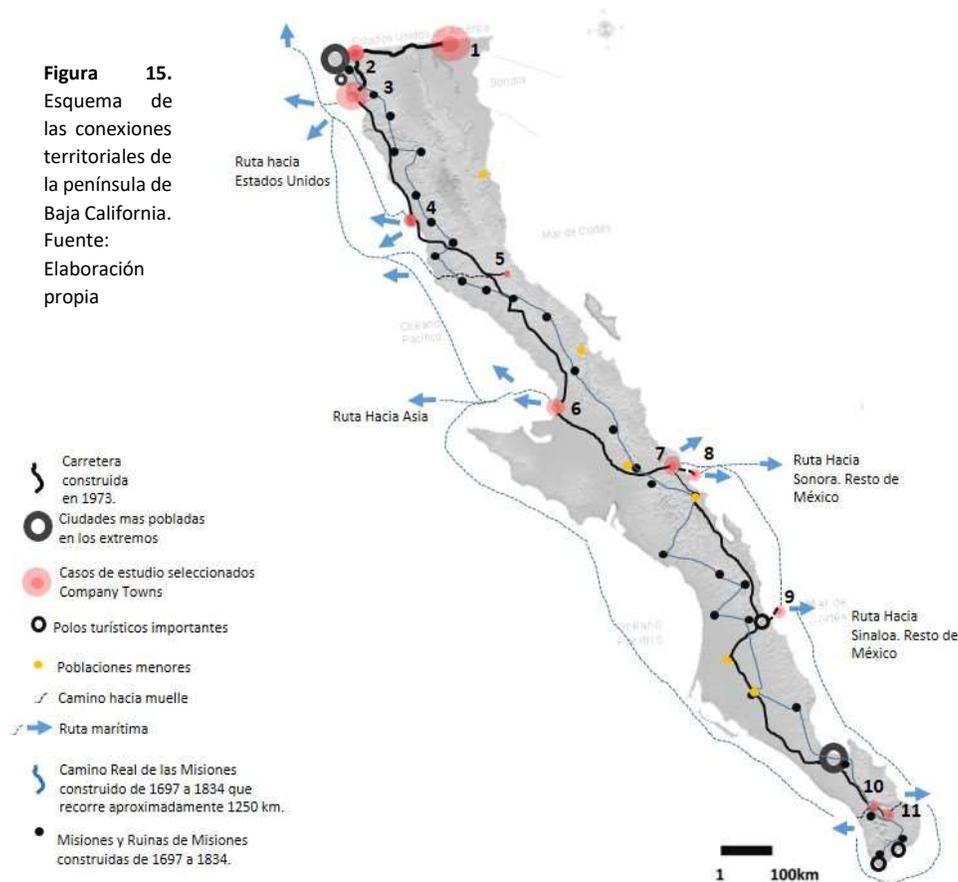
Las *company towns* en la península de Baja California son piezas urbanas que actúan como enclaves, ya que la mayoría de ellas se relacionaron con el litoral, utilizando sus puertos para

exportar e importar bienes y maquinaria, y asimismo su propia arquitectura, llegada en piezas por barco. Estas ciudades aportan una nueva lógica, que se contrapone a la existente (pequeñas poblaciones misionales), que se ve superada por una dinámica industrial.

Hasta la llegada de las *company towns* a finales del siglo XIX existía una estructura territorial basada en un recorrido de interior producto del establecimiento de los misioneros. La llegada de la nueva lógica colonizadora trastoca esta estructura y consolida una nueva, basada en ciudades relacionadas con el litoral y que en cierta manera dan la espalda al interior, ya que el impulso desarrollado por el capital extranjero encuentra más fácil las conexiones marítimas que el duro camino del desierto.

Las *company towns* se conectan más por mar que por tierra, y el viejo camino es poco utilizado hasta la construcción total de la carretera transpeninsular que logra unir todos los puntos importantes vinculando sus bordes.

Figura 15.
Esquema de las conexiones territoriales de la península de Baja California.
Fuente:
Elaboración propia



El ferrocarril no adquiere protagonismo en la colonización, ya que se teme que al conectar la península a las líneas norteamericanas, ésta estaría más articulada con Estados Unidos que con México. Así pues, este territorio tiene un lento crecimiento y su aislamiento provoca una identidad diferente al resto del país liderada por el capital extranjero. La prueba es que la única carretera que recorre toda la península se termina apenas en 1973.

Esta carretera coincide en algunos tramos con el antiguo camino real de las misiones y articula actualmente todos los caminos existentes. Creemos que este eje territorial moderno puede ser una alternativa para dar sentido a la ruta de las *company towns*.

10. Metodología

A lo largo de esta investigación se ha aplicado esencialmente el método inductivo, extrayendo conclusiones del análisis de casos particulares. Se identifican en primer lugar 10 ciudades proyectadas por compañías y se aplica un mismo patrón de análisis en todos ellos. Se parte de la observación y localización a través de las fotografías satelitales y de visitas de campo para verificar su estado actual. Esta labor se realiza durante cuatro años, recorriendo el territorio peninsular, realizando entrevistas, fotografías, notas y dibujos en el sitio. Estos viajes de reconocimiento han sido fundamentales, ya que permiten un análisis descriptivo a través del dibujo, para interpretar el territorio a dos escalas: urbana y territorial.

Se pretende mezclar diversas escalas para identificar, clasificar, registrar, comparar y estudiar los posibles patrones utilizados en los modelos urbanos y cómo estos se relacionan, a través del tiempo con su contexto inmediato. Estas dos maneras de enfocar la investigación se realizan consultando la cartografía del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), y con la referencia de la utilización y redibujo de planos y mapas revisados en el Archivo General de la Nación. En ambos casos, el dibujo manual y los bosquejos combinados con dibujos digitales en Autocad y 3D son las herramientas utilizadas para representar gráficamente estas ciudades y su rico patrimonio.

Respecto a la clasificación y al método cabe destacar que para abordar los procesos históricos de transformación se propone una metodología de análisis que lleve a identificar los valores patrimoniales a escala territorial, urbana y arquitectónica. Se determina un periodo temporal para poder ver en orden cronológico la aparición de los casos, su evolución o eventual despoblamiento.

Se ha considerado necesario para este estudio hacer una reconstrucción histórica de la evolución urbana de cada caso de estudio, donde se puedan representar las huellas

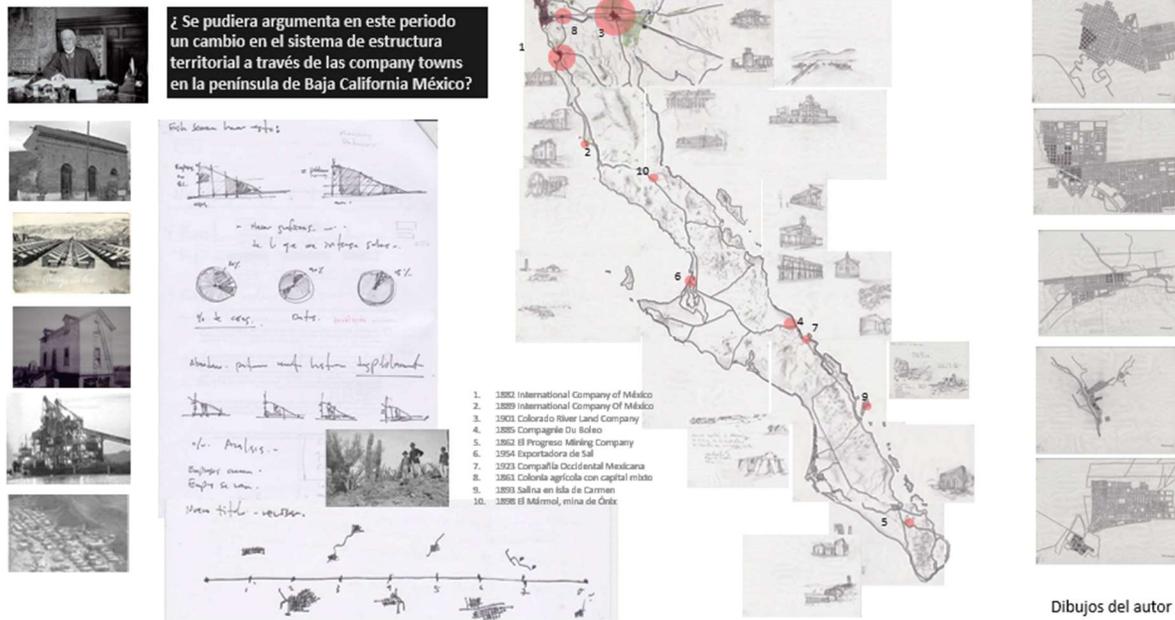


Figura 16. En este esquema se representa de forma general el territorio a estudiar y se ubican los trazados implementados por las compañías, reconociendo en ellos una cantidad notable de vestigios y edificaciones.

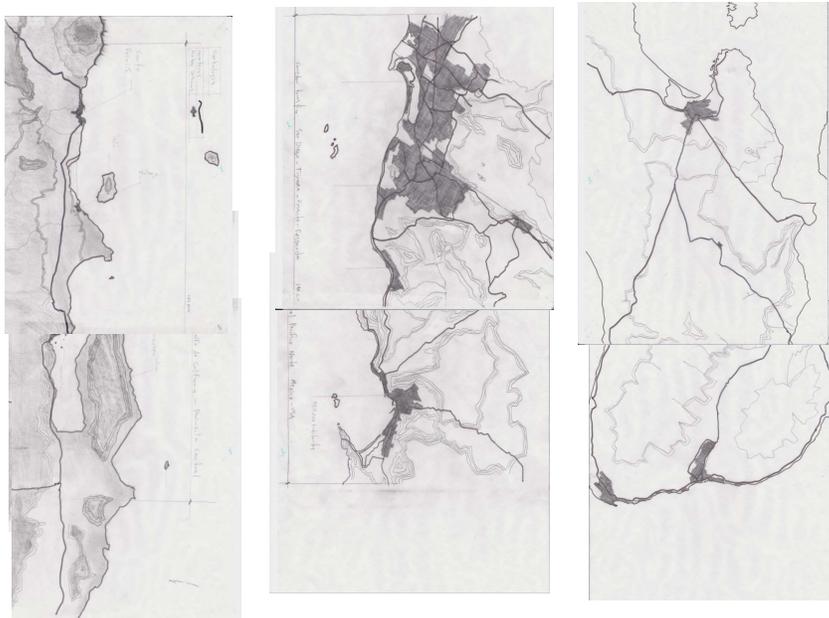


Figura 17. Estos encuadres de aproximadamente 140 km de longitud nos ayudan a localizar los casos de estudio en la actualidad y apreciar su ubicación dentro de la península de la Baja California.

El propósito de esta serie de dibujos es mostrar cómo fue avanzando el proceso de construcción del territorio, con una lectura aproximada de los sitios de interés, donde se pueden ir apreciando las conexiones entre las actuales poblaciones.

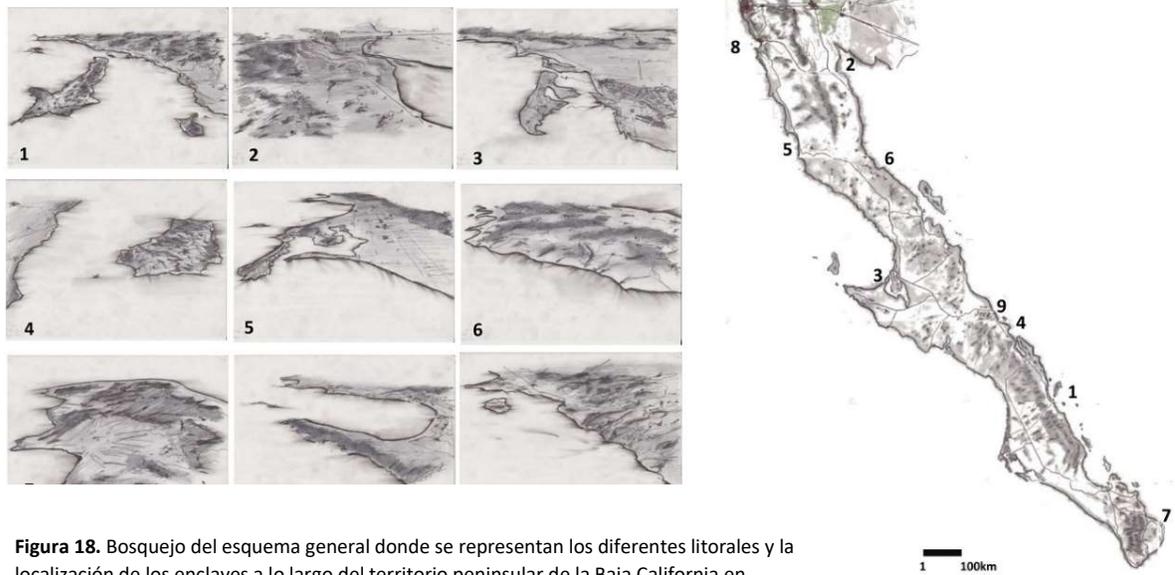


Figura 18. Bosquejo del esquema general donde se representan los diferentes litorales y la localización de los enclaves a lo largo del territorio peninsular de la Baja California en México. Fuente: Elaboración Propia.

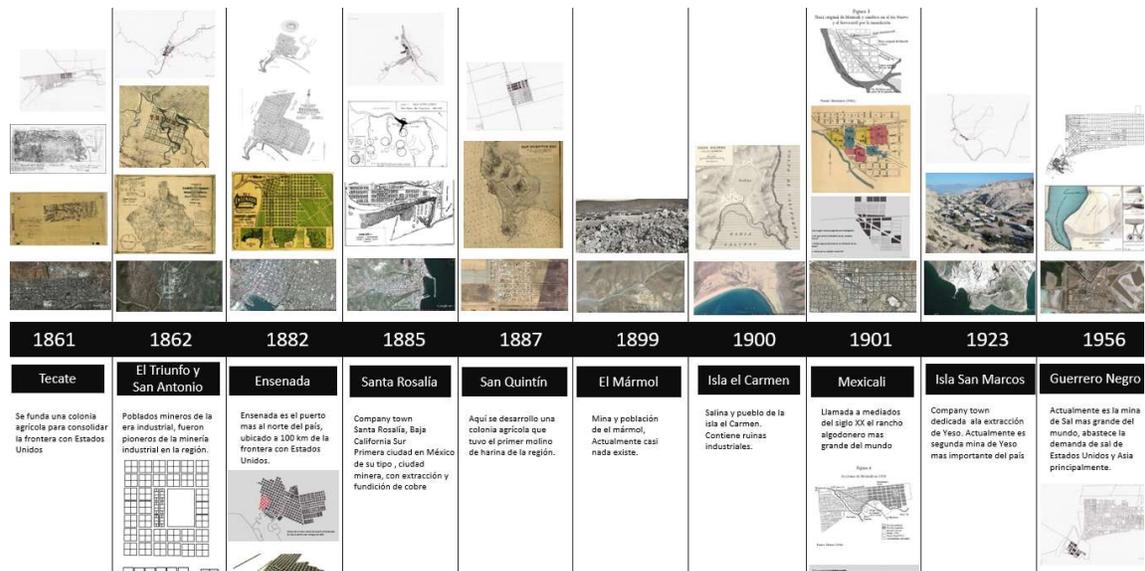


Figura 19. Línea de tiempo donde se agrupan los 10 casos más representativos de poblaciones diseñadas por compañías en la península de Baja California. Fuente: Elaboración Propia.

del territorio junto con el proceso de desarrollo o abandono de las poblaciones. Para lograr esto, se superponen sobre las imágenes satelitales, la cartografía y planos históricos. Así, tras redibujar los trazados urbanos intentamos identificar el proyecto original e identificar su identidad industrial, descubriendo lo que ha desaparecido con el tiempo.

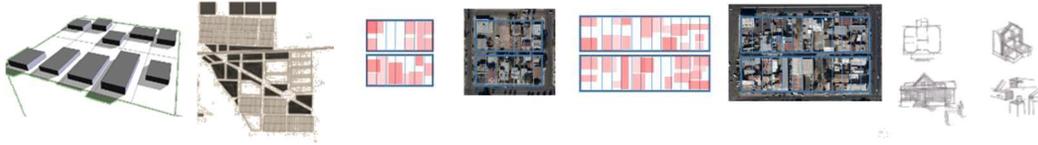


Figura 20. Ejemplos de loteos de los casos de estudio. Fuente: Elaboración Propia.

En una primera aproximación a la evolución de este modelo urbano, los casos seleccionados se clasifican en función de las compañías, las actividades económicas y su patrimonio industrial. Los criterios de clasificación se recogen en las tablas 1,2 y 3.

Compañía que inició un proyecto de company town a finales del siglo XIX y principios del siglo XX en la Península de Baja California

COMPAÑÍA	ORIGEN	POBL. EN 1900 (APROX.)	POBL. ACTUAL (APROX.)
International Company of México	1882	1.000 a 2.000 hab.	500.000 hab.
Colorado River Land Company	1901	100 a 200 hab.	700.000 hab.
Compagnie du Boleo	1885	3.000 a 4.000 hab.	12.000 hab.
Hanbury & Garvey Company	1887	2.000 a 3.000 hab.	5.000 hab.
El Progreso Mining Company	1878	4.000 hab.	200 hab.
Exportadora de Sal, S.A. de C.V.	1954	Ningún habitante	13.000 hab.
Compañía Occidental Mexicana	1923	Ningún habitante	400 hab.
Colonia agrícola de Tecate con compañías de aceite, cerveza y vinos	1861	50 habitantes	65.000 hab.
Pacific Salt Company	1900	Inicios	Despoblado
Southwest Company of Onyx and Marbel	1889	Inicios	Despoblado

Figura 21.- Tabla 1. Elaboración Propia. Se clasifican las principales compañías involucradas en construir ciudades en la península de Baja California. El estudio se acota a la península de Baja California por tener un diverso número de casos de ámbitos territorialmente delimitados. Nota: La compañía exportadora de sal no corresponde al periodo estudiado.

Tipo de industria en Baja California. Finales del siglo XIX, principios del siglo XX

RAMO COMPAÑÍA	DURACIÓN	CAUSA DEL CIERRE	DUEÑOS	OBSERVACIONES
Minería	1876-1912	Mineral agotado	Capital Británico	Chimenea de Eiffel – Patrimonio Industrial
Urbanizadora	1882-1917	Concesión cancelada por incumplimiento	Hanbury & Garvey – Capital inglés y norteamericano	Cuenta con patrimonio arquitectónico “ <i>Balloon Frame</i> ” y Patrimonio industrial portuario
Minería	1885-1956	Mineral agotado	Familia Rothchild – Capital francés	Rico patrimonio industrial
Agro-industrial	1887-1917	Revolución Mexicana	Hanbury & Garvey – Capital inglés y norteamericano	Molino y construcciones de la colonia inglesa
Agro-industrial	1901-1937	Asalto a tierras	Harrison Gray Otis. Propietario del influyente diario “Los Angeles Times” – Capital Norteamericano	Cuenta con canales de irrigación
Minería	1954-1973	Venta al Gobierno	Daniel Ludwig, visionario norteamericano	Salina más grande del mundo y viviendas
Agrícola	1861-	En función	Capital mexicano y norteamericano	Estación de ferrocarril

Minería	1923-	En función	Capital mexicano y canadiense	Capilla de yeso
Minería	1889	Abandonado	Capital norteamericano	Construcciones industriales y escuela de mármol
Minería	1900-1984	Abandonado	Capital británico	Muelle y edificios en ruinas

Figura 22. Tabla 2. Elaboración Propia. Tabla con tipo de industrias instaladas en la península de Baja California a finales del siglo XIX y principios del siglo XX.

Clasificación de Casos de Estudio

COMPANY TOWN	MANZANA TIPO-DIMENSIONES	ANTIGÜEDAD DE EDIFICIOS	CENTRO HISTÓRICO	TIPO DE PATRIMONIO INDUSTRIAL
El Triunfo	60 m x 60 m	1878	10 manzanas	Chimenea de Eiffel, puentes, edificios industriales y fábricas
Ensenada	100 m x 100 m	1882	60 manzanas	Bodegas de vino, arquitectura “balloon frame”, casas victorianas y puerto
Santa Rosalía	35 m x 35 m	1885	110 manzanas	Fundidora, minas, edificios, iglesia de Eiffel, puerto y arquitectura “balloon frame”
San Quintín	140 m x 50 m	1887	10 manzanas	Primer molino de harina
Mexicali	200 m x 70 m	1901	40 manzanas	Canales de irrigación, edificios de la compañía y fábricas
Guerrero Negro	85 m x 85 m	1954	20 manzanas	Viviendas, primeras fábricas y bodegas

Isla San Marcos	Irregular	1923	Todo	Estructuras de hierro, viviendas y capilla de yeso
Tecate	135m x 60m	1888	21 manzanas	Estación de ferrocarril, edificio de la cervecería
Isla El Carmen	Irregular	1900	Todo	Infraestructura salinera y pueblo abandonado
El Mármol	Irregular	1899	Todo	Grúas y escuela

Figura 23. Tabla 3. Elaboración Propia. Tabla de clasificación de diez casos donde una compañía trazó una ciudad en la península de Baja California, identificando un modelo de urbanización diseñado por las compañías en este territorio. Una vez organizados los datos, y dada la cantidad de los casos de estudio, resulta necesario analizar la evolución del modelo *company town* que se desarrolla, con la intención de establecer referencias entre este tipo de urbanizaciones en la era industrial y sus relaciones y variaciones.

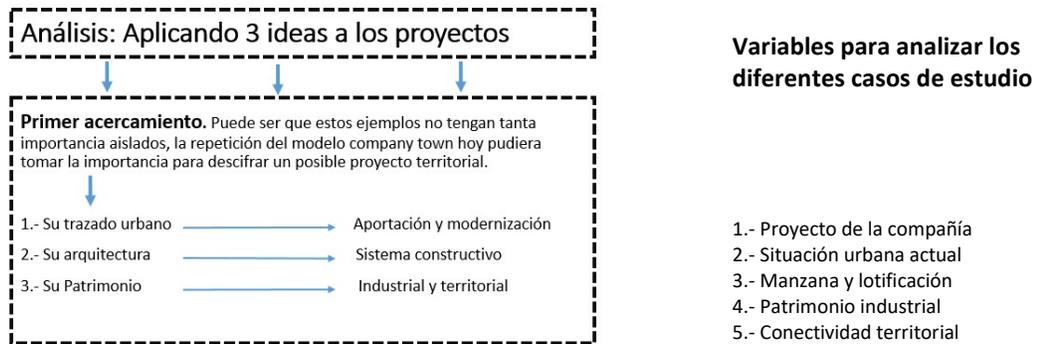
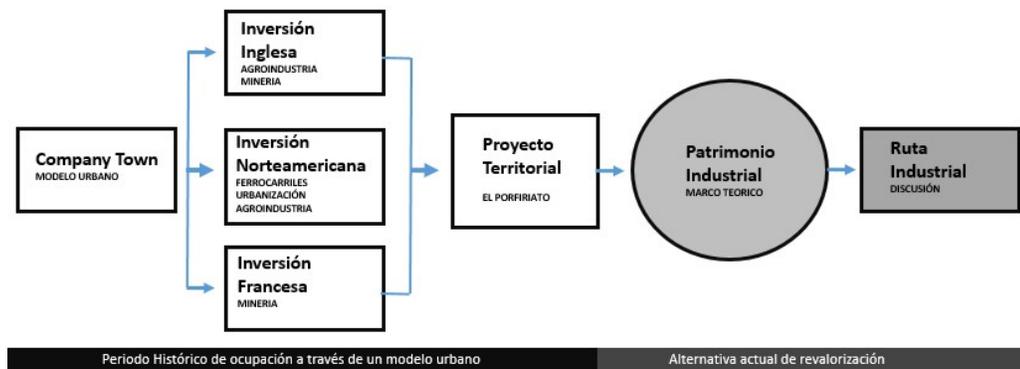


Figura 24. Cuadro donde se agrupan los conceptos principales que interesan para el análisis de los casos.
Fuente: Elaboración Propia.

Figura 25. Esquema general de la estructura lógica de la información más importante que plantea la investigación.
Fuente: Elaboración Propia.



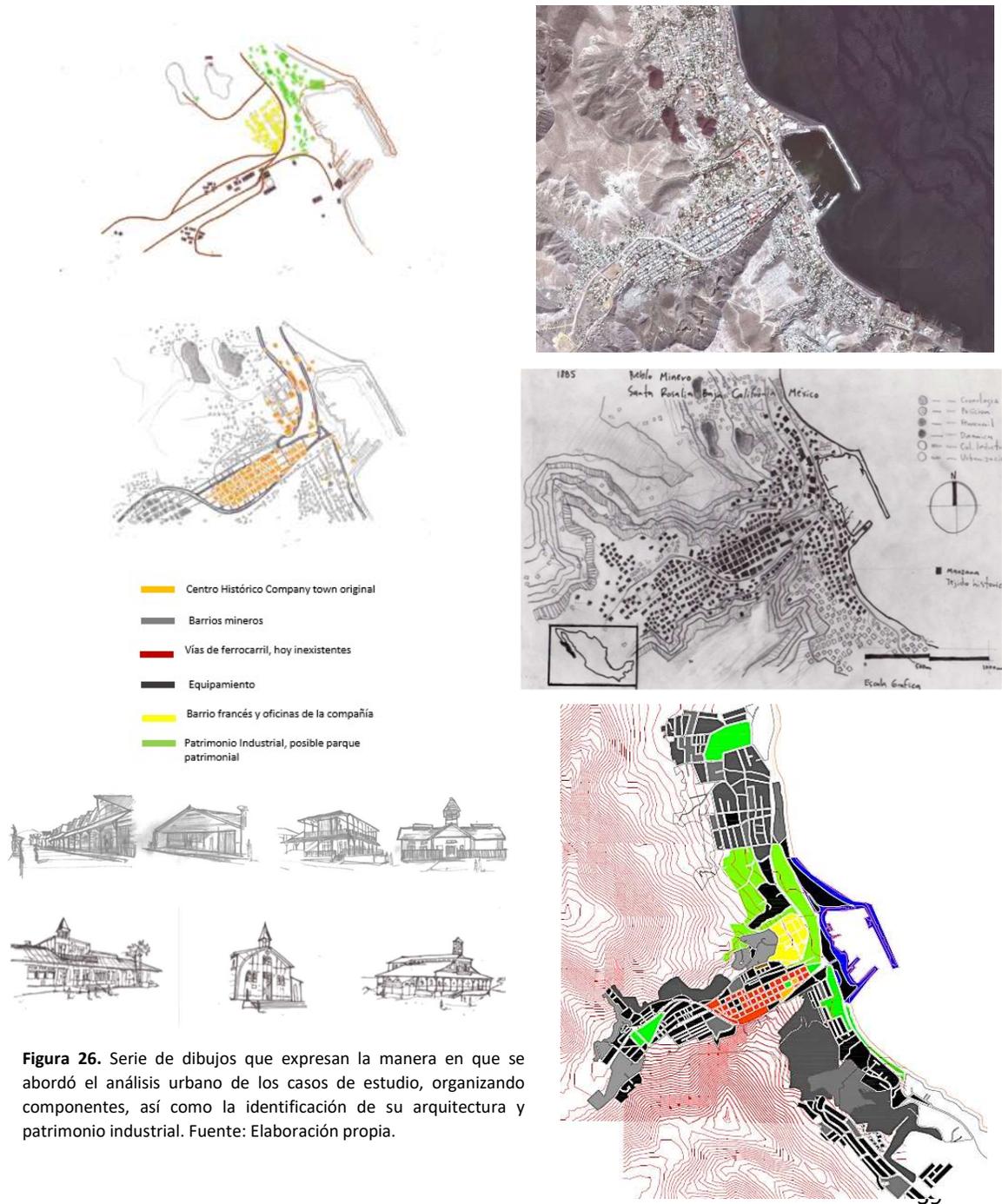


Figura 26. Serie de dibujos que expresan la manera en que se abordó el análisis urbano de los casos de estudio, organizando componentes, así como la identificación de su arquitectura y patrimonio industrial. Fuente: Elaboración propia.



Figura 27. Se estuvo trabajando el territorio peninsular a gran escala para apreciar mejor las áreas a estudiar y la localización de los enclaves y ver cuán importante fueron las relaciones con su entorno geográfico.

Cabe mencionar que las diferentes escalas en las que se trabaja a lo largo de la tesis no estaban predeterminadas, sino que fueron apareciendo y ajustando de manera natural, para cumplir los propósitos de lo que se quiere transmitir en base a las ideas y objetivos planteados.



Figura 28. Parte del proceso de identificación de las diferentes trazas urbanas y sus lotificaciones y manzanas. Aquí se comparan los planos originales de las compañías con los de desarrollo urbano en 1979 y las imágenes satelitales actuales, para ver la evolución urbana y las variaciones de los casos.



Figura 29. Lo interesante con esta propuesta metodología es que cada caso de estudio y su encuadre muestran resultados muy diferentes, ya que tienen características muy específicas.



Figura 30. Esquemas de las secciones territoriales y encuadres para el análisis de los trazados urbanos.
Fuente: Elaboración propia.

Creemos que la cartografía es muy importante cuando se complementa con los viajes de exploración y reconocimiento in situ. Estos documentos nos pueden desvelar información relevante si se utiliza de forma adecuada. Para organizar esta información se hace un repaso histórico desde los primeros mapas conocidos de la península de Baja California, levantados por los primeros europeos que dibujan este territorio como una isla en 1533, pasando por los recorridos de los misioneros que trazan el camino real en tiempos del Virreinato de la Nueva España, hacia 1810. Ya en el México independiente los territorios de la Alta y Baja California son divididos en 1848 por el establecimiento de la nueva frontera entre México y Estados Unidos, y es después de esta fecha, cuando los estadounidenses realizan una cartografía precisa y arranca el interés económico del vecino del Norte. Durante el siglo XX hay diversos estudios y aportaciones que nos ayudan a reconocer las peculiaridades e importancia de este territorio.

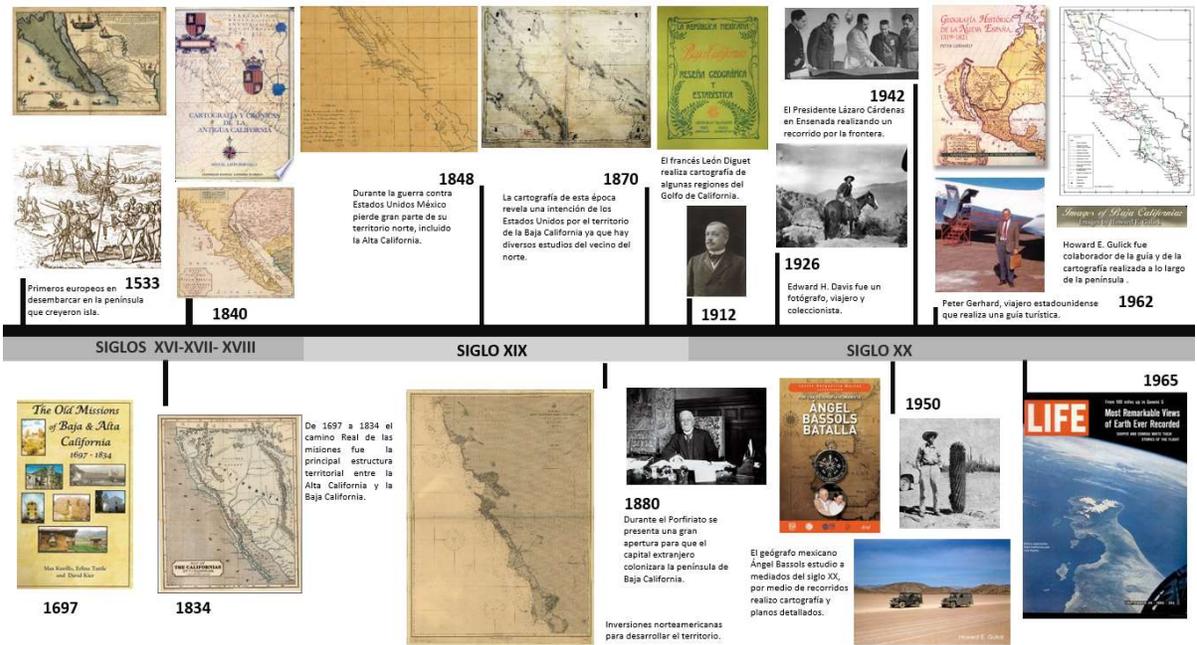


Figura 31. Línea del tiempo que contiene una recopilación de los acontecimientos más importantes a lo largo de la historia con respecto a la cartografía de este territorio. Fuente: Elaboración Propia.



Figura 1. Fotografía de la geografía peninsular en su parte superior unida al macizo continental, Único acceso desde Sonora México a la península. Fuente: Fotografía de Fabricio Rivera I

**Cuando el polvo de México
se ha establecido en tu corazón
nunca puedes descansar
en ninguna otra tierra**

Proverbio mexicano

CAPITULO I

CONTEXTO HISTÒRICO, OCUPACIÒN DEL TERRITORIO, PATRIMONIO Y PAISAJE

1. Antecedentes y primeros asentamientos indígenas
2. Cartografía de California: La península que fue dibujada como isla
3. La estructura territorial de la península de Baja California, siglos XVII-XVIII
4. Un bosquejo de la ruta de las misiones y los restos del patrimonio
5. Algunos estudios geográficos aplicados al paisaje, al turismo y al arte.



Figura 2. Fotografía del sitio Las Pintas, un antiguo refugio Indígena Cochimi.
Fuente: Artículo del periódico El Vigía 2015 por Carlos Lozano.

Capítulo I

Contexto histórico, ocupación del territorio, patrimonio y paisaje

Resumen

Este primer capítulo trata de acercarnos a la historia de un extraordinario territorio desde su temprana ocupación, pasando por el descubrimiento europeo y la hazaña misional que representa su inicial estructura territorial. Finalmente se aborda una mirada distinta referente a investigaciones de patrimonio, paisaje y turismo, que desde mitad del siglo XX han aportado varios autores sobre el potencial cultural y natural de esta región.

Hipótesis/ Método/ Resultado

Hay un territorio imaginado difícil de conquistar.

Estudio y recopilación de la cartografía histórica

Bosquejo de ideas de ocupación

Aparece un proyecto Misional que da lugar a una estructura territorial

Estudio y recopilación de los vestigios en el territorio

Una ruta

Objetivos

El objetivo es analizar cómo se fue desarrollando el territorio peninsular para estudiar los vestigios que se encuentran en la ruta de las misiones y su conformación en la península. Se busca reconocer las huellas de la cultura en el territorio.

1. Antecedentes y primeros asentamientos indígenas

La península de Baja California recibe sus primeros pobladores de las grandes migraciones humanas que van habitando Norteamérica hace más de 10.000 años, incluso, posiblemente, alrededor de 20.000 años.

Son varios los grupos indígenas en la península de Baja California antes del contacto con los europeos y se ubican principalmente en el delta del Río Colorado, donde comienza la península. Desde este punto se van distribuyendo en el territorio peninsular, consolidando diferentes grupos lingüísticos. La mayoría de estos grupos son nómadas y es por eso que no dejan una huella importante. Se considera que en esta región del bajo delta del Río Colorado estos grupos son los ancestros de los indígenas que los misioneros dominicos conocen y que generalmente se han denominado como yumanos.

Los antiguos californios (Guaycuras, Cochimíes y Pericúes) agrupaban en ocasiones sus chozas en comunidades que los españoles llamaron rancherías, en las cuales vivía un número variable de personas. En las vecindades de lo que hoy es San Diego llegan a tener doscientos o más habitantes, pero en el Sur de la península deben haber sido más pequeñas. No acostumbran a construir casas permanentes, ya que carecen de los más rudimentarios conceptos de arquitectura y sólo usan el barro en algunos sectores de la región norte, buscando siempre los mejores sitios para obtener sus alimentos. No obstante, las tribus del Norte construyen, en lugares cercanos a las rutas que



Figura 3. Descripción de las rutas migratorias y regiones indígenas en la península de Baja California. Fuente: Carl Waldman. Atlas of the North American Indian.

siguen en su peregrinar de la costa a la serranía, o viceversa, chozas para guardar comida y utilizarlas como habitación temporal mientras no se agotan los alimentos de la región.

Las mayores huellas que dejan los antiguos californios son las pinturas rupestres de la Sierra de San Francisco, en el centro peninsular. Su magnitud en esta zona de Baja California Sur representa un fenómeno con un nivel de complejidad raramente encontrado entre sociedades cazadoras-recolectoras. Por eso, en reconocimiento a la enorme herencia cultural que aquí se encuentra, en diciembre de 1993, la UNESCO declara la sierra de San Francisco Patrimonio de la Humanidad.



Figura 4. Al considerar el pasado histórico de la California milenaria, se distingue la presencia de los antiguos naturales de esta región, provenientes de un largo peregrinar por la ruta de Behring, que en su paso ancestral nos legaron un impresionante y rico testimonio de su vida con murales, grabados y vestigios.



Figura 5. Un equipo internacional de arqueólogos y científicos de México, Argentina, Australia y Nueva Zelanda han descubierto que las figuras humanas gigantes pintadas en las cuevas y abrigos rocosos de la Sierra de Guadalupe, en Baja California Sur, México, fueron realizadas por lo menos hace 7500 años (fecha calibrada). Esto ocurrió mucho antes que los Aztecas desarrollaran su civilización en el Valle de México y por lo menos 1000 años antes que las pinturas rupestres más antiguas conocidas en Estados Unidos.

Figura 6. Mapa donde se aprecia el dibujo de California como isla separada del continente.
Fuente:
www.allposter.com



2. Cartografía de California: La península que fue dibujada como una isla

California salta de la imaginación de Cristóbal Colón a la leyenda. Supieron de ella Hernán Cortés y Nuño de Guzmán y la descubre Fortùn Jiménez. En cuanto a su nombre, Montalvo la sitúa en la canción de Rolando.

“Sabed -dice el poeta- que a la diestra mano de las Indias hubo una isla llamada California, muy ligada a la parte del Paraíso Terrenal, la cual fue poblada de mujeres negras, sin que algún hombre entre ellas hubiese, que casi como las Amazonas era su manera de vivir... la ínsula en si la más fuerte de rocas y bravas peñas que en el mundo se hallaba.” Garci Rodríguez de Montalvo: Sergas de Esplandian, año 1510

California durante siglo y medio es considerada como una isla y no como la península que realmente era. Esto probablemente se debe a la leyenda. Para sus descubridores California es una larga faja de tierra que se desprende del continente americano para abrazar un seno del Pacífico. Para ellos, el golfo es un amplio canal del Pacífico, por el que quizá se llega al soñado paso del Nordeste.

Después de la década de desgaste que representa la conquista de México en 1521, Hernán Cortés emprende su última travesía por el Pacífico y se propone tratar de conquistar la legendaria California, sin mucho éxito.

Después de que Fortún Jiménez establezca la ruta, Cortés desembarca en 1535 en lo que hoy es el puerto de la Paz en Baja California Sur y éste es el primer paso para la conquista y proyecto de colonización. Pero este territorio era diferente, sin el verde acostumbrado de la vegetación, sin ríos, solo un desierto de colores ocres, relieves áridos y acantilados de rocas, de difícil acceso, debió parecer inconquistable y paradójicamente lo fue por un largo tiempo, ya que los primeros intentos de establecer una colonia no tienen ningún éxito.

En 1539 sale de Acapulco la cuarta expedición a California, al mando de tres navíos, con el marino español Francisco de Ulloa, enviado por Cortés a continuar los descubrimientos en California y no es hasta entonces, que este experimentado navegante y explorador intuye que las costas que bordean podrían ser de una península y no de la isla que se creía. Ulloa obtiene datos que sirven posteriormente para afirmar, por primera vez, que California no es una isla, sino una península.

La contribución de Ulloa a la geografía de California es de un valor notable, ya que después de este recorrido, otros



Figura 7. Portada y primera página de una reimpresión de la obra de Miguel Venegas sobre California escrita en 1793, y mapa de la Nueva España donde se representa a California como isla.

navegantes, como el portugués Juan Rodríguez Cabrillo, conocido por haber realizado una de las primeras expediciones europeas de la costa oeste de América del Norte mientras navegaba al servicio de la Corona Española, contribuye a levantar mapas que van dando forma inicial a la California peninsular en 1542 (Jordán, 1951).

Aproximadamente medio siglo después de la muerte de Cortés, en 1602, se producen los viajes por ambas costas de Sebastián Vizcaíno, comerciante, explorador, militar y diplomático español que aunque fue uno de los últimos grandes navegantes que afirmaba la insularidad de la península, con sus observaciones geográficas dibuja la costa y al final contradice su hipótesis sin llegar a saberlo. El viaje de Vizcaíno no puede considerarse entre las aventuras de conquista o descubrimiento ya que su misión, absolutamente precisada por la orden del virrey, es la de aportar la mayor cantidad posible de datos al mapa de California, un viaje de observación científica e investigación geográfica.

Estos viajes, más que representar la expansión hispana en América, son para vigilar el territorio, ya que hay razones estratégicas para vigilar la presencia de los ingleses en el Norte del Atlántico. Éstos buscan el ansiado paso del Nordeste porque se cree todavía, que el golfo de Cortés comunica con el Atlántico y también tienen naves piratas en el océano Pacífico, lo que supone un peligro para la costa occidental de Nueva España y para la ruta de los galeones.

Aproximadamente durante seis meses, Vizcaíno y su equipo de científicos se dedican a viajar por el Océano Pacífico sobre la costa de California. Van contando una a una todas las islas que rompen la monotonía del horizonte por la proa y el costado de babor de sus naves; ya que por el lado de estribor, nunca pierden de vista el perfil de la tierra

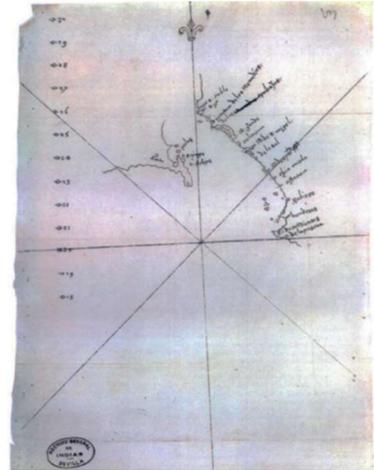


Figura 8. Primer Mapa de la expedición de Cortés de 1535, realizado por Domingo del Castillo. Fuente: Tomado del libro "Cartografía y crónicas de la antigua California", de Miguel León Portilla.



Figura 9. Barcos españoles del siglo XVI que navegaron las aguas del Océano Pacífico. Y mapa de las expediciones de Sebastián Vizcaíno. Fuente: www.hiddenhispanicheritage.com

peninsular dibujado por ellos en su crónica con más buena voluntad que precisión. Y así van tejiendo, por medio del dibujo, un hilván entre la tierra y el mar, navegando las frías aguas del Pacífico Norte (Jordán, 1951).

Desde poco después de su descubrimiento en el siglo XVI, California aparece representada en los mapas con una forma parecida a la real. Sin embargo, sorprendentemente, un siglo más tarde se convierte en una isla, y aparece como tal en casi todos los planos del siglo XVII. Ni siquiera la apertura de una ruta por tierra hasta la supuesta isla consigue desmentir el mito. Una causa de esta confusión puede estar en el secretismo de la cartografía española, que es guardada con celo por su valor estratégico. Los mapas de los viajes de Vizcaíno a California no son publicados hasta 200 años más tarde. Muchas veces, el único acceso de los extranjeros a esta información es el robo o espionaje, y los primeros mapas de la isla de California dicen estar basados en mapas apresados a los españoles. De esta forma, una hipótesis sin comprobar de un cartógrafo español se pudo ver amplificada a mito universal, que duraría más de cien años.

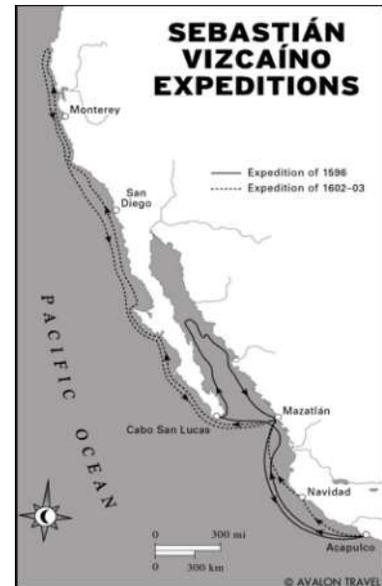


Figura 10. Mapa de las expediciones de Sebastián Vizcaíno. Fuente: www.hiddenhispanicheritage.com

Figura 11. La isla de California, representada por el cartógrafo Joan Vinckeboons en un mapa realizado en torno a 1650. Fuente: Mapa cortesía de la biblioteca de la Universidad de Stanford. news.stanford.edu



En 1747, ante la evidencia abrumadora, Fernando VI decreta que California no es una isla. Poco después, el crecimiento de las misiones de California destierra el mito para siempre. En 1772 Vaugondy recoge en la Encyclopédie las variadas representaciones de California, ya más como documento histórico, que como información real: la península del siglo XVI, la isla del XVII y el mapa del padre Kino que corrige el error.

Así pues, con lo visto anteriormente, el mapa no se completa hasta que los padres jesuitas Kino y Salvatierra, a mediados del siglo XVIII, se dan cuenta en sus recorridos misionales por tierra firme y demuestran con pruebas en el Norte, que California está unida al continente y que desemboca en su golfo el gran Rio Colorado. Desaparece el mito y completan cien años después el mapa de California como península, deshaciendo la hipótesis de que el golfo de Cortés era el imaginario paso del nordeste.

No quisimos dejar de referenciar este error cartográfico europeo del siglo XVI, ya que consideramos este hecho histórico muy relevante, pues pareciera que con ello, este territorio siguió conservando su aislamiento geográfico.

La finalidad que tiene este repaso histórico y el reiterado dato de que este territorio fue considerado una isla, aunque geográficamente no lo es, es que su forma y relativo aislamiento ha condicionado su ocupación a través de los siglos. Históricamente ha sido un territorio de poca población y aislado del resto de México por su condición geográfica, hasta el siglo XIX, como explicaremos en el capítulo 3.

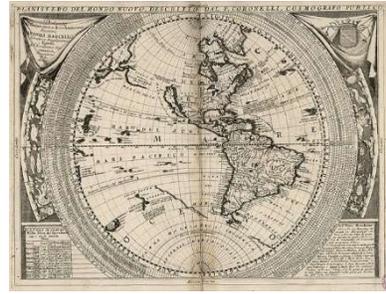


Figura 12. Todavía en 1692, el mito de la isla de California está ampliamente extendido, y aparece en todos los atlas de esta época, como este de Coronelli. Atlas de Vincenzo Coronelli (1692) Fuente: Fundación Consejo España-Estados Unidos.



Figura 13. En el siglo XVII se consolida el mito de la isla de California. Incluso documentos aparentemente de trabajo, como éste, la representan añadiendo detalles cartográficos en las zonas ficticias de la isla. Croquis de las costas del Pacífico (siglo XVII). Fuente: Fundación Consejo España-Estados Unidos.

Figura 14. Atlas de Alexis Jaillot (1719). Este mapa está cuidadosamente dibujado para no comprometerse con ninguna de las dos posibilidades. Fuente: Fundación Consejo España-Estados Unidos.

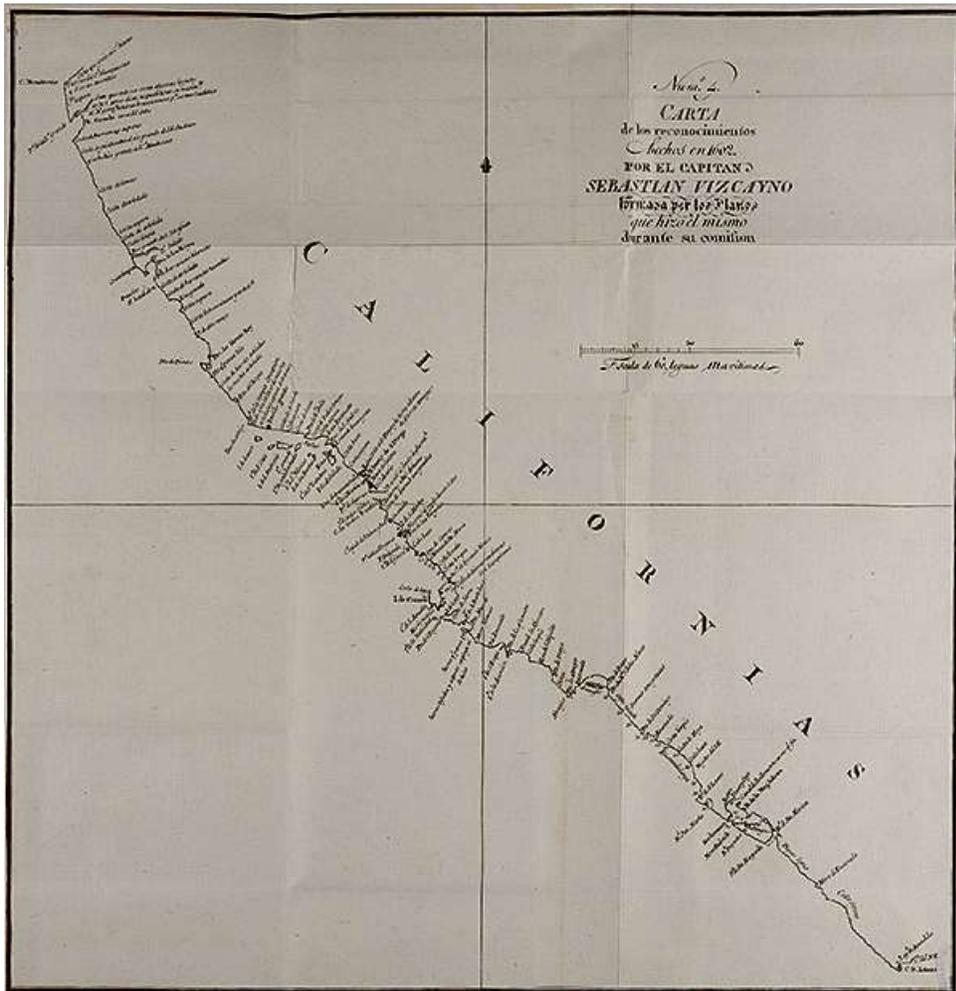
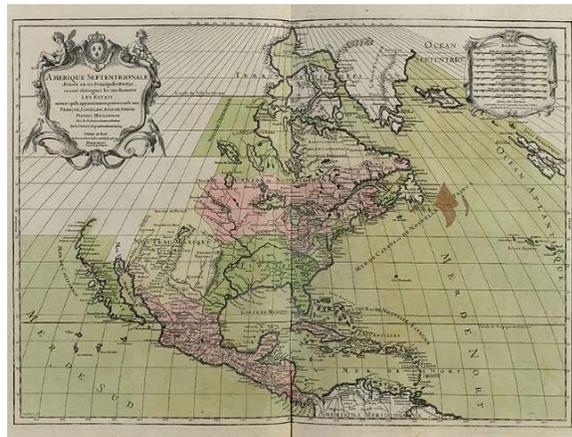


Figura 15. Sebastián Vizcaíno: mapa de California según el viaje de 1602 (publicado en 1802). Fuente: Fundación Consejo España - Estados Unidos.

3. La estructura territorial de la península de Baja California, siglos XVII y XVIII

Como ya se hizo referencia anteriormente las costas de California son exploradas y cartografiadas por Sebastián Vizcaíno en 1602 y, aún antes que él, por Juan Rodríguez Cabrillo (1543) y, posiblemente, por el inglés Drake (1579). A pesar de ello, California permanece ignorada durante casi doscientos años más. La mayor traba para el asentamiento en California es su lejanía y dificultad de acceso, tanto en barco, pues se encuentra a gran distancia de los puertos mexicanos y con corrientes desfavorables; como por tierra, pues supone atravesar el inhóspito y duro desierto de Sonora. Aquí las poblaciones aparecen de manera tardía con respecto al resto de México, y aunque existieron grupos indígenas, se mantuvieron dispersos en el territorio peninsular.

La historia considera la fundación por Cortés de la ciudad de la Paz en 1535, como el primer intento de iniciar la colonización en la península de Baja California. Sin embargo, no tuvo éxito y permanece como una vaga intención que se prolonga casi dos siglos. No es hasta 1697, con la fundación de la misión de Loreto, a unos 230 km al Norte, que realmente se empieza con la epopeya fundacional de los jesuitas, franciscanos y dominicos de estructurar el territorio a través de misiones, con el fin de asegurar las tierras y riquezas californianas para la corona española.

Entonces lo que los marinos no pudieron cartografiar por mar, fue completado por los misioneros por vía terrestre, construyendo finalmente el mapa de California unida al continente, atravesando el duro desierto del Norte.



Figura 16. Misioneros Jesuitas recorriendo la península de California. Fuente: usfranciscans.org

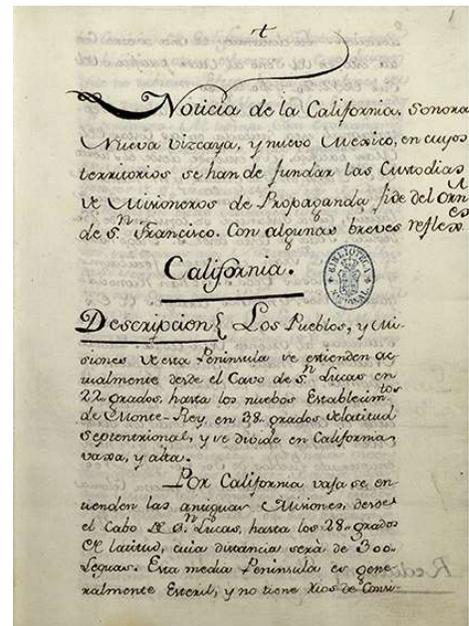


Figura 17. Hoja de la noticia de la California, Sonora, Nueva Vizcaya y Nuevo México para la fundación de misiones franciscanas (1778). Fuente: <http://www.designing-america.com/>

Empieza pues, la conquista de California, la tierra donde el mismo Cortés había fracasado. El objetivo es pacificar a las más primitivas tribus de México por medio de la religión cristiana, estableciendo un sistema de misiones para evangelizarlos y congregarlos, y poco a poco ir consolidando pequeñas poblaciones, en un territorio hostil de desiertos y montañas.

Los misioneros hacen fértil este territorio, sembrando en su recorrido los primeros viñedos, palmeras de dátiles y árboles frutales. Modifican el paisaje en los varios oasis peninsulares con la ingeniería del agua para abastecer las misiones. Los jesuitas inician el diseño de una estructura territorial que comienza con 17 misiones construidas en 70 años, abarcando aproximadamente 100.000 kilómetros cuadrados. Tras su expulsión de la Nueva España en 1767, los franciscanos siguen la encomienda construyendo una misión y dejando a los dominicos encargarse de construir nueve más, éstas últimas para consolidar el Norte de la península. Las construcciones de los jesuitas se realizan con una clara visión de futuro, hoy las que quedan en pie nos muestran una arquitectura sobria de piedra. Todas ellas tienen la intención de crear pueblos, pero muchas no tienen éxito y se pierden en los oasis del desierto.

Algunas resultan desproporcionadas para la población de esa época, y todavía más para la actual. Como menciona Fernando Jordán al describirlas:

“Erguidas junto a las fuentes de sendos arroyos, están actualmente rodeadas por la soledad y el silencio, a modo de fantasmas vigilantes de un mundo definitivamente muerto.” (Jordán, 1951)

Las misiones que construyen los dominicos son muy humildes, de adobe y techos de madera, y no quedan más que muros de tierra erosionados y restos de cimentaciones perdidas, que los indígenas trataron de borrar de su territorio.

En su recorrido hacia el Norte los franciscanos adquieren mayor presencia y establecen aproximadamente 21 misiones en la Alta California, básicamente de adobe. A finales de 1777, se efectúa la primera división política entre la Nueva o Alta California y la Antigua o Baja California. Este territorio tuvo un sistema completo estimado de 48 misiones.

La red de 48 misiones que, entre 1697 y 1834, establecen los Jesuitas, Franciscanos y Dominicos, desde San José del Cabo, Baja California en el Sur, hasta San Francisco en la Alta California, en el Norte, es un pilar básico en la estructura territorial y de suma importancia para ampliar los dominios de la Corona española; con la doble intención de hacerse de más tierras teniendo

presencia en ellas, evitando la expansión de los rusos hacia el Sur, y para proteger el comercio español con el Oriente.

El jesuítico fue el único sistema en la península que tiene el mando, sin un gobierno civil o militar alterno, sin problemas entre iglesia y Estado, en un lapso de 70 años. Al expulsar a los jesuitas de sus dominios, se introduce la explotación de minas, lo que genera un sistema económico y político distinto. Esto ocasiona una división entre indígenas y misioneros franciscanos y dominicos, ya que los obligan a trabajar en las minas como esclavos, creando fricciones. Algunas misiones dominicas son destruidas y no llegan a consolidarse quedando abandonadas cuando los indígenas vuelven a internarse en el desierto hasta su extinción. La desorganización crece cuando desaparecen y en 1833 ya ha acabado la conquista espiritual de las Californias. El modelo entra en una etapa de decadencia dejando en el olvido un camino que intentó estructurar este territorio.

Todavía al recorrer en automóvil la California continental (hoy Estados Unidos) y la Baja California peninsular (hoy México), se puede apreciar la gran gesta que supuso la conexión de cada una de las misiones en un territorio cuya mayor parte es desértico y en ocasiones de difícil acceso. En lo que respecta a la península de Baja California, las conexiones marítimas más importantes entre el continente y la península en el Golfo de California fueron históricamente del puerto de Guaymas, Sonora a Santa Rosalía, Baja California Sur y Loreto, del puerto de Mazatlán Sinaloa al puerto de La Paz en la punta peninsular.

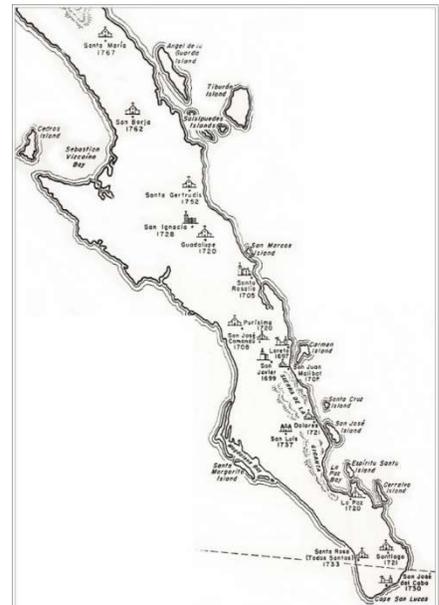


Figura 18. Ejemplos de misiones jesuíticas. Se puede apreciar el aislamiento actual, ya que no lograron consolidar grandes poblaciones. Fuente: www.mexicodesconocido.com.mx

Figura 19. Mapa donde se muestra la distribución en el territorio peninsular. Fuente: aviada.blogspot.mx.

En su recorrido hacia el Norte los franciscanos adquieren mayor presencia y establecen aproximadamente 21 misiones en la Alta California, básicamente de adobe. A finales de 1777, se efectúa la primera división política entre la Nueva o Alta California y la Antigua o Baja California. Este territorio tuvo un sistema completo estimado de 48 misiones.

La red de 48 misiones que, entre 1697 y 1834, establecen los Jesuitas, Franciscanos y Dominicos, desde San José del Cabo, Baja California en el Sur, hasta San Francisco en la Alta California, en el Norte, es un pilar básico en la estructura territorial y de suma importancia para ampliar los dominios de la Corona española; con la doble intención de hacerse de más tierras teniendo presencia en ellas, evitando la expansión de los rusos hacia el Sur, y para proteger el comercio español con el Oriente.

El jesuítico fue el único sistema en la península que tiene el mando, sin un gobierno civil o militar alterno, sin problemas entre iglesia y Estado, en un lapso de 70 años. Al expulsar a los jesuitas de sus dominios, se introduce la explotación de minas, lo que genera un sistema económico y político distinto. Esto ocasiona una división entre indígenas y misioneros franciscanos y dominicos, ya que los obligan a trabajar en las minas como esclavos, creando fricciones. Algunas misiones dominicas son destruidas y no llegan a consolidarse quedando abandonadas cuando los indígenas vuelven a internarse en el desierto hasta su extinción. La desorganización crece cuando desaparecen y en 1833 ya ha acabado la conquista espiritual de las Californias. El modelo entra en una etapa de decadencia dejando en el olvido un camino que intentó estructurar este territorio.

Todavía al recorrer en automóvil la California continental (hoy Estados Unidos) y la Baja California peninsular (hoy México), se puede apreciar la gran gesta que supuso la conexión de cada una de las misiones en un territorio cuya mayor parte es desértico y en ocasiones de difícil acceso. En lo que respecta a la península de Baja California, las conexiones marítimas más importantes entre el continente y la península en el Golfo de California fueron históricamente del puerto de Guaymas, Sonora a Santa Rosalía, Baja California Sur y Loreto, del puerto de Mazatlán Sinaloa al puerto de La Paz en la punta peninsular.



Figura 20. Ruinas de misiones dominicas en la actualidad y mapa de la localización. Fuente: México desconocido.com



Figura 21. Fotografía de la Misión de Mulege en Baja California Sur. Fuente: Fotografía del autor.

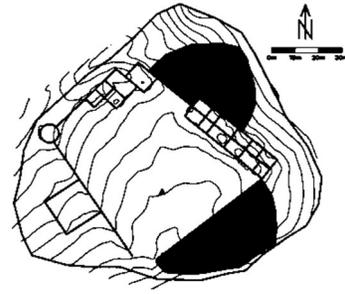


Figura 22. Esquema del asentamiento de una misión. Fuente: Arqueólogo Lee Panich, en 2005.

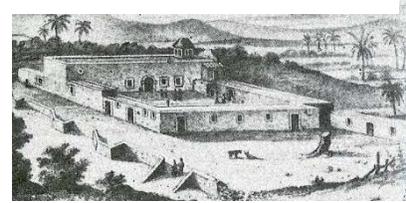
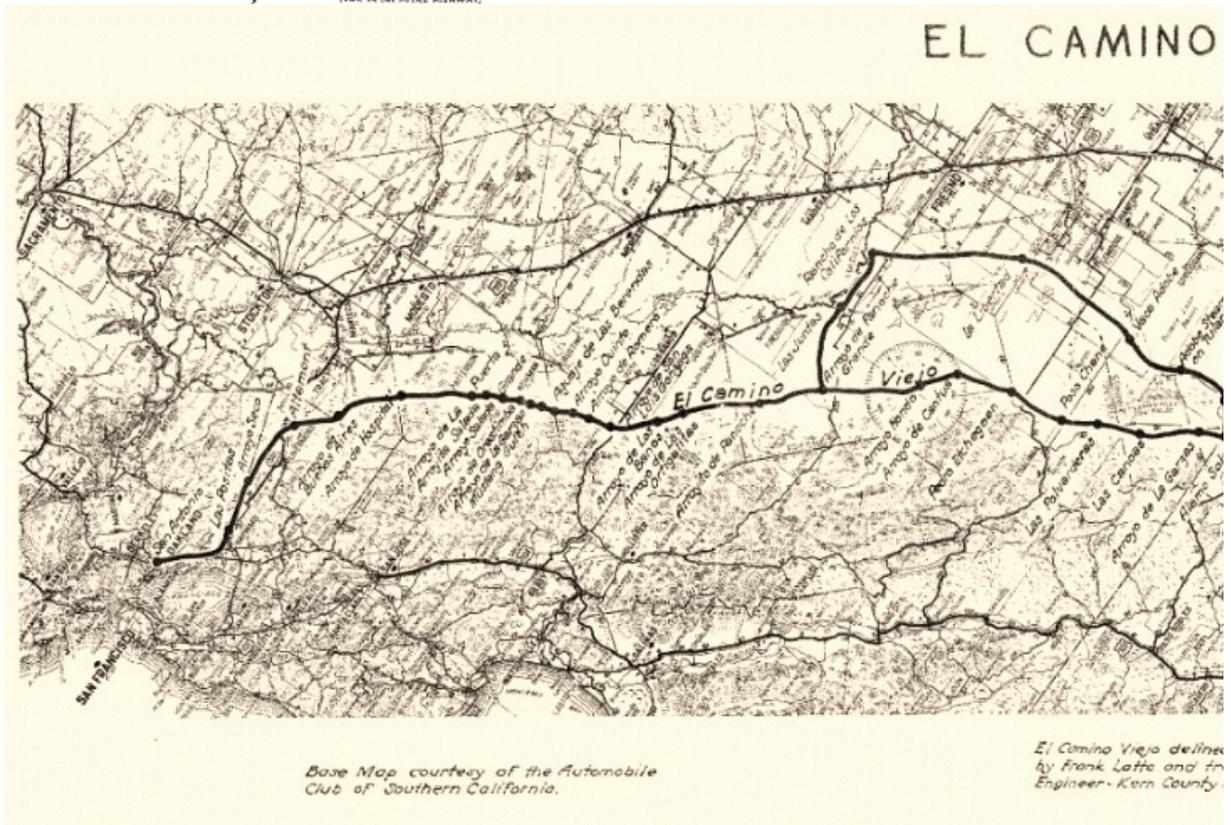


Figura 23. Dibujo de una misión Jesuita, la cual funcionaba como fortaleza. Fuente: México desconocido.com



Base Map courtesy of the Automobile Club of Southern California.

El Camino Viejo delineado by Frank Latta and his Engineer-Kern County.

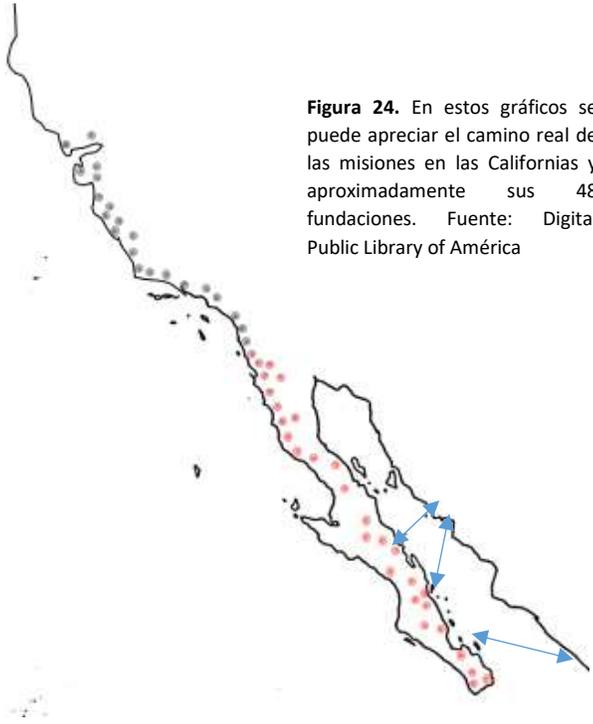


Figura 24. En estos gráficos se puede apreciar el camino real de las misiones en las Californias y aproximadamente sus 48 fundaciones. Fuente: Digital Public Library of América



Figura 25. Ejemplo de un pictograma que señala el camino real de las Californias. Fuente: Periódico La Jornada Baja California

- Misiones en la Alta California (Hoy el estado de California en Estados Unidos).
- Misiones en Baja California (Hoy los estados de Baja California y Baja California Sur en México).

VIEJO

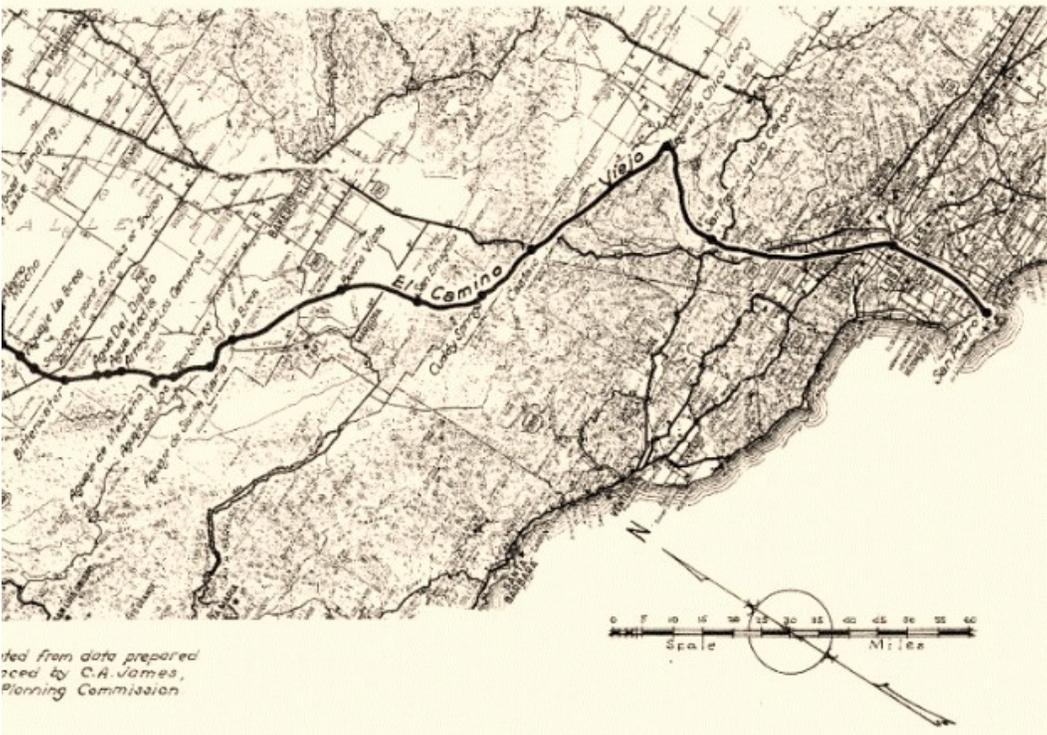


Figura 26. Mapa del Camino Viejo de California por Franck F. Latta 2006. Fuente: Bear State Books, Exeter, California.

4. Un bosquejo de la ruta de las misiones y los restos del patrimonio

En lo que corresponde al territorio estudiado, en este dibujo se puede observar una ocupación longitudinal de Sur a Norte, un primer intento de estructurar por medio del camino real de las misiones la península bajocaliforniana, un recorrido de más de 1.250 kilómetros entre el Mar de Cortés y el Océano Pacífico. Incluyo un listado de las misiones y sus años de fundación, reseñando el estado actual de las construcciones para mostrar la importancia de este sistema de organización territorial.

Las plantas arquitectónicas de las diferentes misiones, no siguen un único patrón de distribución, sino que están ubicadas estratégicamente por la importancia del sitio y sus posibilidades. Las estructuras muestran formas muy simples, con austeridad de ornamentos. Los sistemas constructivos son variados, con diferentes tipos de bóvedas, de cañón corrido, de pañuelo, de arista, etc. La dificultad para obtener madera hace que apenas en contadas ocasiones aparezcan cubiertas planas. En muchos casos las paredes son de adobe y recubiertas con piedra labrada; en otros, las paredes se construyen con piedra volcánica de forma irregular (mampostería), a semejanza de la totalidad de las cimentaciones. El carácter primitivo de muchas de estas misiones resulta de la utilización de formas sólidas, sencillas y no claramente determinadas, haciendo parecer estas construcciones bastante más antiguas de lo que en realidad son (Gurría y Messmacher, 1965).

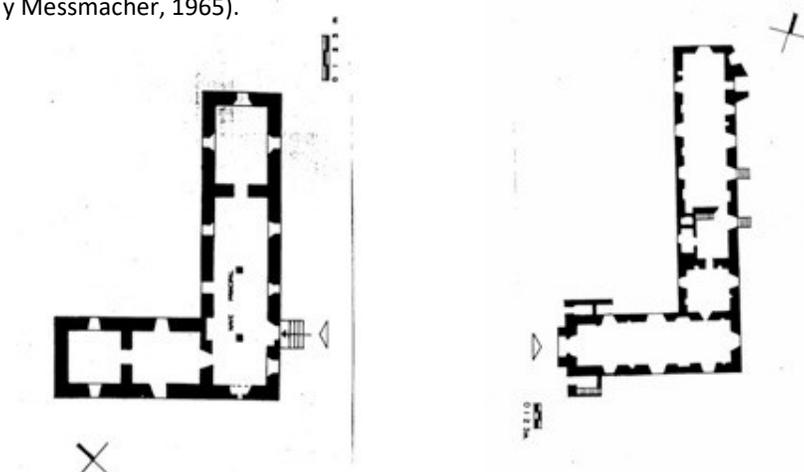


Figura 27. Ejemplos de las plantas arquitectónicas de las misiones de Santa Gertrudis y Santa Rosalía. Fuente: El estilo arquitectónico de las misiones de Baja California de Diana Guerrero González y John Joseph Temple Sánchez

Figura 28. La misión de Santa Rosalía se funda en 1705, en una loma que domina el pequeño pueblo. El manantial da lugar a un verdadero oasis, y se convierte en río que recorre 2 kilómetros hasta desembocar al mar. La planta es en forma de L, construida en mampostería. Fuente: (Gurría y Messmacher. 1965)



Figura 29. La misión de Santa Gertrudis se funda en 1751, está situada al pie de un manantial y toda la construcción es de sillares de piedra. La planta es de iglesia de monjas, con entrada por la puerta lateral. Fuente: (Gurría y Messmacher. 1965)



Figura 30. Tabla 1. Lista de misiones jesuitas, franciscanas y dominicas que ocuparon el territorio de la Península de Baja California entre los siglos XVII y XVIII. Fuente: Elaboración propia

Misiones Jesuitas, Franciscanas y Dominicanas en la península de Baja California	Año	Ruinas	Existe
Misión de Loreto 	1697		+
Misión de Londò de San Juan Bautista 699 	1699	+	
Misión de San Francisco Javier 	1699		+
Misión de Santa Rosalía de Mulegè 	1705		+
Misión de San José de Comondù 	1707		+
Misión de La Purísima Concepción 	1717	+	
Misión de San Ignacio de Kadakaamàn 	1728		+
Misión de Nuestra Señora de La Paz 	1720		+

Misión de Nuestra Señora de Guadalupe		1720	+	
Misión de Nuestra Señora de los Dolores del Sur		1721	+	
Mision de Santiago Apostol		1726	+	
Mision del Señor San Jose		1730	+	
Mision de Todos Santos		1733	+	
Mision de San Luis Gonzaga		1747		+
Mision de Santa Gertrudis		1751		+
Mision de San Francisco de Borja de Adac		1759		+
Mision de Calamajuè		1766	+	
Mision de Santa Maria de los Angeles		1767	+	

Mision de San Fernando Vellicatà		1769	+	
Mision del Rosario		1774	+	
Mision de San Pedro Martir		1794	+	
Mision de Santo Domingo		1775	+	
Mision de San Telmo		1789	+	

Mision de San Vicente Ferrer		1780	+	
Mision de Santa Catarina		1798	+	
Mision de Santo Tomas		1791	+	
Mision de Guadalupe		1834	+	

Mision de San Miguel Arcangel		1787	+
Mision de El Descanso		1817	+

Cabe mencionar que en 2015 el camino real de las Californias podría alcanzar reconocimiento como patrimonio cultural de la Humanidad, ya que el instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) informa que diversos especialistas trabajan en la integración del expediente que permita una posible candidatura ante la UNESCO. Por ser una ruta cultural única en América que une la península de Baja California en México y la Alta California, en Estados Unidos. Al respecto, la arqueóloga Julia Bendímez Patterson, directora del Centro INAH-Baja California, recuerda que desde 1996 se diseñó la estrategia Corredor Histórico, para el rescate del patrimonio cultural y natural en torno a la ruta histórica. Agrega que su objetivo era unir iniciativas para la conservación, interpretación y utilización del corredor y dar impulso a un modelo de conservación, investigación y difusión de los sitios misionales, zonas paleontológicas, sitios arqueológicos, minas, pueblos, casas antiguas y edificios públicos ubicados a lo largo de dicha travesía histórica.

Esta iniciativa refuerza la idea de integrar los elementos patrimoniales de toda la península de Baja California y puede complementar los objetivos de esta investigación ya que puede integrar otro suceso histórico: *la modernización a través de la industria y la valorización urbana de su patrimonio reciente*, como una manera de preservar la identidad y la memoria del trabajo de esta región tan peculiar de América del Norte.

Figura 31. Camino Real de las Misiones en la Península de Baja California. Elaboración propia.

- El Descanso
- San Miguel
- Guadalupe
- Santa Catarina
- Santo Tomas
- San Vicente
- San Pedro Mártir
- Santo Domingo
- Rosario
- San Fernando
- Santa María de los
Ángeles
- Calamyget
- San Borja
- Santa Gertrudis
- Dolores del Norte
- San Ignacio
- Santa María Magdalena
- Santa Rosalía
- Guadalupe
- La Purisima
- San Jose de Comondú
- San Juan Londó
- Loreto
- San Xavier
- San Juan Bautista
- San Luis Gonzaga
- Dolores del Sur
- La Paz
- Santa Rosa
- Todos Santos
- San Antonio
- Santa Ana
- Santiago
- San Jose



Nota.- El orden de las misiones es de Arriba hacia abajo.



Figura 32. Fotografía del Camino Real de las misiones. Fuente: El Vigia.net



Figura 33. El INAH ha señalado que a lo largo del Camino Real hay evidencias de que el medio ambiente natural fue modificado por el ser humano, por lo que puede analizarse un paisaje cultural lineal que combina lo cultural con lo natural. La ruta trazada bajo el ardiente sol del desierto durante la etapa misional entrelaza templos, objetos religiosos, oficios, fiestas patronales, danzas, música y comida. Se trata de una cultura viva dentro de un inmenso territorio agreste vinculado por su paisaje repleto de cactáceas, monumentales montañas y dos mares que con la luz del día se pintan de intensos colores. Fuente: <http://quefluyalainformacion.blogspot.mx/>

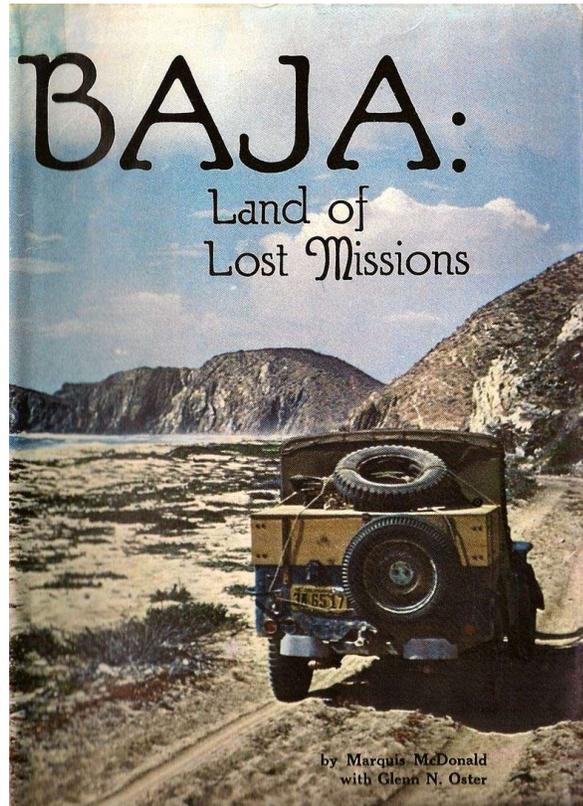


Figura 34. Publicación de 1968, Baja: Land of Lost Missions de Marquis McDonald. Es un libro que relata los viajes en jeep por la península de Baja California en busca de 37 misiones españolas localizadas a lo largo de un territorio inexplorado, una emocionante aventura geográfica en busca de ese imperio misional que fue un importante sistema de ocupación y de ordenación territorial. Fuente: Portada del Libro

Esta breve reseña histórica del descubrimiento, ocupación y estructura territorial de la península de Baja California nos ayuda a reconocer una primera etapa de invención, origen, y forma en que se teje una ruta territorial única en América del Norte y en el mundo, ya que contiene elementos valiosos que reconocen la identidad de este paisaje y lo proyecta para su futura valorización.

Este modelo de ocupación español (la misión) no logra establecer grandes poblaciones, como era su intención original, salvo algunos pequeños pueblos con su plaza central y algunas manzanas alrededor. Creemos que el urbanismo relevante en esta región surge con las *company towns*, que veremos más adelante, ya que los proyectos alcanzan entonces una cierta envergadura.

El estudio de las misiones de la península de Baja California ha sido abordado en varios artículos e investigaciones muy interesantes a nivel histórico, patrimonial, territorial y turístico. Los diferentes autores, ya sean estadounidenses o mexicanos, aportan una visión distinta de la riqueza cultural de esta región. Por el momento solo pretendo acercarme al contexto de nuestra área de estudio.

5. Algunos estudios geográficos aplicados al paisaje, al turismo y al arte

Nos encontramos con que esta península no ha escapado de la atención de algunos estudiosos, que desde mitad del siglo XX empiezan a reconocer los valores culturales de esta región.

El trabajo de Mendoza y Busto (2014) se basa en los viajes de dos personajes centrales del pensamiento geográfico mexicano: Peter Gerhard y Ángel Bassols Batalla, analizando lo que cada uno observa desde su perspectiva. Gerhard sigue en 1967 una línea de historiador, le interesa divulgar los resultados de sus travesías mediante información práctica sobre el paisaje, acompañada de fotografías, mapas y rutas por caminos principales y recónditos. Integra la información en una guía dirigida a un número creciente de turistas estadounidenses. Por otro lado, el geógrafo Ángel Bassols realiza en 1961 una descripción del territorio y sus rasgos económicos, humanos y naturales para la construcción de lo que denomina el espacio geoeconómico. En sus informes busca llamar la atención del gobierno mexicano sobre una región que presenta características distintivas para alertar su estudio. (Mendoza y Busto, 2014) El texto resalta asimismo la importancia del viaje geográfico y sus aspectos más relevantes, como la información geográfica como fuente de investigación y modo de enseñanza, como método y expresión propios y como aprendizaje para ver y distinguir paisajes. Destaca que el

viaje exige que, para conocer el mundo, se mire su territorialidad, sus funciones, sus componentes, su historia, sus unidades, sus formas, sus rostros y sus contenidos culturales, a lo que le sigue una integración de componentes y la búsqueda de una “asociación espacial”, presentada en una descripción escrita y con mapas que conducen a una interpretación a partir de la experiencia directa de los lugares. (Martínez, 2013)

Figura 35. Fotografía de Peter Gerhard en Loreto en 1961. Fuente: Howard E Gulick Collection, Mandeville Special Collections Library, University of California, San Diego. Tomada del artículo “La Baja California Inventada: visiones sobre un territorio mexicano a mediados del siglo XX” escrito por Héctor Mendoza Vargas y Karina Busto Ibarra.



Peter Gerhard, historiador e investigador independiente, carece de formación académica, pero sus intereses por la historia y la geografía se inspiran en figuras como Carl O. Sauer, a quien conoce personalmente en California y de quien retoma ideas centrales en torno a la geografía histórica (Mendoza y Busto, 2010).

Carl O. Sauer, geógrafo estadounidense y profesor en la Universidad de Berkeley, es probablemente el geógrafo cultural más influyente del siglo XX. En 1925 publica *La Morfología del Paisaje* donde profundiza en lo que denomina geografía cultural, disciplina que analiza las transformaciones del paisaje natural en cultural debido a la acción del ser humano, estudiando la relación cambiante entre hábitat y hábitos (Sabaté, 2002).

Sauer junto con Donald D. Brand publica en 1931 el estudio: *Prehistoric Settlements of Sonora, With Special Reference to Cerros de Trincheras*. Una investigación sobre los vestigios de muros de roca y terrazas del hombre prehistórico en las colinas desoladas del norte de México.

Otra publicación de Sauer referente al territorio mexicano es *The Personality of México*, de 1941, donde realiza una excursión a las más antiguas tradiciones de la geografía y sus problemáticas, poniendo especial interés en los métodos de inspección y la comparación entre regiones. El interés por México viene de su rico pasado y de la continuidad que muestra en la época moderna. Otra investigación de Carl O. Sauer y Donald Brand es *Azatlán: Prehistoric Mexican Frontier on the pacific Coast*, de 1932, un reconocimiento en Sinaloa y Nayarit a la evidencia de la existencia o no existencia de un corredor prehistórico entre esta parte de México y el Sudoeste americano.

Atendiendo a estos textos de Sauer, hemos intentado encontrar, sin mucho éxito, algún estudio en la península de Baja California. El único hilo conductor es la influencia de Sauer sobre Peter Gerhard, respecto a la metodología y las aportaciones de la geografía cultural, haciendo énfasis en los elementos y huellas en el territorio en *Lower California Guidebook*. En esta guía Gerhard y Gulick proponen una organización del territorio en base a las necesidades del viajero en tierras desconocidas y lejanas.

“Con una descripción geográfica detallada, planos de las ciudades más importantes, mapas de todo el territorio, resaltando la cultura y el paisaje, con el libro en mano, un excursionista puede recorrer la península de un extremo a otro con facilidad, pero también es capaz de entender y valorar su geografía, su historia y sus rasgos culturales” (Mendoza y Busto, 2014).

Por mencionar algunas apreciaciones importantes de este documento, que a mitad del siglo XX viene a cubrir un vacío en el conocimiento sobre la península de Baja California, se puede decir que reconoce poblaciones como Mexicali, Ensenada, Tijuana, La Paz, Tecate y Santa Rosalía. Pero menciona que la mayoría de los habitantes son agricultores y rancheros, con grupos más pequeños dedicados a la pesca y a la minería. Además, distingue acentuadas diferencias regionales entre el Norte y el Sur de la península, siendo la principal, que el Norte, por su cercanía a Estados Unidos, se encuentra más “americanizado” que el Sur. Si bien la influencia del país vecino se sigue sintiendo en el Sur, resulta secundaria, con respecto a la del macizo continental mexicano.

Esta guía pone a disposición del público norteamericano en general, y específicamente del californiano, una información detallada y útil para desplazarse por el territorio peninsular. Es muy probable que esta publicación haya ayudado a la promoción turística y cultural en esa época de los valores y la identidad de este territorio.

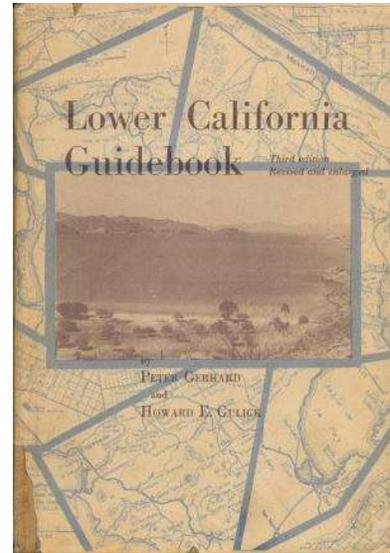


Figura 36. Portada del libro de Peter Gerhard y Howard E. Gulick de 1967.

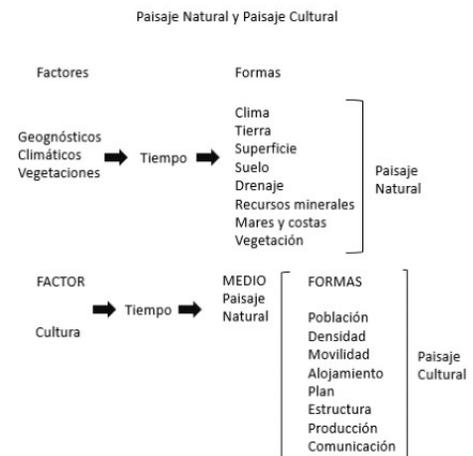


Figura 37. SAUER, C.O. The morphology of Landscape, en University of California Publications in Geography, 1925. Esquema tomado del artículo Paisaje cultural y región. Una Genealogía Revisitada de Cecilia Inés Galimberti, revista Geographos Vol.4.No. 54 2013.

Por otro lado, en referencia a Ángel Bassols Batalla, la aportación de sus estudios geográficos en México es muy importante, ya que añade una mirada diferente al territorio, un cambio de escala del análisis nacional acostumbrado a una escala regional y natural. Bassols ordena los elementos del método geoeconómico para el estudio regional. Propone integrar nuevos datos botánicos, zoológicos, geoeconómicos y sociales. Lo que busca es identificar, ordenar y apuntar los principios de la prosperidad de una región. Le interesan esos parajes olvidados de México y entre varios estudios, destaca el de la Península de Baja California, por considerarlo un territorio de fenómenos distintivos donde tiene la posibilidad de aplicar su metodología geoeconómica.

Después de sus recorridos por la península, Bassols considera que “Baja California sigue siendo ignorada por los mexicanos y la etapa del conocimiento científico apenas comienza” y añade “...somos todavía de esas gentes, verdaderos pioneros, que tratan de descorrer el velo que oculta la realidad” (Bassols, 1961)

La visión de Bassols del territorio se posiciona en un contexto académico de alta especialización y la observación y el análisis de cada situación ocupan un lugar específico en el pensamiento geográfico.

“El verdadero aporte fue el hecho de resaltar las potencialidades de los recursos naturales, en contraste con el limitado desarrollo de la vida humana y el menor grado de las vías de comunicación con que contaba en esa época este territorio y que no favorecían la conquista del territorio con una planeación racional y el apoyo del análisis geoeconómico, como metodología que el mismo había preparado y diseñado para su aplicación en estas lejanas tierras, serviría para tener una apreciación diferente llena de nuevas perspectivas a futuro”. (Mendoza y Busto, 2014)



Figura 38. Sitios arqueológicos y áreas culturales definidas dentro de la región costera de Sinaloa y Nayarit. Las culturas Guasave, y Chametla fueron parte de la cultura Aztatlán. Sus límites territoriales han sido modificados a raíz de los hallazgos de la última década. Reprografía tomada de: Sauer, Carl. 1932 Aztatlán Prehistoric Mexican Frontier On The Pacific Coast. University Of California Press, Berkeley, California. Fuente: Museo Nacional de Antropología 2016.

Para Bassols, la Baja California se presenta como el repositorio del futuro del país y parte integrante de la nación, la región de la nueva colonización y conquista para la consolidación del Estado, el interés nacional y la reafirmación de la soberanía. Su especial interés es diagnosticar las situaciones y problemáticas de la región, analizando las actividades productivas como la minería, agricultura, pesca y actividades industriales. Para él, tal perspectiva da origen a una transformación en la manera de entender los proyectos económicos y sociales en México. Lo relevante es la colonización del territorio, la disponibilidad de agua potable y para irrigación, el estudio de los suelos y la vegetación para buscar nuevas zonas de cultivo. Añade la necesidad de conservación de los monumentos históricos de la península como las misiones jesuítas y dominicas. Por último, menciona que es necesario construir una carretera que atravesase el territorio con la denominación de transpeninsular. Esta vía ofrecería un impulso a la actividad turística que, en su opinión, apoyaría el desarrollo local. Al tiempo en que se desarrollan estos estudios, la península se encuentra en buena medida aislada del resto del país y, al mismo tiempo, empieza a llamar la atención por su potencial económico y su atractivo paisaje.

Metodología Geoeconómica

Primera parte – Teórica
Geografía económica



Segunda parte – Práctica
Organización del trabajo de
campo y realización de
itinerarios.



Tercera parte – Proyección al
futuro y promotor de ideas
sobre la vasta abundancia de los
recursos naturales.

Figura 39. Esquema de la metodología geoeconómica de Ángel Bassols para analizar el territorio.



Figura 40. Fotografía de Ángel Bassols. Fuente Acervo Fotográfico COLEF.

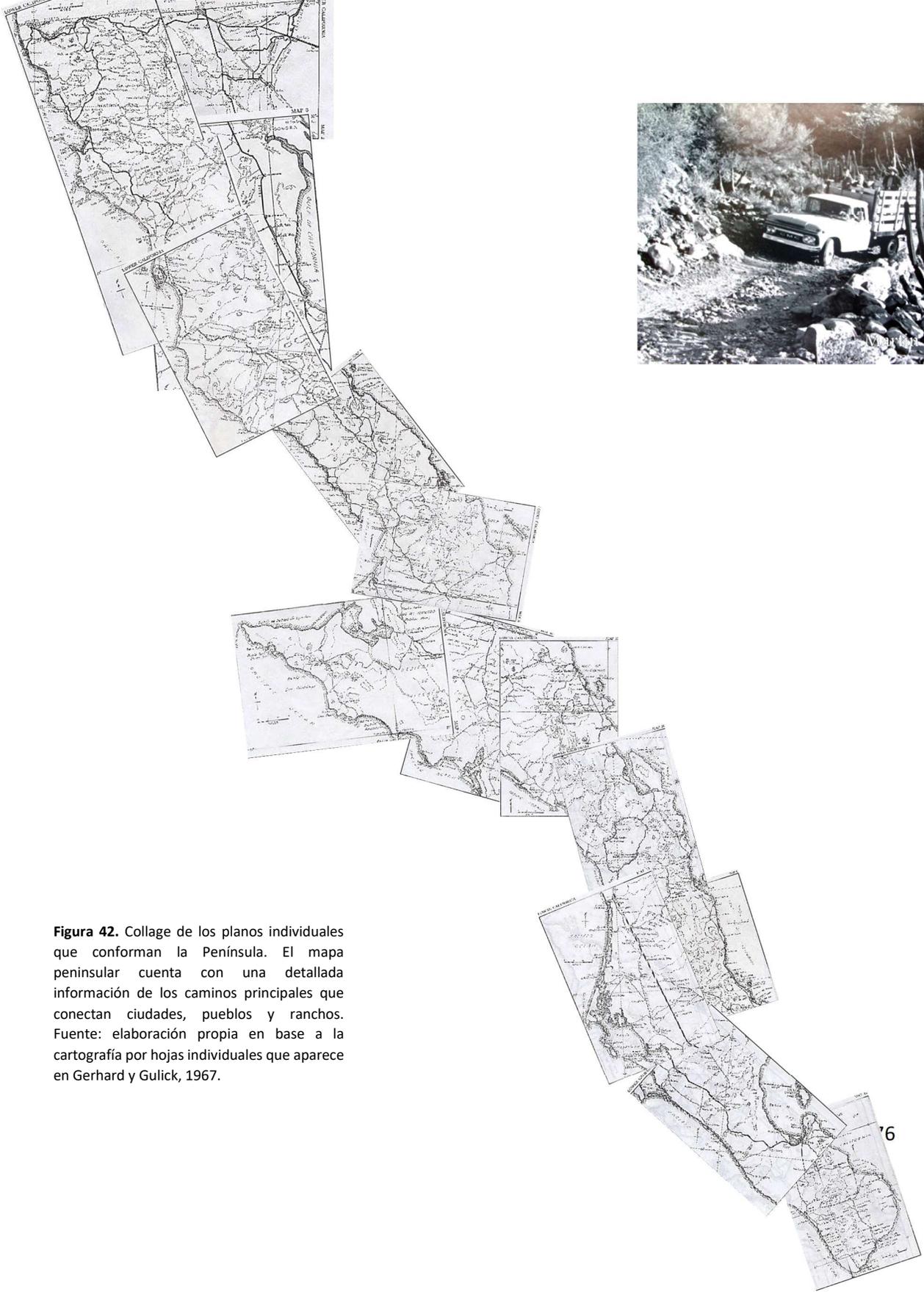


Figura 42. Collage de los planos individuales que conforman la Península. El mapa peninsular cuenta con una detallada información de los caminos principales que conectan ciudades, pueblos y ranchos. Fuente: elaboración propia en base a la cartografía por hojas individuales que aparece en Gerhard y Gulick, 1967.



EL GEOGRAFO WARREN TORNTHWAITTE EN LA BAHIA DE SAN QUINTIN B.C. (1925)

Figura 43. Fotografía de Warren Tornthwaite, geógrafo especializado en climatología y además profesor estadounidense. En 1925 recorre la península de Baja California. Esta fotografía muestra la bahía de San Quintín.



Figura 44. Fotografía de Ángel Bassols Batalla a mediados del siglo XX en la península de Baja California.



GUERRERO NEGRO, BAJA CALIFORNIA SUR (1959)

Figura 45. Fotografía de una camioneta en 1959 en la salina de Guerrero Negro, probablemente en los inicios de la industria salinera. Fuente: Edición Javier Cota M.



José Manuel Párra del Valle (chofer) y Juan Meza en Santa Rosalía Ruta Postal Ambulante No. 18. (diligencia) año 1946

Se puede apreciar que todavía a mitad del siglo XX la península se mantiene aislada y entre sus poblaciones resulta difícil una conexión territorial.

Podemos referirnos a Arturo Soria y Puig cuando escribe: “El territorio es, por así decir, el contexto olvidado de la historia; es, a la vez, el parcial substrato y retrato de cada civilización. Descubrir la historia del territorio es descubrir una historia y una lógica distinta de las habituales. La lógica que se nos escabulle en los manuscritos o en los restos aislados, puede quizás hallarse situando en el territorio a las personas, las construcciones y los hechos. Tan elocuentes como las fuentes o documentos escritos, pueden ser los documentos contruidos, los restos de antiguas construcciones” (Soria y Puig, 1989).

La importancia de relacionar entre sí los recursos de un territorio no solamente como objetos aislados toma fuerza al integrarlos dentro de un sistema que valoriza su patrimonio. Por otra parte, aunque el territorio pueda considerarse un artificio, no es uno cualquiera. No es una obra construida por unos pocos hombres, como la mayoría de los artificios, sino por una sucesión de sociedades y civilizaciones (Soria y Puig, 1989).

Este último apartado tiene el objetivo de mostrar sintéticamente los estudios y acercamientos que ha tenido este territorio, las diferentes miradas y enfoques que se han hecho para interpretar el espacio peninsular. Se trata de demostrar el gran potencial paisajístico y cultural de una región con huellas de un patrimonio por valorar.

Para finalizar, en 1998 aparece el film Bajo California del director mexicano Carlos Bolado, que nos presenta un viaje extraordinario por la península de Baja California.

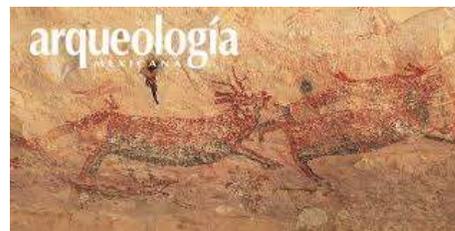


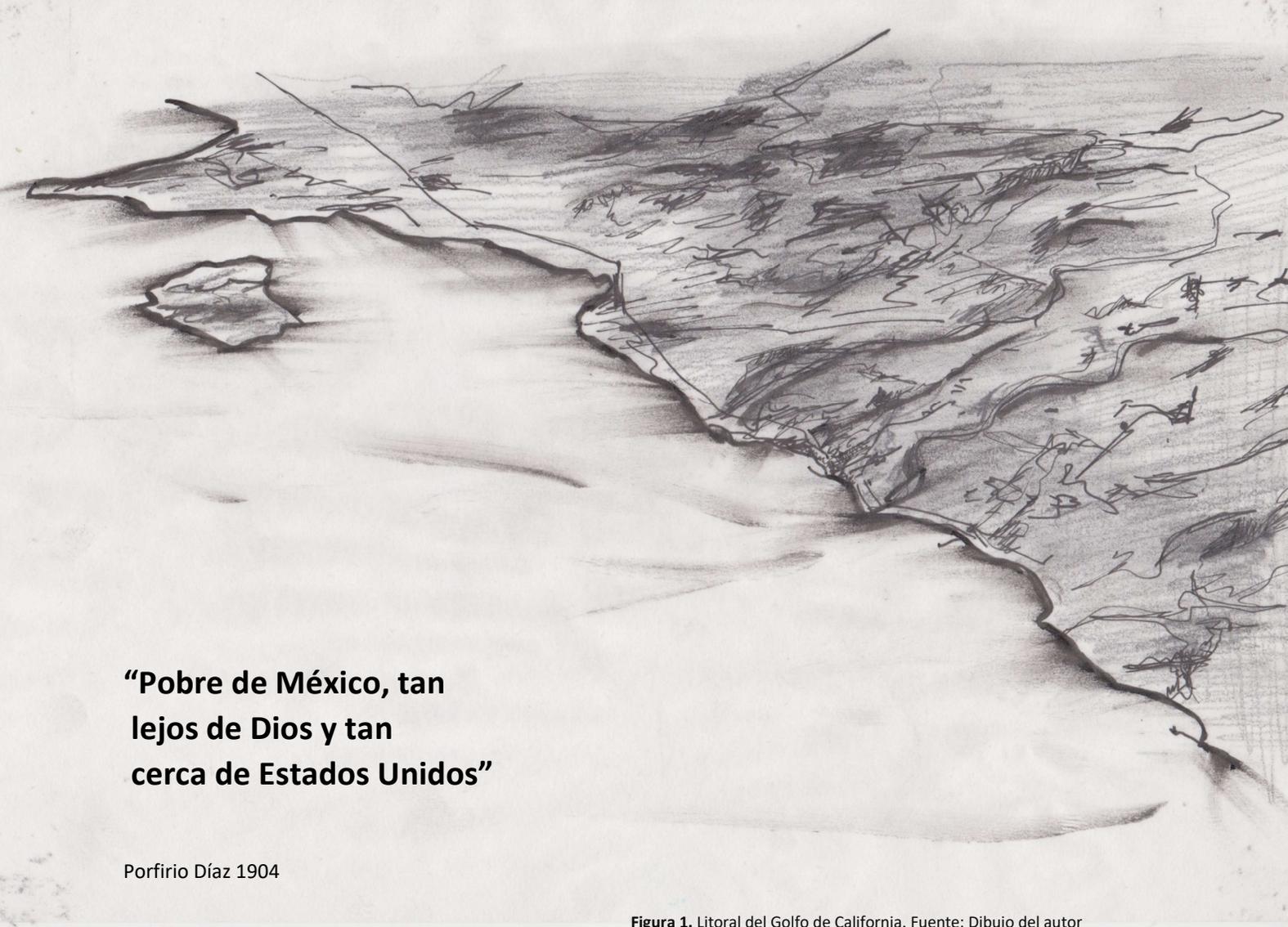
Figura 46. Portada de la revista arqueología Mexicana, resaltando las pinturas rupestres de Baja California. Fuente: Revista Arqueología Mexicana.



Figura 47. Portada de la revista arqueología Mexicana, resaltando el litoral de la península de Baja California. Fuente: Revista Arqueología Mexicana



Figura 48. Fotografía de una de las intervenciones en el paisaje. Fuente: Película Bajo California



**“Pobre de México, tan
lejos de Dios y tan
cerca de Estados Unidos”**

Porfirio Díaz 1904

Figura 1. Litoral del Golfo de California. Fuente: Dibujo del autor

CAPITULO II

LAS ESTRATEGIAS TERRITORIALES Y EL CAPITALISMO EXTRANJERO COMO URBANIZADOR EN EL NORTE

- 1.- La independencia y los cambios en la división territorial del Norte de México**
- 2.- La nueva estructura territorial y el deseo económico del vecino del norte a mediados del siglo XIX y principios del XX**
- 3.- La especulación territorial de los promotores urbanos en la península**
- 4.- Influencias del ordenamiento territorial en la península de Baja California**



Figura 2. Fotografía de Albert Kimsey Owen izquierda quien realiza levantamientos en la costa del Pacífico y Baja California. Obtiene la concesión del ferrocarril en el Norte de México en tiempos del Porfiriato. Se trata de un planificador urbano con planes grandiosos para desarrollar un gran puerto en Topolobampo Sinaloa. Fuente: Libro *The California Native Newsletter: Topolobampo or Bust*, de Don Fuchik.

Capítulo II

Las estrategias territoriales y el capitalismo extranjero como urbanizador en el Norte

Resumen

Este segundo capítulo se centra en el estudio de los cambios en la división territorial del país a inicios del siglo XIX, junto a la nueva estructura y conformación de un territorio que despierta un gran atractivo económico para Estados Unidos. Se analizan ejemplos de desarrollo de los promotores extranjeros en la península de Baja California. El capítulo culmina con la llegada de la influencia urbana y el ordenamiento territorial del vecino del Norte que tuvo tanto que ver con la manera en que se originan las ciudades en el Norte y Sur de la península.

Hipótesis/ Método/ Resultado

La especulación territorial extranjera como desarrollador y sus implicaciones a nivel urbano y territorial

Estudio de las políticas y leyes de colonización

Identificación de las inversiones extranjeras

Objetivos

El objetivo de este segundo capítulo es analizar la forma, los motivos, las políticas y las intenciones que hacen que se desarrolle el territorio Norte de México bajo una función productiva, para entender la importancia de la estrategia de industrializar regiones donde nada existía. Se intenta contribuir a la identificación de un proyecto territorial durante el Porfiriato para valorizar la planeación y construcción de poblaciones en un periodo histórico del país.



Figura 3. Mapa que muestra a inicios del siglo XIX los territorios correspondientes de México y Estados Unidos. Fuente: <http://www.imageneslatinas.net/>



Figura 4. Mapa de la negociación de la frontera entre México y Estados Unidos (1845-1848) como parte de la Guerra de Intervención estadounidense en México. Fuente: Sodro Cedeño, Reynaldo; Sierra Moncayo, María Julia (2010) Atlas conmemorativo 1810, 1910, 2010; ed. Siglo XXI Editores, México; ISBN 978-607-03-0141-4; pp.84-85. Basado en Zorrilla, Luis G. (1977) Historia de las relaciones entre México y los Estados Unidos de América 1800-1958, ed. Porrúa, México pp-208-209

1. La independencia y los cambios en la división territorial del Norte de México

La independencia de México, que tiene lugar en un proceso que va de 1810 a 1821 acaba con casi tres siglos de dominio español en Nueva España. El movimiento independentista mexicano tiene como marco la Ilustración y las revoluciones liberales de la última parte del siglo XVIII. Por esa época la élite ilustrada comienza a reflexionar acerca de las relaciones de España con sus colonias. Los cambios en la estructura social y política, derivados de las reformas borbónicas, a los que se suma una profunda crisis económica en Nueva España, generan un malestar creciente entre algunos segmentos de la población.

La independencia de México resulta, para el caso específico de las Californias, muy distante y se vive muy diferente en este territorio tan alejado del centro del país. En cambio, sí que sufren las consecuencias del nacimiento de la nueva república. En 1822 Fernando de la Toba, encargado del territorio peninsular mexicano expulsa a Lord Cochrane (almirante y corsario chileno) cuando éste arriba a las costas de Baja California saqueando poblaciones, con el antecedente de haber arrebatado territorios a Perú en provecho de Chile (Jordán, 1951).

Una consecuencia definitiva, es la intervención norteamericana en 1846. La escasa población peninsular nunca se plantea hacerse norteamericana y se levanta en armas para defender su territorio, pero lo inevitable sucede y la guerra se pierde. Las Californias se separan para siempre, la Alta California es arrancada del territorio mexicano y la Baja California queda unida a él por un estrecho corredor terrestre.

En 1853, después de establecerse la nueva división internacional entre México y Estados Unidos, en lo que corresponde a nuestra área de estudio los habitantes de la península de Baja California son atacados por el filibustero norteamericano William Walker, quien pretende formar allí una república independiente de México, aunque fracasa. Esto muestra que la intención expansionista de los norteamericanos continúa.

A finales del siglo XVIII Estados Unidos alcanza su independencia. Las 13 colonias británicas en la costa del Atlántico quedan atrás y se empieza a gestar la expansión territorial del gigante americano. En 1810 le compra a España el territorio de La Florida y poco antes, en 1803, a Francia el territorio de Louisiana y todo el Missisipi.

El territorio de Oregón perteneciente a Inglaterra fue adquirido aproximadamente en 1846 por Estados Unidos en el tratado de Oregón. En 1867 los Estados Unidos compran a Rusia el territorio de Alaska y Hawái es anexionada en 1900.

Las cifras nos dicen que México perdió en 1848 una enorme superficie que representaba 51% de su territorio, y que en esa gran extensión, compuesta por California, Nevada, Utah, Arizona, Nuevo México, Texas, bastante de Colorado y partes de Wyoming, Kansas y Oklahoma, sólo había por el orden de 115,000 habitantes, que representaban únicamente 1.6% de la población total de México. En otras palabras, en esa enorme extensión faltaba muchísimo para que por lo menos hubiera un habitante por kilómetro cuadrado. La inmensa mayoría de la población, o sea 98.4% del total de los siete millones de habitantes, vivía en el territorio que se conservó (Piñera, 2006).



Figura 5. Mapa de la expansión territorial de Estados Unidos. Fuente: National Atlas of the United States. Library of the Congress.



Figura 6. Noticia del Periódico Tiempo de México de mediados del siglo XIX, donde se publica la pérdida del territorio norte de México. Fuente: regeneracion.mx

Así, con este rápido recuento de lo que fue la gran expansión de Estados Unidos en América del Norte vemos las dimensiones y los alcances que ésta tuvo con el Norte de México. Nos interesa en esta investigación la conformación de la frontera actual entre México y Estados Unidos esa línea divisoria de aproximadamente 3.200 kilómetros que alcanza a retener esa voraz expansión yankee y que se sirve de ella para que sus límites no cambien nuevamente. Creemos que una de las razones por la cual la península se mantiene mexicana es que a finales del siglo XIX con la gran penetración financiera que experimenta este territorio a través del capital extranjero, al dejarlo actuar libremente, explotándolo, no hubo necesidad de que cambiara de dueños, se podría catalogar como una colonización estilo siglo XX.



Figura 7. Mapa de la frontera norte de México. Línea divisoria entre México y Estados Unidos, cuenta con 3.185 Kilómetros desde el Pacífico hasta el Golfo de México.

2. La nueva estructura territorial y el deseo económico del vecino del Norte a mediados del siglo XIX y principios del siglo XX

Existe la opinión general de que puede tomarse 1870 como punto de partida del proceso de expansión económica de los Estados Unidos (Piñera, 2006). Ello es consecuencia de que, después de superar el conflicto interno que sufre de 1861 a 1865, con la guerra de Secesión, se transforma en una nueva sociedad urbana e industrial, con grandes empresas que se benefician con la mano de obra de las corrientes migratorias procedentes de Europa, y que además se ensancha hasta la costa del Pacífico, con el auxilio del telégrafo y las vías del ferrocarril (Wright, 1977).

A causa de la cercanía, México es el país que primero experimenta los efectos de tal expansión y, por razones de proximidad, el mayor impacto lo recibe la frontera norte. También a partir de entonces se da un cambio en las relaciones entre México y Estados Unidos, pues éstos abandonan su política de agresión territorial y la sustituyen por la de penetración financiera (Piñera, 2006). Así, el capital norteamericano empieza a competir con el inglés, que mantiene una posición hegemónica desde las primeras décadas del siglo XX (Wright, 1977).

Unos años después de las pérdidas territoriales mencionadas anteriormente, ocurre la intervención francesa entre 1861 y 1867. México expulsa a los franceses, siendo el general del ejército mexicano Porfirio Díaz la pieza clave en las victorias contra Francia. Porfirio Díaz, militar oaxaqueño se convierte en el político más destacado del país y comienza su mandato, que dura más de tres décadas y se caracteriza por una fuerte inversión extranjera.

En lo que se refiere directamente a la frontera, dos de los aspectos en los que primero se hace sentir la expansión norteamericana son la minería y el comercio; y más adelante, el ferrocarril y su intento de establecer una nueva estructuración económica del territorio.

Entre 1876 y 1910 México se caracteriza por una estabilidad política sin precedentes, una gran apertura a las inversiones extranjeras y un alto desarrollo social, del que no participan las clases populares. Para la frontera norte en particular, ésta es una de las épocas más importantes de su historia, pues no es exagerado afirmar que la franja fronteriza que conocemos actualmente, se conforma en lo fundamental durante el Porfiriato (Krauze, 1987).

Compañía	Ramo	Lugar de establecimiento
Colorado River Land Company	Agroindustria	Frontera de California Estados Unidos y Baja California México, Mexicali y Calexico
International Company of México	Agroindustria	Frontera de California Estados Unidos y Baja California México, Tecate
Southern Pacific Railroad	Ferrocarriles	Frontera de Arizona Estados Unidos y Sonora México. Nogales
Southern Pacific Railroad	Ferrocarriles	Frontera de California Estados Unidos y Baja California México, Tijuana
Cananea Consolidated Copper Company	Minería	Cercana a la frontera de Arizona Estados Unidos y Sonora México, Cananea
Compagnie Du Boleo	Minería	Cercana a la frontera con California Estados Unidos y Baja California Sur, Santa Rosalía

Figura 8. Cuadro donde se agrupan solo algunas de las compañías más importantes que desarrollaron poblaciones en territorio mexicano cercanas a Estados Unidos. Fuente: Elaboración propia.

La influencia de capital extranjero en el Norte de México lleva al territorio desde su industrialización a finales del siglo XIX y principios del XX a conectarse a través de puertos y vías férreas con Estados Unidos. Esto origina que se desarrollen ciudades diseñadas por compañías mineras, compañías agroindustriales y compañías ferrocarrileras en esta región fronteriza.

El territorio árido del Norte de México se convierte en potencia mundial durante el siglo XX y puede considerarse que se ha dedicado, sobre todo, a complementar la gigantesca economía de los Estados Unidos. Éste no es un fenómeno nuevo, sino que puede detectarse ya desde 1850, cuando el Río Bravo y el desierto se convierten en nueva línea divisoria. La industrialización contribuye al desarrollo regional gracias a capitalistas norteamericanos y europeos, y a las nuevas y pujantes industrias.

El mercado interior empieza a articularse en México a finales del siglo XIX, resultando fuerte la laguna porfiriana del algodón y el triguero/avícola de Sonora. Monterrey exporta desde 1892 productos industriales a Estados Unidos, mientras Chihuahua les vende su ganado, sus velas y su ropa para mineros. El Norte de Sinaloa envía tomate a San Francisco en 1920 y Sonora y Baja California Sur colocan en Arizona y Luisiana sus minerales de cobre desde antes de la Revolución Mexicana (Cerutti, 2008).

Figura 12. Distribución por actividad de la inversión estadounidense en 1902. Fuente: Romero, 1991.

País	Dólares	Porcentaje
Estados Unidos	137' 341, 731	40
Gran Bretaña	86' 394, 800	28
Francia	57' 220, 000	19
Holanda	10' 311, 700	3
Alemania	9' 360, 000	3
Suiza	3' 891, 500	1
Totales:	304' 519, 731	

Figura 9. Cuadro de inversiones extranjeras en ferrocarriles durante el Porfiriato. Fuente: Romero, 1991.

CONCEPTO	% DEL TOTAL
TOTAL	100
Ferrocarriles	33.2
Industrias extractivas	27.1
Minería y Metalurgia*	24.0
Extracción de Petróleo*	3.1
Deuda Pública	14.6
Comercio y banca	8.5
Bancos*	4.9
Comercio*	3.6
Electrificación/servicio público	7.0
Explotación agropecuaria	5.7
Ind. de Transformación	3.9

Figura 10. Cuadro de la distribución por campos de colocación de inversiones extranjeras en México en 1911. Fuente: Romero, 1991.

Entidad	Dólares	Porcentaje
Sonora	27 829 000	27.29
Chihuahua	21 271 000	22.40
D.F.	8 430 000	8.87
Durango	6 520 000	6.86
Coahuila	6 000 000	6.32
Aguascalientes	3 682 000	3.88
Sinaloa	3 183 000	3.35
Otros	18 079 000	19.03
Totales	95 000 000	100.00

Figura 11. Inversiones norteamericanas en México. Fuente: Romero, 1991.

	1900		1911		1924	
	\$	%	\$	%	\$	%
Ferrocarriles	335	70.0	644	64.0	169	13.0
Minería	102	21.0	250	25.0	300	25.0
Agricultura	28	6.0	4	.5	200	16.0
Manufactura	10	2.0	11	1.0	60	5.0
Bancos	7	1.0	31	3.0	10	1.0
Bancos de Gob.			52	5.0	22	2.0
Petróleo			15	1.5	478	38.0
Totales	482		1007		1239	

La red ferroviaria

En 1869 se termina en Estados Unidos la línea inter-oceánica de Nueva York a San Francisco, comenzando la gran expansión del ferrocarril en Norteamérica. En México el ferrocarril aparece en 1877, con la primera línea que conecta la Ciudad de México con el puerto de Veracruz.

En la frontera entre México y Estados Unidos en 1883 la *Southern Pacific Railroad* extiende sus conexiones ferroviarias con un ramal en el estado de Sonora llegando hasta el puerto de Guaymas. En esta misma época se tienen registros del rico mineral de cobre en la vecina península de Baja California, ya que en 1885 se funda Santa Rosalía por la *Compagnie du Boleo* de capital francés, que construye en la lejana península, a 150 km aproximadamente en la otra orilla del Mar de Cortés, la primera ciudad industrial para la extracción y procesamiento del cobre en México.

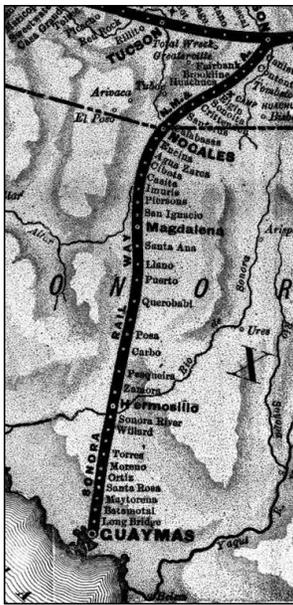


Figura 13. Vía ferroviaria del puerto de Guaymas a la ciudad de Nogales en la frontera Norte de México. El puerto de Santa Rosalía se encuentra aproximadamente a 150 km navegando desde Guaymas hacia la península de Baja California.

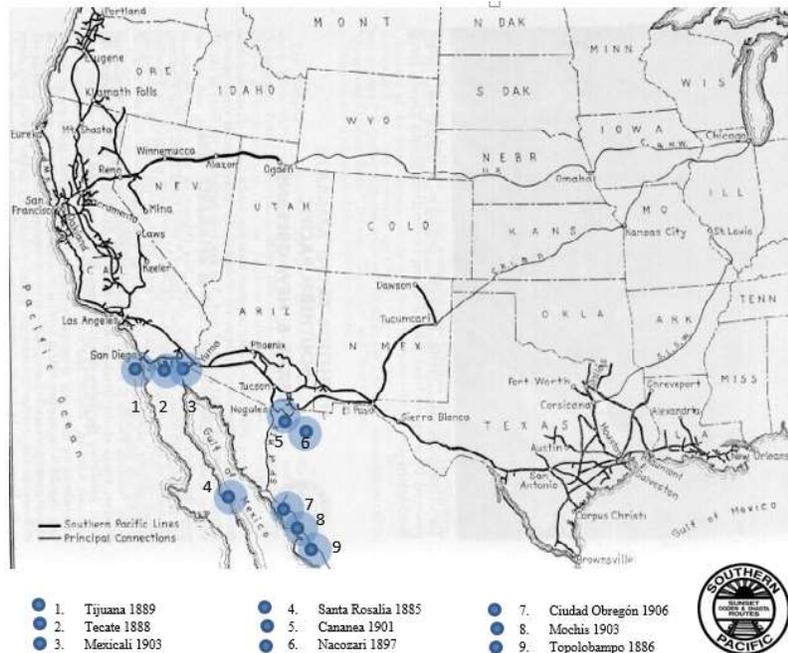


Figura 14. Mapa que muestra las vías en 1883 de la compañía estadounidense *Southern Pacific Railroad* que incluye una ramal de aproximadamente 400 km dentro del Norte de México. El mapa señala las ciudades de nueva fundación en la región más al norte de México. Mapa intervenido por el autor.

En los años siguientes ese mismo ramal norteamericano enlaza las ciudades de Cananea y Nacozari para uso exclusivo de acarreo de minerales. Compañías como La American Smelting Co. funda la Greene Copper Co. en 1888; la Phelps Dodge compra Los Pilares (Nacozari) en 1897; y se establecen compañías como la Cerro Prieto (Moctezuma); El Tigre Mining Co. (Cumpas); El Rey Mining Co. (Sahuaripa) y The Lucky Tiger Mining Co., todas ellas en el estado de Sonora.

La Cananea Consolidated Copper Company (4C), labora de 1899 a 1906, operando 16 minas. La importancia de la minería en Cananea se traduce en el aumento de su población, ya que en el año 1891 tenía cien habitantes, en 1900 contaba con novecientos, y en 1906 con más de 22 mil, convirtiéndolo a esa población en la más populosa e importante del estado de Sonora. En Santa Rosalía ocurre algo similar. El poblado diseñado por la Compagnie du Boleo se convierte en la población más industrial de la península, llegando en 1900 a más de 8.000 habitantes.

Las minas situadas en Nacozari y Pilares, pertenecientes a la Moctezuma Copper Co., crecen notablemente. Tan sólo en Pilares llegan a emplear 2.000 trabajadores. Las ciudades de Cananea, Nacozari y Santa Rosalía integran la ruta del cobre del Norte de México. Las tres ciudades conforman la base de la estructura económica de los estados de Sonora y Baja California Sur en los umbrales de siglo XX.

En cuanto al sistema ferroviario, en 1893 alcanzan su máxima extensión los ferrocarriles que conectan San Antonio Texas (Estados Unidos) con la ciudad de Torreón (Coahuila) en territorio mexicano, que surge como central de trenes en el Norte de México y Monterrey en Nuevo León que pone a trabajar ya en 1900 la fundidora de hierro y acero.

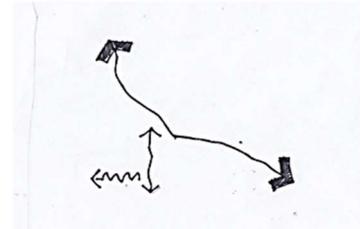
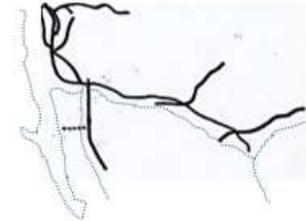


Figura 15. Esquemas de las conexiones ferroviarias señalando la ruta de exportación del cobre de Baja California Sur y Sonora rumbo a California y Nueva Orleans.

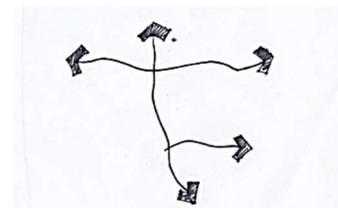
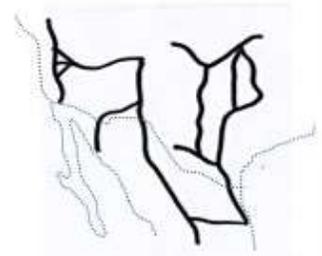


Figura 16. Esquema de exportación del carbón en Coahuila y Nuevo León a través de las vías ferroviarias.

El puerto de Tampico en Tamaulipas (México) adquiere una notable importancia en el Golfo de México a través de las conexiones ferroviarias hacia el puerto.

Con todos estos datos, se refuerza la hipótesis de los intereses referente a la inversión extranjera como motor de desarrollo del territorio, ya que las políticas de modernización e industrialización del Norte mexicano son aplicadas para exportación de productos hacia Estados Unidos principalmente.

El mapa adjunto muestra el ferrocarril que conecta la región carbonífera de Coahuila con todo el Norte mexicano y el Sur de Texas. Tal vez ya estructurando los pequeños asentamientos mineros de la Compañía Carbonífera de Sabinas, que ya opera en ese momento. Esto ayuda a verificar el hecho de que surgen un número considerable de concesiones territoriales, ubicando poblaciones que las compañías diseñan, como es el caso de la población de Nueva Rosita en Coahuila. Estos ejemplos modernizan a principios del siglo XX el Norte de México, aportando nuevas formas urbanas de organizar una comunidad minera.

La época del Porfiriato se caracteriza por una hostilidad hacia el campesinado y por las numerosas concesiones del gobierno mexicano a inversionistas norteamericanos en su mayoría, como por ejemplo la familia Guggenheim, que atraída por las exenciones tributarias y la mano de obra barata, comienza a partir de 1900 a llevar grandes cantidades de dinero al empobrecido país, rebasando rápidamente los límites establecidos y controlando más capital que el país entero.

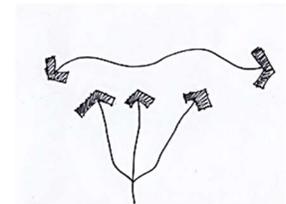
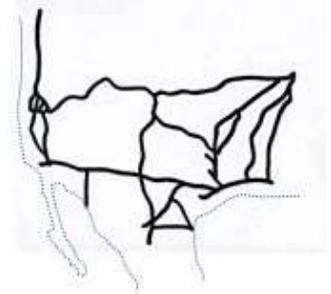


Figura 17. Esquema de la red ferroviaria entre los dos países a principios del siglo XX

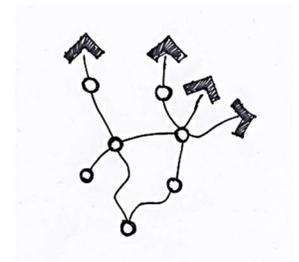
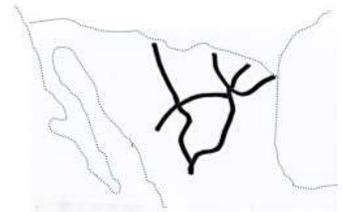


Figura 18. Esquema de exportación de metales en el Norte de México y su red principal ferroviaria hacia Estados Unidos.

En la mayoría de los casos estas concesiones son territorios casi vacíos o poco ocupados, como en la parte norte de la península de Baja California con 62.000 km² y sin ninguna población importante. Dentro de las concesiones, las poblaciones existentes en la región norte, como Hermosillo en Sonora, Ciudad Juárez en Chihuahua, Torreón y Saltillo en Coahuila y Monterrey en Nuevo León presentan un crecimiento poblacional importante durante este periodo industrial de inversión extranjera.

Así pues, el ferrocarril que aparece en el norte mexicano debe sus orígenes a finales del siglo XIX, a la prosperidad y al carácter exportador de las minas, fundiciones de metales y campos agrícolas desapareciendo el viejo modelo de integración territorial de origen español que articula los centros mineros con la capital y con las ciudades portuarias del Golfo y del Pacífico.

Se da un cambio muy importante, un cambio en la organización del territorio enfocado en las conexiones ferroviarias y sus redes hacia las zonas productivas rumbo a Estados Unidos. Estos cambios modernizan y traen nuevas formas urbanas que se implementan durante el siglo XX. Una sociedad industrial y moderna surge y se conecta con Norteamérica.

Una gran parte de la red ferroviaria depende de las empresas mineras, como lo muestra el hecho de que en 1908 más de la mitad de las 44 vías existentes están comprometidas en el acarreo de minerales y cerca de 4.000 km de vías son utilizados exclusivamente por compañías mineras.

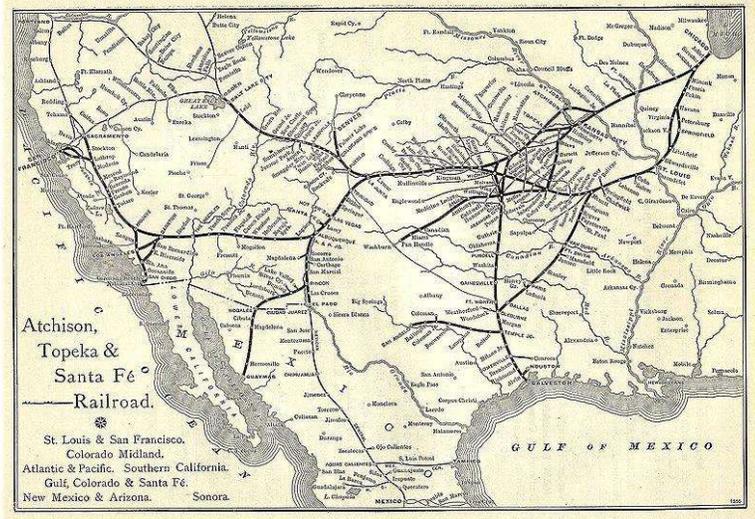
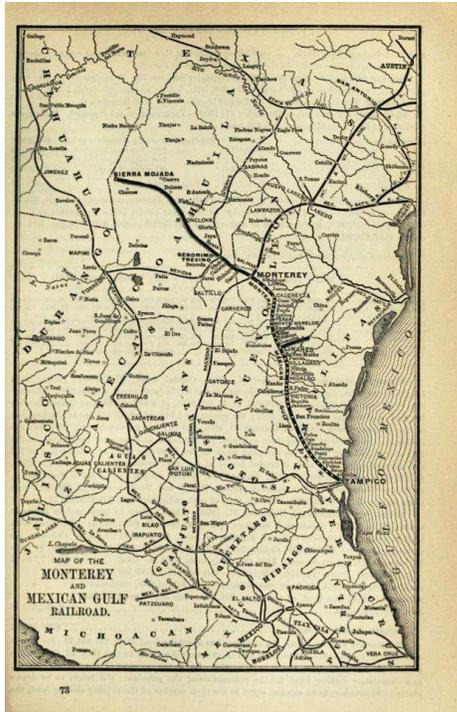


Figura 19. Mapa de 1893 donde se muestra el puerto de Tampico, la ciudad industrial de Monterrey y sus conexiones ferroviarias hacia las reservas de carbón de Coahuila en el Norte de México en su frontera con Texas en Estados Unidos. Fuente: Map of Monterrey and Mexican Gulf Railroad

Figura 20. Mapa de las conexiones principales del ferrocarril entre México y Estados Unidos 1891. Fuente: Santa Fe Railroad



Figura 21. Mapa de la estructura ferroviaria y sus conexiones con Estados Unidos. Fuente: Southern Pacific Company

La minería como enlace en el Norte.

Para evitar la competencia con los ferrocarriles norteamericanos que enlazan la costa del Pacífico con la del Atlántico, los empresarios extranjeros diseñan en México trazados paralelos centro-norte, favoreciendo así la salida de los minerales mexicanos hacia las refinerías de Colorado, Kansas, Missouri y Oklahoma volviendo incosteable el embarque en las costas del Pacífico de los minerales de empresas inglesas con destino a Swansea en Gales (Bernstein, 1964).

En el Norte de México se rehabilitan varios puertos y se tienden más de 20.000 km de vías férreas. Los ferrocarriles son trazados hacia los puertos y hacia la frontera con Estados Unidos, para facilitar el intercambio comercial con este país. La industria de transformación está todavía representada por empresas textiles.

Así surge a principios del siglo XX la sociedad industrial del Norte, con ciudades agrarias que se convierten en industriales (las fundidoras que corresponden al periodo de inversión norteamericana), tales como Monterrey, Matehuala, Chihuahua, Durango, Nueva Rosita, Aguascalientes y Torreón, que organizan el territorio productivo de la nación con la frontera estadounidense.

Muchas compañías desarrollan poblaciones industriales e inversionistas como los Rothschild por mencionar algún capital, industrializan y potencian el Norte del país en conexión con Estados Unidos, trazando las nuevas rutas de la actividad económica con la llegada del ferrocarril. Esta organización del territorio hace fuerte una estructura que se mantiene hasta la fecha de hoy, con escasas variaciones en esta región Norte de México. Su importancia radica en que esta estructura territorial pervive en la actualidad y siguen siendo las rutas económicas de la región.

Con respecto a las migraciones internas, el ferrocarril resulta fundamental, pues acorta las distancias y el tiempo, favoreciendo los intercambios de población, sobre todo desde el centro del país hacia la frontera con Estados Unidos. Se aprecia la diversidad de las movilidades transfronterizas y multinacionales. Destacan los flujos migratorios y el papel del ferrocarril como factor de creación de nuevos centros de población y de crecimiento de otras zonas en la amplia región Norte (Brown, 2009).

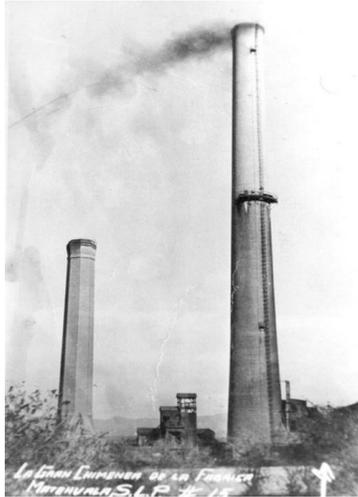


Figura 22. Fundidora de ASARCO en Matehuala, San Luis Potosí, México demolida en 1945. Fuente: American Smelter and Refining Company

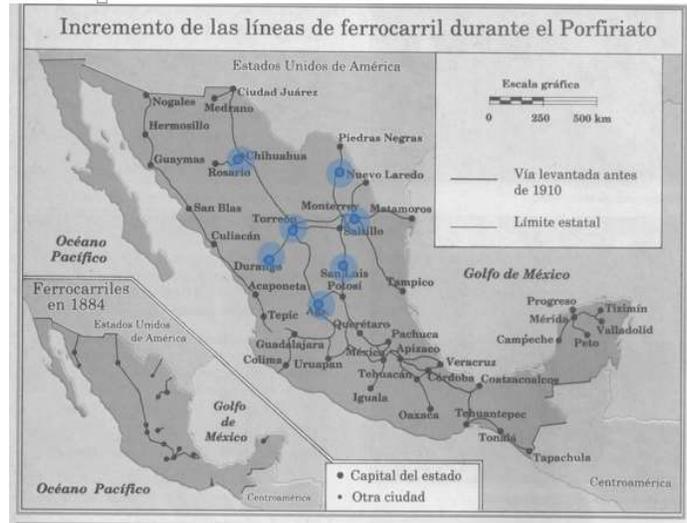
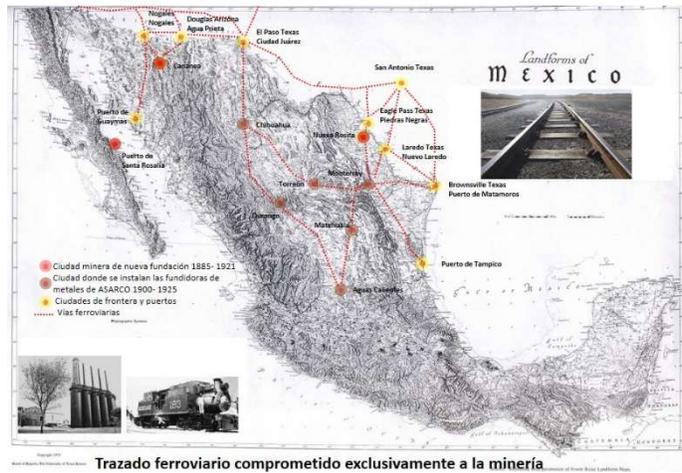


Figura 23. Localización de las fundidoras de metales de ASARCO (American Smelter and Refining Company) propiedad de la familia Guggenheim de Nueva York. Se puede apreciar en este mapa las líneas del ferrocarril antes y después del Porfiriato y como se estructuran los ramales teniendo como base las principales fundidoras establecidas en el Norte de México. Fuente: Mapa intervenido por el autor.

Figura 24. Fuente: Cartografía de México del reconocido cartógrafo Erwin Raisz. Mapa que muestra las vías del ferrocarril conectando las principales industrias de fundición de metales y su conexión con Estados Unidos. Mapa intervenido por el autor



Trazado ferroviario comprometido exclusivamente a la minería

El mapa recoge la consolidación del ferrocarril en Norte América durante los siglos XIX y XX. El Norte de México se conecta con los caminos de hierro, pero la península de Baja California sigue desconectada y no aparece el ferrocarril, solo una pequeña vía en su frontera con California.

Heath (2011) menciona que la ausencia del ferrocarril al Sur de la península es un factor explicativo de su lento poblamiento y evidencia la estrategia de mantener a la península desconectada a finales del siglo XIX y principios del XX frente a las intenciones anexionistas de Estados Unidos.

Las compañías en Baja California

Varias conspiraciones de políticos y empresarios norteamericanos dentro de las compañías extranjeras que desarrollan el norte de la península durante el Porfiriato son descubiertas y ponen de manifiesto la intención de poblar lo más rápidamente el territorio, para después anexionarlo a Estados Unidos. El instrumento sería el trazado ferroviario que llega a tener algunas estaciones con un máximo de 30 km construidos en el momento de ser cancelada la concesión territorial por el gobierno mexicano. Es evidente que de llegar a concretarse el proyecto del ferrocarril a finales del siglo XIX, la península estaría más conectada a Estados Unidos que a México y el estrecho corredor terrestre hubiera sido la frontera con el país vecino. Creemos que la estrategia de mantener a la península de Baja California desconectada la limita en ocupación y accesibilidad y la mantiene alejada del continente como una isla. A mitad del siglo XX, la mayoría de las concesiones son canceladas por el gobierno mexicano, pero se aprovecha toda la infraestructura creada por las compañías como colonias agrícolas, pueblos industriales, puertos y muelles de exportación. Esta estrategia es importante ya que se evita

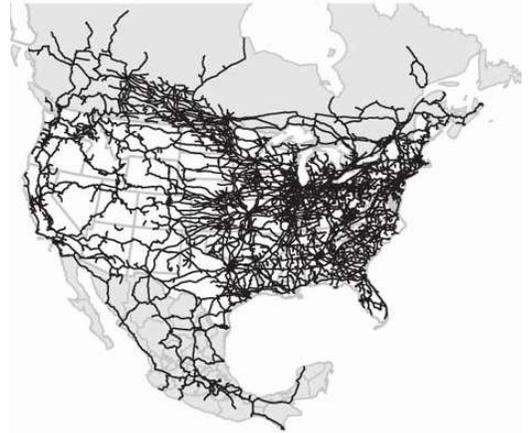


Figura 25. Mapa del ferrocarril en Norte América, se puede apreciar la península de Baja California sin intervención ferroviaria.



Figura 26. Fotografía que muestra los daños causados al ferrocarril de la Southern Pacific Railroad en 1904 por la inundación del delta del río Colorado. Fuente: A century of service imperial irrigation district.

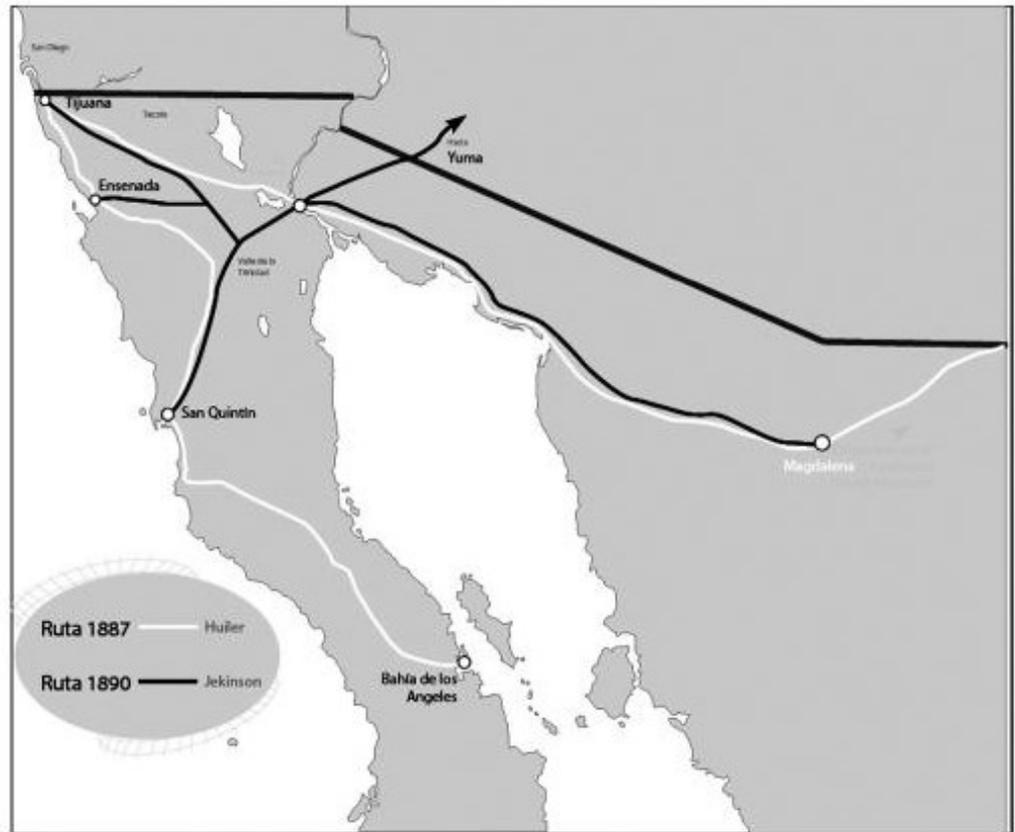
accesibilidad y la mantiene alejada del continente como una isla. A mitad del siglo XX, la mayoría de las concesiones son canceladas por el gobierno mexicano, pero se aprovecha toda la infraestructura creada por las compañías como colonias agrícolas, pueblos industriales, puertos y muelles de exportación. Esta estrategia es importante ya que se evita el intento de anexión, pero se dota al territorio de equipamientos y enclaves que se relacionan más por mar, por medio de puertos y muelles que por tierra.



Figura 27. Fotografía que muestra las difíciles condiciones de terreno que vencieron los constructores del Ferrocarril Sonora-Baja California.

Fuente: <http://ferrocarrilsbc.blogspot.mx/>

Figura 28. Mapa de las rutas proyectadas que nunca se realizaron del ferrocarril Peninsular, 1887 y 1890. Fuente: Elaborado por Manuel A. Sánchez Fernández. Obtenido del artículo "El malogrado proyecto del ferrocarril peninsular del Distrito Norte de la Baja California, 1887-1892" de Hilarie J. Heath, 2011.



La estrategia del trazado ferroviario nos lleva a identificar lugares escogidos por que representan puntos clave, dentro de una organización territorial general para la explotación por su conexión con una estructura económica potente.

El proyecto del ferrocarril en Baja California pretendía enlazar a la ciudad de Ensenada con Tijuana y San Diego, y por otro lado hacia Yuma Arizona y hacia el Sur con San Quintín y más abajo hasta Bahía de los Ángeles donde se comienza a explotar minerales.

A pesar de que nunca se construye dicho ferrocarril esto no evita que lleguen inversiones en forma de enclaves industriales, que no estructuran el territorio peninsular pues funcionan independientes a través de los puertos en sus dos litorales, con la excepción de Tijuana, Tecate y Mexicali que colindan con Estados Unidos.

El resto de México durante el Porfiriato, respira un clima de paz forzada, pero anhelada, después de años de inseguridad y aunque se da un claro progreso material; éste beneficia a los colaboradores de Díaz. Un conjunto de intelectuales autodenominados científicos, encabezados por José Ives Limantour reúnen enormes fortunas, y ven en el Porfiriato la oportunidad de modernizar el país, mientras la mayoría del pueblo sigue pobre y el campesinado empeora, produciéndose una gran brecha entre ricos y pobres. Díaz vende terreno público y los hacendados se apropian de las tierras de los campesinos.

Corre el año de 1910 cuando aproximadamente 800 hacendados se convierten en dueños del 90% del territorio rural (39 millones de hectáreas).

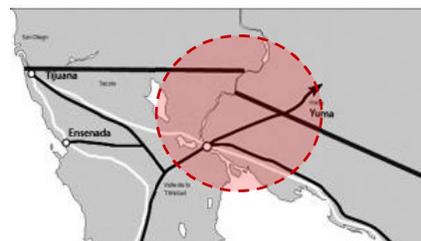


Figura 29. Esquema del estrecho corredor terrestre con el que cuenta la península con el resto de México en la actualidad.

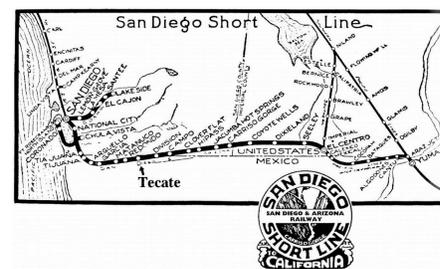


Figura 30. Plano donde se aprecia el Ferrocarril de Baja California y California. En Tijuana se conecta a San Diego y en Tecate cruza la frontera hacia Estados Unidos y se vuelve a conectar a territorio mexicano en Mexicali y baja hacia Sonora. Fuente: San Diego History Center.

La quinta parte del país está en manos de 17 personas. Cuatro de ellas son dueñas de millón y medio de hectáreas en México y Baja California y un solo hombre lo es de 12 millones de hectáreas en el Norte de México.

El capital extranjero forma un emporio minero en el Norte y genera un malestar inmediato en la clase obrera, debido a las injusticias sociales, a los bajos salarios y a la explotación. Esto da lugar a huelgas y a la Revolución Mexicana a finales de 1910. Ésta tiene su origen en la *company town* de Cananea, con un movimiento obrero jamás visto en la época, sin olvidar la revuelta en Río Blanco (la primera industria textil en la ciudad de Veracruz). Los grandes levantamientos reclaman mejoras laborales aunque en un primer momento el régimen totalitario de Díaz los logra controlar.

Por primera vez en su vida independiente México vive un notable crecimiento económico, aunque las injusticias terminan por alimentar la Revolución Mexicana (1910-1920).



Figura 31. No es casualidad que la Revolución Mexicana inicia en la *company town* de Cananea, ya que las compañías explotan a la población y es aquí cuando frente a la desigualdad un pueblo se levanta en armas y lucha contra el gobierno de Porfirio Díaz en 1910. El ferrocarril juega un papel clave en la movilización de la Revolución para derrocar a Díaz. Fuente: <http://territorioinformativo.com/>



Figura 32. Dibujo de campesinos y las huelgas surgidas en el Porfiriato. Fuente: www.gob.mx

3.- La especulación territorial de los promotores urbanos en la península

Las concesiones territoriales otorgadas desde el gobierno de Benito Juárez entre 1857 y 1872 en la península de Baja California son el antecedente de las políticas mexicanas orientadas a la colonización y a la articulación territorial y aunque resulta un mecanismo peligroso, se utiliza para tratar de contrarrestar el abandono y la escasa población de ese delgado brazo de tierra y piedra que se queda unido al país.

Es verdad que los recursos naturales son saqueados y entregados a capitalistas extranjeros y que se puede argumentar que las pérdidas territoriales comienzan con las invasiones económicas, pero también cabe ver a las concesiones territoriales como una estrategia para la activación económica y la ocupación, eso sí, a un precio muy alto para esta península tan alejada del centro del país, que se mantiene mexicana tras un siglo XIX tormentoso y tras varias intervenciones extranjeras que no solo marcan a la Baja California, sino al país entero.

Es importante resaltar que la península se conserva mexicana pero ocupada y explotada por Estados Unidos. En sí, lo que cambia es el modo de colonizar. Estados Unidos ya no necesita tener el territorio legalmente en sus manos porque lo posee económicamente, lo explota y lo dota de modernidad usándolo para su beneficio.

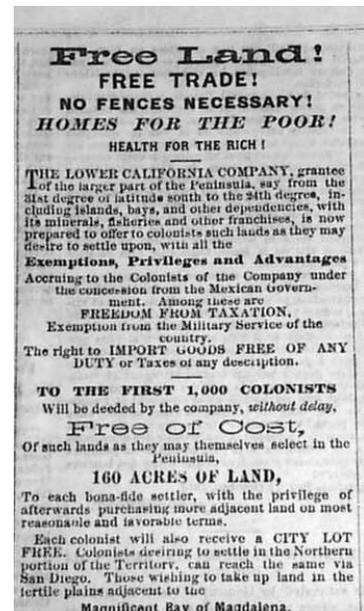


Figura 32. Noticias en los periódicos de California a finales del siglo XIX promocionando terrenos en Baja California. Fuente: Librería del Congreso de Estados Unidos

Creemos que no es casualidad que en este largo y angosto territorio las primeras concesiones son en la región más al Sur y más al Norte de la península; podemos hablar de una colonización desde los extremos hacia el centro. En el Sur, la inversión británica establece las poblaciones mineras de El Triunfo y San Antonio en 1862. En el límite Norte con Estados Unidos aparece en 1876 la colonia agrícola de Tecate y varios campamentos mineros surgen a consecuencia de la fiebre del oro en California. Se detecta ya la intención del gobierno mexicano y la estrategia de tratar de empezar a poblar en la etapa industrial la frontera.

En 1885 se produce hacia la mitad de la península una concesión minera a capital francés, ya durante el Porfiriato. Se produce algo interesante en las estrategias territoriales, ya que probablemente el gobierno de Porfirio Díaz otorga la concesión a Francia, como táctica para evitar tener a los norteamericanos a mitad de la península y proteger de alguna manera este territorio de Estados Unidos. Para entonces los norteamericanos ya cuentan con una cartografía detallada de toda la región peninsular y con estudios topográficos de bahías para futuros puertos. Cabe mencionar que para México era un riesgo latente tener al capital norteamericano en una región tan estratégica.

Podemos concluir que la táctica de ubicar al capital francés en el centro peninsular evita que el norteamericano se adentre más al Sur, controlando en una primera etapa, ya que un año después, en 1886 se les otorga a los norteamericanos la concesión de todo el Norte de la península para colonizar esta región. La posibilidad de una primera etapa, ya que un año después, en 1886 se les otorga a los norteamericanos la concesión de todo el Norte de la península para colonizar esta región.



Figura 33. Periódico The Lower Californian, publicado en inglés en 1887 en la ciudad de Ensenada. La página entera se enfoca en explicar las ventajas del territorio mexicano, habla de la promoción de terrenos y en riquezas a explotar. Menciona las facilidades del gobierno mexicano con la Ley de Colonización para desarrollar la península. Fuente: Special Collection, University of California San Diego UCSD. Consulta de documentos en 2017 por el autor en Gisel Library, San Diego California.

La posibilidad de permitir al capital actuar libremente sin restringirlo probablemente evita o va diluyendo el deseo y su posible anexión a Estados Unidos ya que se encontraban ya disponiendo de este peculiar territorio como si fuera propio.

“Baja California es solamente un lujo para México; pero para nosotros (Estados Unidos) es una necesidad.” Franklin D. Roosevelt al Senado norteamericano.

La compra de Baja California por Estados Unidos ha sido una larga obsesión de los políticos norteamericanos como lo menciona North (1908) en *The Mother of California*:

“Después de hoy... mañana. ¿Qué futuro tiene para entonces la península de Baja California? Minas y prospectos, caza y clima saludable, azúcar y ganadería, tal vez hierbas medicinales... Estas parecen ser las bases por las cuales la pobre Baja California podría recuperar su perdida posición. Éstas, ¡y la más importante de su posición geográfica! Y esto nos lleva a plantear una pregunta que no debe pasar inadvertida: ¿No sería en beneficio de ambos países que México vendiera y los Estados Unidos compraran la península? La consideración de esta vendiera y los Estados Unidos compraran la península?”

Figura 35. Esquemas donde se muestra las concesiones territoriales al capital extranjero en la península de Baja California. Fuente: Elaboración propia

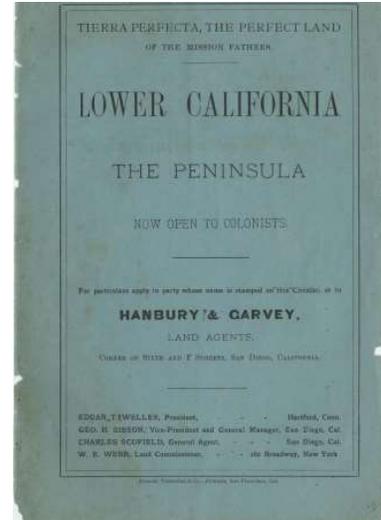
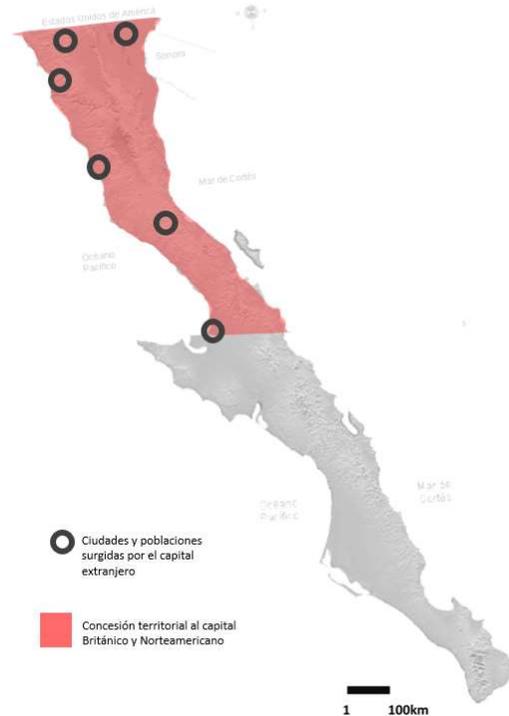


Figura 34. Portada del documento para promover la Baja California publicado en 1887 por Hanbury & Garvey, Land Agents, San Diego California. Fuente: <http://library.ucsd.edu/>



La consideración de esta pregunta se basa en una única situación: por una parte, Baja California ha demostrado ser costosa y de ningún beneficio para México. ¿Por qué? ¡Principalmente a causa de su posición geográfica! Por otra parte, la lejana península promete convertirse, en un futuro cercano, de enorme valor para los Estados Unidos. ¿Por qué? ¡Principalmente a causa de su posición geográfica!" (Citado en Jordán, 1951)

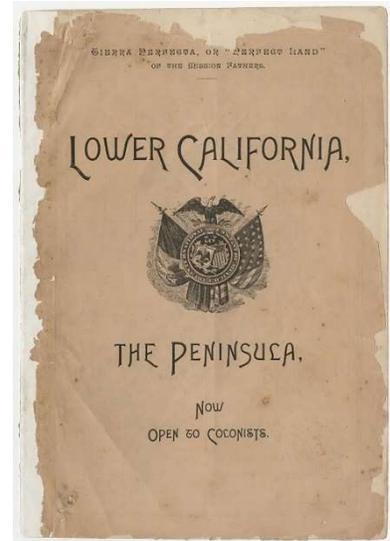


Figura 36. Documento Lower California, the península, now open to Colonist: Tierra perfecta, the perfect land of the misión fathers. Fuente: UCSD



Durante la Revolución mexicana 1910-1920, el gobierno cancela varias concesiones. Sin embargo el progreso ya ha iniciado y, poco a poco, aunque a un ritmo lento, las pequeñas poblaciones que el capital extranjero había sembrado empiezan a desarrollarse con esas ideas urbanas iniciales que traen las compañías extranjeras, algunos de estos trazados son abandonados y tienen un crecimiento lento entrado el siglo XX y otros más acelerado.

Fernando Jordán escribe en 1951 "...las profecías sobre el porvenir económico de Baja California hechas por North han resultado falsas; pero, en relación con el nivel de vida norteamericano, la mayor parte de la Baja California sigue en la miseria. En cuanto al futuro cercano del que habla North, ha llegado ya, y es el presente". Un presente de lenta modernización y poca ocupación se construye en base a la inversión extranjera que nunca quitó sus ojos del territorio peninsular.

Los casos de estudio a modo de ejemplo se abordan en el capítulo 4 y presentan una clara influencia de modelos urbanos, en su mayoría norteamericanos, implementados por las compañías. Esta nueva y distinta forma de ocupación es una característica constante, a pesar de sus fluctuaciones, resultando una razón fundamental para que esta región tenga una identidad diferente al resto de México.

Con la expansión de Estados Unidos hacia el Oeste, los especuladores en bienes raíces, planificadores e inversionistas, tienen la oportunidad de aplicar su experiencia como constructores de ciudades. El boom de las tierras en el Sur de California surge en 1876, cuando el ferrocarril Southern Pacific llega a Los Ángeles desde el Norte. La población queda ligada a la vía transcontinental que comunica con San Francisco. Un buen número de ciudades surgen en esta época como aventuras en la promoción urbana en la costa del Pacífico (Reps, 1982).

Referente a nuestra región, la economía californiana traslada la frontera a México e impacta en Baja California. Los inversionistas en bienes raíces de Estados Unidos fijan su mirada en tierras mexicanas. Las oportunidades legales que ofrece el gobierno federal mexicano y la demanda mundial de materias primas, hacen de la desolada península una oportunidad difícil de ignorar (Padilla, 1998).

La inestabilidad política, económica y territorial a mediados del siglo XIX, la combinación de una escasa población y la expansión de los Estados Unidos en la era industrial es parte importante de lo que lleva a cambiar los límites entre los dos países. A finales del siglo XIX, ya con la nueva línea divisoria, el vecino del Norte comienza su penetración financiera en los territorios mexicanos fronterizos.

El surgimiento de las ciudades de las compañías en la península de Baja California

Se puede decir que la península de Baja California empieza a desarrollarse urbanísticamente a través del modelo *company town*, lo que implica que durante el Porfiriato (1880 a 1910) comienzan nuevas actividades en lugares donde antes nada existía. La minería industrial, la agroindustria y la construcción de puertos, fábricas y bodegas implica que los capitalistas extranjeros no sólo deben construir sus instalaciones, sino crear pueblos enteros para consolidar sus industrias. Es importante mencionar que este fenómeno sigue dándose a lo largo del siglo XX.

Los proyectos de las nuevas ciudades son desarrollados dependiendo de la actividad económica. Los dueños de las compañías contratan arquitectos e ingenieros para diseñar poblaciones modelo, y van modernizando poco a poco un territorio inhóspito rico en recursos, siempre acompañados de la desventaja de que esos recursos se localizaban muy dispersos en una península que es casi una isla, y muy alejada del centro de México.

En Estados Unidos surge una enorme cantidad de compañías que van acaparando territorios donde se establecen poblaciones, aunque no siempre con el éxito esperado (Indiana Land Company, Holland Land Company, Illinois Wabash Company y la Loyal Company), al amparo de la Land Ordinance de 1785 que se explica más adelante.

La especulación es un elemento siempre presente en la planeación urbana de casi todas las regiones de Norte América, inclusive las comunidades utópicas y religiosas estudian la manera en que los proyectos de ciudades son financiados para obtener beneficios (Reps, 1982).



Figura 37. Fotografía de Porfirio Díaz en Palacio Nacional en 1908. Fuente: www.mexico-sigloxx.tumblr.com



Figura 38. Mapa de la península de Baja California. La cartografía realizada por norteamericanos en este territorio fue una aportación muy grande a finales del siglo XIX. Consultado en special surveys of coast & interior, realizado por la Lower California Company en 1866. Por las compañías de ingeniería bajo la dirección de J. Ross Browne. Dibujado por Joseph Goldsheider, ingeniero civil y topógrafo, enero de 1868. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, Colección General

Los especuladores hacían el plan de la ciudad con sus calles, manzanas y avenidas, edificios y monumentos. Los periódicos de la época usualmente son entusiastas y dan apoyo a los esfuerzos locales de promoción del pueblo. Muchas ciudades aspiran a ser metrópolis, pero no son más que un producto de la especulación y promoción urbana en ese momento histórico (Reps, 1982).

Dentro del proyecto colonizador de Porfirio Díaz, la península de Baja California ocupa un lugar muy importante, en razón de lo escasamente poblado de su territorio. El ferrocarril tiene presencia solo en circuitos cortos bien determinados, como por ejemplo en el puerto de Santa Rosalía y las minas del Boleo, el Triunfo y San Antonio. Dichas minas cuentan también con su pequeño circuito ferroviario; y en la salina de la isla el Carmen también funciona una locomotora. Existen algunas otras vías proyectadas, pero nunca terminadas, como en Ensenada o San Quintín. Hubo otras vías abandonadas como en las minas cerca de bahía de los Ángeles o en la salina de Guerrero Negro, estas dos últimas con pequeños carros tirados por bestias (Kirchner, 1988).

El resultado que se obtiene con todo esto, es que se incorpora este territorio a una economía mundial, abasteciendo principalmente a Estados Unidos, con la fundación de ciudades dedicadas a la producción algodonera, salinera, a la agroindustria y a la minería, todas ellas de carácter exportador. Cabe mencionar que algunas de ellas se han convertido en ciudades modernas y prósperas, que han consolidado la frontera; otras simplemente devienen pueblos mineros fantasmas, que al agotarse el mineral a mediados del siglo XX, se resisten a desaparecer en ese paisaje peninsular de desierto y mar.



Figura 39. Imagen de una Land Office en Kansas Estados Unidos en 1874. Fuente: Reps, 1978

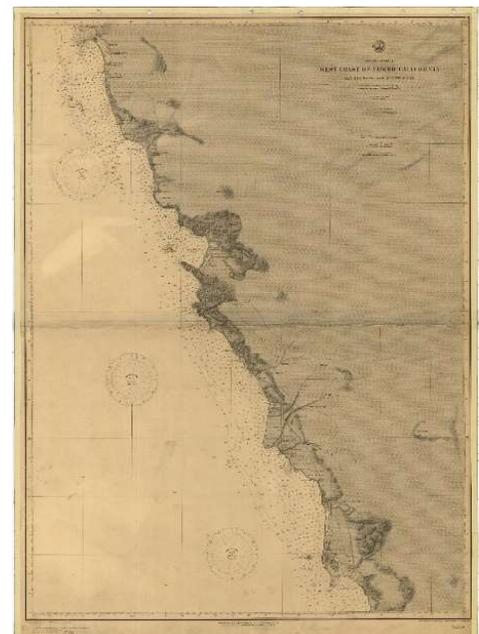


Figura 40. Cartografía de la costa de Baja California realizada por la Oficina Hidrográfica del Gobierno de Estados Unidos, NAVY. Estos planos se realizan con la intención de ver las potencialidades de la costa e invertir en puntos estratégicos para establecer puertos y urbanizaciones. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra.

La reconstrucción de la realidad material nos lleva a interpretar un **proyecto territorial** que inicia con las primeras concesiones durante el gobierno de Benito Juárez y continua con mucha fuerza en la época del Porfiriato, con el objetivo de ocupar y modernizar la península. No es casualidad que las ciudades más cercanas a la frontera con Estados Unidos sean las poblaciones de mayor calado. En esta investigación, se presentan 10 casos de urbanizaciones fundadas por compañías con fines productivos relacionados con la industria, que aparecen aproximadamente entre 1876 y 1954 en la península de Baja California. Pensamos que esta interpretación es importante ya que no se había analizado la aparición de poblaciones como estrategia territorial de ocupación, ni el hecho de contar con una identidad urbana diferente al resto de México.



Figura 41. Recopilación realizada por el autor de tres mapas consultados en el Archivo Especial de la Universidad de California en San Diego. Se muestra 12 puntos de la costa de Baja California a finales del siglo XIX y la precisa ubicación de los principales arroyos y el camino principal. La International Company of Mexico fue la encargada de seleccionar las potencialidades de cada lugar para después organizar el territorio y ubicar las poblaciones. Fuente: Archivo Especial: Special Collection, University of California en San Diego consultado en 2017.

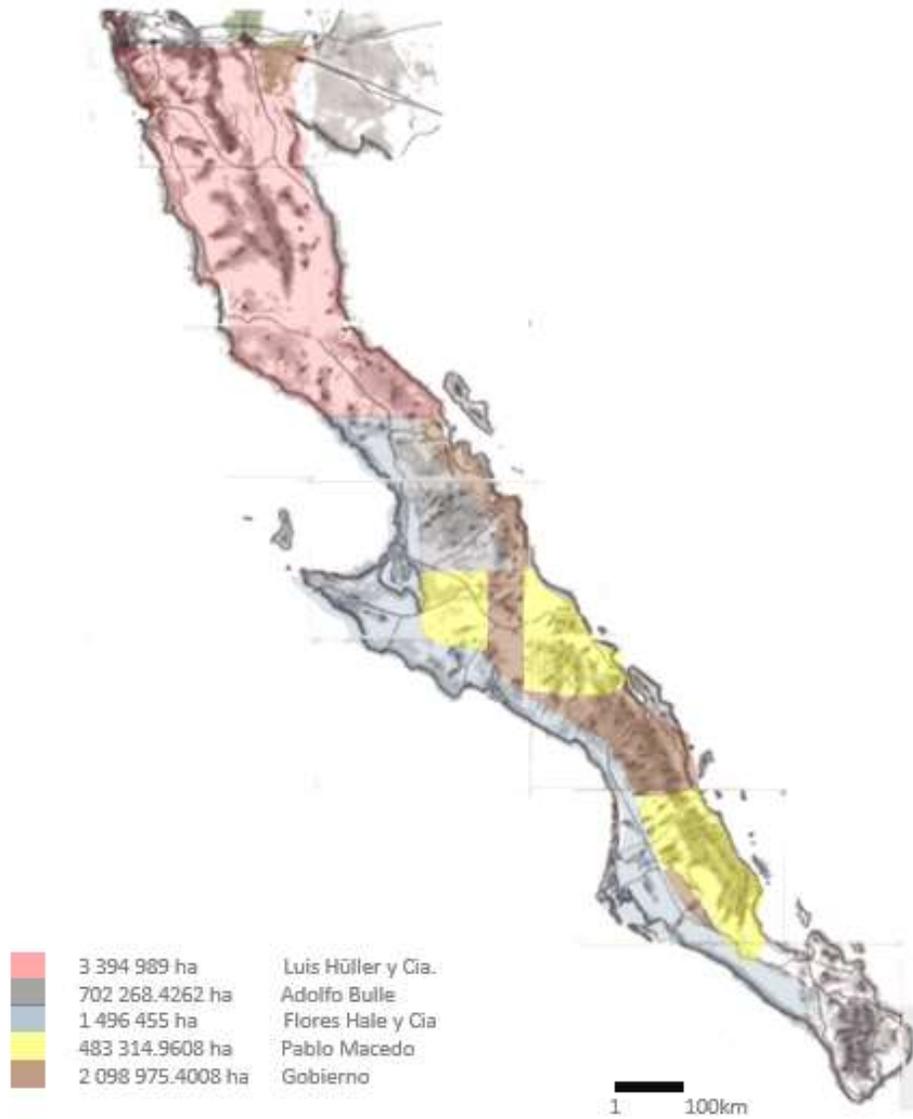


Figura 42. En este dibujo se recoge como queda repartida la península a través de las diferentes concesiones territoriales al capital extranjero. Fuente: Elaboración propia

Figura 43. Mapa realizado en 1873-1874 por la Hydrographic Office, U.S. NAVY. Plano Preliminar de las costas de Baja California. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra.

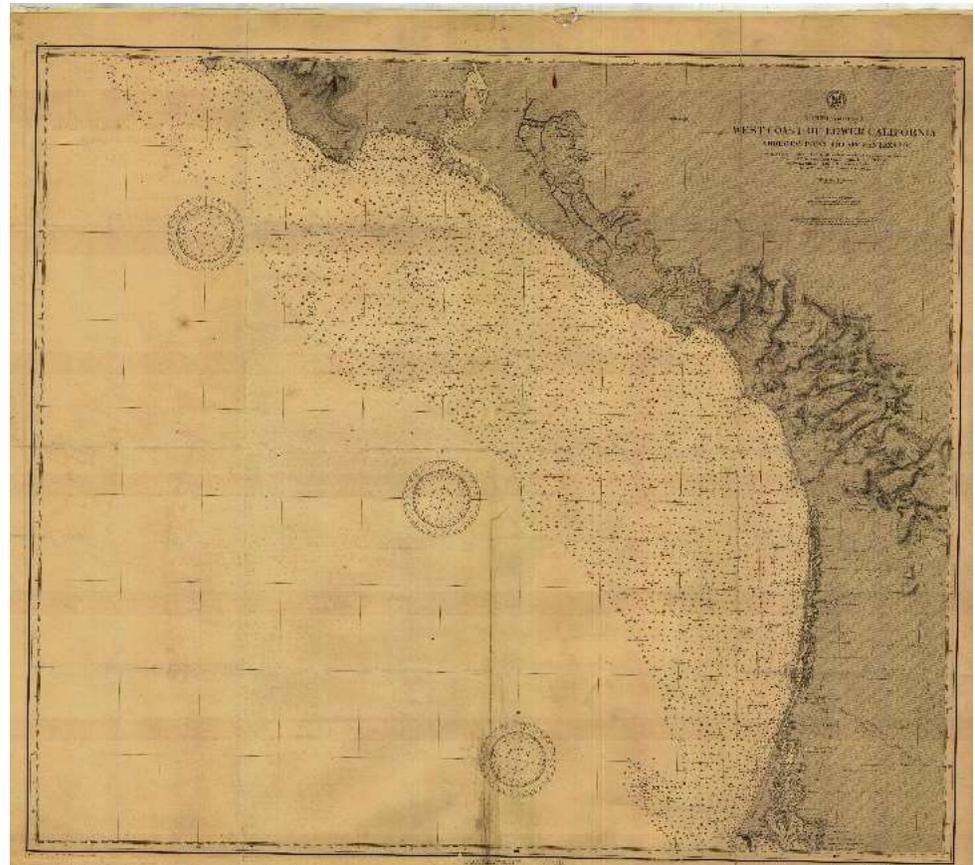
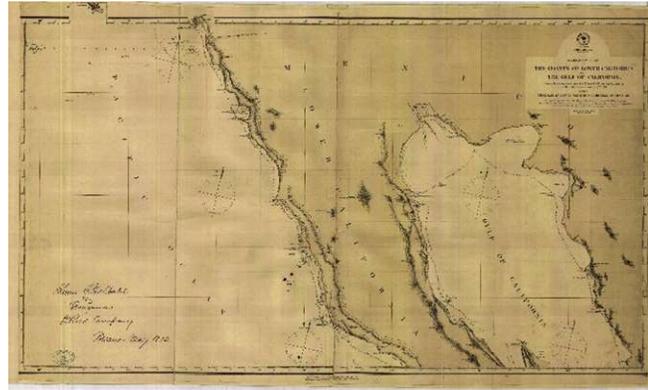


Figura 44. Mapa realizado en 1890- 1892 por el Bureau of Navigation del Department of the Navy. Costas de Baja California de Abrejos point to Cape San Lázaro. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra.

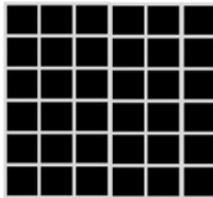
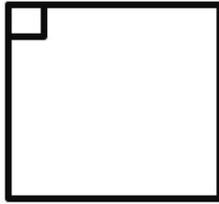


Figura 45. La división del territorio se realiza vendiendo cuadros de 6 millas de lado que a su vez se dividen en 36 cuadrados de 1 milla de lado. Organización territorial de la Land Ordinance Act de 1785.

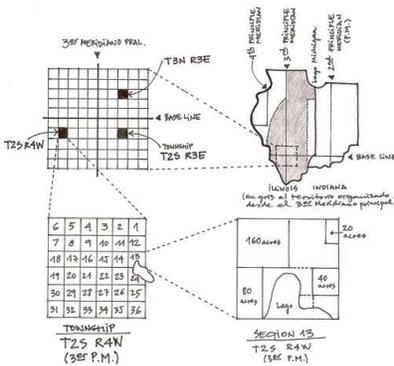


Figura 46. Esquema de organización territorial según la Land Ordinance Act de 1785; desde los estados a los condados y de éstos a los municipios (township) y a los lotes parcelados de Estados Unidos. Fuente: Urban Networks

4. Influencias del ordenamiento territorial en la península de Baja California

La gran mayoría de las poblaciones estadounidenses toman como base en su diseño urbano la utilización del damero, formado por calles y manzanas rectangulares.

Este sistema se empieza a usar en Estados Unidos desde la época colonial. Su gran aceptación se debe a tratarse de una estructura única, de fácil comprensión y aplicación sobre el terreno; de apariencia racional y con la posibilidad de ofrecer a los colonos igualdad en la ubicación de sus hogares y comercios (Reps, 1982).

En Estados Unidos la ordenanza de 1785, requiere dividir el territorio y vender en cuadros de 6 millas de lado, que a su vez se seleccionaban en 36 partes cuadradas de 1 milla por lado. Lo anterior permite, por una parte, la fácil localización de los terrenos en el extenso territorio por ocupar y por otra, evita las disputas por límites. La adopción de tal división vino a reforzar la preferencia en el trazado urbano por la estructura cuadriculada (Morris, 1994).

Las ciudades adoptan formas cuadriculadas en su traza con ligeras diferencias por regiones en cuanto a la concepción del uso de suelo, relacionadas con la localización y jerarquización de edificios, espacios públicos y viviendas. Indudablemente, las ideas que sobre urbanismo prevalecían en Europa (Alarcón, 2000).

En 1785 el Congreso Continental de los Estados Unidos emite una ordenanza respecto al desarrollo de la parte norte del río Ohio, que posteriormente constituye una norma clara para la expansión hacia el oeste.

La Land Ordinance Act facilita asimismo la política del gobierno de recabar fondos a través de la venta de tierras al oeste de los asentamientos iniciales. Cuando el país se lanza a la conquista del Oeste tiene la obligación de crear numerosas ciudades a lo largo de un extenso territorio: Chicago, San Francisco, Houston, San Diego... son solo algunos ejemplos surgidos en este extraordinario esfuerzo de colonización. Todas presentan una base común en sus trazados: la cuadrícula. Estas cuadrículas forman parte de una estrategia colonizadora más general, ya que se utilizan asimismo para definir municipios, condados o estados, de forma que las ciudades son la concreción construida en determinados puntos seleccionados en el territorio.

De los townships de 36 millas cuadradas, se reservan algunas secciones como propiedad federal, y otras para actividades escolares. El resto del terreno se pone a la venta para recaudar fondos para el sostenimiento del gobierno central y la promoción del núcleo mismo. Esto nos indica el gran impacto de este sistema de ordenación y nos deja ver algunas bases, como la especulación y venta de terrenos para lograr convertir las poblaciones en ciudades.

Como parte del sistema reticular, se toman como referencia los meridianos y paralelos, lo que sirve para describir las distintas áreas. Esta gran malla reticular sobrepuesta al territorio, tiene una enorme influencia en el diseño de ciudades. Conforme los propietarios originales deciden subdividir las secciones de una milla cuadrada, se forman nuevos predios rectangulares más pequeños. Al crecer la población se trazan nuevas calles paralelas a las anteriores, lo cual multiplicaba la retícula original. (Reps, 1982).

Figura 48. Diagrama de la Land Ordinance de 1785 mostrando como el método de subdivisión puede ser aplicado de la escala de campo bajando hasta la escala de un lote. Fuente: Public Land Survey System

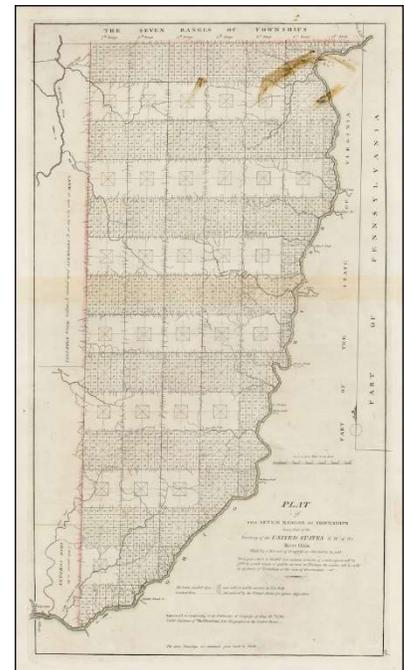
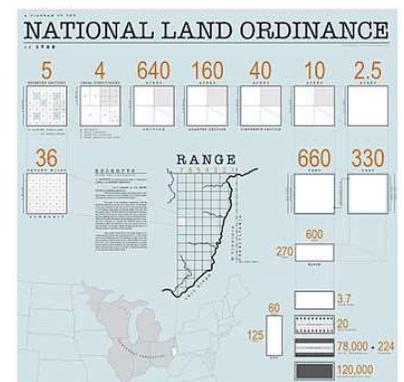


Figura 47. Plat of the Seven Ranges of Townships being Part of the Territory of the United States N.W. of the River Ohio.. Dibujado por Mathew Carey en 1785. Se publica por vez primera por separado en 1796 y posteriormente en las ediciones de Carey's American y Atlas General. Este mapa es de enorme importancia para la historia de la cartografía americana. Fuente: Barry Lawrence Ruderman Antique Maps Inc. Place / Date: Philadelphia / 1796 (1814)



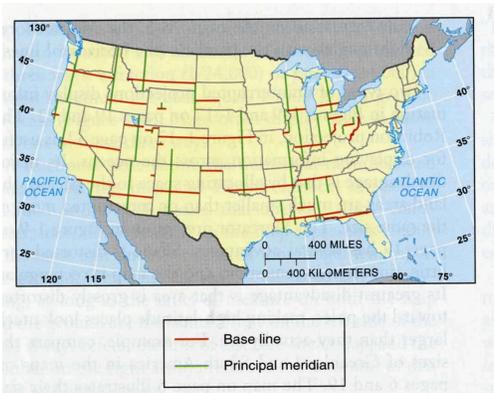


Figura 49. Mapa de Estados Unidos con todos sus meridianos y líneas Base. Fuente: Public Land Survey. LAND ORDINANCE OF 1785 (related to the Northwest Ordinance)

Para fundar ciudades, los promotores siguen un procedimiento de ventas muy efectivo. Primero se entrega en forma gratuita un lote en el pueblo y cuatro acres de terreno, con la condición de que el colono construya su casa y cultive su parcela. Esto se hace con los primeros doce o veinte colonos para estimular un rápido poblamiento. Los promotores no venden lotes contiguos, sino a cierta distancia unos de otros, con el propósito de asignar algunos de ellos para el cultivo y otros conservarlos libres, en espera de un aumento de precio. Técnicas de promoción similares a la anterior se utilizan con frecuencia en el Oeste. Aunque no todas las aventuras tienen éxito, la mayoría proporciona fondos suficientes para compensar el tiempo utilizado y el monto de la inversión original, por lo que algunos promotores obtienen grandes fortunas. (Reps, 1982).

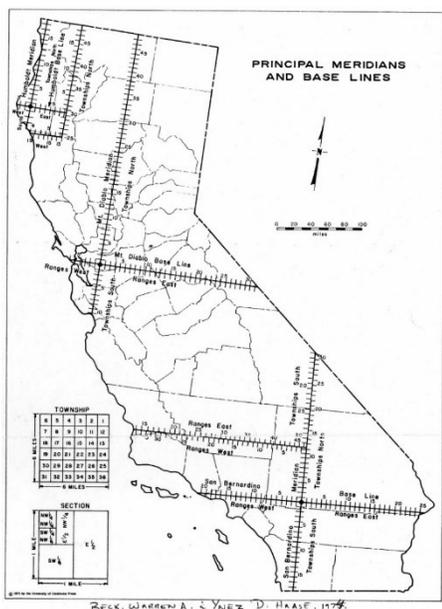


Figura 50. Mapa de los principales meridianos y líneas base de California Estados Unidos. Fuente: Public Land Survey. LAND ORDINANCE OF 1785 (related to the Northwest Ordinance)

Mostramos a continuación el plano de California y los principales meridianos y líneas base que se trazaron para ordenar el estado norteamericano. A partir de 1885 llega el ferrocarril y la población de toda California se multiplica a pasos agigantados. En el Sur las agencias prometen un futuro halagador, y empiezan a surgir nuevas ciudades de un día para otro, como Nacional City, Chula Vista, Oceanside, Encinitas, La Joya, Pacific Beach, Ocean Beach, Escondido, La Mesa, Coronado y Tia Juana Heights, entre otras.

Esta gran retícula cubre la región y traspasa la frontera hacia México. Así, los ingenieros de las compañías extranjeras extienden en México la gran red con referencia a meridianos y paralelos terrestres como lo habían hecho en California (Padilla, 1998).

La malla estadounidense de ordenación se extiende traspasando los límites del país y en la península de la Baja California se interna en México. Creemos que este sistema ordena en una primera etapa este territorio, ya que se

establecen en el periodo de inversión extranjera varias urbanizaciones colocadas estratégicamente sobre el territorio de frontera. Los planos a continuación muestran esa penetración del ordenamiento territorial del vecino del norte.

Las inversiones en territorio mexicano pretenden formar un gran emporio económico y comercial que deja su rastro en el desarrollo urbano de la región. A finales del siglo XIX la nueva ley de colonización ofreció mayores facilidades a compañías deslindadoras de procedencia extranjera para adquirir grandes extensiones de suelo en México. En realidad, el proceso colonizador apoyado en la inversión extranjera, lo han promovido los gobiernos desde la ley de colonización de 1863. Con una experiencia de 20 años los trámites se han depurado lo suficientemente para generar la confianza de Estados Unidos, primero, y de Inglaterra, después, para realizar grandes inversiones en México.

Figura 52. Plano que muestra las etapas de la venta de los terrenos propiedad de Guillermo Andrade en tiempos del Porfiriato a la Colorado River Land Company. Nótese que los terrenos abarcan todo lo que fue el valle de Mexicali en el delta mexicano del río Colorado. De ahí la importancia que tenía este territorio. Andrade ya había fundado la población de Lerdo en 1874, una pequeña colonia agrícola de más de 250 habitantes, (hoy abandonada). Richard E. Lingenfelter, en su libro, dice: “Aquí, en una mesa al este del río, estaba establecida Colonia Lerdo, un agradable pueblito con sus calles alineadas con eucaliptos”. Al no tener Andrade suficiente capital y tecnología comparada con las compañías estadounidenses se vio en la necesidad de asociarse y vender para que ellas desarrollaran el delta del río Colorado. Fomentando las ideas y la estrategia de ocupar el territorio a través de concesiones a extranjeros. Fuente: Libro, “Guillermo Andrade y el desarrollo del delta mexicano del Rio Colorado 1874-1905” por William O. Hendricks. Editado por la UABC

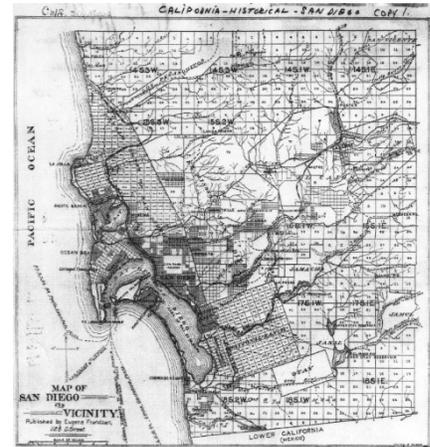
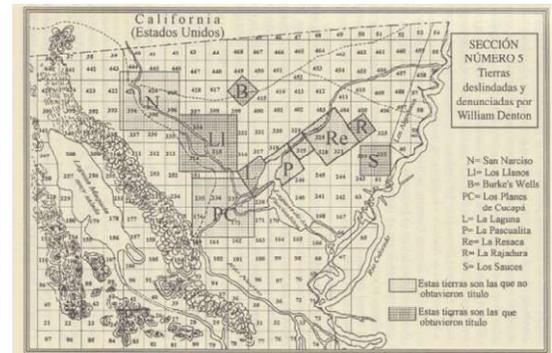


Figura 51. Plano de 1894 de la Bahía de San Diego California publicado por Eugene Franzden. Fuente: Reproduced from the historical collection. Morgan Local History Room, National City Public Library.



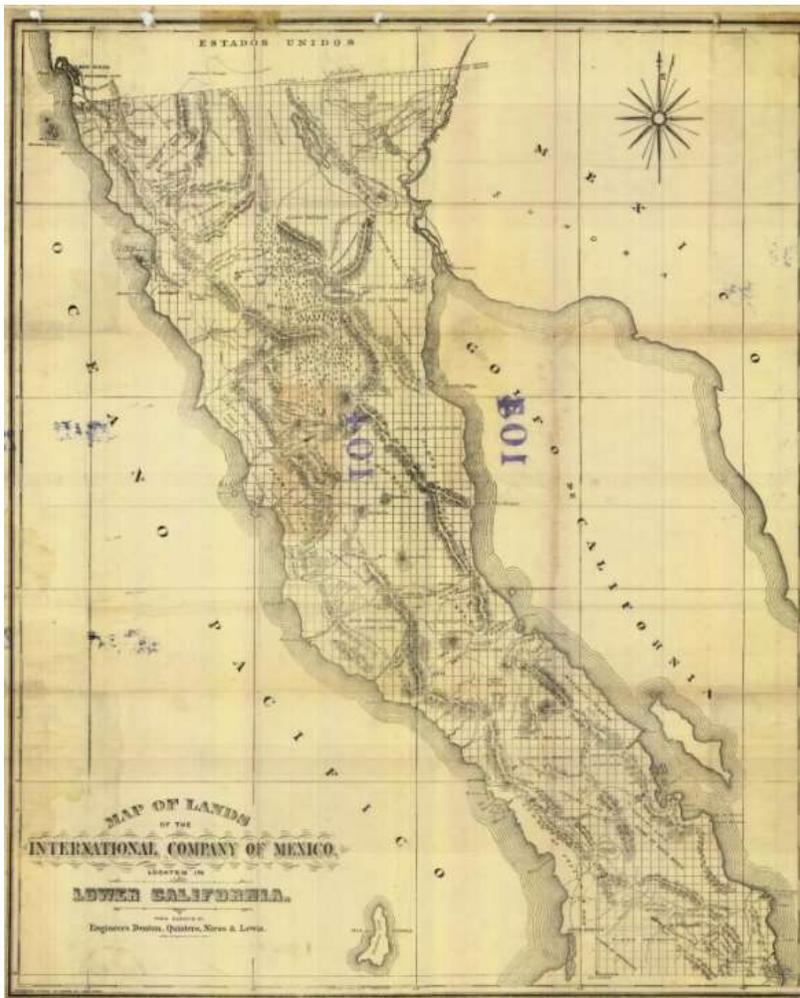
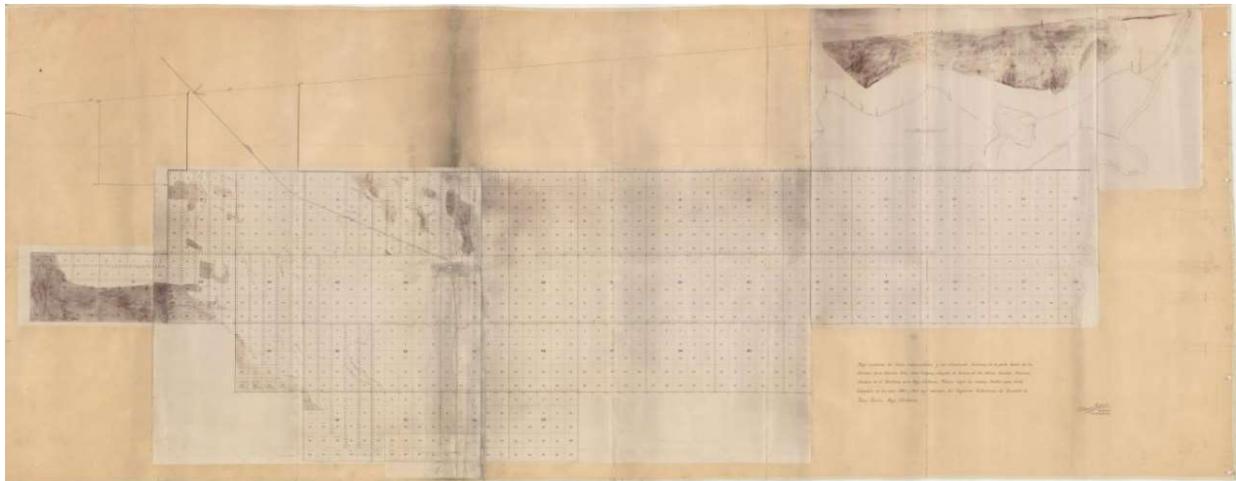


Figura 53. Mapa. Concesión territorial de 62.000 km² que el gobierno mexicano otorgó a la International Company of México en Baja California. Se aprecia la cuadrícula de tipo norteamericano de organización del territorio que traspaso la frontera. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, Ciudad de México.

Figura 54. Mapa de finales del siglo XIX que muestra la lotificación cuadriculada que realizó el capital extranjero en la región agrícola de Mexicali. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra.



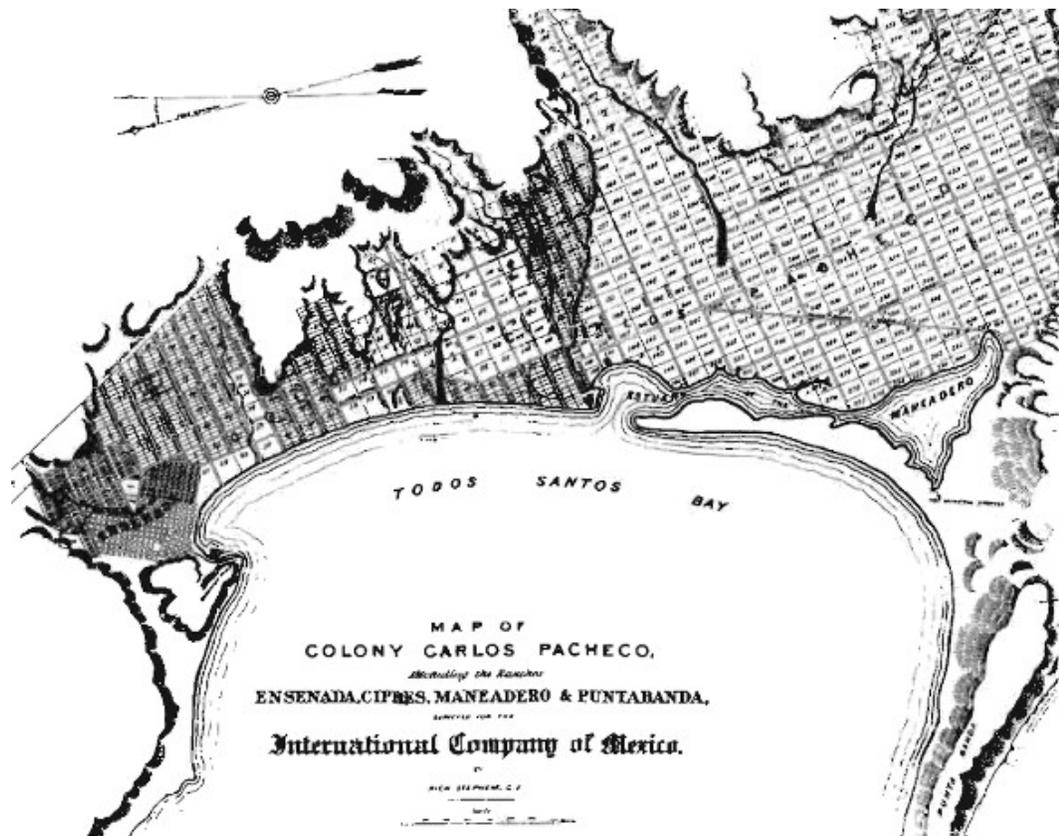


Figura 55. Mapa de la Colonia Carlos Pacheco. Incluye los ranchos de Ensenada, Ciprés, Maneadero y Punta Banda, realizados por la International Company of Mexico, Rich Stephens. Fuente: American and English Influence on Early Development of Ensenada Baja California, de David Piñera Ramírez

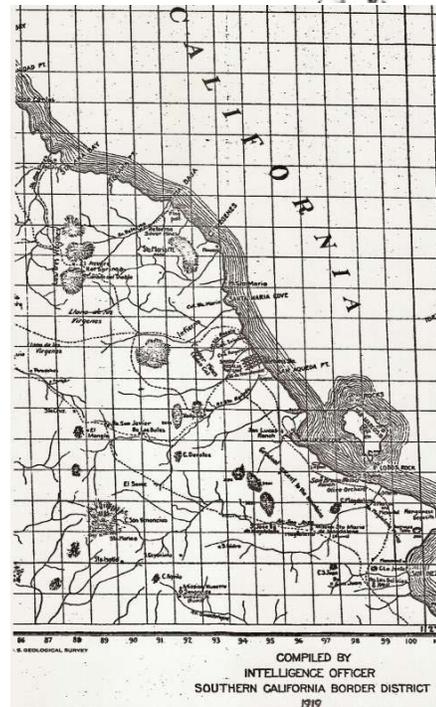


Figura 56. Mapa de 1919, realizado por la oficina de inteligencia del sur de California y su distrito fronterizo de Estados Unidos. Fuente: Intelligence Officer, Southern California Border District.



Figura 57. Dibujo de San Diego California en Estados Unidos a finales del siglo XIX, donde se aprecia la Bahía de San Diego y el trazado inicial del puerto. Fuente: John W. Reps. Cities of the American West. A History of Frontier Urban Planning, Nueva Jersey, Princeton University Press, 1979.

La débil Influencia del urbanismo hispano en la península de Baja California

El ejemplo de la herencia novohispana es claro y contundente en México. Las ideas de simetría y principalmente de orden llegan desde España y se reflejan casi de forma generalizada en las ciudades. Se manifiestan en calles de trazado ortogonal y en una plaza central que concentra las principales funciones.

Estas referencias nos hacen pensar que en las ciudades de nueva fundación diseñadas por compañías extranjeras en la frontera norte de México, la influencia que prevalece es la de un trazado cuadrículado donde no quedan evidencias de la etapa colonial que se dan en el resto del país. Aquí se desarrollan las ideas urbanísticas que traen los norteamericanos a finales del siglo XIX, con un importante interés económico derivado del espíritu individualista de sus pobladores, que “tolerarían solo el mínimo de interferencia con sus derechos de hacer lo que quisieran con su propiedad”. Esta particular forma de pensar, como resultado de una motivación de libre mercado, es un elemento que tiene una influencia fundamental en el desarrollo de las ciudades estadounidenses.

Como ya se ha venido mencionando, a finales del siglo XIX el boom de tierras en California y específicamente en el Sur, dio pie a que surgieran un buen número de ciudades como aventuras especulativas de la promoción urbana.

El modelo norteamericano aprovecha las bases que le ofrece la referencia colonial española pero proponiendo una mayor libertad de acción. Plantea una ciudad igualmente ilimitada y falta de jerarquía, pero radicaliza sus planteamientos al negar el concepto de centralidad.

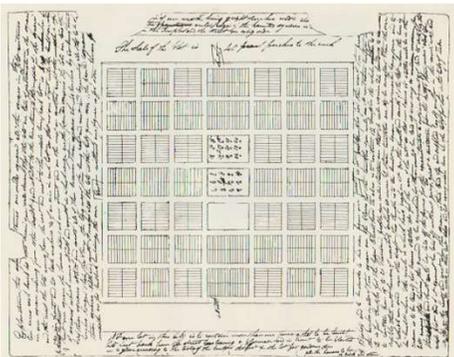


Figura 58. Plano de 1833 realizado por Joseph Smith fundador de una iglesia mormona. Intenta fundar sin éxito la población de Zion cercana a Missouri. Este trazo sirve de influencia para la ciudad de Salt Lake City años después. Fuente: Jonh W. Reps, The Forgotten Frontier: Urban Planning in the American West before 1890.

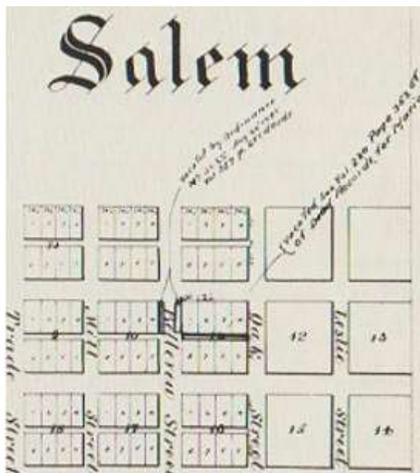


Figura 59. Plano de Salem, Oregon en Estados Unidos, donde se aprecia la lotificación de manzanas y los callejones en parte central de la manzana. Fuente: Jonh W. Reps, The Forgotten Frontier: Urban Planning in the American West before 1890.

Una primera consecuencia de la descentralización es el olvido inicial de la necesidad de un espacio público (tanto en cuanto a dotaciones como a espacios libres). Esto tiene una razón de ser. La ciudad colonial norteamericana es tratada como una mercancía. Los trazados, de una regularidad sorprendente, son en definitiva la parcelación de unos terrenos pertenecientes al gobierno de la nación, que los ha “conquistado” militarmente. Esta parcelación permite poner en el mercado lotes de terreno de diversas superficies, que proporcionan unos ingresos esenciales para un país en construcción. Muchas de las grandes infraestructuras que acomete el nuevo estado se financian con los recursos obtenidos de la compraventa de suelo para edificar. Las necesidades económicas llevan a que todos los terrenos sean susceptibles de venta (privatizables), y no se realiza ninguna reserva “pública”, que, por otra parte se considera innecesaria (las dotaciones deben ser privadas) (Blasco, 2013).

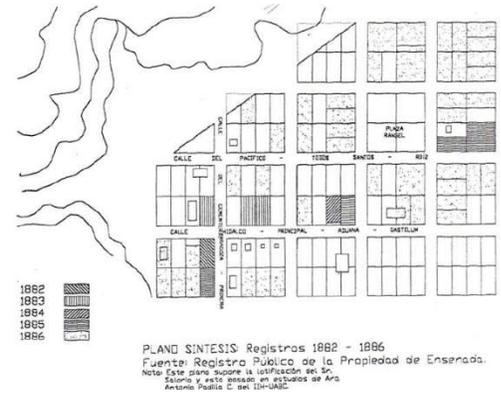


Figura 60. Un antecedente podría ser el plano de 1845 de la ciudad de Portland ubicada en el Pacífico norte de Estados Unidos. No sabemos qué relación exista entre el plan de Ensenada de 1882 en la frontera sur de California y Portland en la frontera norte de California, pero se puede observar una lotificación muy parecida inclusive la manzana está dividida en los mismos 8 lotes. Podemos pensar que en esa época la fiebre colonizadora de los Estados Unidos se expandió por la costa del Pacífico y llegaron las ideas de planificación a territorios de Baja California. Esto es solamente una hipótesis que se estudiara más afondo.



Figura 61. Plano de 1845 de Portland Estados Unidos, se observan las manzanas numeradas y los 8 lotes en cada manzana. Fuente: Jonh W. Reys, The Forgotten Frontier: Urban Planning in the American West before 1890. 117

Estas imágenes pertenecen al proyecto de la Colonia Carlos Pacheco que pretende a finales del siglo XIX ocupar por medio de diferentes poblaciones en forma de cadena la costa del Pacífico mexicano. La compañía extranjera planifica e intenta en esa época desarrollar la región.

En estos ejemplos de ciudades los criterios de la planificación general se modifican para adaptarse a una realidad geoeconómica particular (Padilla, 1989).

En la primera imagen de arriba hacia abajo se observa una retícula de fondo con otras retículas menores en el litoral. Al acercarnos vemos en detalle una de esas retículas en la segunda imagen y encontramos calles, manzanas y lotes agrupados sobre un área abierta central y siguiendo la costa. Todas las manzanas son iguales, aproximadamente 153 y están conformadas por 16 lotes que se dividen a la mitad por un callejón de servicio de 6 metros. Las manzanas son de 100 x 100 metros. Los lotes de 12,5 metros de frente por 46 de profundidad. Las avenidas y calles son de 25 metros de ancho. (Padilla, 1989). Una característica interesante es que los nombres de calles y avenidas son una mezcla de presidentes de Estados Unidos y personajes de la Independencia mexicana.

En la tercera imagen de San Carlos en 1887 se aprecia un gran eje central que divide dos áreas de manzanas con diferente orientación. Las manzanas miden 100 x 50 metros, 10 lotes de cada lado con una profundidad de 22,50 metros y callejones de 5 metros. Las calles y avenidas de 25 metros de ancho. La avenida más ancha es la comercial, de 45 metros, por donde pasaría el ferrocarril para comunicarlo con Ensenada, se estiman aproximadamente 359 manzanas en todo el proyecto.

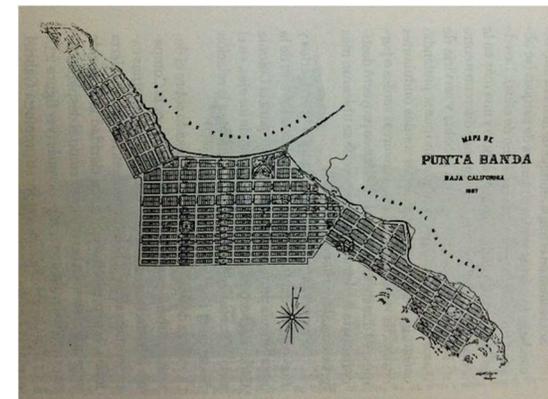
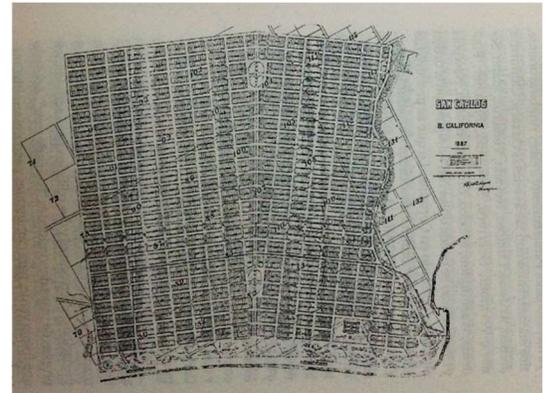
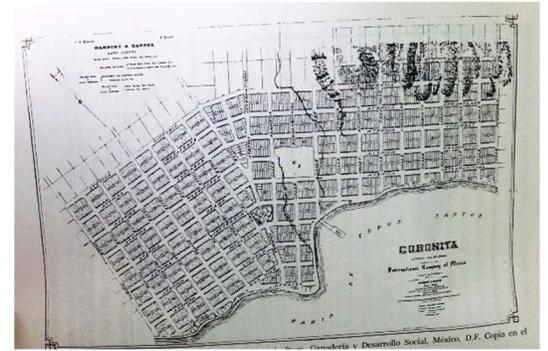
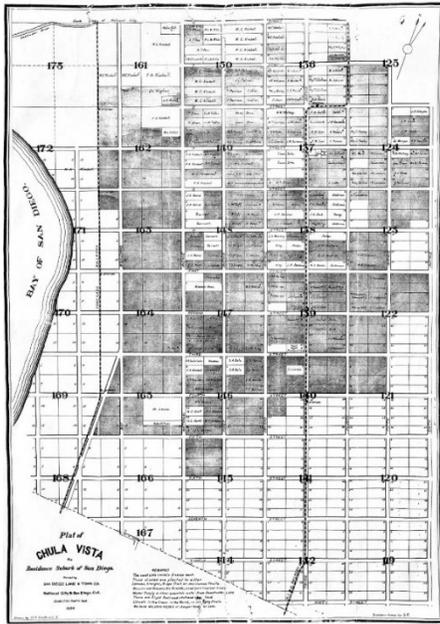


Figura 62. Planos de la serie de ciudades en cadena en la costa del pacífico mexicano realizada por la Compañía Internacional de México. Fuente: Antonio Padilla Corona, Inicios urbanos de la poblaciones de Baja California Influencia e Ideas 1821- 1906.



La importancia del hallazgo de este plano radica en ser parte de una serie de poblaciones diseñadas por empresas extranjeras. Las compañías desarrollan en Baja California el territorio costero mexicano con la intención de vender terrenos y promover su ocupación. Nos queda claro la gran ambición de sembrar ciudades para su futuro desarrollo económico en la frontera. Veamos algunos datos del proyecto de San Carlos City de 1887 en la Bahía de Ensenada: manzanas regulares de 100 m x 50 m; lotes largos de 154 x 49 pies; lotes pequeños 154 x 33 pies; anchos de las avenidas y calles son de 25 m, los callejones de 5 m, el bulevar Porfirio Díaz 35 m y la avenida comercial 45 m.

Figura 63. Plan de 1894 de Chula Vista. Se puede observar las subdivisiones de la cuadrícula. Fuente: San Diego Land & Town Company

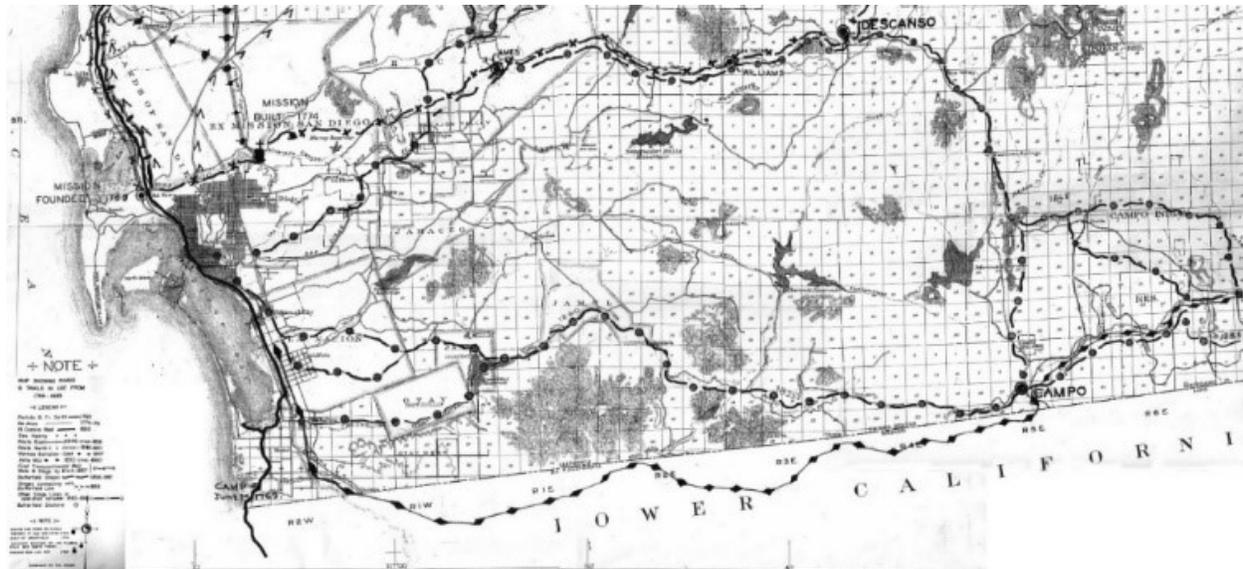


Figura 64. Mapa de la region fronteriza de San Diego California con Baja California Mexico. Plano que represent alas principales rutas y caminos de 1769-1885. Fuente: University of Texas at Austin Libraries, Perry-Castañeda Library Map Collection. California Topographic Maps.

El caso de la ciudad de Ensenada que durante el siglo XX logra consolidar su traza urbana es un puerto industrial estratégico que mantiene su urbanismo y desarrolla un proyecto funcional que las compañías importan y al que dan una identidad diferente a este territorio mexicano con sus trazados y ordenación. La manzana regular es de 100 x 100 metros y con 8 lotes de 25 x 50 metros.

El proyecto de la International Company of México es de gran magnitud, una ciudad completa abarcando todo el terreno llano de la bahía de Todos Santos. Esta pretende consolidar la zona junto con el estero de Punta Banda, una gran zona urbana incluyendo una cadena de ciudades como el plano anterior de San Carlos City, que no termina de desarrollarse en esa época.

Con estos ejemplos concluimos que existen proyectos de estas ciudades que llegan a desarrollarse por completo y otros no. Probablemente existan restos de algunos trazados que siguen estando por ahí, sin ser descubiertos todavía.

El caso del plano de Mexicali y Calexico de 1901, en la mitad de la frontera entre México y Estados Unidos, es otro ejemplo de lotificación implementado por compañías que se encargan del desarrollo de esta región.

Lo que encontramos es una variedad de desarrollos en el Sur de California que logran traspasar la frontera y llegan a influir en la forma inicial de urbanizar la parte más al Norte de México. La manufactura de los planos nos indica que eran hechos por compañías desarrolladoras de terrenos establecidas en San Francisco y Nueva York principalmente, algunos proyectos eran provenientes de agencias o sucursales en San Diego California.

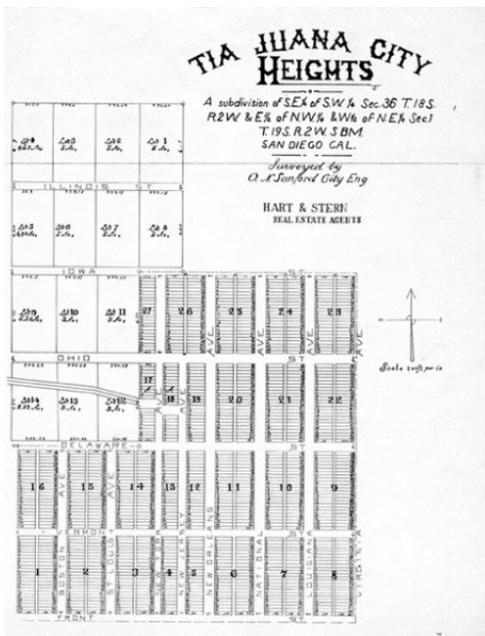


Figura 65. Fraccionamiento fronterizo de finales del siglo XIX entre México y Estados Unidos. Fuente: Hart & Stern, Real Estate Agents, San Diego Cal.

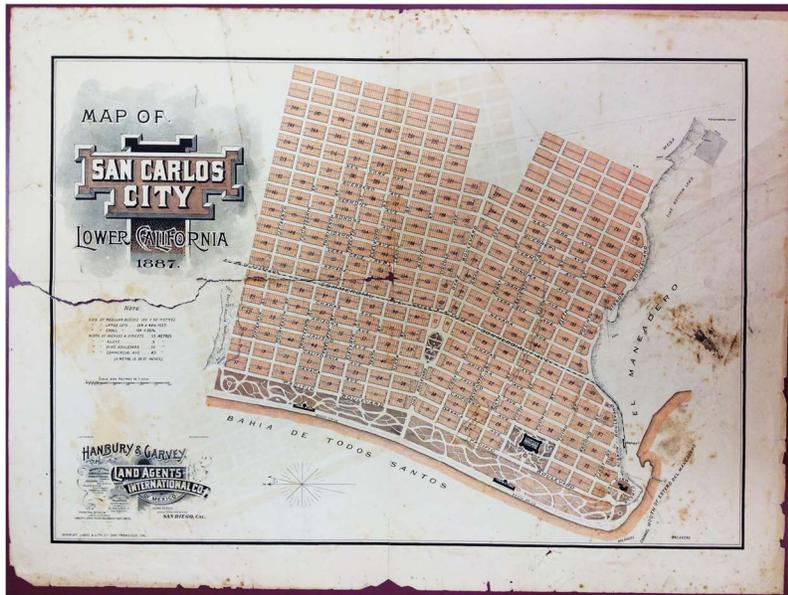


Figura 66. Plano de 1887 realizado por los desarrolladores Hanbury y Garvey que trabajaban para la International Company of México, compañía dueña de la concesión territorial correspondiente de la mitad norte de la península. Este proyecto es muy interesante ya que forma parte de una serie de ciudades conectadas en el Pacífico mexicano y ligadas a Estados Unidos por la costa californiana. Fuente: Special Collection Gisel Library, University of California San Diego, UCSD. Consulta personal del autor al archivo especial de UCSD en 2017.

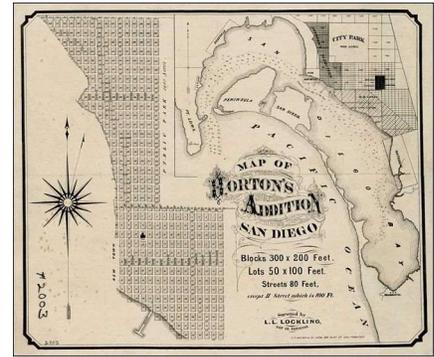


Figura 67. Plano de Horton's Addition, primer plan de la ciudad de San Diego aproximadamente en 1867. Fuente: San Diego History Center.



Figura 68. Vista aérea de San Francisco California en la segunda mitad del siglo XIX. Fuente: David Rumsey Map Collection.

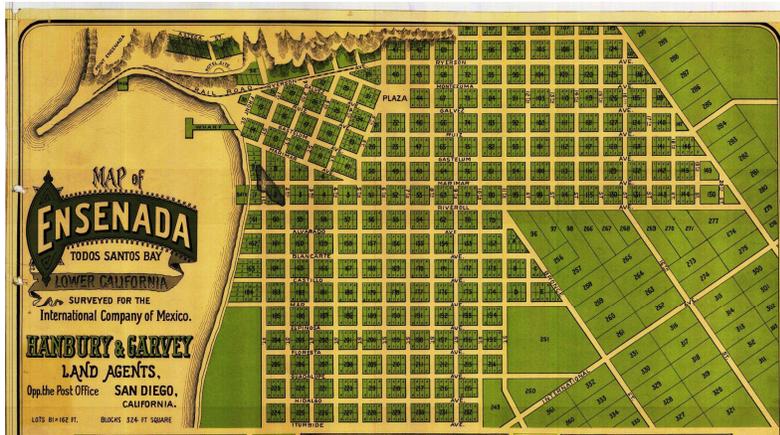


Figura 70. Plano de las lotificaciones realizado por la International Company of México en 1887, donde se aprecia el ensanche de la ciudad. Se puede identificar la primera retícula inclinada con respecto a la traza que siguió después. Aparece la plaza, pero no como centro y sin ningún protagonismo de edificios circundantes ya que la iglesia no se colocó alrededor de ella. Las Manzanas de 100m x 100m fueron divididas en 8 lotes de 25m x 50m. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, Ciudad de México.



Figura 69. En el plano de 1902 se aprecia la frontera en línea horizontal y en línea vertical poco curvada la línea de ferrocarril. Las trazas coinciden con algunas calles, la lotificación cuadrícula y más dividida en Estados Unidos y rectangular y un poco menos dividida en México. Fuente: Libro "Ciudades mexicanas del siglo XX" de Héctor Quiroz Rothe, editado por UNAM.



Figura 1. Fotografía del Capitán Harold D. Huycke de los inicios de la ciudad del cobre de Santa Rosalía Baja California Sur.

Las poblaciones diseñadas por las compañías

CAPITULO III

UNA COLONIZACIÓN DE ORIGEN INDUSTRIAL

1.- Las *company towns*, definiciones y orígenes

2.- ¿Un proyecto territorial de ciudades construido estratégicamente a través de la industria?



Figura 2. Fotografía de la portada del libro, "Inversiones, colonización y desarrollo económico en el noroeste de México, 1870- 1940" COLEF. Colegio de la Frontera Norte. Tijuana Baja California. 2011.

Capítulo III

Una colonización de origen industrial

Resumen

El capítulo 3 comienza con un breve repaso histórico de las *company towns*, sus definiciones y su aparición en diferentes latitudes. Se mencionan los motivos de su origen y sus variaciones como modelo urbano. También se plantea la idea de una estrategia territorial orquestada a través de la industria para ocupar el Norte y la región peninsular.

Hipótesis/ Método/ Resultado

El proyecto territorial está basado en un modelo urbano / Estudio de los capitales y sus industrias / Identificación de una estrategia

Objetivos

Los objetivos de este capítulo se centran en reconocer un modelo urbano surgido de las necesidades industriales. Se mencionan algunos ejemplos que aparecen en el territorio Norte de México haciendo especial mención a la estrategia de modernizar este territorio a través de la industria para poblarlo.

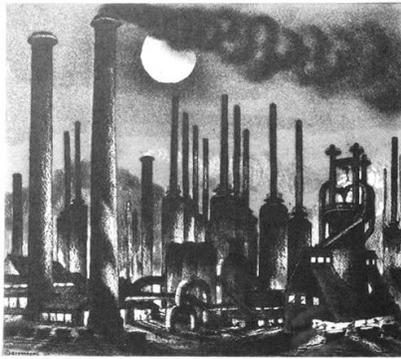


Figura 3. Imagen que recrea la congestión visual de la industria en la ciudad. Fuente: Dibujo de Harry Sternberg (American, 1904-2001; *Smoke Stacks in the Moonlight*, 1937.

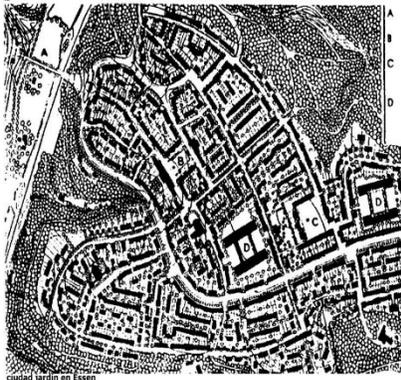


Figura 4. Plano de la ciudad de Essen Alemania. Fue durante décadas la ciudad minera más grande de Europa gracias al imperio de la industria de armamentos de la familia Krupp. Fuente: Breve Historia del Urbanismo, Fernando Chueca Goitia.

1.- Las company towns, definiciones y orígenes

Hay que tener en cuenta que la industrialización de Estados Unidos contribuye más que ningún otro factor al desarrollo y crecimiento de sus ciudades. Nuevas fábricas dan trabajo a nuevos inmigrantes. Lo que nos interesa estudiar es cuando una compañía no solo proporciona la fábrica e instalaciones industriales, sino que también proyecta y construye un pueblo donde se asienta la industria.

La industrialización pone en crisis el modelo de la ciudad tradicional por la congestión urbana, el crecimiento demográfico y la demanda de vivienda. Aparece entonces la *company town*, una población que subministra a la fábrica e instalaciones industriales, sino que también proyecta y construye un pueblo donde se asienta la industria. La industrialización pone en crisis el modelo de la ciudad tradicional por la congestión urbana, el crecimiento demográfico y la demanda de vivienda. Aparece entonces la *company town*, una población que subministra a la fábrica e instalaciones industriales, sino que también proyecta y construye un pueblo donde se asienta la industria. El paternalismo que siempre mostró la compañía impulsa la creación de nuevos enclaves industriales, no siempre bien planeados.

Europa

Este tipo de formas urbanas en el contexto europeo evoluciona al ritmo del nuevo capitalismo y de las nuevas tecnologías, teniendo resultados exitosos. En 1865 la familia Krupp empieza a construir el primero de sus pueblos modelo en sus fábricas de acero de Essen, junto a la cuenca del Río Ruhr en Alemania. En 1878 el británico George Cadbury, un fabricante de chocolate, construye la colonia industrial de Bournville. En Francia, las minas de carbón y la fábrica de acero en Le Creusot en 1864 son buenos ejemplos para representar estas nuevas poblaciones que se han levantado en sus inicios para ser eficientes en la producción industrial.

Las *company towns* se instalan en la historia del urbanismo como una manufactura urbana organizada por un proyecto de ingeniería y arquitectura que formaliza y distribuye las edificaciones del área industrial. Los equipamientos y las

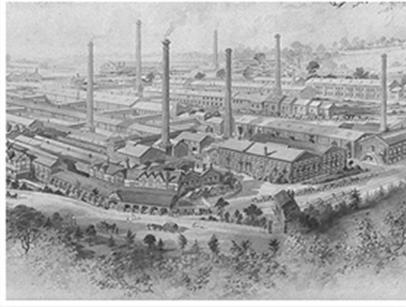


Figura 5. Imagen de la colonia industrial de Bournville en Inglaterra año de 1878. Fuente: <http://bournvillevillagecouncil.org.uk/>

residencias alcanzan una notable organización física, productiva y social. El modelo es adecuado a una función productiva principal, como la explotación de materias primas y la manufactura industrial, al mismo tiempo que resulta funcional a la modelación de un grupo social excluido de otras actividades y manifestaciones urbanas que aquellas que le entrega la compañía. (Garcés, 1999).

Latinoamérica

Un caso importante en Latinoamérica son el conjunto de *company towns* dedicadas a la extracción de cobre, que incluye varios ejemplos de ciudades de nueva fundación que estructuran productivamente el desierto de Atacama, ciudades que aportaron la modernidad a estos territorios, articulando por medio del ferrocarril elementos de infraestructura, instalaciones industriales y de residencia, y que traen repercusiones en los aspectos económicos, sociales y territoriales de Chile.



Figura 6. Imagen tomada de la publicación *Las ciudades del cobre* del Dr. Arquitecto Eugenio Garcés donde analiza, entre otras cosas, la relación entre las *company towns* y los asentamientos mineros en Chile. Ejemplo de ello es la Ciudad Campamento del Salvador que recogería los ideales de los socialistas utópicos y sus visiones de las ciudades ideales al servicio de la industria. Fuente: *Las ciudades del cobre*.

Francesco Dal Co (1975) define la *company town* como “un ideal que explicita la transformación de la base económica de la nación americana y un modelo que interpreta el mito del primer capitalismo como una

sociedad 'perfecta' al servicio de la manufactura [...] Como modelo urbanístico representa una alternativa completa a la ciudad histórica, no tanto a causa de las formas en las que se estructura, sino por el hecho de asumir una única y nueva función, la fábrica, sin otros fines que los de máxima eficiencia productiva, creando un sistema mono cultural sin rupturas socioeconómicas”.

Los ejemplos citados son parte de muchos otros igual de significativos que originan los cambios urbanos que trae consigo la Revolución Industrial en diferentes contextos.

La llegada a territorio mexicano vía Estados Unidos y Europa

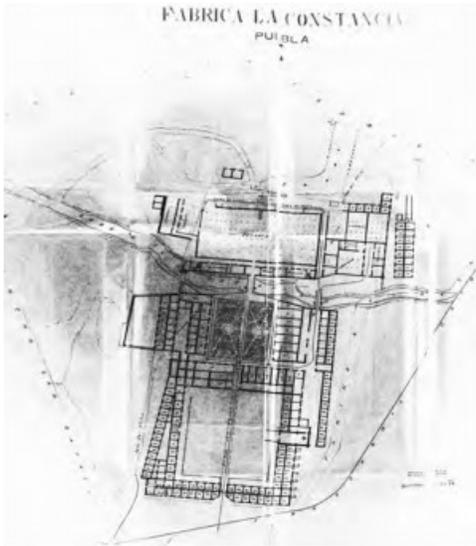
El espacio fabril, la fábrica, es la respuesta arquitectónico-urbanística a la denominada Revolución Industrial. Ahora bien, si México debe ser inscrito en la modernidad, aunque con retardo, necesita contar con fábricas, comunicaciones expeditas y edificios bancarios. Pero todos ellos y otros más, constituyen un caso especial en el país. Su diferencia respecto de otros géneros arquitectónico-urbanísticos, es que no cuenta con antecedentes; simple y llanamente el país no ha tenido la oportunidad, ni la necesidad de construirlos. Desde este punto de vista, con respecto de tantos otros incluidos en la modernidad, el siglo XIX ha sido un siglo perdido. Las fábricas son un género sin historia de México.

México ha tenido industria textil desde 1830, antes que cualquier país en América Latina. Las fábricas se localizan lejos de las ciudades, por la energía hidráulica que les suministran los ríos. En 1835 se inaugura la primera fábrica de tejidos de algodón en América Latina, que utiliza máquinas automáticas para la fabricación de telas, la



Constanza Mexicana. Esta fábrica, ubicada a nueve kilómetros del centro urbano de la actual ciudad de Puebla, refleja la introducción de las modernas ideas europeas correspondientes a la segunda fase de desarrollo del capitalismo industrial (Morales, 2002).

La Constanza Mexicana de 1835 en el río Atlixco en Puebla y La Magdalena Contreras de 1836, en el Magdalena, cerca de la ciudad de México, cuentan ya con viviendas de la compañía y otros componentes colectivos (Gómez, 2011).



En Estados Unidos los arquitectos y los ingenieros son contratados por los dueños de las compañías para diseñar pueblos modelo, estableciendo oficinas para asistir a los residentes en su vida diaria para ejercitar el control local de la sociedad.

En algunos casos los más calificados diseñadores disponibles preparan los planos de las ciudades. (Reps, 1982) verifica como la planeación urbana que realiza la industria norteamericana fracasa generalmente en producir comunidades significativas, diferentes o mejores que aquellas que debían sus diseños a otras fuentes. Tampoco las *company towns* fueron líderes en desarrollar nuevos estándares o patrones de diseño; más bien lo contrario. La industria norteamericana es fundamentalmente conservadora en las actividades de planeación urbana.

La influencia de los empresarios y compañías va llegando a la frontera mexicana con inversiones en los estados del Norte como Baja California, Sonora y Coahuila.

Figura 7. Imagen y plano de 1835 de la Constanza Mexicana, primera *company town* en América Latina, pionera en la industria textil. Fuente: La Constanza Mexicana: Una revisión histórica arquitectónica de Márquez Murad y Tatiana Cova.

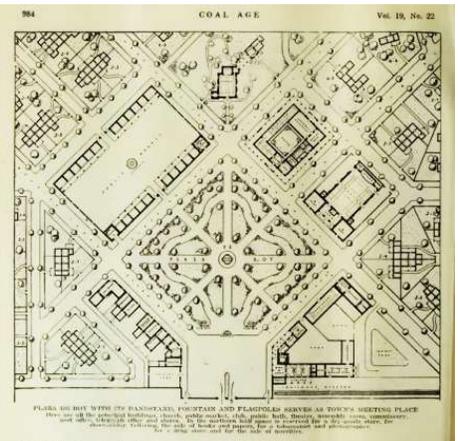
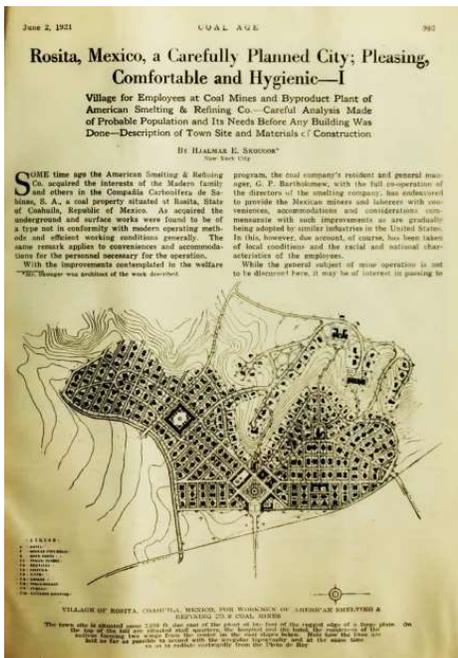


Figura 8. Dibujos originales del proyecto “Rosita, México, a Carefully Planned City; Pleasing, Comfortable and Hygienic” construido en 1921. Fuente: University of Toronto.

La industrialización operada durante este periodo implica que se inicien nuevas actividades en lugares donde antes nada existía. La explotación de metales industriales (como el cobre) en el Noroeste del país, la construcción de las ferrierías y el nacimiento de algunas fábricas implica que los capitalistas no sólo deben construir sus instalaciones, sino también crear pueblos autosuficientes que funcionen como maquinas productivas.

La fundación de *company towns* en el Norte se convierte en una de las características urbanas del Porfiriato, teniendo como principal objetivo el de modernizar un territorio inhóspito, pero rico en recursos, que no sólo se apoya en el sistema productivo de ciudades mineras, sino también en centros agroindustriales y puertos que garantizan el crecimiento económico de este territorio a través de compañías urbanizadoras.

Un ejemplo de *company town* surgido en el norte de México es Nueva Rosita Coahuila, una ciudad del carbón construida por la compañía ASARCO (American Smelter and Refining Company), propiedad de la familia Guggenheim de Nueva York. En esta población el diseño de las viviendas responde fielmente a la división social del trabajo por categorías y nacionalidades. Con esta concepción se crean nueve tipos de viviendas. Por supuesto, los servicios incorporados a cada tipo de vivienda son muy diferentes, lo que revela con claridad la ideología a la vez paternalista y segregacionista, de los empresarios norteamericanos a inicios del siglo XX.

El ingeniero industrial Hjalmar Skougors, en su proyecto “Rosita, México, a carefully planned City; pleasing, comfortable and hygienic”, publicado en la revista Coal Age, en junio de 1921, detalla cómo sería esa ciudad minera, las condiciones de vida de los trabajadores, educación, necesidades básicas y de esparcimiento.

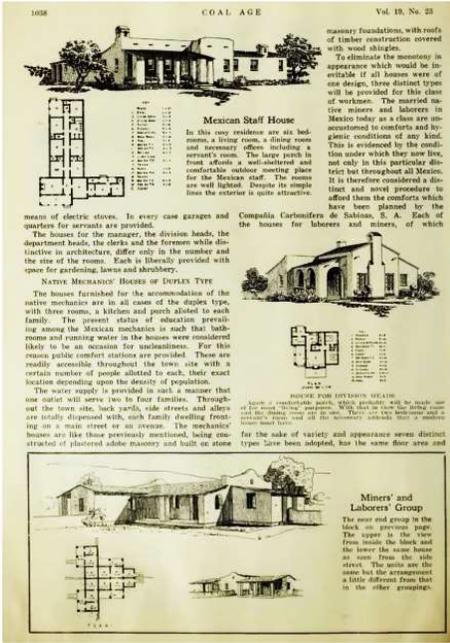
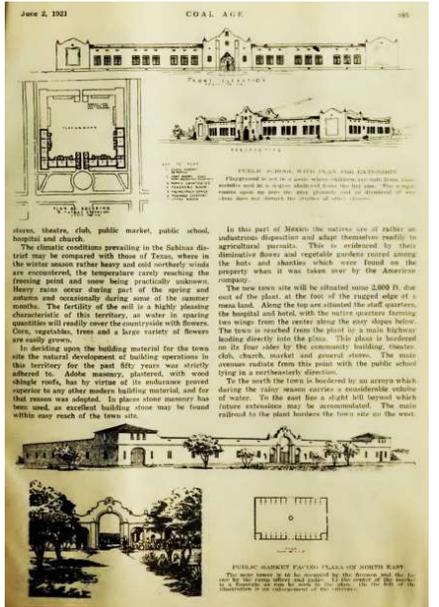
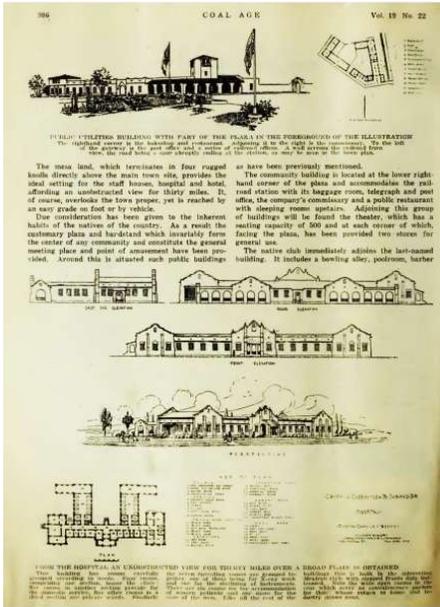


Figura 9. Conjunto habitacional para mineros y obreros solteros. Dibujos originales del proyecto "Rosita, México, a Carefully Planned City; Pleasing, Comfortable and Hygienic" construido en 1921. Fuente: University of Toronto.

La urbanización de la ciudad responde al modelo utilizado por las compañías mineras en los Estados Unidos, pero introduce algunas adaptaciones, teniendo en cuenta las condiciones locales. Dada la irregular topografía del terreno, se elige la zona más alta, La Mesa, por su vista panorámica, como el lugar ideal para la ubicación de la colonia norteamericana, con las viviendas para los directivos de la empresa, un hotel y un hospital.

Desde la Mesa, varias avenidas en medio de los barrios obreros van a confluir al centro de la población, donde se construye la plaza central que es ubicada por el arraigo cultural de los mexicanos como centro de toda comunidad y que constituye en todos los casos un lugar de confluencia y recreo para la población (Skougor, 1921).

La ciudad del carbón de Nueva Rosita constituye uno de los proyectos de ASARCO en México mejor diseñados y acabados. Fruto del plan empresarial y de los servicios surge así la que desde entonces ha sido la ciudad carbonera más importante de México, diseñada a la medida de las necesidades e intereses de una empresa norteamericana.



2.- ¿Un proyecto territorial en el Norte construido estratégicamente a través de la industria?

Con la industrialización aparecen en el Noroeste de México las *company towns*, que evolucionan al ritmo del nuevo capitalismo y de las nuevas tecnologías, desarrollando resultados sorprendentes.

Una posible interpretación podría ser que en base a la industrialización del país, donde el capital y los modos son extranjeros surgen las maneras y los medios adecuados para fundar estas urbanizaciones industriales. Por eso pensamos que puede ser vista como la defensa de la soberanía nacional del territorio mexicano, utilizando paradójicamente a los capitalistas extranjeros para desarrollar el crecimiento de esta zona, ya que el gobierno de Porfirio Díaz deseaba primero conectar la península al ferrocarril mexicano vía Sonora antes que a la línea ferroviaria estadounidense en California. Esto evitaría una posible anexión de la península de Baja California a Estados Unidos (Heath, 2011).

La no construcción del proyecto del ferrocarril peninsular no evita los grandes proyectos industriales de los inversionistas extranjeros. México toma el total control del territorio con el Distrito Norte a finales del siglo XIX, después ya a mediados del siglo XX la península es dividida en dos Estados federativos de la República: Baja California y Baja California Sur. Se puede pensar en la contraposición o fusión de dos modelos, por ejemplo se superpone una lógica o unas intenciones nacionales sobre los intereses extranjeros ya establecidos. extranjeros.



Figura 10. La industrialización en México.
Fuente: Revista Modern México. Vol. XXII.
No. 6. 1907



Figura 11. Fotografía aérea de Ciudad Obregón Sonora, que inicia su urbanización en 1906 con la llegada de las vías del ferrocarril de la Southern Pacific railway. Fuente: <https://obson.wordpress.com>

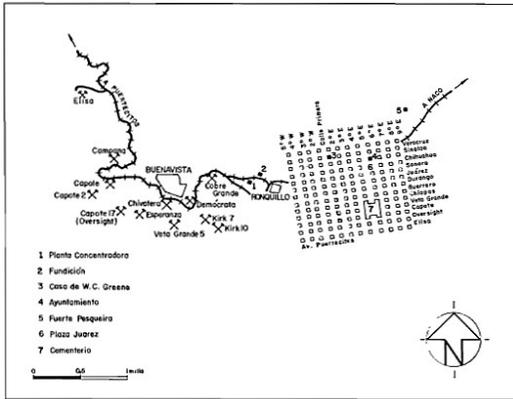


Fig. 3. Plano de la ciudad de Cananea (Sonora) y campos mineros cercanos, 1906.

Figura 12. Mapa en 1899 del distrito minero de Cananea Sonora por inversiones de la Cananea Consolidated Copper Company. Fuente: Enclaves y minerales en el norte de México, historia de los mineros de Cananea y Nueva Rosita 1900 - 1970

Estos ejemplos de urbanizaciones planeadas por empresas extranjeras en el Norte de México a finales del siglo XIX son una pieza clave para la nueva estructuración de la región fronteriza.

En 1884 aparece el proyecto de Nogales que distribuye una retícula entre los dos países, diseñada por los ingenieros Ignacio Bonillas y Chas Herbert que acompaña al contrato de adquisición del terreno en la frontera. Al verlo, salta a la vista que los ingenieros intentan acomodar las dos nuevas poblaciones alrededor de los terrenos que ya había adquirido el ferrocarril, cuya línea había sido inaugurada dos años antes, en 1882.

La ciudad minera de Cananea (Cananea Consolidated Copper Company, 1899) llega a ser la más poblada de Sonora y la mina de cobre más grande del mundo. En Nacozari y Pilares (Sonora, 1895) se construyen también asentamientos mineros dedicados a la extracción de cobre, conectados al circuito ferroviario con dirección a territorio estadounidense.

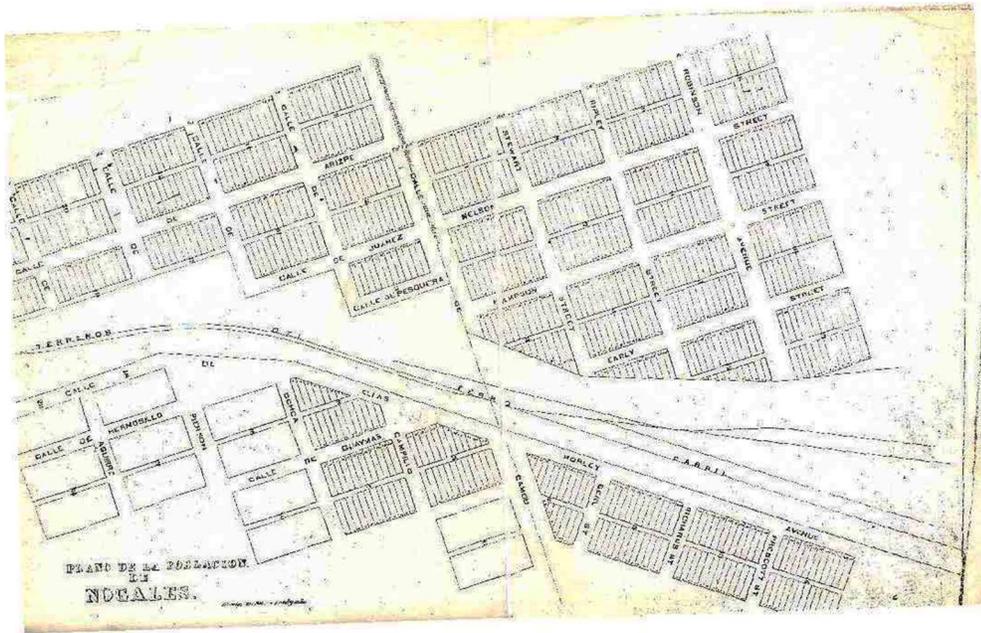


Figura 13. Plano de 1884 de Nogales Sonora y Nogales Arizona entre la frontera de México y Estados Unidos. Se alcanza a apreciar la línea divisoria internacional dividiendo a la mitad el núcleo urbano. Fuente: <http://www.tijuana.gob.mx/>



Figura 14. Mapa de 1910 de la ordenación territorial del valle agrícola del Yaqui en Sonora por la Richardson Construction Company. Fuente: David Rumsey Map Collection



Figura 15. Fotografía del Ingenio Azucarero en Los Mochis Sinaloa aproximadamente en 1901. La Comisión de Historia y Cultura de Los Mochis A.C. hizo la solicitud formal al Ayuntamiento de Ahome de que los vestigios de la factoría sean declarados Patrimonio Histórico Industrial de México. Fuente: www.debate.com.mx

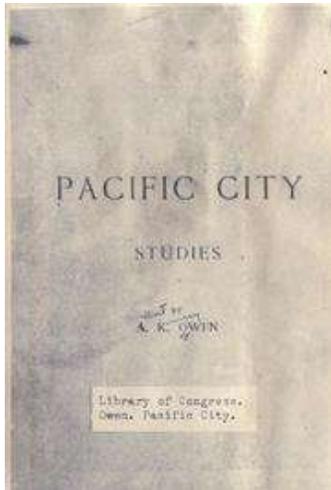


Figura 16. Fotografía aérea de mitad del siglo XX de la población que se desarrolla en Los Mochis Sinaloa a raíz de la llegada del Ferrocarril y primeras industrias. Fuente: Compañía Mexicana Aerofoto. S.A

En 1906 se establece una estación ferroviaria en lo que hoy es la ciudad de Obregón, ya que esta región es concesionada a empresas norteamericanas para la explotación agroindustrial. La colonización agrícola de Sonora en el Valle del Yaqui, introduce la racionalización del territorio, basada en una cuadrícula modular de pequeños propietarios (al modo de los farmers norteamericanos). El diseño de poblados rurales obedece al patrón definido por los agrimensores, consistente en cuadrículas homogéneas que simplemente densifican la extensa trama ortogonal de distritos de riego, como si el territorio fuese un papel en blanco sobre la mesa de dibujo (Méndez, 2004).

En Sinaloa más al Sur, continua bajando la línea ferroviaria de la Southern Pacific Railway para conectar lugares estratégicos en el valle agrícola que proyectan empresas extranjeras como la región del Valle del Fuerte cercano a Los Mochis y su ingenio azucarero de 1892, a cargo de El Águila Sugar Refining Company. Por lo general estas poblaciones inician su desarrollo a través de las compañías y son ellas las que se encargan de sus primeros planes.

También en territorio sinaloense aparece un proyecto muy particular y muy interesante, el de Topolobampo de 1885, promovido por Albert K. Owen. Albert, un socialista utópico estadounidense encargado de la concesión ferroviaria en esta región, construye canales de irrigación y funda sin el éxito esperado una colonia agrícola. Las conexiones ferroviarias se hacen pensando en ligar a esta región con las principales ciudades de Estados Unidos y pretende ser el puerto del Pacífico mexicano mejor ubicado por mar y por tierra.



Este fenómeno de que compañías extranjeras se encargan de ordenar y desarrollar el territorio norte del país y construyan infraestructuras como canales de irrigación y conexiones estratégicas del ferrocarril, hace que se modifique la estructura territorial en base a modelos urbanos pensados para complementar la economía estadounidense, trayendo a México una evolución notable en la ocupación y modernización de la región más al Norte. Y como veremos más adelante la península de Baja California que no es la excepción.

Figura 17. Imágenes del Proyecto Pacific City de 1885 que no llegó a desarrollarse en Topolobampo Sinaloa. Aquí lo verdaderamente interesante es que la fundación de esta ciudad está inspirada en la visión de "Socialismo Utópico" de Albert K. Owen quien lidero la colonización de la región por ciudadanos norteamericanos que coincidían con el planteamiento ideológico de Robert Owen y Fourier. Albert K. Owen y sus colonos imaginan y proyectan una "Ciudad del Pacífico" el mismo Owen elabora el plano regulador de esta: con amplias avenidas, bulevares, jardines, zonas comerciales y residenciales. Una retícula perfecta ideada para aquellos colonos que provienen del país del norte, con tradiciones culturales muy diferentes a las de los habitantes de la región. Fuente: California State University Library

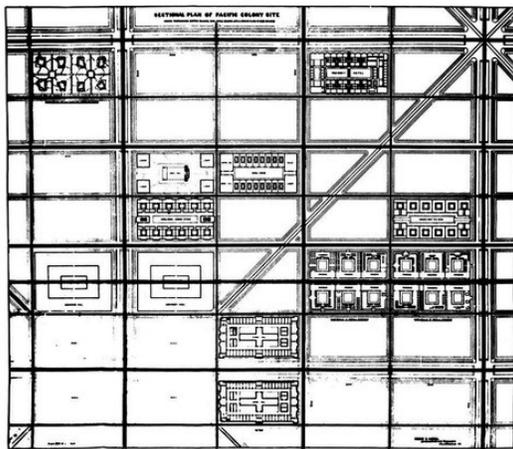


FIG. 2.—Marie Howland, Albert Kimsey Owen, and John Deery, partial site plan, Pacific Colony, Topolobampo, Mexico, 1885, with residential hotels, row houses, free-standing houses, and various cooperative facilities.

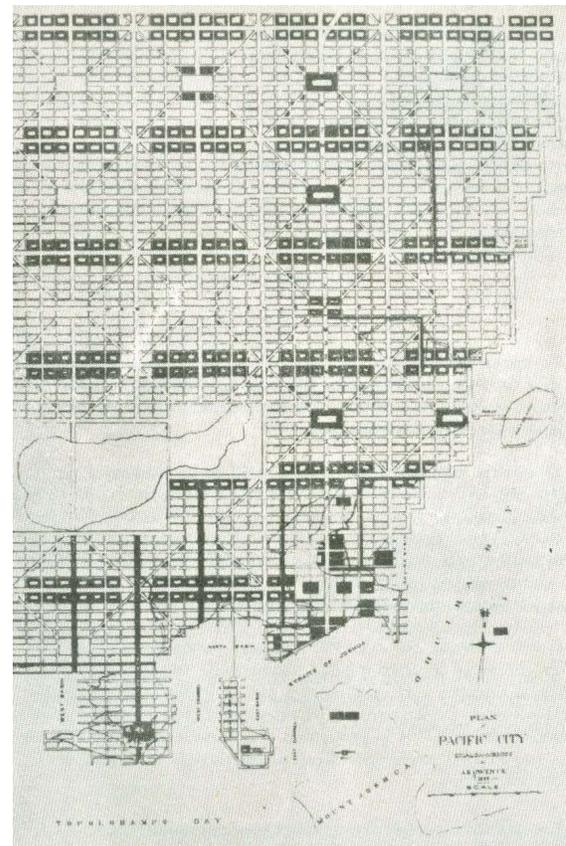


Ilustración 3.1 Plano regulador de "Pacific City" elaborado por Albert K Owen. Cortesía de California State University Library.

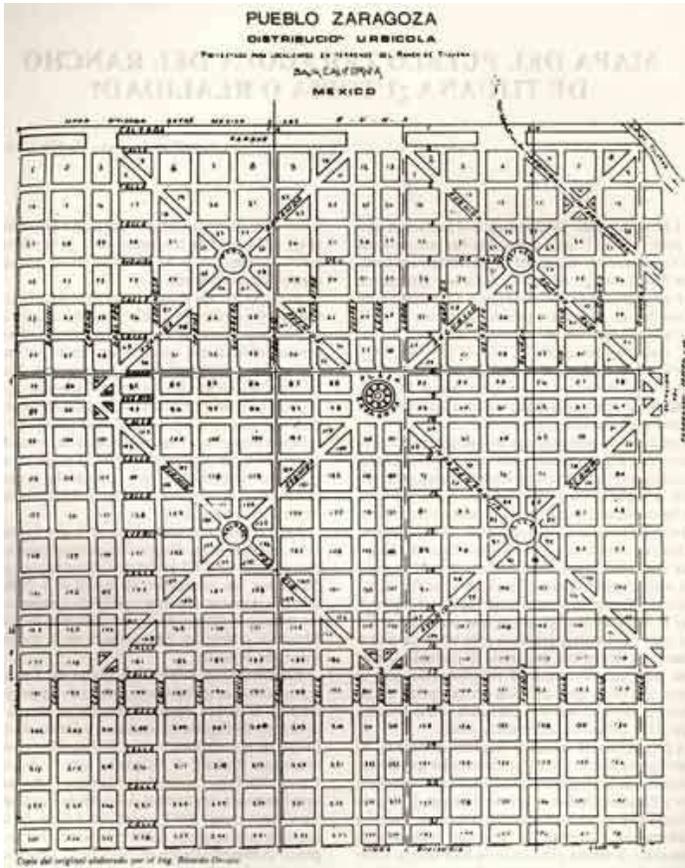
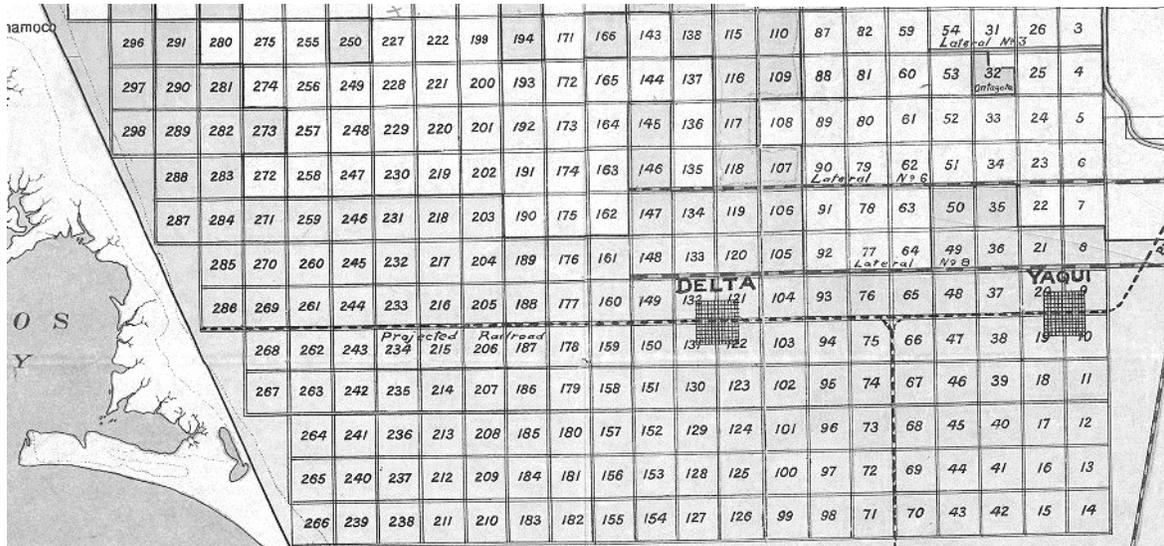


Figura 18. El mapa del pueblo Zaragoza, proyectado en 1889 para localizarse en los terrenos del rancho de Tijuana, Baja California, México, representa un ejemplo del orden positivista mexicano idealizado en un proyecto urbano, posiblemente único en el país, en el que tomó forma la utopía de los inicios del Porfiriato, cuando se creyó posible liberarse de las ataduras del pasado para emprender la ruta del dogma del progreso sin límites, pletórico de promesas para la totalidad de los ciudadanos. Pudiera ser que con este proyecto de la ciudad de Tijuana se pretendía establecer una traza urbana diferente a lo realizaba en esa época el capital extranjero, esto para contrastar el desarrollo urbano en la esquina más alejada del territorio mexicano. Fuente: Mapa del Pueblo de Zaragoza del rancho de Tijuana ¿Utopía o realidad? Por Antonio Padilla Corona.

Figura 19. Ampliación del Mapa de 1910 de la ordenación territorial del valle agrícola del Yaqui en Sonora por la Richardson Construction Company. Se aprecia los cuadrantes ordenados por donde cruza el ferrocarril y sus estaciones. Fuente: David Rumsey Map Collection



Mapa del Norte de México y su frontera con Estados Unidos 1876- 1910

Esta representación nos acerca a la estructura territorial que se desarrolló en el Norte de México, del lado izquierdo la ruta del carbón y el acero y en el lado derecho la ruta del cobre. En el caso de la península de Baja California al no construirse el ferrocarril (solo en la región de frontera) el establecimiento de puertos mantuvo su crecimiento económico a pesar del aislamiento geográfico.

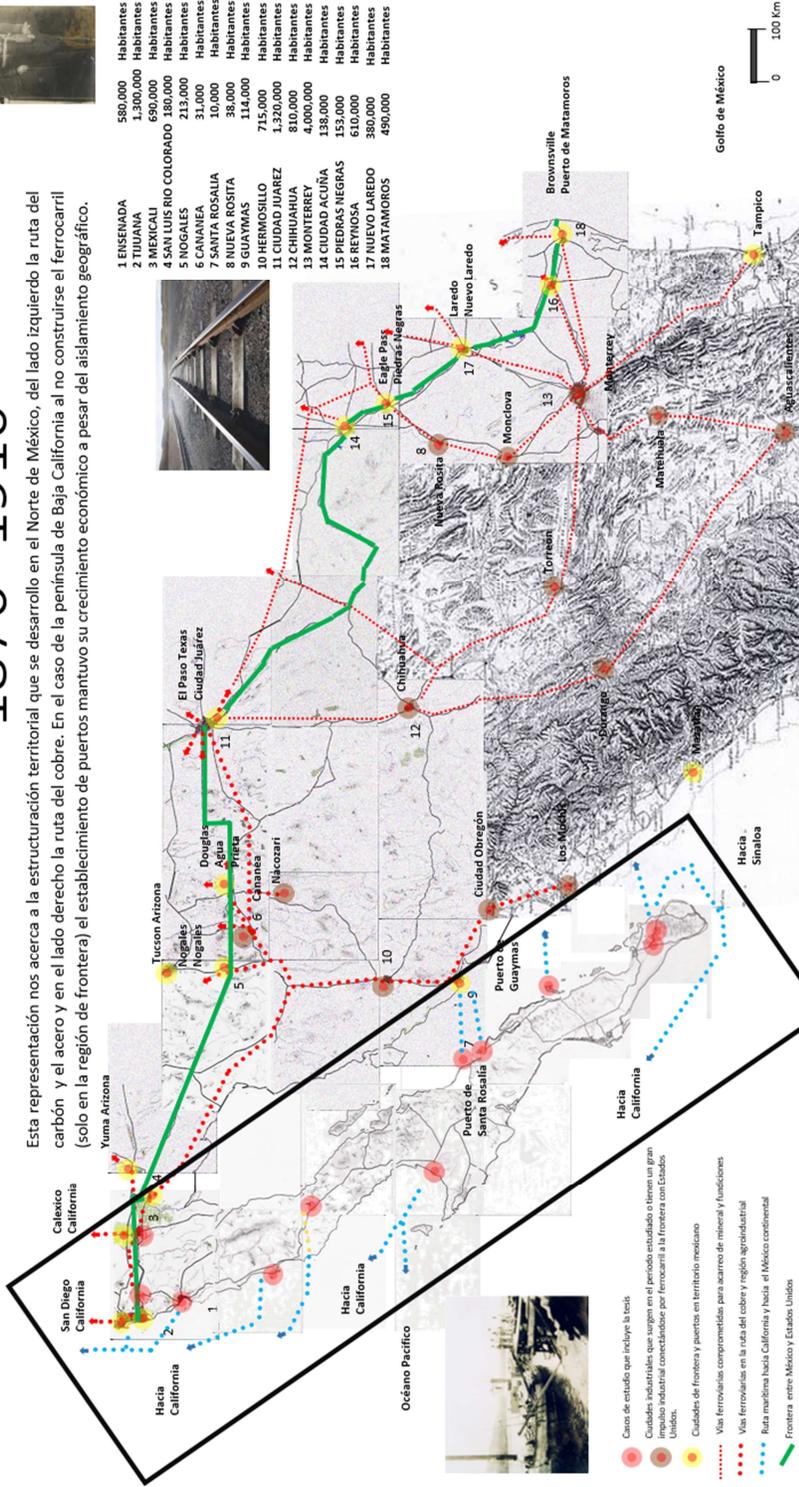


Figura 20. Plano intervenido por el autor que expresa la estructura territorial durante el Porfiriato.

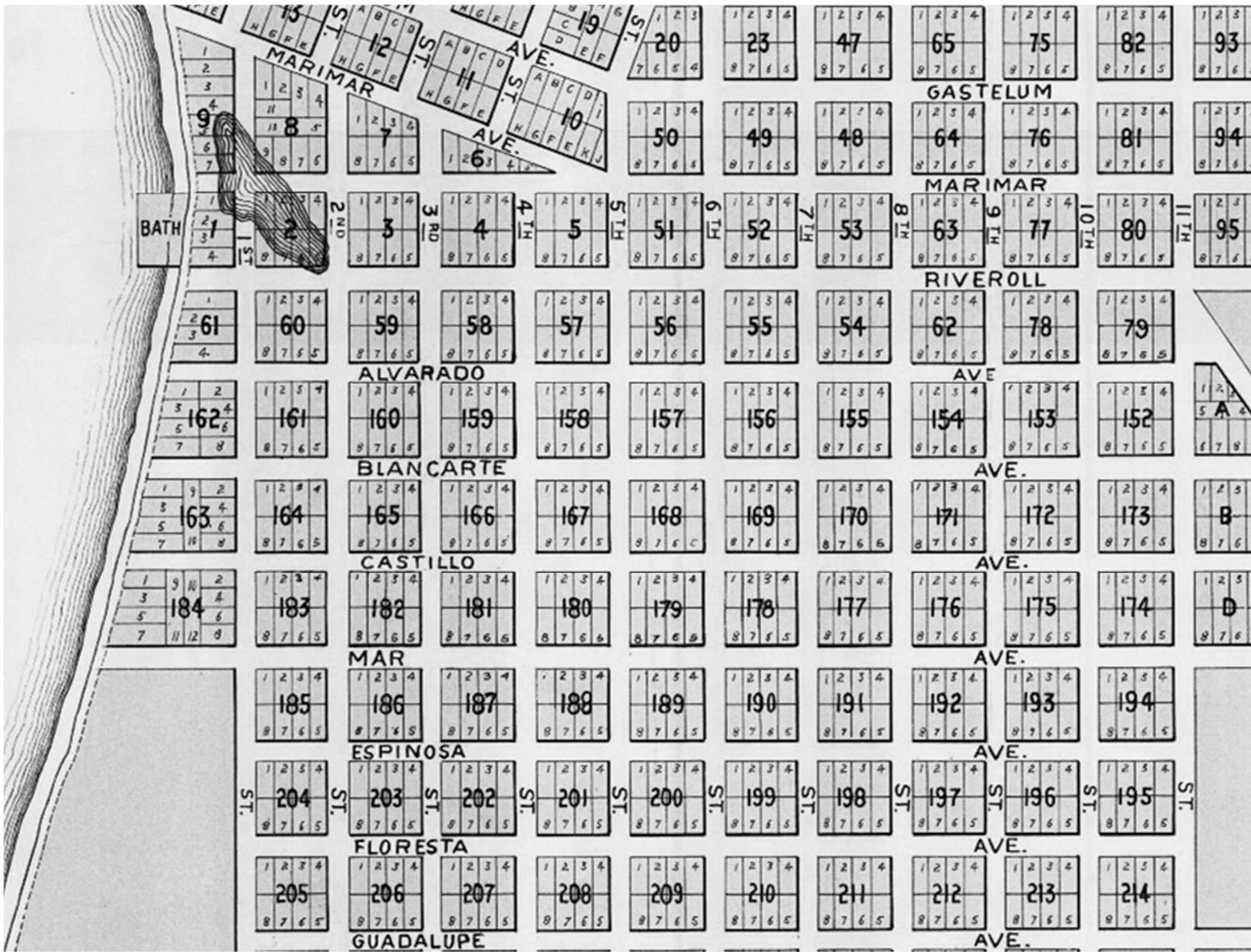


Figura 1. Plano de la parcelación del puerto de Ensenada realizada por la International Company of México en 1889. 739-OYB-7221-C. Fuente: Mapoteca Nacional Orozco y Berra colección general. 138

CAPITULO IV

FORMA URBANA Y MODELO

- 1.- Casos de estudio
- 2.- La ciudad del sol y su inmenso rancho algodnero: Mexicali
- 3.- De colonia agrícola a ciudad industrial: Tecate
- 4.- El puerto más al norte del Pacífico mexicano: Ensenada
- 5.- La Bahía de San Quintín: La capital frustrada de la compañía inglesa
- 6.- Un pueblo francés en el desierto Bajacaliforniano: El Boleo frente al mar de Cortes
- 7.- Dos pueblos mineros fantasmas de la era industrial: El Triunfo y San Antonio
- 8.- La abandonada mina de ónix y mármol: El Mármol
- 9.- La visión de la salina más grande del mundo: Guerrero Negro
- 10.- La isla de yeso: la colonia industrial de la isla San Marcos
- 11.- La antigua salina: La isla el Carmen
- 12.- La otra colonización: La arquitectura Balloon Frame traída de Norte a Sur por tren y por mar.
- 13.- Un modelo distinto de urbanización
- 14.- La consolidación de la *company town* ¿una identidad urbana diferente?

CAPITULO IV

Forma urbana y modelo

Resumen

El capítulo 4 comienza revisando los casos de estudio y viendo los antecedentes de su forma urbana. También se incluye la arquitectura Balloon Frame y se compara el modelo norteamericano y el novohispano en México, para identificar su influjo en los proyectos.

Hipótesis/ Método/ Resultado

La aplicación de un modelo urbano que moderniza un territorio

Análisis de casos para catalogar el modelo y sus alcances

Evolución y ocaso de un modelo

Objetivos

El objetivo es analizar la forma urbana de los casos y compararla con la implementada en otras ciudades de México en etapas anteriores, verificar si obedecen a un mismo modelo urbano y si siguen un patrón en su conjunto. Se realiza un reconocimiento de la arquitectura Balloon Frame como original de las *company towns*.

1.- Los casos de estudio



Figura 2. Esquema de clasificación de las *company towns* por su ubicación geográfica. Fuente: Elaboración propia



Figura 3. Fotografía aérea del centro de Mexicali 1927. Fuente: <http://www.mexicali686.com/>



Figura 4. En el plano de 1902, se aprecia la frontera en línea horizontal y en vertical ligeramente en curva, el ferrocarril. Las trazas coinciden con algunas calles, la parcelación cuadrículada y de menor dimensión en Estados Unidos y rectangular y un poco menos dividida en México. Fuente: Libro "Ciudades mexicanas del siglo XX" de Héctor Quiroz Rothe, editado por UNAM. Plano reelaborado por el autor.

2.- La ciudad del sol y su inmenso rancho algodonnero: Mexicali

El origen de las ciudades de Mexicali y Calexico que comparten frontera entre México y Estados Unidos es un caso muy significativo en la historia de dicha frontera. La ciudad del lado mexicano, Mexicali, está en sus inicios más conectada a Estados Unidos que a México. Los trazados originales de las compañías urbanizadoras, la llegada del ferrocarril y los complejos sistemas de irrigación desde el Río Colorado, dan inicio al crecimiento urbano del Valle Imperial en Estados Unidos y al Valle de Mexicali en México.

Los primeros trazados urbanos

El terreno donde nace el poblado mexicano no era propiedad legítima de sus primeros colonos, sino de la Sociedad de Irrigación y Terrenos de la Baja California, una de las tantas compañías extranjeras que obtuvieron por parte del gobierno mexicano derechos de uso y explotación del suelo en Baja California (Robles, 2006).

En el trazado de Calexico en el lado estadounidense se aprecia una manzana tipo de 100 m x 115 m aproximadamente, incluyendo su callejón en el lado más largo; unas manzanas más cuadradas que las rectangulares en el caso de Mexicali. En el lado mexicano, las manzanas son aproximadamente de 180 m x 130 m, también con su callejón en su lado más largo. Cabe mencionar que algunas de las calles tienen continuidad, a pesar de la frontera entre los dos países.

Esto indica que en sus inicios las dos poblaciones conformaban un núcleo urbano continuo, donde ambas colonias agrícolas se complementaban. Actualmente están

separadas por un muro de acero que las divide. Calexico se funda en 1899 como un campamento de la Imperial Land Company; en 1902 se establece la oficina de correos y en 1908 se incorpora al estado de California. Esta población sigue conservando su imagen de pueblo, con su zona comercial paralela a la línea fronteriza y una tranquila sensación de amplitud en sus calles. Pareciera que Calexico fuese una especie de gran fraccionamiento estadounidense con sus casas de madera y lotes bien ordenados. Actualmente cuenta con 40.000 habitantes. En 1888, el gobierno federal mexicano otorga una gran parte del estado de Baja California, incluyendo Mexicali, a Guillermo Andrade (personaje importante en el desarrollo del delta mexicano del Río Colorado), con el fin de colonizar la zona en la frontera de reciente creación con Estados Unidos. En 1900, la Compañía de Desarrollo de California, con sede en Estados Unidos, recibe el permiso del gobernó de Porfirio Díaz para construir los canales de irrigación y atraer a los agricultores, naciendo así la población de Mexicali en 1903. Hoy con casi 700.000 habitantes rompe los límites planeados y se consolida como la capital estatal más al Norte de México.



Figura 5. En el trazado de Calexico en el lado estadounidense se aprecia una manzana tipo de 100m x 115m aproximadamente, incluyendo su callejón en el lado más largo, unas manzanas más cuadradas que las rectangulares en el caso de Mexicali. En el lado mexicano, las manzanas eran aproximadamente de 180m x 130m, también con su callejón en su lado más largo. Cabe mencionar que algunas de las calles coinciden a pesar de la frontera entre los dos países.

Esquemas de ocupación de las manzanas en los dos lados de la frontera. Las avenidas tienen un ancho de 30m y la lotificación predominan terrenos de 15m de frente por 60m de profundidad.

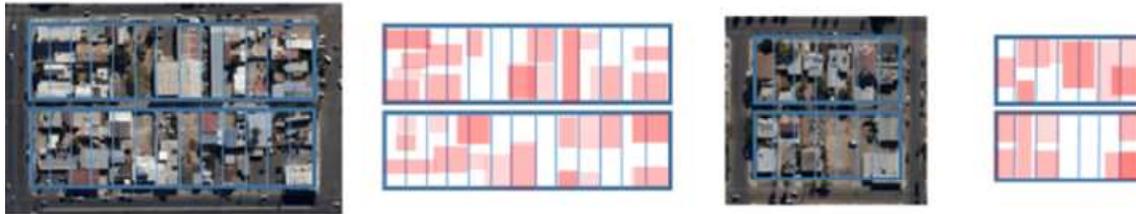


Figura 6. Fotografía de 1911 de las 2 poblaciones entre la frontera de México y Estados Unidos. Se puede apreciar en el lado izquierdo Mexicali en Baja California y en el lado derecho Calexico en California. Fuente: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.

El trazo más antiguo de Mexicali data de 1904 con la llegada del ferrocarril Intercalifornia y ubica el primer núcleo urbano en el ángulo sureste del cruce del río Nuevo con la línea internacional. El trazado de las manzanas rectangulares se separa del borde fronterizo mediante una franja de espacios vacíos. El esquema distributivo es sólo el registro catastral de 21 manzanas grandes que alinean las construcciones previas, y sugiere la compraventa de lotes hacia el Sur y Sureste en 12 manzanas más reducidas, aun siguiendo la misma orientación Norte-Sur y Este-Oeste. (Méndez, 1993)

Cuahtémoc Robles en su libro La Arquitectura de Mexicali, hace referencia a lo dicho por el historiador Antonio Padilla (1998):

“La notoria ausencia de la plaza central, relevante en las urbes mexicanas y que funciona como núcleo físico y social de la ciudad novohispana. Una característica del proyecto de Mexicali es la coincidencia de algunas calles con otras de la vecina Calexico en Estados Unidos, quedando aún sin resolver la forma como se incluyó la vía del ferrocarril que atraviesa diagonalmente la traza, segmentando con ello buena parte de las manzanas e induciendo a su irregularidad; de esta manera, se plantea la posibilidad de que la vía del Intercalifornia fuera sobrepuesta arbitrariamente sobre un plano original, lo cual se sustenta en el hecho de que el ferrocarril llegó a Mexicali en 1904, un año después de que Rockwood realizara el proyecto urbano” (Corona, 1998)

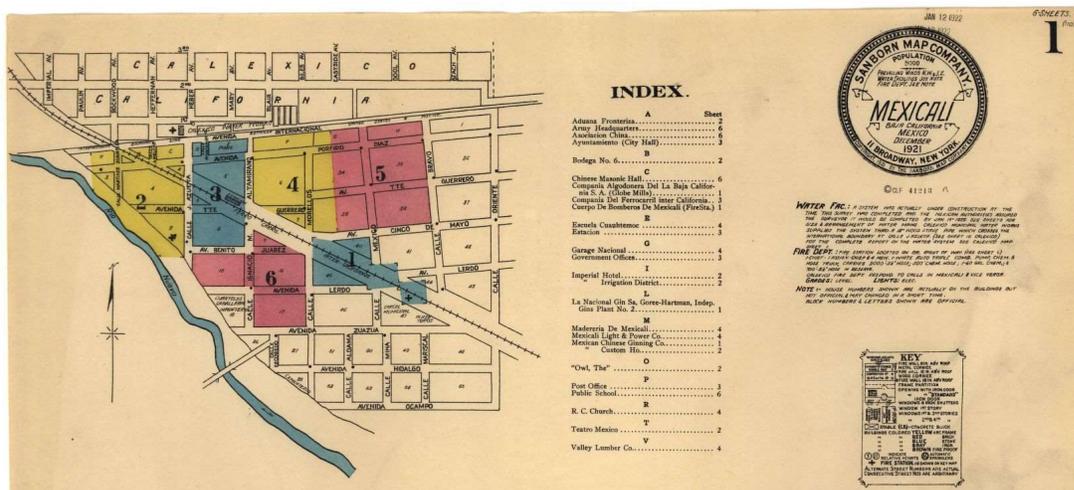


Figura 7. Plano de Mexicali y parte de Calexico de 1921. Fuente: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.

Los trazados urbanos que surgen a través de la implantación del ferrocarril muestran una configuración diferente de la organización del espacio, ya que alrededor siempre se genera una actividad económica importante. En el caso de Mexicali la agroindustria que se desarrolla en la región la convierte en la ciudad exportadora de algodón más importante del mundo, con una sofisticada comunidad agrícola, probablemente administrada desde Calexico.

El trazado original de Mexicali lo conforman 460 lotes de dimensiones variables, contenidos en 32 manzanas, delimitadas entre siete avenidas dispuestas oriente-poniente, y por seis calles principales y tres calles secundarias. En el extremo norte del polígono el trazado arranca en la línea internacional, al Sur termina en la avenida Ocampo, al Este en la calle Morelos y hacia el Oeste en la calle del Rio. Las calles y avenidas tienen un ancho de 30 metros, predominando los terrenos de 15 metros de frente por 60 de profundidad. (Robles, 2006)

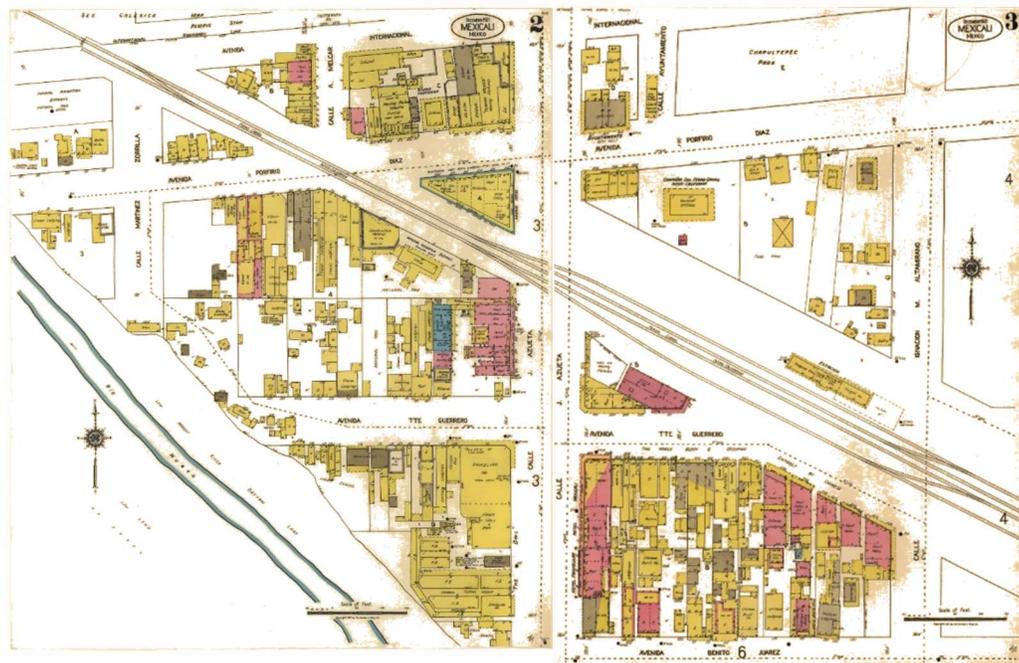


Figura 8. Plano de Mexicali y su parcelación de 1921 (Barrio chino). Fuente: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.

De ese primer trazado aún subsisten seis calles: Lerdo, Juárez, Hidalgo, México, Melchor Ocampo y Morelos. Conforme la ciudad se va expandiendo, las principales actividades comerciales se mantienen en ese primer cuadro, que queda delimitado hacia el Norte por la frontera y al Oeste por un barranco artificial, excavado a fuerza de dinamita en el intento de controlar la inundación de 1905.

“El derecho de vía del ferrocarril destaca como eje vial predominante en el poblado, con una superficie que en 1907 ocupaba el 20% del área total del trazo urbano, en torno a este espacio, con el posterior auge algodonero, se empezó a desarrollar la primera arquitectura industrial de la ciudad. Con la llegada del ferrocarril, Mexicali mostro un cambio importante en su arquitectura debido a la importación de edificios prefabricados de madera (sistema constructivo balloon frame). Esta situación vino a darle una apariencia más parecida a los pueblos del oeste de Estados Unidos que al de una ciudad mexicana. La imagen urbana original predominante conformada por pocos edificios de adobe, se modificó con la presencia de inmuebles de madera, lo cual habla del fenómeno multicultural inherente a la localización fronteriza de Mexicali, en donde el impulso de fundación y crecimiento inicial no podrían explicarse sin la presencia de capital extranjero”. (Robles, 2006)





La ciudad de Mexicali es un claro ejemplo de como un pequeño núcleo diseñado por una compañía se convierte, en sus inicios, en el rancho algodonero más grande del mundo. Hoy en día, es una de las ciudades de mayor crecimiento en el Norte de México, quizás, el modelo de *company town* más exitoso del país, ayudando a consolidar urbanísticamente la frontera, caso contrario a lo que sucede en el lado norteamericano con la ciudad de Calexico ya que no creció tanto como Mexicali.

Figura 9. Fotografía de bodegas abandonadas en el centro histórico de Mexicali. Fuente: Fotografía del autor



Figura 10. Fotografía aérea señalando las áreas de oportunidad del primer cuadro de las dos poblaciones entre los dos países.

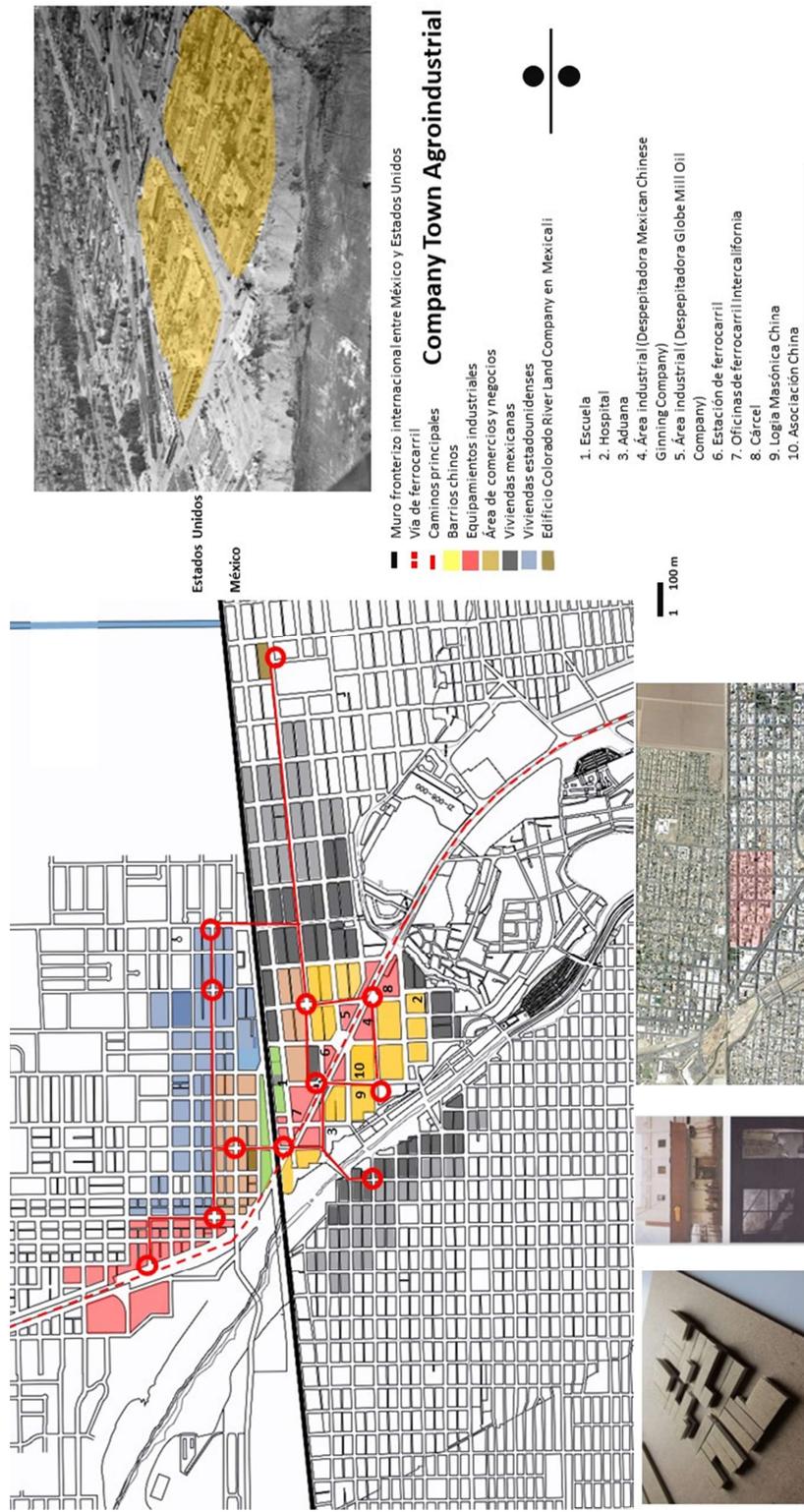
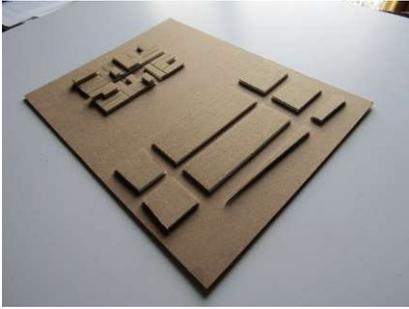


Figura 11. Esquemas de zonificación que muestra el funcionamiento en la etapa urbana inicial de Mexicali y Calexico en la frontera entre México y Estados Unidos. Fuente: Elaboración propia.

Actualidad de Mexicali

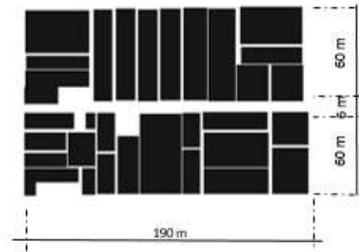
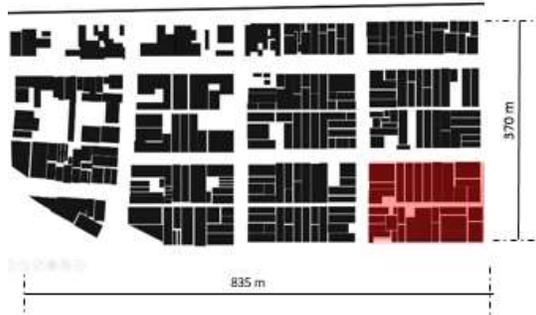


El proyecto de la ciudad de Mexicali surge en 1901, y se convierte en un pilar importantísimo en la ocupación de la línea fronteriza con Estados Unidos. Por su ubicación estratégica en la línea de frontera se convierte en capital del estado de Baja California y experimenta un crecimiento importante durante el siglo XX, a causa de las actividades agroindustriales y el flujo de migrantes que tratan de entrar ilegalmente a Estados Unidos.



La empresa fundadora implementa una retícula que ordena la línea divisoria y traza unas manzanas rectangulares de 190 m x 126 m con un callejón central en su lado más largo. Los lotes son de unos 15 m x 60 m de profundidad, con calles de 30 m de anchura. Este diseño original se extiende e integra otras retículas que conectan con el centro inicial. Solo como referencia, la trama urbana explota a finales del XX y rompe todo límite planeado convirtiéndose en una población dinámica que crece a pasos agigantados y se convierte en un caso único, una ciudad capital diseñada en sus inicios por una compañía extranjera, que hoy alcanza los 690.000 habitantes.

Figura 12. Esquemas que muestran la manzana implementada por la compañía en la ciudad de Mexicali y su ocupación actual en la frontera México-Estados Unidos. Fuente: Elaboración propia





3.- De colonia agrícola a ciudad industrial: Tecate en el límite de México y Estados Unidos

Las poblaciones mexicanas que comparten frontera con Estados Unidos como Tecate en este caso de estudio específico representan la ocupación urbana en los límites de los dos países. En el lado mexicano durante finales del siglo XIX surgen este tipo de trazados con influencia estadounidense y como consecuencia de la industrialización, Tecate puede ser considerada con la denominación de *train town* ya que tuvo un gran crecimiento a raíz de la llegada del ferrocarril y fue cuando inicia su consolidación urbana.



Figura 13. Vista de la población de Tecate a principios del siglo XX. Fuente: <http://www.inah.gob.mx/>

El desarrollo urbano de Tecate

En 1917 se establece la municipalidad de Tecate y el ingeniero Luis Pavón levanta el primer plano. Se considera estas tierras como un nuevo centro de riqueza de México, principalmente con agricultura, minería e industria, con una primera aparición de la Fábrica de Harinas. Reconocemos un trazado de 21 manzanas, divididas en lotes de diferentes dimensiones: la manzana siete se divide en dos y ahí se construyen los edificios públicos y la plaza principal. Los siguientes años son difíciles para la población, ya que las inversiones y la derrama económica no crece conforme lo esperado. A pesar de esto, en 1929 se establece la Compañía Manufacturera de Malta, S.A., cambiando los cultivos de trigo por los de malta, y creando la Compañía Aceites Vegetales de Tecate, S.A., industria extractiva que importa copra (aceite de coco).

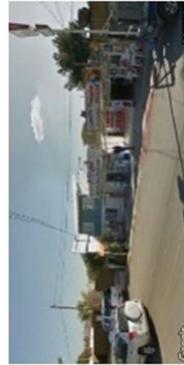
Hacia 1940 destaca por su auge agroindustrial y muchas compañías se establecen allí, ampliando su extensión a 25 manzanas. Actualmente Tecate tiene una población de 100.000 habitantes.



- Muro fronterizo internacional entre México y Estados Unidos
- Caminos principales
- Via de ferrocarril proyectada por la Southern Pacific Company
- Equipamientos industriales
- Área de comercios y negocios
- Viviendas
- Viviendas de mayor poder adquisitivo en parte alta
- Cruce fronterizo entre México y Estados Unidos



1. Estación de ferrocarril
2. Instalaciones de la Cervecería
3. Aduana fronteriza
4. Mercado
5. Ayuntamiento
6. Iglesia



Company Town Agroindustrial

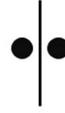


Figura 14. Esquemas de zonificación que muestra el funcionamiento inicial de la población de Tecate. Fuente: Elaboración propia.

Actualidad de Tecate

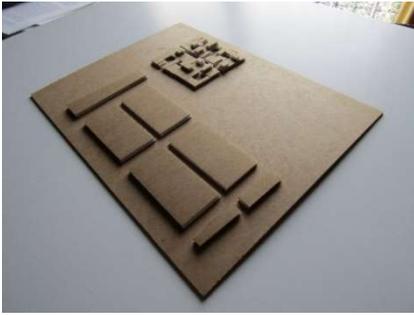


Figura 15. Maquetas de las manzanas y su lotificación. Fuente: Elaboración Propia

Tecate aparece también en la línea fronteriza entre México y Estados Unidos en 1892 tratando de ordenar y consolidar una colonia agrícola con grandes equipamientos. En 1915 llega el ferrocarril conectado exclusivamente a Estados Unidos, lo que le da un impulso notable. El ferrocarril facilita el movimiento de material de construcción y todo tipo de artículos, incluyendo la misma población que llegaba a este punto de la frontera, más conectada a Estados Unidos que México.

El plano de Tecate muestra el establecimiento de una retícula central expandida sobre el límite fronterizo. Las treinta manzanas son de 110 m x 126 m, incluyendo un callejón en su lado más largo, y se consolidan durante el siglo XX. Actualmente tiende a expandirse sobre los cerros que rodean a la ciudad industrial y cuenta con aproximadamente 102.000 habitantes.



Figura 16. Maquetas de las manzanas y su lotificación. Fuente: Elaboración Propia

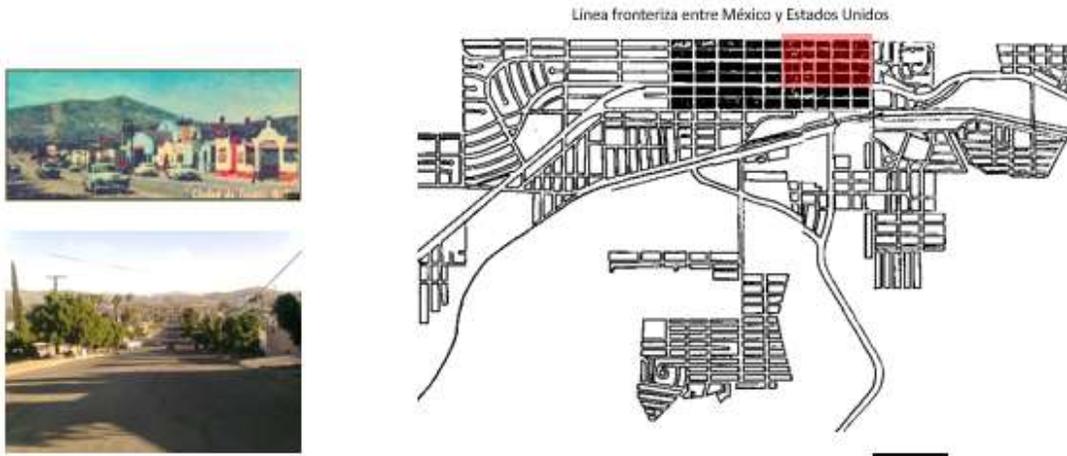


Figura 17. Plano de Tecate de 1979. Elaboración propia a partir de plano de la Subsecretaría de Asentamientos Humanos. Dirección General de Centros de Población.

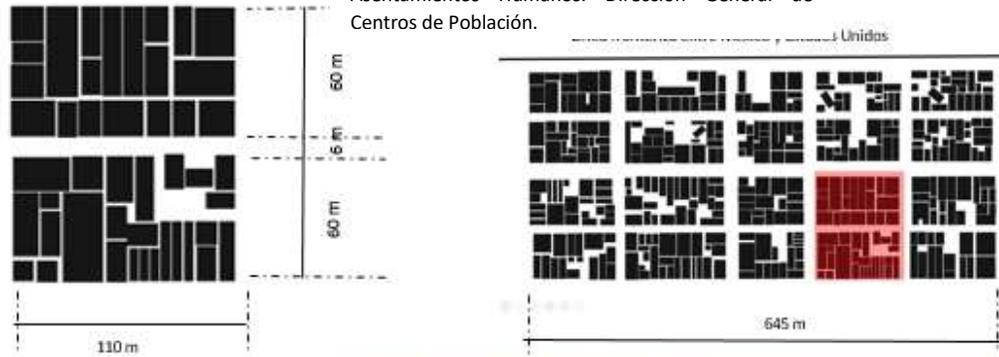


Figura 18. Esquemas que representan el tipo de manzana que se consolida en la ciudad industrial de Tecate en la línea fronteriza entre México y Estados Unidos. Fuente: Elaboración Propia



4.- El puerto más al norte del Pacífico mexicano: Ensenada



Figura 19. Fotografía del puerto de Ensenada en los inicios del siglo XX. Fuente: <http://www.ensenada.net/>

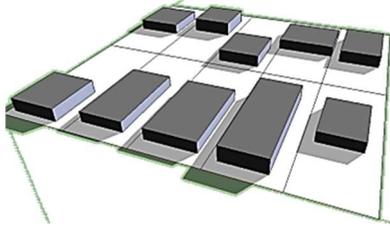
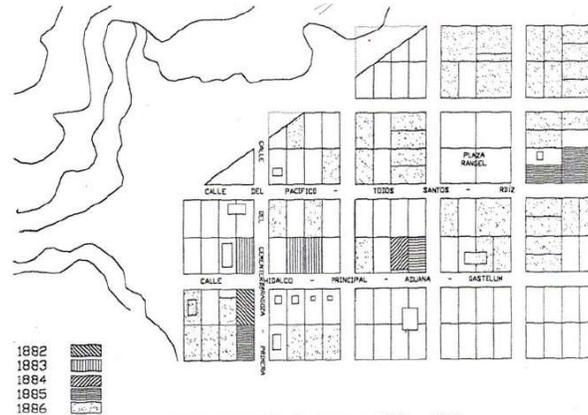


Figura 20. Esquema en 3D de la ocupación de las primeras manzanas.



PLANO SINTESIS: Registros 1882 - 1886
Fuente: Registro Público de la Propiedad de Ensenada.
Nota: Este plano supone la lotificación del Sr. Salome y este basado en estudios de Arq. Antonio Padilla C. del IIM-UABC.

Figura 21. Plano más antiguo del primer cuadro de la ciudad de Ensenada donde se aprecia los primeros lotes entre 1882 y 1886. Manzanas de 100 m x 100 m divididas en 8 lotes de 25 m x 50 m. Fuente: Inicios Urbanos del Norte de Baja California, Influencias e ideas, 1821-1906.

En el plano se muestra la labor del arquitecto e historiador Antonio Padilla Corona en la reconstrucción y redibujo a través de los datos recopilados en el Registro Público de la Propiedad de la ciudad de Ensenada, que se acerca a las descripciones de Teófilo Masac en 1882-1886, antes de que la International Company of México interviniera.

La International Company of México, compañía de capital norteamericano, que después pasa a ser británico, aprovecha las ventajas ya mencionadas para ocupar este territorio. Esta compañía proyecta varias

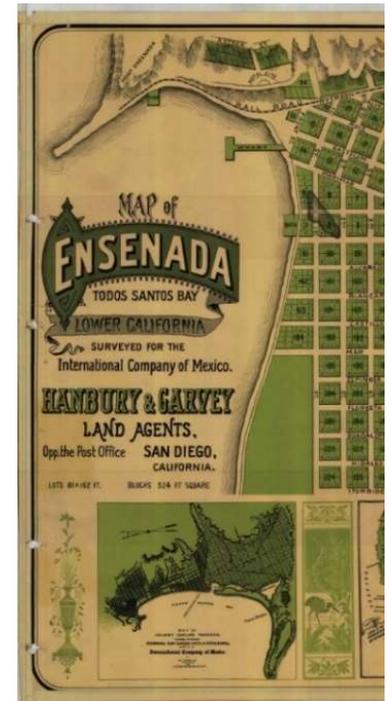


Figura 22. Plano de las parcelaciones realizado por la International Company of México en 1887, donde se aprecia el ensanche que se proyecta de la ciudad. Se puede identificar la primera retícula inclinada con respecto a la traza que siguió después. Aparece la plaza, pero no como centro y sin ningún papel relevante de los edificios que la circundan. Las manzanas son de 100 m x 100 m y están divididas en 8 lotes de 25 m x 50 m. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, Ciudad de México.



ciudades en la costa del Pacífico, con nombres como Coronita, al norte de la bahía de Todos Santos; Ensenada, Punta Banda y San Carlos, bordeando la bahía, integrándose estas 3 últimas en la llamada Colonia Carlos Pacheco, o más al Sur, en San Quintín, Colnett, Willow Creek y Camalú, sin faltar planes para levantar otros poblados tierra adentro, ya que cuenta con mucho territorio para futuros desarrollos.

Esa bonanza de bienes raíces se centra fundamentalmente en Los Ángeles y San Diego y posteriormente se extiende hacia el Sur de la línea divisoria, toda vez que la compañía plantea un proyecto de desarrollo urbano en la bahía de Todos Santos, en Ensenada, con el propósito de atraer compradores norteamericanos. A tal efecto se diseña un trazado siguiendo modelos de urbanización vigentes entonces en Estados Unidos (Piñera, 1995).

La retícula urbana más antigua del puerto de Ensenada probablemente sirvió para ordenar los caseríos de madera que se habían instalado a causa de la fiebre del oro en California. Las primeras calles y manzanas se trazaron a un costado del cerro y de la bahía, lo que indica que se buscó proteger a la ciudad de los vientos dominantes.

Así lo explica el arquitecto Antonio Padilla (1998):

Al protegerse del viento detrás del cerro, implicó situarse también entre otra barrera natural hacia el sur-oriente, conformada por el arroyo Ensenada. Con esta circunstancia, el planificador urbano se tuvo que ajustar al terreno disponible y deformar el contorno de su retícula, ya que la idea era mantener a toda costa la orientación original noreste-suroeste. Desde el punto de vista práctico, de haber girado la traza 45 grados se pudo haber evitado la mutilación del cuadro urbano y



hubiera quedado la traza original, desapercibida dentro de la traza que desarrolló posteriormente la compañía estadounidense. Al no hacerlo, perdió en economía el trazo, pero ganó en identidad, una vez que, actualmente, se observa inconfundible de la gran traza original. (Padilla, 1998)

La ciudad de Ensenada representa un caso muy interesante de como se establece una compañía extranjera en el territorio más alejado del centro de México. Sus cualidades urbanísticas, como la racionalidad regular de su retícula y las amplias avenidas, que ordenan la ciudad, responden al modelo norteamericano de colonización y poco tiene que ver con la tradición novohispana común en la mayor parte del país, ya que en esta región se da una influencia que llega de Norte a Sur por medio del capitalismo extranjero.

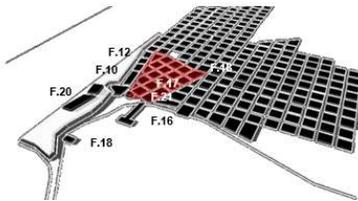


Figura 23. Esquema de la mancha urbana actual de la ciudad de Ensenada y la retícula central que diseñó la compañía. Dibujos de Enrique Gómez

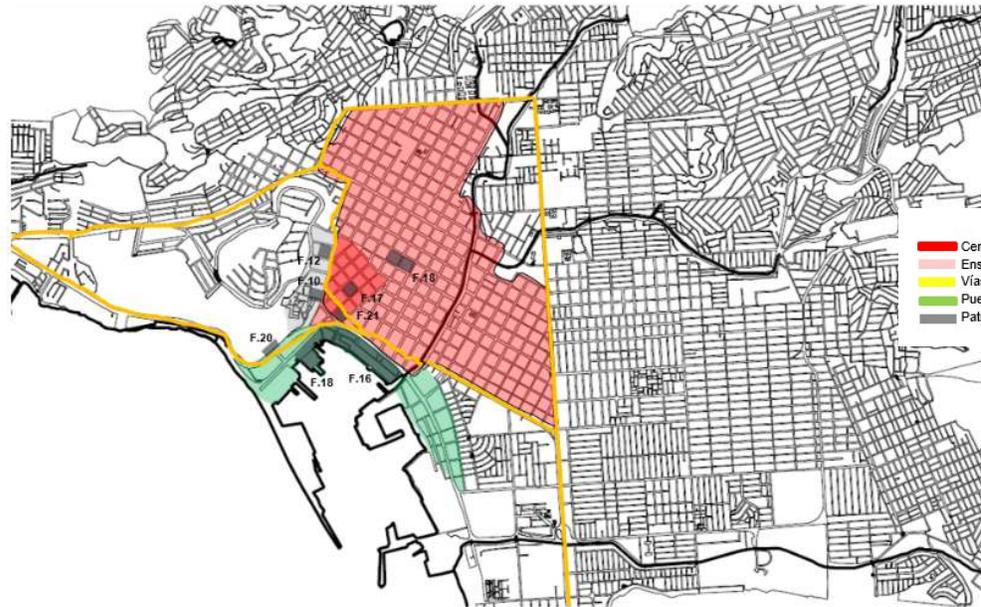
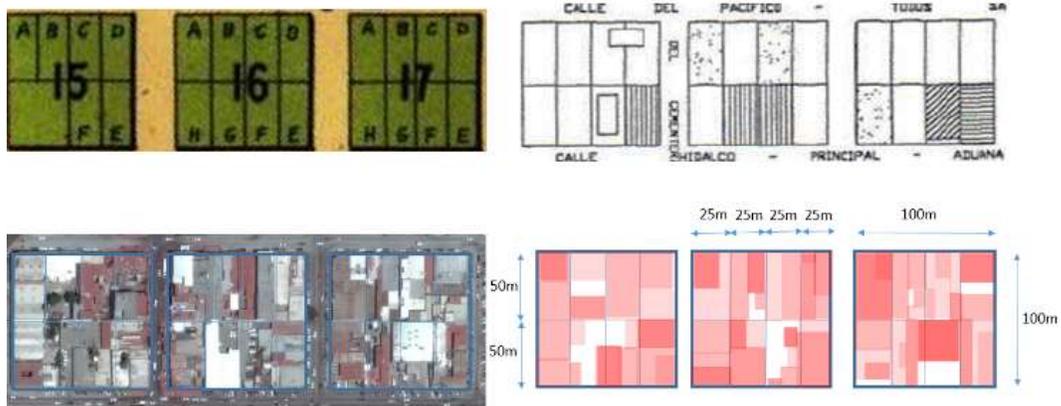


Figura 24. Esquemas de las manzanas de 100 m x 100 m y parcelaciones que muestran la ocupación actual. Se puede apreciar la evolución y como la mayoría de la parcelación antigua que realizó la compañía sigue dividiendo los lotes actuales con variaciones evidentes después de casi 135 años de que fueron trazados.



Hasta aproximadamente la mitad del siglo XIX podemos observar un lento pero continuo incremento del tamaño del módulo, que podemos atribuir a la mayor confianza en la capacidad de urbanizar, al crecimiento poblacional, y por ello, de la importancia de la ciudad. Pero asimismo encontramos proyectos tempranos que acometen una empresa de notable envergadura (Sabaté, 2014).



Figura 25. Esquemas de zonificación que muestra el funcionamiento en la etapa urbana inicial del puerto de Ensenada a 100 km de distancia de la frontera con Estados Unidos. Fuente: Elaboración propia.

Actualidad de Ensenada

El proyecto de Ensenada aparece en 1886 y logra consolidar un puerto industrial, un enclave estratégico con conexiones con San Diego, Los Ángeles y San Francisco en Estados Unidos, siendo en México el puerto del Pacífico más septentrional.

Las compañías urbanizadoras extranjeras desarrollan una estructura urbana ordenada y regular que abarca la parte más plana del terreno en la bahía, una retícula con amplitud en sus calles y avenidas. Trazan una lotificación muy al estilo norteamericano, con una manzana tipo de 100 m x 100 m con 8 lotes de 25 m x 50 m. La trama urbana inicial se mantiene compacta y funcional pero a finales del siglo XX tiende a expandirse sin el orden inicial, con una ocupación desmedida y escasa planeación. Hoy alcanza una población de 520.000 habitantes.



1 500 m

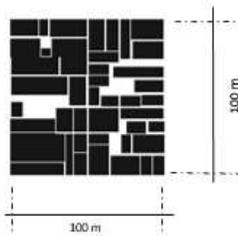
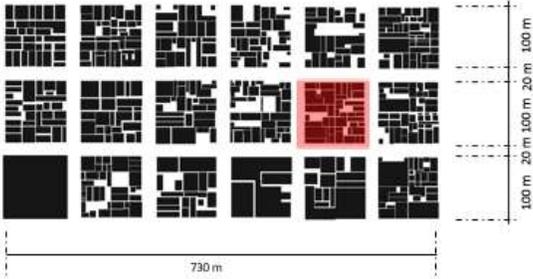
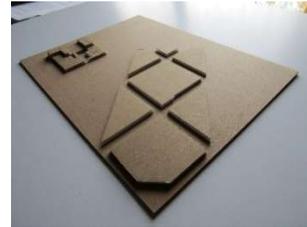


Figura 26. Esquemas que ejemplifican la manzana implementada por la compañía en la ciudad de Ensenada y su ocupación actual. Fuente: Elaboración Propia 161



5.- La bahía de San Quintín: La capital frustrada de una compañía inglesa

Una concesión territorial a finales del siglo XIX a la Mexican Land and Colonization Company de capital Británico que años atrás fue comprada a la International Company of México de capital estadounidense, desarrolla un proyecto inicial, tratando de irrigar el valle de San Quintín y crear un potente centro agrícola como capital de la compañía.



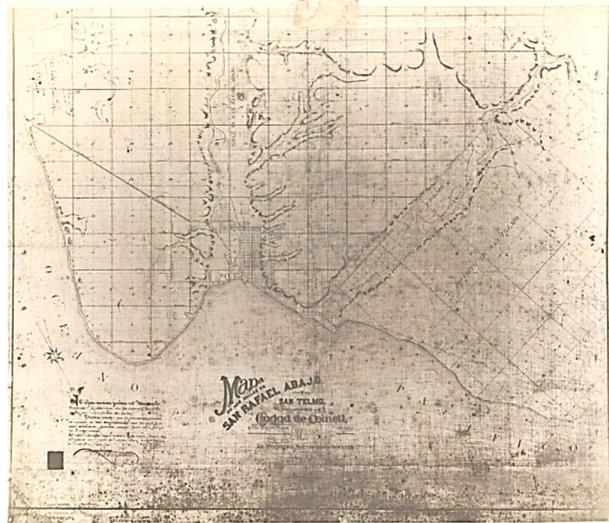
Figura 27. Fotografía del muelle antiguo de San Quintín. Fuente: <https://mexico.pueblosamerica.com>

El primer proyecto territorial que se implementa en la región proviene de esas viejas compañías que trazan los ejes de un territorio básicamente agrícola. Estos cuadrantes de estilo norteamericano y su gran retícula abarcan el gran Valle de San Quintín, donde establecen pequeños ranchos que pretenden ser núcleos urbanos, aunque pocos de ellos prosperan.

A finales del siglo XIX muchas compañías filiales de la Internacional Company of México, como la San Quintín Land and Town Company se unen para adquirir unas 81.000 hectáreas, incluyendo en ellos el sitio designado para la ciudad.

Esto muestra la importancia de la visión de las compañías en establecer estratégicamente las colonias agrícolas y ocupar el territorio en la costa del Pacífico.

Figura 28. Plano del proyecto de ordenación de Colnett, que fue parte de la cadena de centros agrícolas planeados por la compañía. Fuente: Mapoteca Nacional Orozco y Berra colección general.



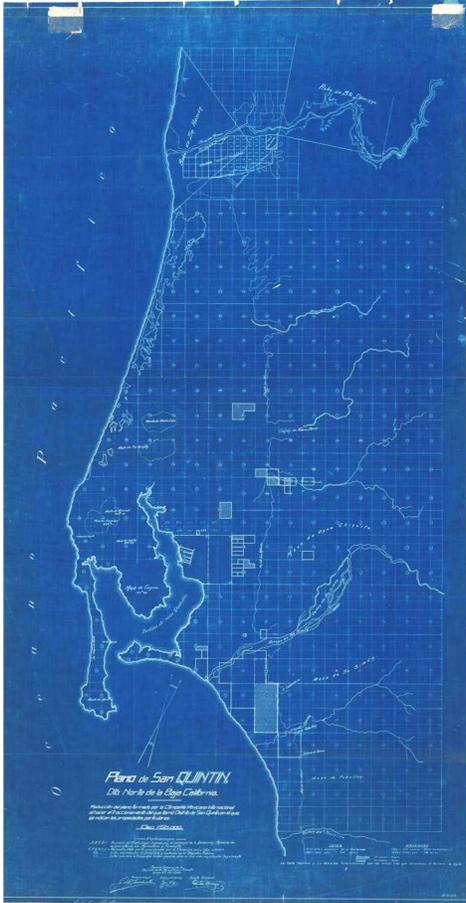


Figura 29. Plano de la ordenación territorial del valle de San Quintín a finales del siglo XIX. Fuente: Mapoteca Nacional Orozco y Berra colección general.

Hacia 1910, lo que iba en camino de ser un emporio industrial, agrícola y urbanístico estaba casi desmantelado. El inicio de la Revolución Mexicana, el surgimiento de la colonia de riego de Mexicali de la Colorado River Land Company en 1901 y la desconfianza hacia los británicos por su mal manejo vienen a dar la estocada final y provocan el abandono del poblado.

El desarrollo espectacular termina a principios del siglo XX en el valle de San Quintín y permanece olvidado durante 30 años. A partir del último cuarto del siglo XX el pueblo fantasma inicia su recuperación con un progreso económico notable para en la actualidad contar aproximadamente con más de 100.000 habitantes en toda su cadena de poblaciones. La región se ha convertido en una de las zonas agrícolas más productivas del país. Aplicando nuevas tecnologías en la bahía se cultivan ostiones, abulones, y se extrae camarón y langosta de las aguas cercanas, mientras que en su campo se produce trigo, cebada, avena, maíz, frijol, alfalfa, tomate, papas y la fresa que a nivel nacional es la segunda en producción, además de contar con 250 hectáreas de cultivos en invernadero de alto rendimiento. La población se ha incrementado y una nueva colonización está sucediendo, debido a la migración de trabajadores agrícolas, procedentes de los estados de Guerrero, Oaxaca y Michoacán. Hoy en día San Quintín es un emporio agrícola emergente que se consolida en el siglo XXI.



Figura 30. Membrete de la International Company of México utilizado en los planos de las ciudades que diseñaron en la península. Fuente: Special Collection, Gisel Library, University of California San Diego. Recopilación del autor

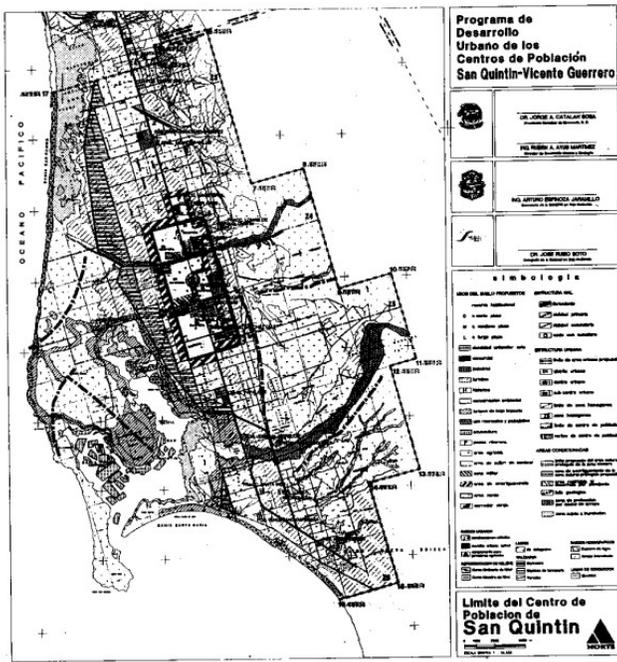


Figura 31. Plano del Valle de San Quintín. Programa de Desarrollo Urbano de los centros de población. Gobierno del Estado de Baja California.

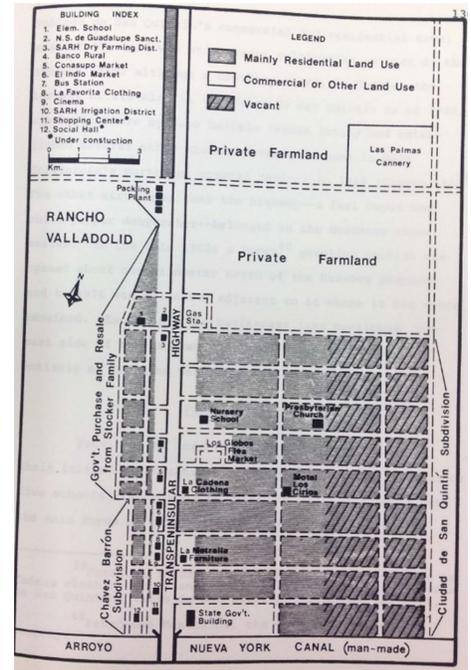


Figura 32. Plano del poblado de San Quintín en 1982. Fuente: "The Development of the Valle de San Quintín and its urban Landscape". By Marjorie M. Hutton. Special Collection Gisel Library, University of California San Diego.



Figura 33. Vista del Valle de San Quintín en la actualidad. Fotografía de Elisa Ormart, periódico el Vigía, artículo San Quintín un valle antiguo y próspero. Se puede apreciar las barreras de Cipreses que protegen los cultivos de los vientos dominantes sembrados por los ingleses a finales del siglo XIX.



El núcleo urbano principal de San Quintín está compuesto por un conjunto de 18 manzanas alargadas distribuidas a un costado de la carretera principal. Este agrupamiento es complementado por 9 manzanas más pequeñas y mucho más ocupadas actualmente. Al otro costado de la carretera principal se encuentra un corredor de servicios e infraestructura agroindustrial que da trabajo a la población.

Esta consolidación agroindustrial es indicativa de una dinámica territorial emergente que fomenta una economía de frontera y que ha desarrollado a pesar de su aislamiento geográfico, una población que va creciendo rápidamente. Por eso es fundamental un planeamiento sustentable del valle y su bahía para beneficio del territorio, su paisaje y sus pobladores que tanto sufren actualmente por la

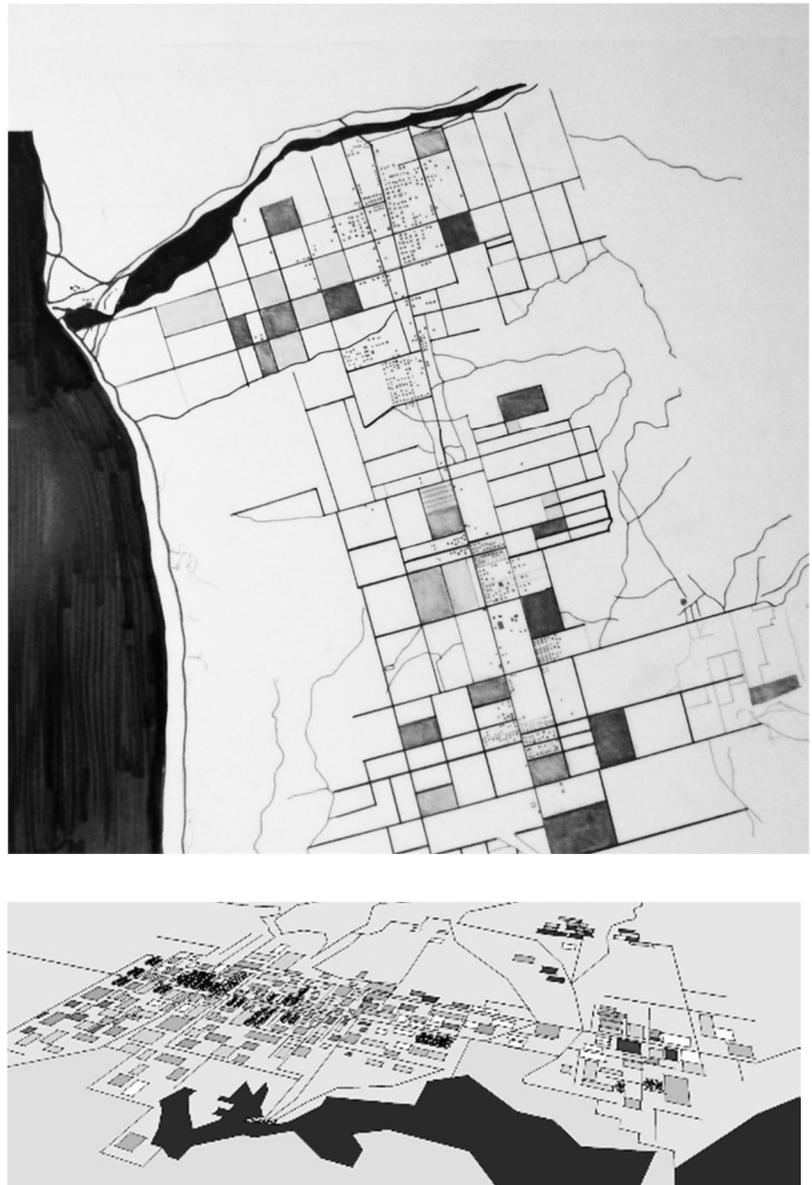


Figura 34. Esquemas que muestran la localización de San Quintín y su ocupación territorial. Cabe señalar que la ordenación del parcelario implementada por las compañías extranjeras coincide con los ejes principales actuales del Valle de San Quintín. Esto muestra la influencia en su distribución actual. Fuente: Elaboración propia

pobreza y la explotación laboral de las compañías agrícolas que dominan el negocio.



Figura 35. Maquetas conceptuales de las manzanas y su lotificación. Fuente: Elaboración propia

Actualidad de San Quintín

La bahía comienza a ser proyectada en 1889 por una empresa norteamericana y otra inglesa, con la intención de diseñar un potente centro agroindustrial y complementar la economía estadounidense. Las ventajas de su localización y exportación vía marítima son un atractivo que la compañía aprovecha al máximo en aquellos años. Las primeras décadas del siglo XX el sitio es abandonado a causa de la Revolución Mexicana, pero tiene un fuerte resurgimiento a finales del mismo siglo XX.

Actualmente la zona de San Quintín pretende ser un municipio más del estado federativo de Baja California. Su rápido crecimiento urbano, hasta alcanzar 90.800 habitantes y la potente agroindustria que se desarrolla actualmente en la región, la ha convertido en una de las zonas agrícolas más activas del país. Su cadena de poblaciones en la costa del Pacífico ha experimentado una ocupación notable en las últimas décadas. La traza urbana de San Quintín presenta una agrupación de manzanas de 130 m x 100 m divididas por una calle en su lado más largo. Están distribuidas en un terreno plano que se ha ido ocupando en las últimas décadas.

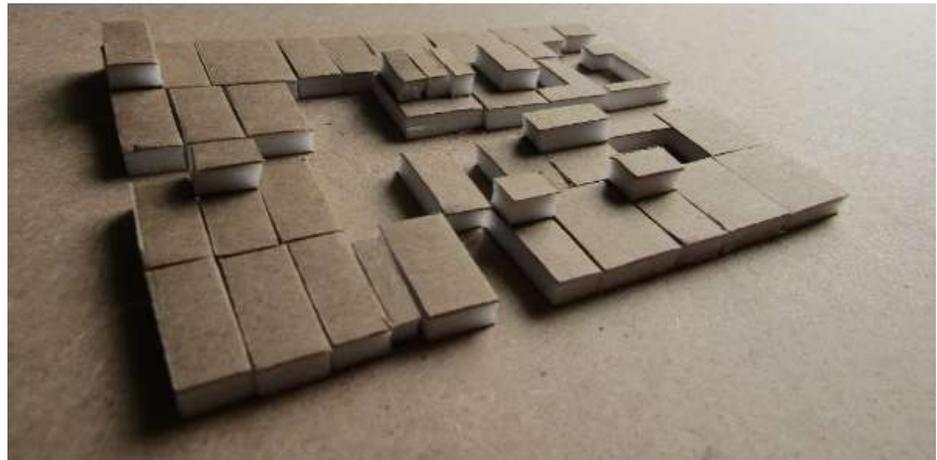
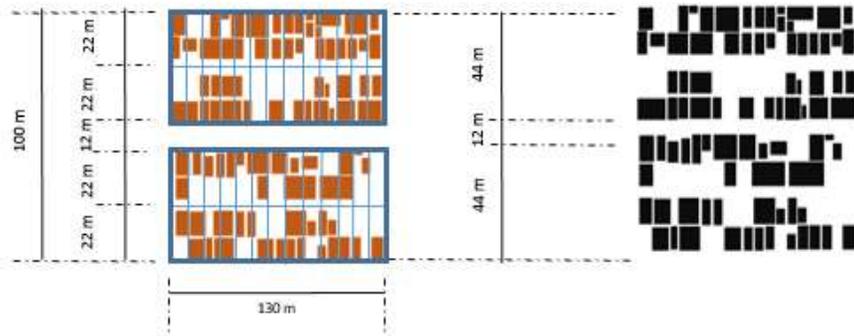
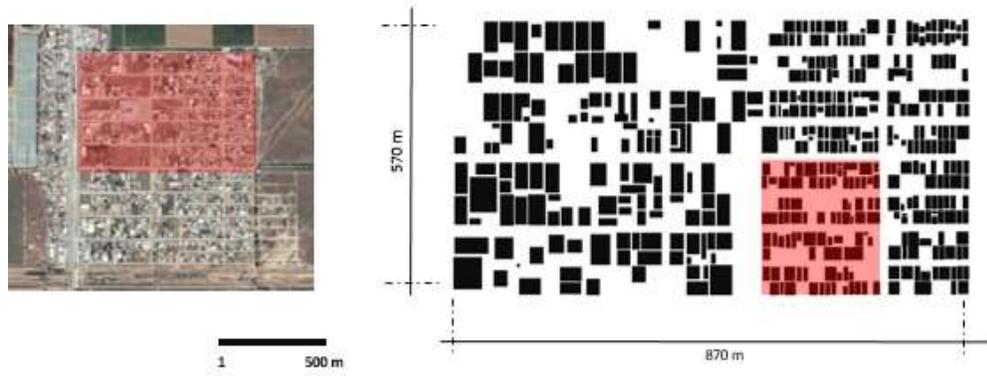
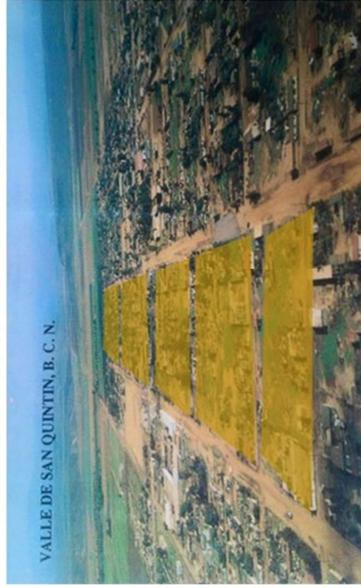
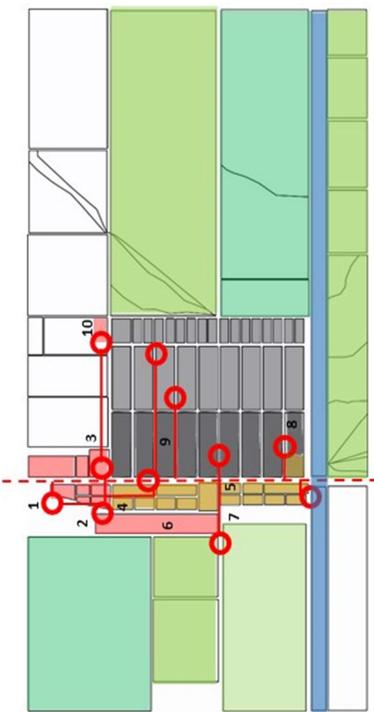


Figura 36. Maquetas conceptuales de las manzanas y su lotificación. Fuente: Elaboración propia



Población de San Quintín
Mexican Land and Colonization Company
Manzana de 130m x 100m
Compuesta de dos rectángulos de 130m x 22m y calle de 12m

Figura 37. Esquemas que representan el tipo de manzana que se consolida en la población de San Quintín. Fuente: Elaboración Propia



Company Town Agroindustrial

- Campos de cultivo
 - Antigua vía ferroviaria
 - Caminos principales
 - Equipamientos agroindustriales
 - Área de comercios y negocios
 - Viviendas de bajos recursos
 - Viviendas mejor establecidas
 - Edificios administrativos
 - Canal principal de irrigación
1. Planta agroindustrial (empacadora)
 2. Escuela
 3. Iglesia
 4. Mercado
 5. Estación de autobuses
 6. Granjas
 7. Distrito de riego
 8. Edificios administrativos
 9. Enfermería
 10. Fábrica de conservas



Figura 38. Esquemas de zonificación que muestra el funcionamiento inicial de la población agroindustrial de San Quintín.

Fuente: Elaboración propia.



6.- Un pueblo francés en el desierto de la Baja California: El Boleo frente al mar de Cortés

La traza urbana principal de la ciudad se asienta sobre el lecho de un río y por consiguiente, en el lugar menos indicado y más inseguro. De las otras dos áreas que componen la ciudad, “La Mesa Francia” se ubica en el cerro rocoso al Norte del acceso y la “Mesa México” al Sur en otra colina aledaña. Ambas colinas a los lados del acceso principal aparentan ser los guardianes de la ciudad.

El tejido urbano obedece a un diseño funcional, de manera que todas las edificaciones están orientadas alrededor de minas y servicios, siendo el puerto la traza más potente y las demás poblaciones compuestas por las minas más productivas de la empresa. Surge así, una pequeña ciudad minera con poblaciones satélite, conectadas al puerto, que cuentan también con equipamientos básicos, como escuelas, comercios, viviendas e iglesias. Las viviendas son casas de un piso, funcionales y geométricas, construidas todas ellas de madera. El asentamiento responde a un nuevo concepto de industria importada a México, una fábrica entera, que aloja la fundición industrializada de cobre con sus diferentes edificios industriales y de equipamiento, concentrando en lugares específicos la extracción del mineral, vivienda, mano de obra y el producto acabado para la exportación a Europa y a Estados Unidos.

La característica urbana que se ve a simple vista en el área de viviendas es la regularidad en las dimensiones de calles y manzanas. Están organizadas a los lados del eje longitudinal, que se convierte en la avenida principal, no por el hecho de ser la de mayor anchura, ni porque se haya establecido el comercio y otra serie de actividades importantes, sino sencillamente por ser la de mayor longitud.

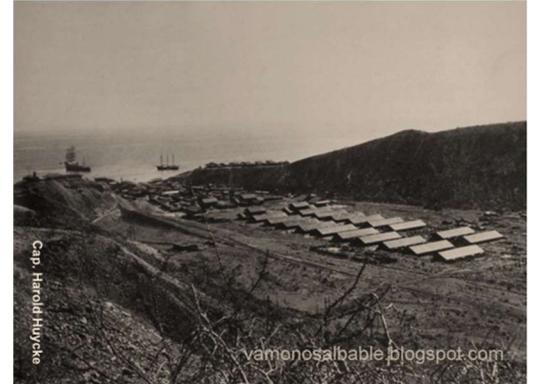


Figura 39. Fotografía de los inicios urbanos de Santa Rosalía. Fuente: <http://vamonosalbable.blogspot.mx/>

Las actividades comerciales, sociales y religiosas se desarrollan a lo largo de una avenida paralela. Las otras áreas habitacionales del conjunto no siguen los principios urbanos establecidos en el puerto de Santa Rosalía. En el área conocida como ranchería, al cruzar el arroyo en la parte Suroeste, se disponen diminutas viviendas para los mineros de menor categoría. Su disposición es similar a la de barracas en un campo militar, es decir, con carácter provisional y dejando entre ellas los espacios estrictamente indispensables para la circulación interior (Padilla, 1889).

Figura 40. El Purgatorio, distrito minero actualmente inexistente. Fuente: Historia de Santa Rosalía en Baja California. Fuente: María Eugenia B. de Novelo Milton Fintzelberg. Archivo Fotográfico, 1988.



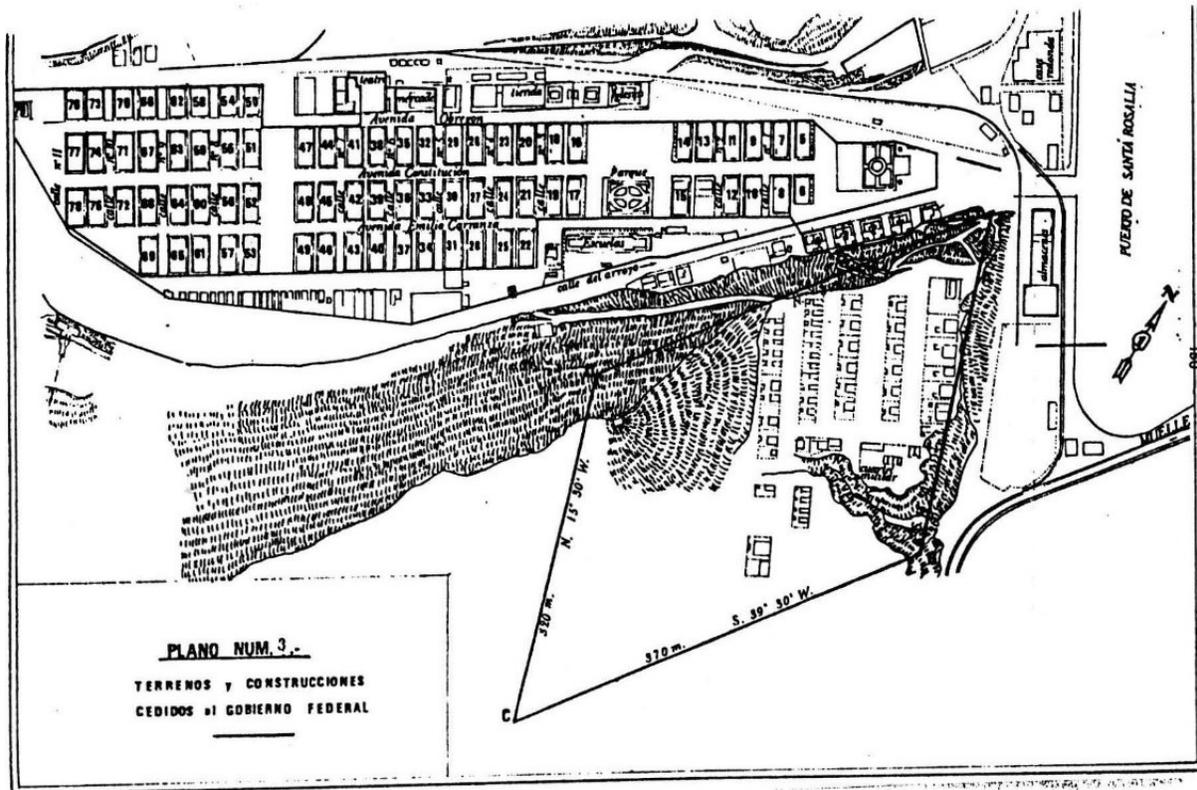


Figura 41. Plano de Santa Rosalía donde se muestra el polígono otorgado por la compañía al Gobierno Federal después de la Revolución Mexicana para establecer parte de la Mesa México. Fuente: Centro de estudios mexicanos y centroamericanos. El Boleo: Santa Rosalía, Baja California Sur, 1885-1954. Romero Gil Juan Manuel.



Figura 42. Fotografía del centro de la ciudad en 1918. Fuente: Fotografía archivo. León Diguét, 1912. Territorio de la Baja California, reseña geográfica y estadística, México. Librería de la Vda. de C. Bouret París-México. Ciudad de México, 1912.



Figura 43. Centro urbano principal (puerto de Santa Rosalía). Actualmente delimitado como centro histórico protegido por el INAH. Fuente: Fotografía de archivo. León Diguét, 1912. Territorio de la Baja California, reseña geográfica y estadística, México. Librería de la Vda. de C. Bouret París-México. Ciudad de México, 1912.

El desarrollo urbano en Santa Rosalía acomoda la industria en los yacimientos y los conecta al puerto. Se puede ver un mismo modelo de vivienda para obreros, cercano a las fundiciones y minas, con lo que se evitan largos desplazamientos de los obreros, garantizando una relación directa entre casas y trabajo.

La cuadrícula principal de calles y manzanas obedece más a una pura funcionalidad, al haberse colocado la vivienda a los lados de un eje longitudinal, no favoreciendo a la integración cívica y social, como fuera el caso de haberse agrupado alrededor de la típica plaza (Padilla, 1989). Aunque la iglesia si se coloca en la plaza, se ubica de lado, probablemente por cuestiones de función y eficiencia urbana.

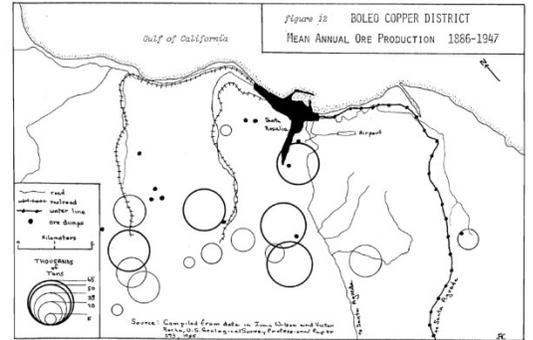


Figura 44. Esquema de la mancha urbana del puerto y las conexiones ferroviarias con el sistema de minas, realizado por Judith Cichowicz. Fuente: The economic evolution of a mining community: Santa Rosalía, Baja California Sur, México. The Department of Geography Oregon State University, 1973.

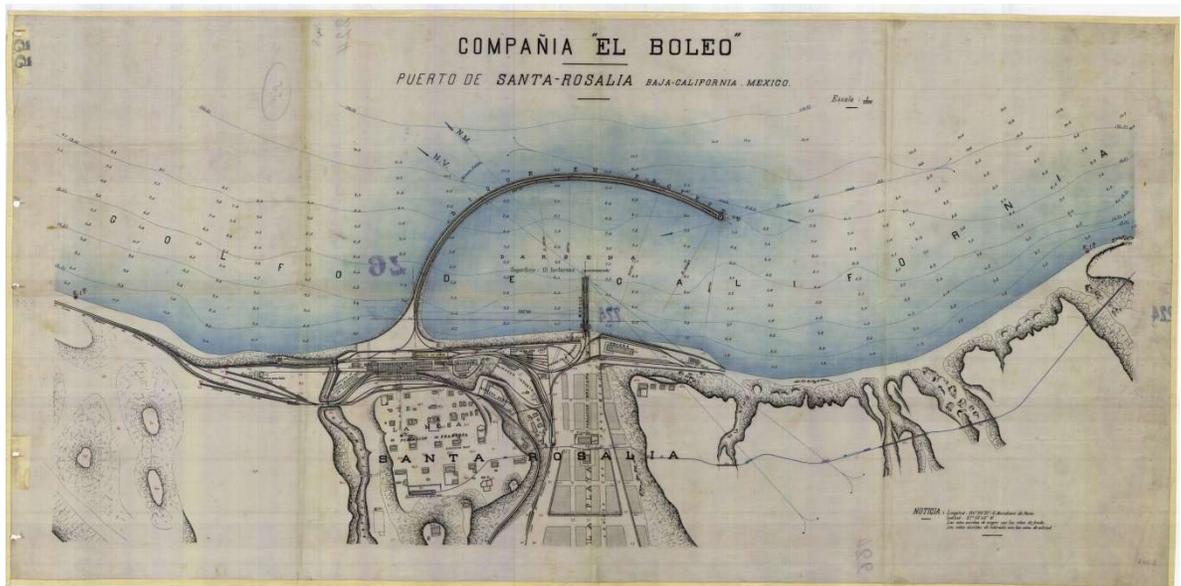
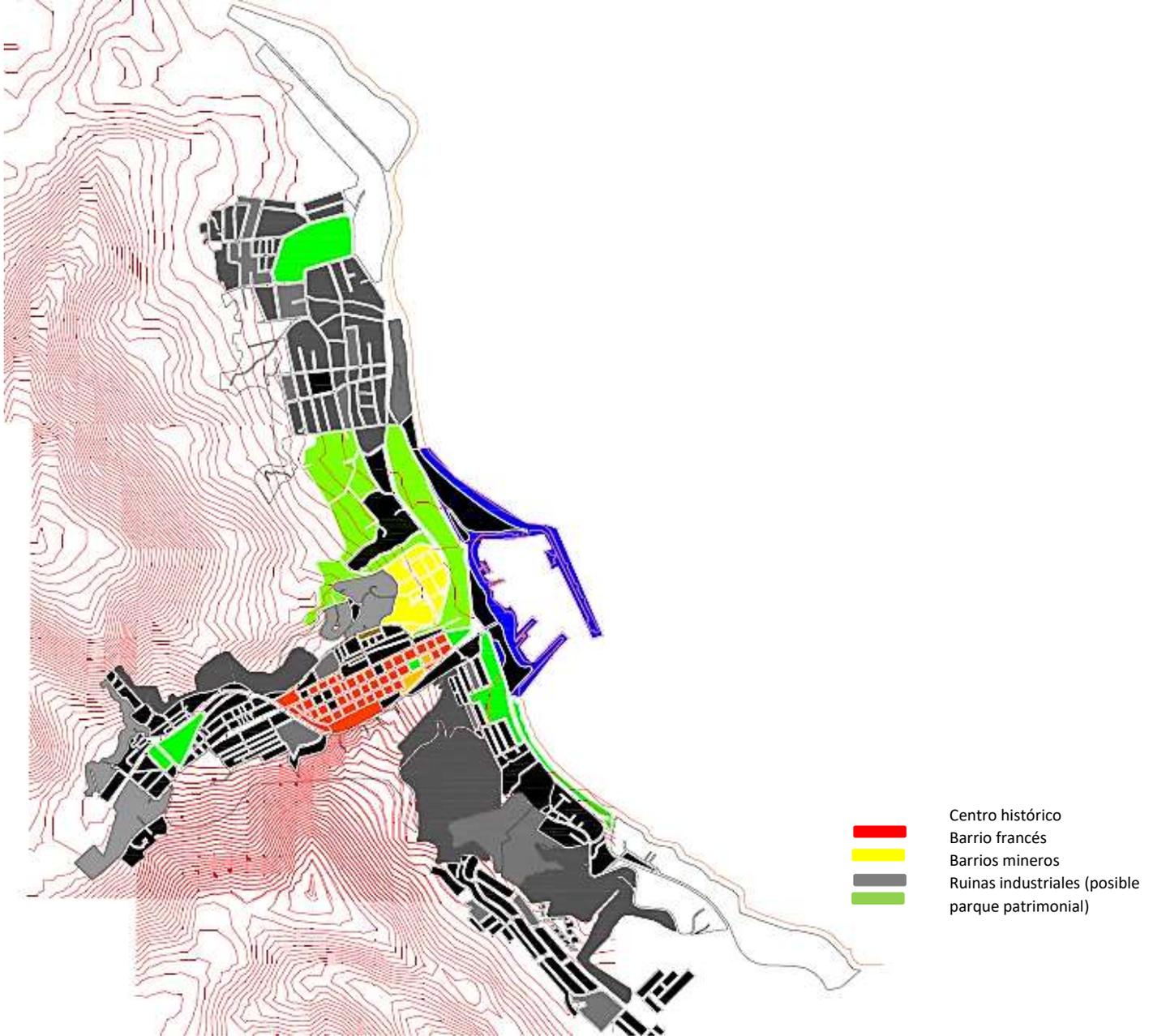


Figura 45. Plano del puerto de Santa Rosalía Baja California Sur, MAMOYB, Compañía El Boleo. Fuente: Mapoteca Nacional Manuel Orozco y Berra, Colección: General. Autor: desconocido, Año: no determinado, Escala: 1:20,000.



En el caso específico de Santa Rosalía se puede observar un complejo sistema de urbanización dirigido y planeado en base a la minería, ubicando las diferentes actividades donde más productivas son, garantizando el funcionamiento urbano y económico, hasta que se agote el mineral.

Figura 46. Plano que muestra la ocupación territorial actual de la ciudad. Dibujo por Enrique Gómez, 2014.



Company Town Minería de cobre

- Equipamientos industriales
- Oficinas de la compañía
- Barrios mineros
- Corredor comercial
- Estructura urbana principal
- Puerto industrial
- Caminos principales
- Antiguas vías de ferrocarril
- Colonia francesa

1. Fundidora de cobre
2. Embarcadero
3. Oficinas de la compañía
4. Casas de los dueños de la compañía
5. Hotel francés
6. Hospital
7. Iglesia
8. Escuela
9. Casas de obreros



Figura 47. Esquemas de zonificación que muestra el funcionamiento inicial de la población minera de Santa Rosalía
Fuente: Elaboración propia.

Actualidad de Santa Rosalía

El proyecto nace en 1885, cuando una compañía francesa (Rothschild) proyecta una ciudad vinculada a la producción de cobre a mitad de la península frente al Mar de Cortés. Esta población se diseña para una compañía minera y su equipamiento e infraestructura son pioneros en territorio mexicano. Se trata de una *company town* que explota el cobre desde finales del siglo XIX hasta la mitad del siglo XX, y se convierte en líder en exportación de cobre en la época.

La traza urbana de este pequeño puerto industrial dedicado a la minería de cobre está compuesto por un conjunto de manzanas cuadradas de 37 m x 37 m con un callejón en medio. La arquitectura es totalmente de madera y actualmente está catalogada por organismos especializados en la protección de este tipo de construcciones. Hoy en día la población que ha alcanzado los 11.700 habitantes, lucha por no ser un pueblo fantasma y reivindicar un patrimonio industrial olvidado.

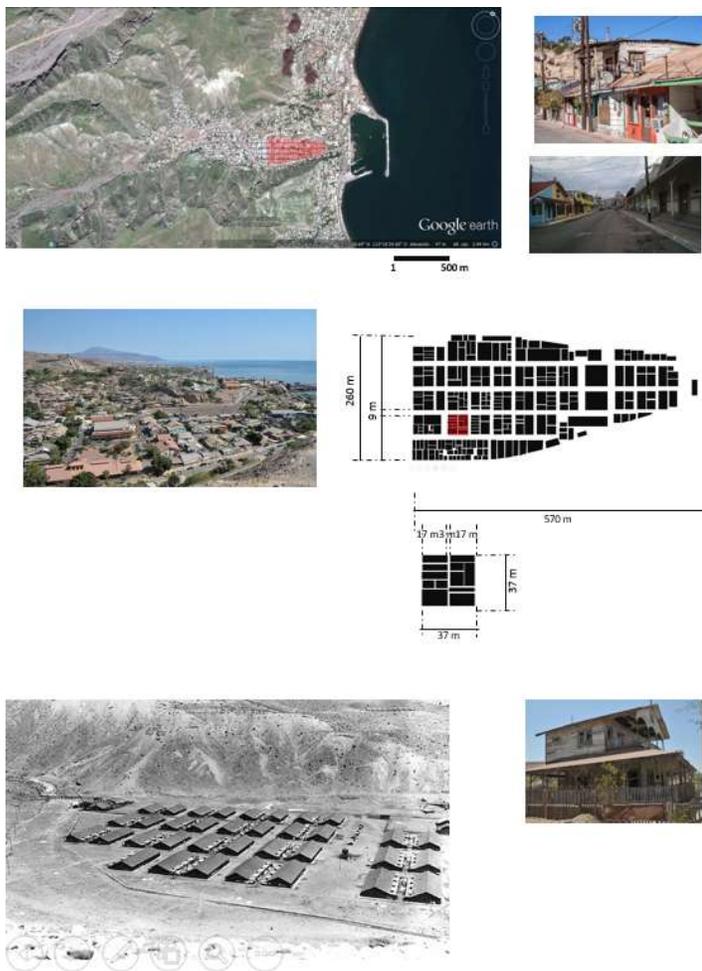


Figura 48. Esquemas que muestran la manzana implementada por la compañía francesa en la *company town* de Santa Rosalía un modelo urbano complementado con arquitectura Balloon Frame (estructuras prefabricadas de madera). Fuente: Elaboración propia



7.- Dos pueblos mineros fantasmas de la era industrial: El Triunfo y San Antonio

Unas empresas extranjeras, en este caso inglesa y norteamericana son piezas clave para implementar un centro minero moderno de gran importancia en la costa del Pacífico, que llega a consolidar un núcleo urbano productivo para la extracción, procesamiento y exportación de minerales como oro y plata localizados en el extremo sur de la península.

Al revisar el plano de El Triunfo de 1866 encontramos 36 manzanas cuadradas alrededor de un área central rectangular mayor, donde se coloca el complejo industrial. Se puede distinguir en el actual poblado que la propuesta no llega a establecerse por completo, pero se pueden identificar algunas trazas que coinciden con dicho proyecto. Se aprecia una subdivisión en las manzanas localizadas a un costado del área industrial, que contienen comercios y servicios. La retícula ortogonal entra en decadencia al agotarse el mineral y con el abandono de las compañías mineras.

La consolidación de las compañías entre 1878 a 1895 ayuda mucho a su crecimiento poblacional. Pero el auge dura poco, ya que en los primeros 10 años del siglo XX las dos poblaciones quedan abandonadas (Barreto y Rochin, 2013).



Figura 49. Fotografía de la población de El Triunfo en su apogeo industrial a inicios del siglo XX. Fuente: colectivopericu.net



Figura 50. Esquema de reconocimiento urbano que nos muestra a través de la sobre posición de planos fundacionales y las fotos aéreas la poca consolidación del proyecto de El Triunfo. Fuente: Elaboración propia en base al plano de 1870.

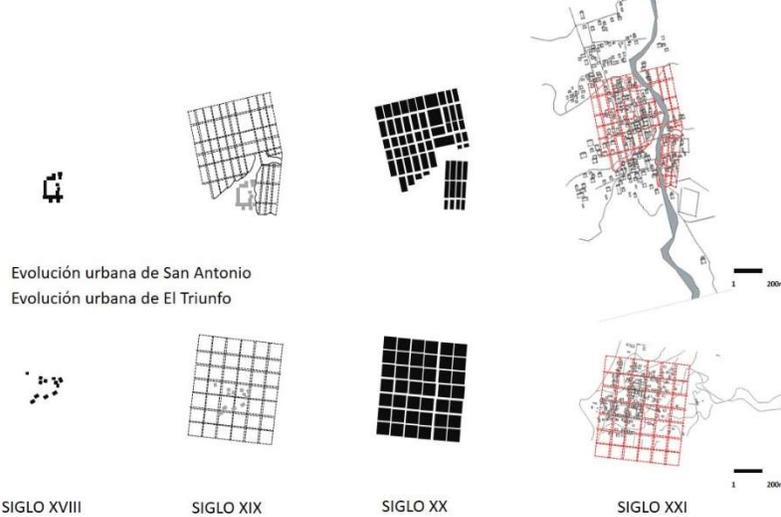


Figura 51. Esquemas de la evolución urbana de El Triunfo y San Antonio. Fuente: Elaboración propia

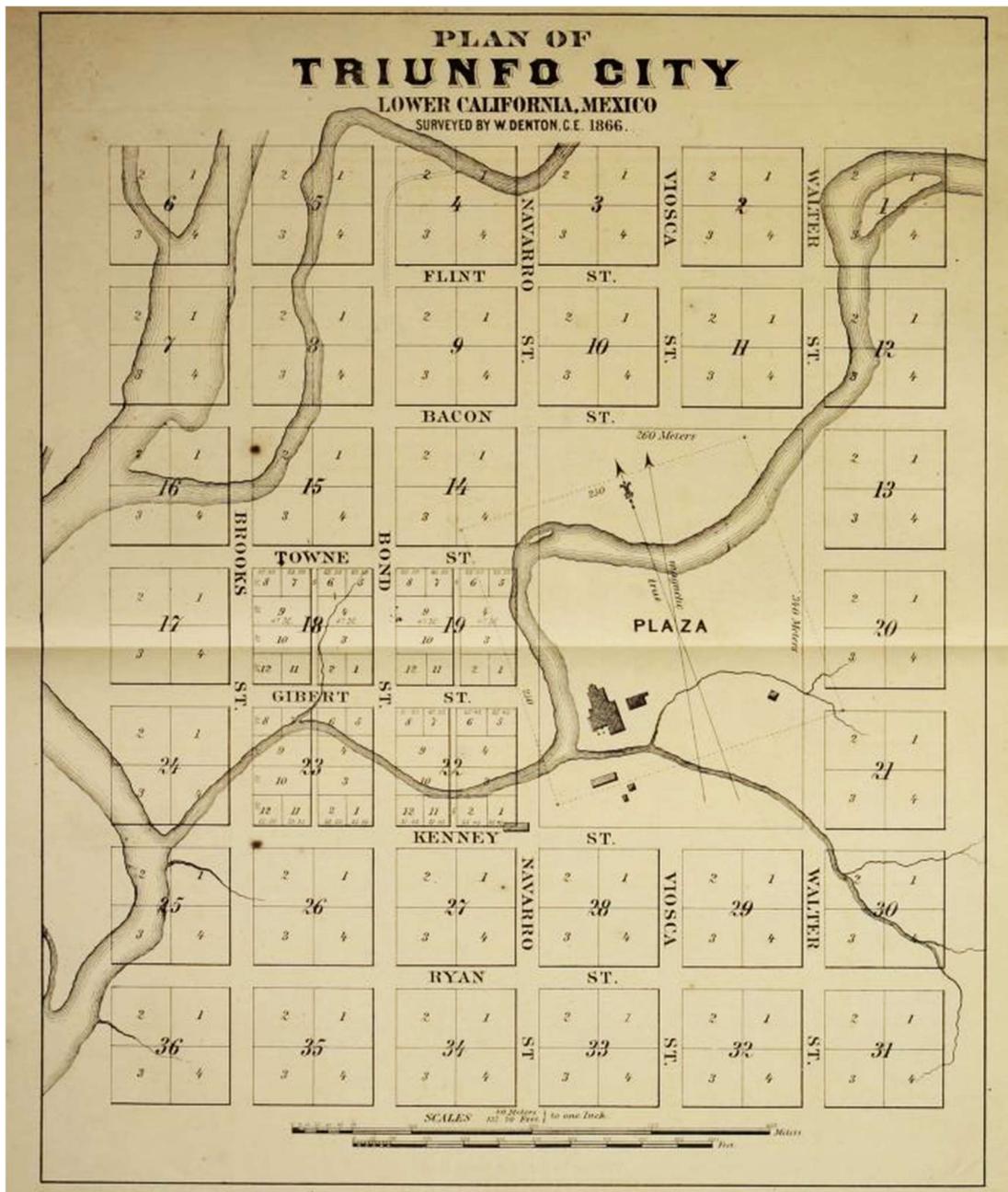


Figura 52. Plano de El Triunfo en 1866. Fuente: "Report on the property of the Triunfo silver mining and commercial company of Lower California, with some account of the mines of the peninsula and observations on the mode of beneficiating silver ores" realizado por El Triunfo silver mining and commercial company of Lower California.

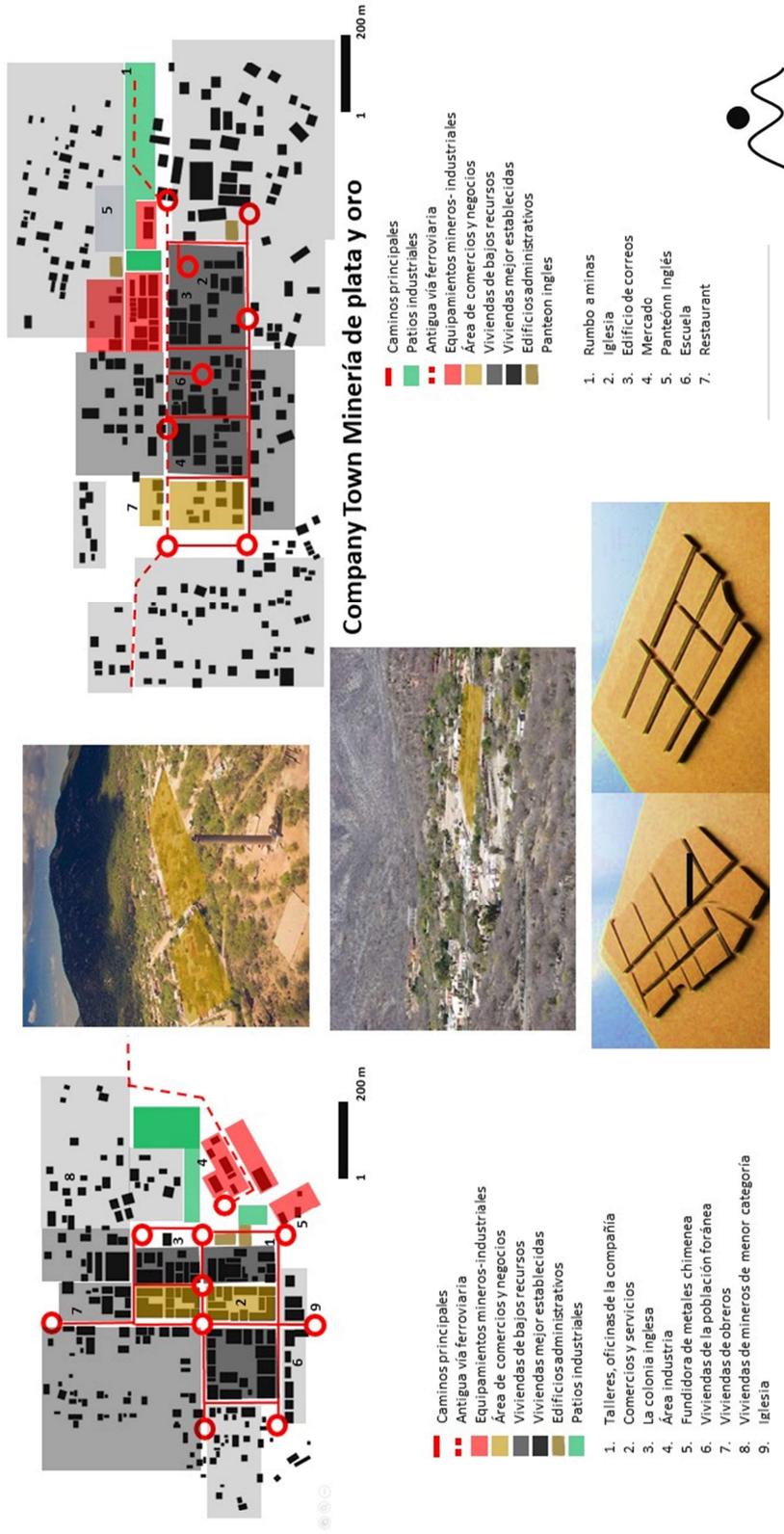


Figura 53. Esquemas de zonificación que muestra el funcionamiento inicial de las poblaciones mineras de El Triunfo y San Antonio.
Fuente: Elaboración propia.

Actualidad de El Triunfo

En el siglo XIX estos dos centros mineros son los iniciadores del poblamiento en la península y juegan un papel fundamental en el desarrollo de la región más al Sur. Las compañías extranjeras establecen en la punta peninsular dos enclaves industriales cercanos a las minas y trazan un circuito ferroviario que complementa la extracción del mineral de plata. Los proyectos de las poblaciones responden al modelo de *company town*. El centro urbano de El Triunfo abarca una área de aproximadamente 700 m x 700 m y se llega a identificar manzanas de 105 m x 105 m no muy consolidadas. Actualmente, el centro urbano de San Antonio (460 habitantes) cuenta con un área de 1000 m x 600 m aproximadamente y sus construcciones están dispersas aunque algunas se agrupan en varias manzanas de 115 m x 47 m. Estas dos poblaciones se resisten a desaparecer (El Triunfo apenas alcanza hoy los 270 habitantes) y cuentan con ruinas industriales muy valiosas del periodo de inversión extranjera en la península.

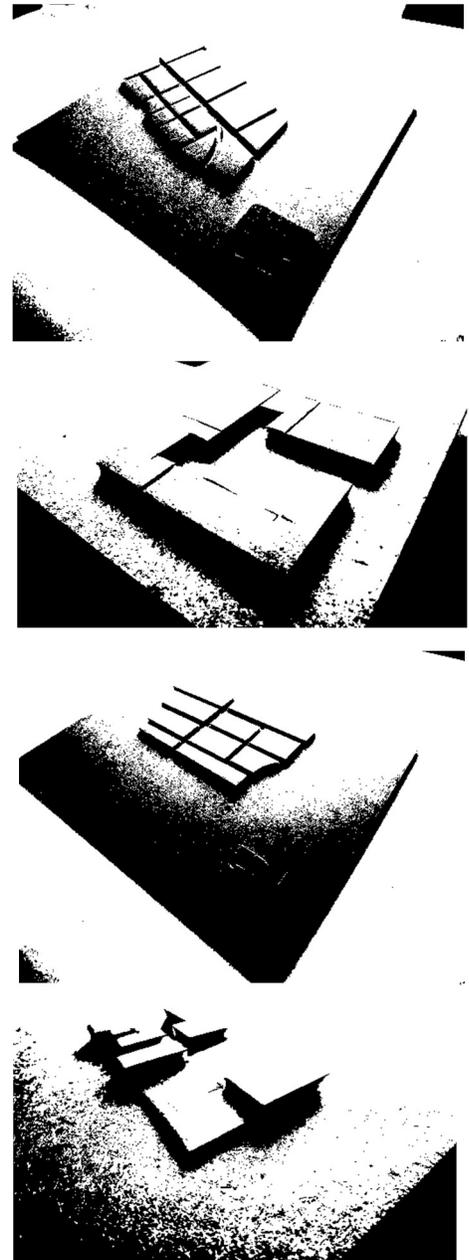
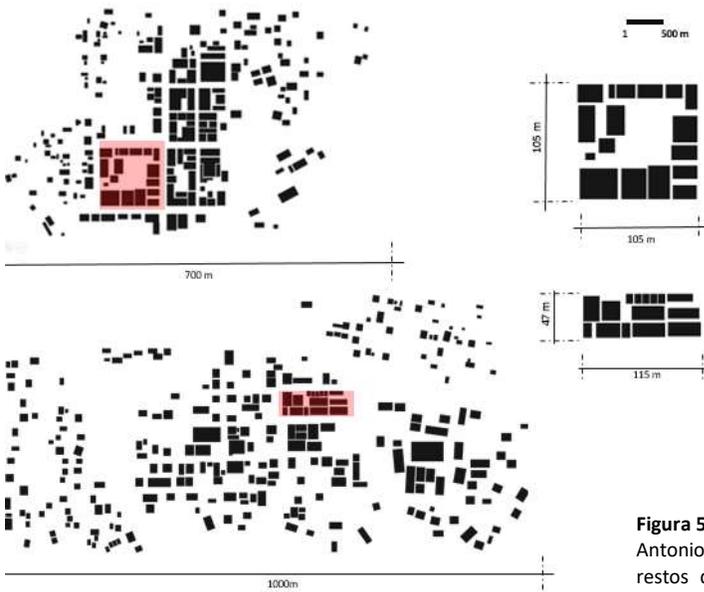


Figura 54. Localización de las poblaciones mineras de El Triunfo y San Antonio y esquemas de su forma urbana. En ambas se encuentran restos de la industrialización y un rico patrimonio industrial por valorar. Fuente: Elaboración Propia

8.- La abandonada mina de Ónix y Mármol: El Mármol

Se ha recopilado la información más importante referente a la colonia industrial de El Mármol en Baja California. Destaca su relevancia en el desarrollo económico de la región y su repercusión en el territorio. Hoy en día quedan escasos vestigios de la colonia industrial, apenas unas pocas construcciones y maquinaria, pero todavía es posible la preservación de estas huellas de la industrialización.

Al contar con muy poca información se han elaborado dibujos y planos para recrear la ubicación de la colonia industrial.



Figura 55. Única imagen existente de lo que fue la colonia industrial de El Mármol. Se puede apreciar las construcciones a un costado de la cantera. Fuente: The town in 1953. Fotografía de Ralph Hancock

Company Town Minería de Ónix y Mármol

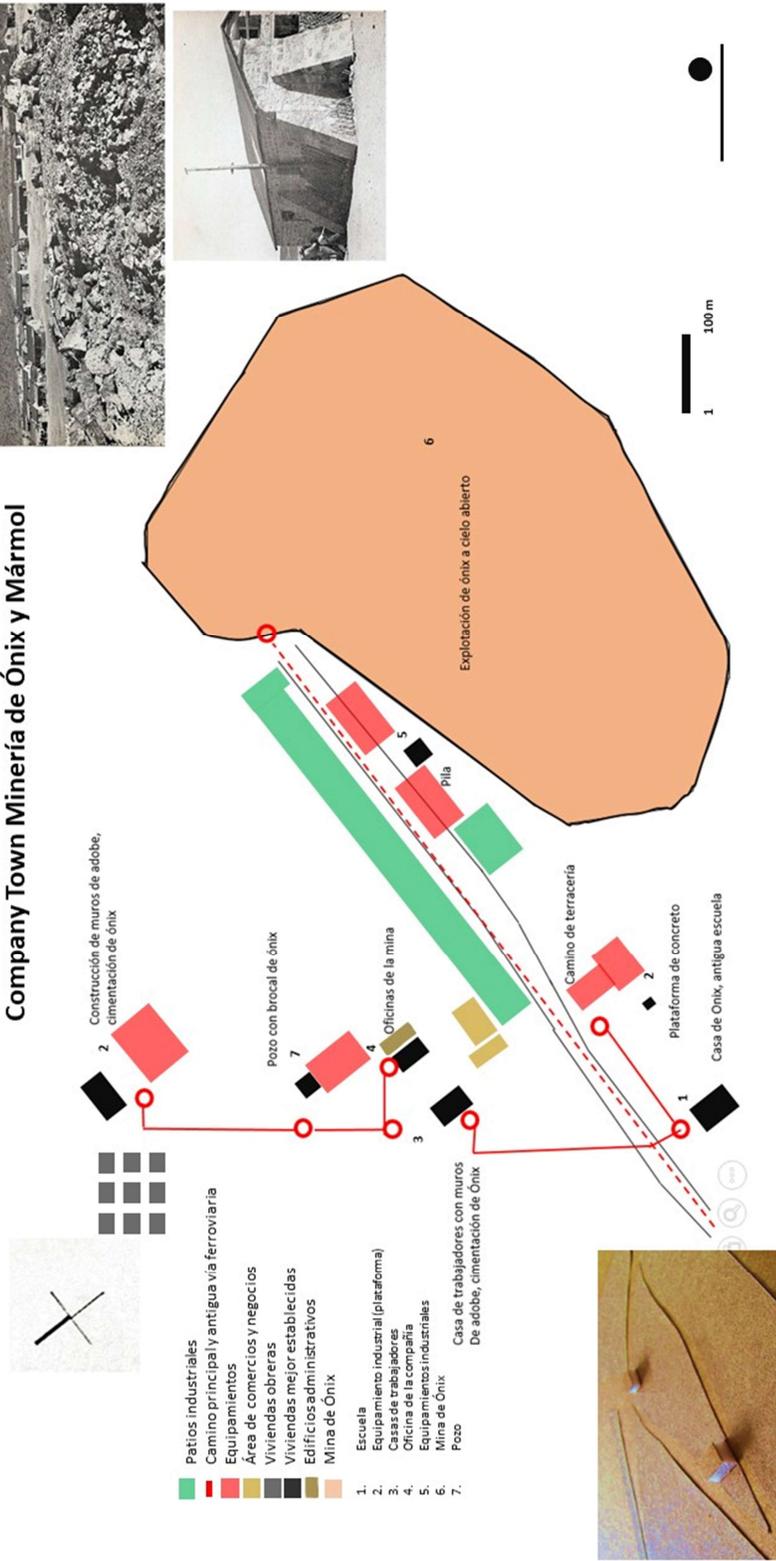


Figura 56. Esquemas de zonificación que muestra el funcionamiento inicial de la colonia industrial de El Mármol.
Fuente: Elaboración propia.

Actualidad de El M3rmo

La pequea colonia industrial de El M3rmo surge por impulso de una compaia estadounidense, que imagina el potencial de la cantera de 3nix localizada en el desierto central de la Baja California. Esta poblaci3n hoy sin ning3n habitante, empieza a finales del siglo XX, a extraer a cielo abierto y a exportar a Estados Unidos gran cantidad de 3nix de una pureza poco com3n en el mundo. La construcci3n de un pequeo muelle en la costa del Pacifico, con almacenes, embarcadero, gr3as y bodegas cerca de la cantera, demuestra la importancia del proyecto minero y su contribuci3n al desarrollo econ3mico, aunque a baja escala de la regi3n. La colonia industrial abarca un 3rea de 200 m x 150 m aproximadamente y cuenta con escuela, tienda, oficinas de la compaia, viviendas de trabajadores y 3rea industrial. No se distinguen manzanas, sino un agrupamiento de viviendas a un costado de la mina.

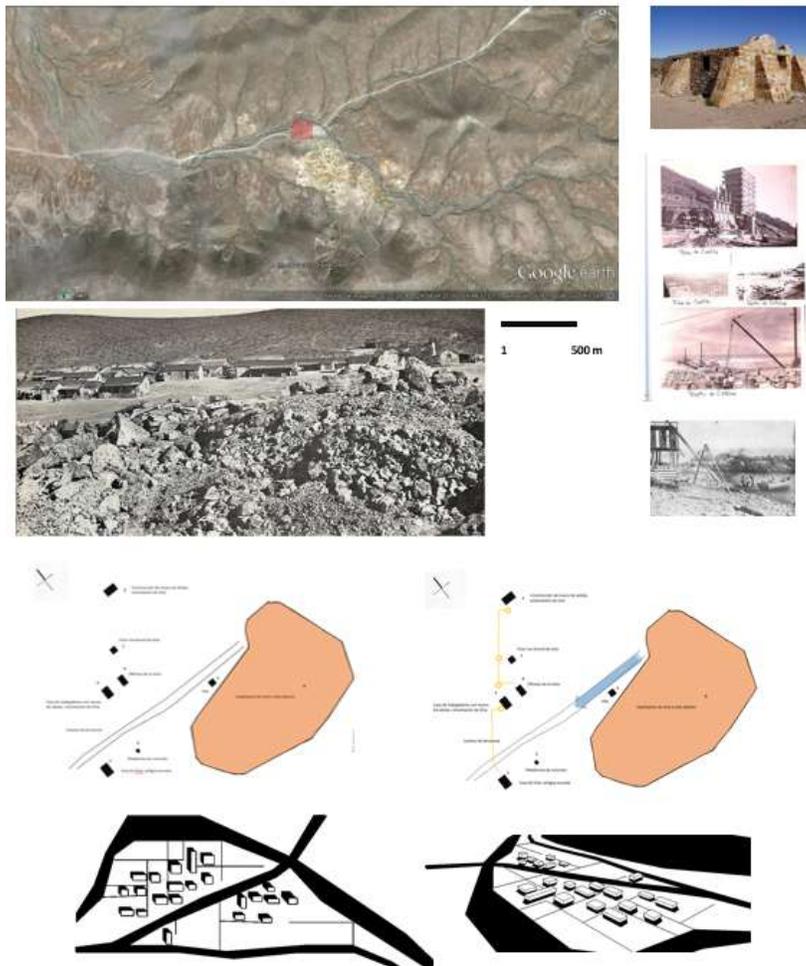


Figura 57. El sitio donde se ubic3 la colonia minera de El Marmol en la actualidad ya casi nada existe, solo pocas ruinas industriales quedan en el territorio. Fuente: Elaboraci3n Propia



9.- La visión de la salina más grande del mundo: Guerrero Negro

Probablemente esta población es el caso más exitoso de una *company town* salinera, ya que en las últimas décadas se ha consolidado como la industria de extracción y procesamiento de sal número uno a nivel mundial. A finales del siglo XIX se registran extracciones y exportaciones de sal a Estados Unidos, pero no es hasta la mitad del siglo XX, cuando se establece formalmente la colonia industrial a través de una concesión. Es interesante revisar el surgimiento de la comunidad minera, viendo su estructura urbana y sus vestigios industriales.

La población industrial

El plano más antiguo del pueblo salinero de Guerrero Negro es el plano regulador de 1955-1956, donde se aprecian cuatro cuadrantes, se identifica un agrupamiento horizontal que probablemente es donde se establece el primer campamento de trabajadores y a la izquierda del plano. Esta primera ordenación también nos muestra en los otros cuadrantes conjuntos más pequeños, con los edificios administrativos de la compañía y viviendas para los ingenieros y directivos. Los equipamientos iniciales, pequeños comercios y tiendas para artículos básicos también se localizan en esta primera ordenación.

Conforme la industria salinera crece en Guerrero Negro, el conjunto urbano deja de ser un pobre campamento obrero, para convertirse en una sofisticada población donde se consolida la salinera más grande del mundo. Si analizamos la traza urbana actual y el crecimiento que ha experimentado la población con la industrialización, encontramos un conjunto que combina una vida urbana ligada estrechamente a las actividades industriales.



Figura 58. Fotografía de las ruinas industriales de Guerrero Negro. Fuente: www.guerreronegro.org



Figura 59. Fotografías de las viviendas iniciales en la colonia salinera. Fuente: <https://colectivopericu.net>

El conjunto pequeño y más densificado es donde comienza a asentarse la primera población. Se va construyendo una colonia industrial con sus componentes básicos, como la vivienda obrera y para técnicos, oficinas y edificios administrativos, escuela, hospital, comercios controlados por la compañía y áreas de esparcimiento. Se aprecia una barrera de árboles (paseo de los eucaliptos) diseñada para proteger a la población de los vientos dominantes costeros a lo largo de 1.5 km.

Este núcleo urbano se vuelve compacto y abastece a la industria salinera por medio de caminos, canales y lagunas artificiales que han modificado el territorio, pero es cuando la compañía pasa de manos norteamericanas a mexicanas y japonesas cuando creemos que aparece la traza urbana de mayor dimensión. Esta retícula de 4 km x 1.5 km que actualmente presenta la mitad de su ocupación y contiene un desarrollo urbano que se extiende con una calle principal de comercios y servicios que es el eje principal de una nueva comunidad industrial que está integrada por complejos de viviendas, escuelas, centro médico, bancos, tiendas y restaurantes que por un extremo se conectan a la carretera transpeninsular que ha sido parte fundamental de su actual crecimiento después de 1973 y por el otro extremo se conecta por medio de únicamente una avenida al núcleo menor y al complejo industrial salinero.

Dentro de los ejemplos mundiales de company towns, en Sudamérica encontramos las ciudades del salitre en Chile, que fue un sistema de poblaciones industriales que ayudan a estructurar el desierto de Atacama y modernizan con su ocupación el territorio chileno a finales del siglo XIX y principios del XX.



Figura 60. Esquemas de la company town original de la salina y plano de la población general. Fuente: Elaboracion propia.

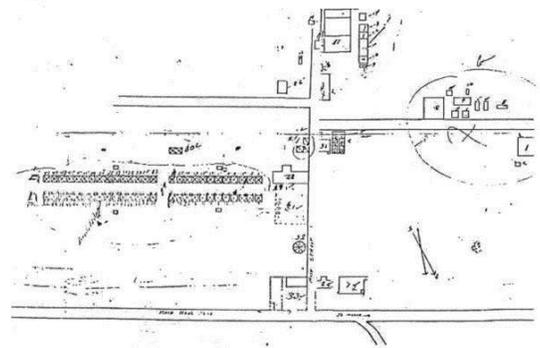


Figura 61. Plano regulador de Guerrero Negro, 1955-1956. Fuente: www.guerreronegro.org



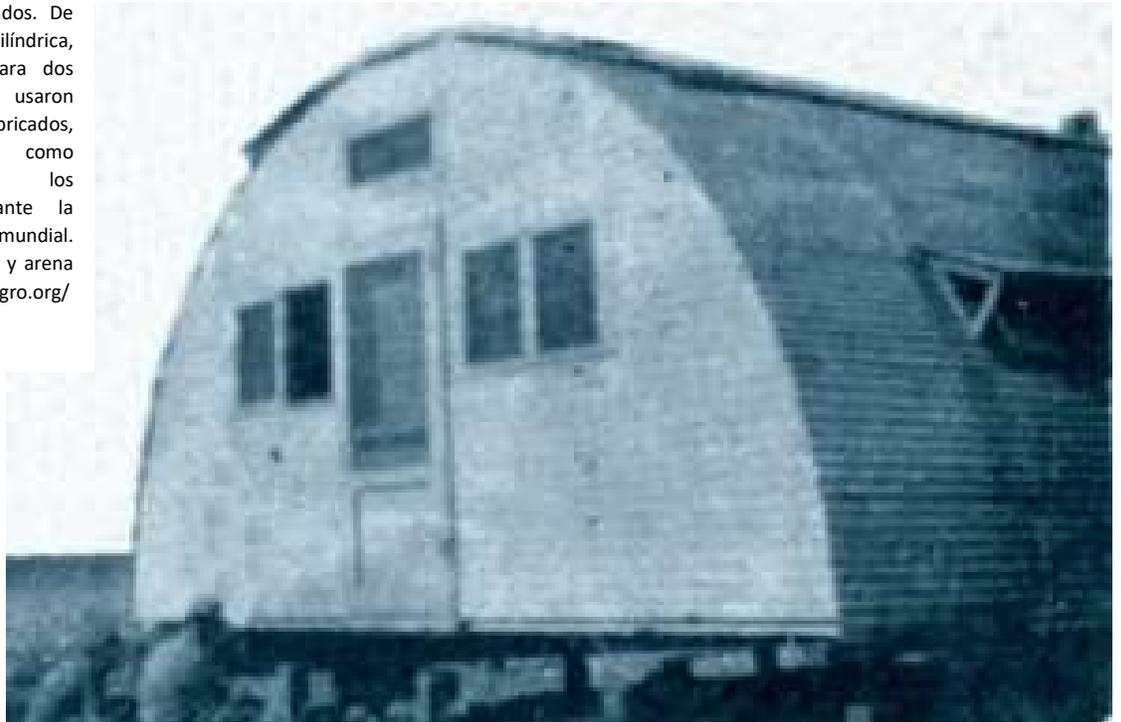
Figura 62. Las carpas. Primeras viviendas en 1956. Fuente: www.guerreronegro.org

Encontramos similitudes en la manera en que se establecen los proyectos urbanos ya que en todos los casos siguen estrategias para un funcionamiento industrial adecuado a los intereses de las compañías, estas poblaciones se caracterizan por una correcta ubicación de las piezas para una mayor productividad y una comunidad que depende exclusivamente del capital industrial. En el caso de la traza urbana de Guerrero negro se aprecia una influencia norteamericana en su cuadrícula y en su lotificación: se encuentra una manzana regular de 80m x 80m con lotificación de 8 lotes de aproximadamente de 20 x 40 m y sub divisiones en sus lados más cortos.

La avenida principal funciona como columna vertebral de la población manteniendo una considerable anchura con respecto a las demás calles. Contiene una amplitud que distribuye un corredor comercial y de servicios que funciona y da entrada a la salina.

Este conjunto de imágenes analiza la forma urbana de un cuadrante de la población de Guerrero Negro donde se identifica la repetición de una manzana establecida en la parte central. La ocupación urbana del asentamiento se va difuminando conforme se aleja de la colonia industrial original.

Figura 63. Fotografía de la segunda vivienda para los trabajadores sindicalizados. De lámina de forma cilíndrica, ofrecía alojamiento para dos familias en 1956. Se usaron elementos prefabricados, anteriormente como dormitorios de los norteamericanos durante la segunda guerra mundial. Fuente: Crónicas de sal y arena <http://www.guerreronegro.org/>





- Calles principales en la retícula urbana 1970
- Company town 1954
- Carretera transpeninsular 1973
- Barrera de arboles para proteger de los vientos dominantes

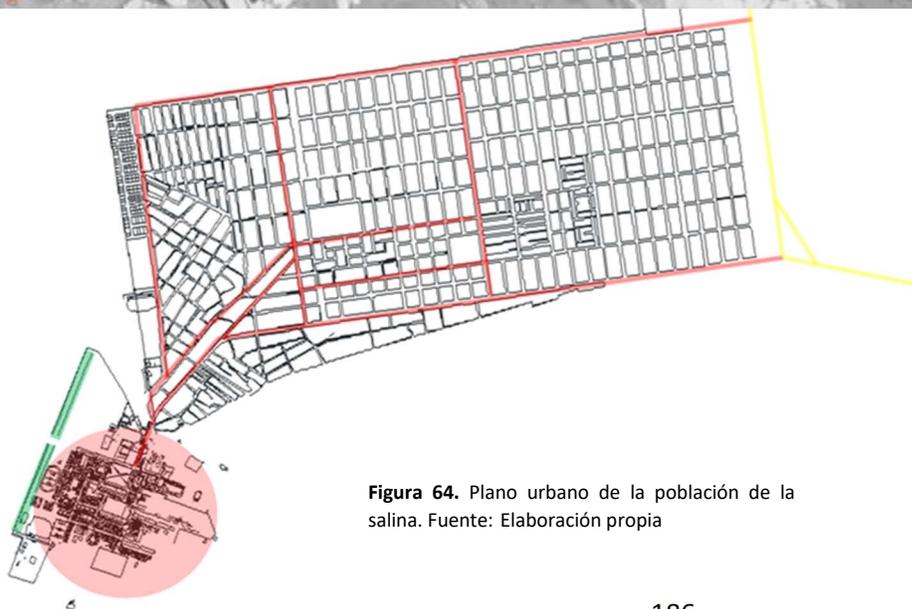


Figura 64. Plano urbano de la población de la salina. Fuente: Elaboración propia



Figura 65. Esquemas de zonificación que muestra el funcionamiento inicial de la población salinera de Guerrero Negro.
 Fuente: Elaboración propia.

Actualidad de Guerrero Negro

La población de Guerrero Negro inicia su ocupación urbana en 1954 con inversión norteamericana, este enclave industrial está ubicado en la mitad de la península, en los límites de los estados de Baja California y Baja California Sur. Aquí se concentra el núcleo urbano que abastece a la salina más grande del mundo.

Esta company town moderna está dividida en dos núcleos urbanos, uno, el más antiguo y compacto es donde surge el primer asentamiento y se localizan las oficinas de la compañía, casas habitación y viviendas para trabajadores. La segunda traza urbana y más extensa abarca el área de equipamientos, comercios, escuelas y vivienda obrera. Está compuesta por lo general de manzanas de 80m x 80m que ordenan una gran parte del área habitable siendo atravesada por una gran avenida que los conecta con la carretera principal. Actualmente cuenta con 16.000 habitantes.

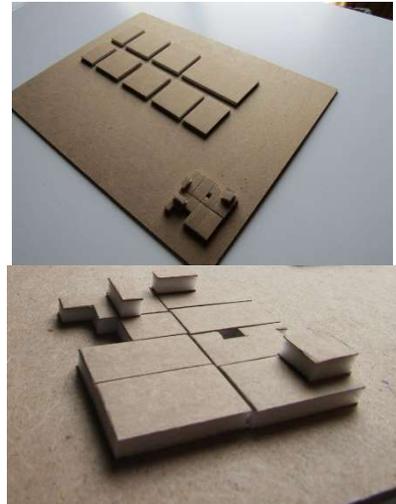


Figura 66. Maquetas conceptuales de las manzanas y su lotificación. Fuente: Elaboración propia

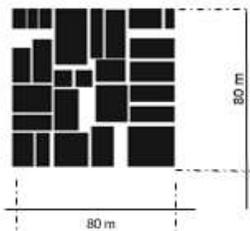
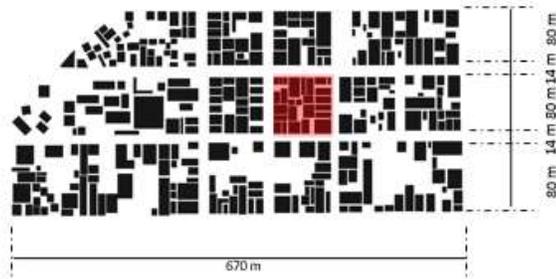
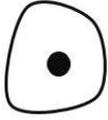


Figura 67. Esquemas que representan el tipo de manzana que se consolidan en la población de Guerrero Negro. Fuente: Elaboración Propia



10.- La isla de yeso del golfo de California 1923: San Marcos la segunda exportadora de yeso a nivel mundial

Se pretende mostrar en un primer acercamiento el proyecto urbano industrial de la Isla San Marcos en Baja California Sur. La colonia minera de la Isla San Marcos es un ejemplo moderno de company town enclavada en una isla de 28,748 km² en el Golfo de California. Es el segundo mayor productor de Yeso a nivel mundial y primera en México. La compañía exportadora establece una población en una cañada junto a la mina de yeso. Presenta un una ordenación longitudinal perpendicular a la costa y ligada a las instalaciones industriales y el muelle.

Características y consolidación urbana

El enclave minero está localizado al pie de una cañada, fue diseñado por la compañía con una forma urbana longitudinal perpendicular a la bahía natural y a su puerto de embarque. El Golfo de Cortes es un mar tranquilo y quieto que contrasta con la actividad diaria de esta dinámica company town de 650 habitantes que se dedican exclusivamente a la vida industrial. En la isla hay escuela, área deportiva, iglesia, panteón, tienda, oficinas de la compañía, casas, viviendas obreras y área industrial. Esta company town se rige por un Contrato Colectivo de Trabajo establecido por la compañía y el Sindicato Nacional de Trabajadores Mineros, Metalurgicos, Siderurgicos y Similares de la República Mexicana que permite las condiciones de vida específicas que se desarrollan en la isla.



Figura 68. Fotografía de la población de la Isla San Marcos. Fuente: <http://islasfascinantes.blogspot.mx/>

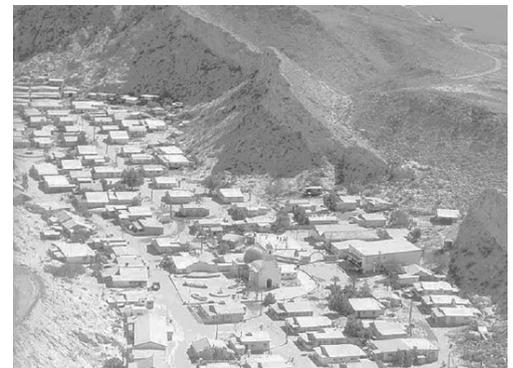


Figura 69. Fotografía de la colonia industrial en la Isla San Marcos. Obtenida del artículo: Breve historia de los pueblos mineros de Baja California, Isla San Marcos, un pequeño recorrido por su historia. Autores: Luis Larreta, Homero Avilés y Gilberto Piñeda. Fuente: panorámica del pueblo de isla San Marcos, tomada de COMSA, Isla San Marcos: una empresa, una comunidad, un reto. Compañía Occidental Mexicana S.A. México, 1997, p.151.

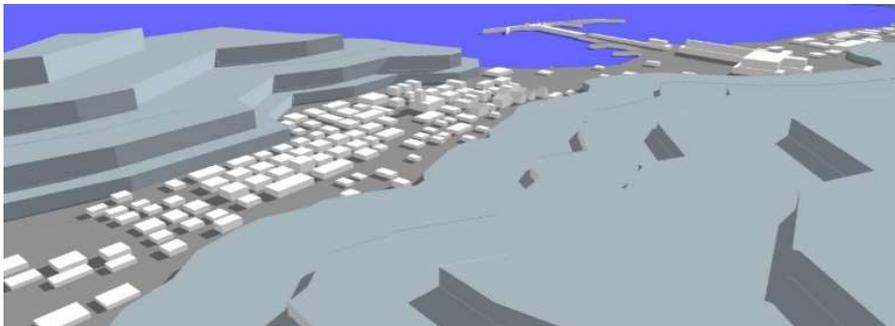
Dentro del núcleo urbano habitacional se localiza la iglesia levantada en 1954, inspirada en San Marcos Evangelista, el material de construcción empleado fueron bloques fabricados de yeso puro extraído de los alrededores, un material manejable y muy disponible en la isla.

La Isla San Marcos es la isla de Baja California Sur más poblada a 9km de la costa. La company town de Santa Rosalia en la costa cercana es el principal abasto comercial de la isla, la isla cuenta con importante infraestructura portuaria e industrial para la explotación y comercialización de yeso, que según estudios hay suficiente para el trabajo por algunas décadas más en toda su árida geografía.

Es la única isla en el país con este tipo de explotación mineral, incluso en la manera en que viven sus habitantes, con todos los beneficios que la empresa proporciona, pues las casas que habitan los trabajadores y sus familias pertenecen a la compañía, pero tienen el beneficio de no pagar renta, por lo que están conformes con su trabajo y placentera vida, que al dejar de trabajar deben abandonar, para que la casa que ocupan, la pase a ocupar otra familia, según los acuerdos de trabajo establecidos por la company town. No es muy común ver en funcionamiento una company town con esta tipología en la actualidad, este modelo urbano caduca cuando la explotación acaba y generalmente se desmantelan o se convierten en pueblos fantasma. Por eso es importante valorizar un modelo urbano que sigue activo, porque en muchos casos estaría ya abandonado.



Figura 70. Fotografía del pueblo de Isla San Marcos en 1980. Fuente: Alonso Reno. panoramio.com



1. Casas de los directivos
2. Oficinas de la compañía
3. Área industrial
4. Puerto de embarque
5. Muelle de pescadores
6. Área central del poblado
7. Plaza principal e iglesia
8. Escuela
9. Viviendas obreras
10. Panteón
11. Área deportiva
12. Pista de aterrizaje de avionetas



Figura 71. Vista aérea de una parte de la población de la Isla San Marcos, se puede apreciar las casas habitación, la iglesia y su plaza. Fuente: COMSA



Figura 72. Fotografía aérea de la isla San Marcos en el Golfo de California. Fuente: <http://www.airphotona.com/>



Figura 73. Esquema del funcionamiento urbano de la población industrial de Isla San Marcos. Fuente: Elaboración propia.

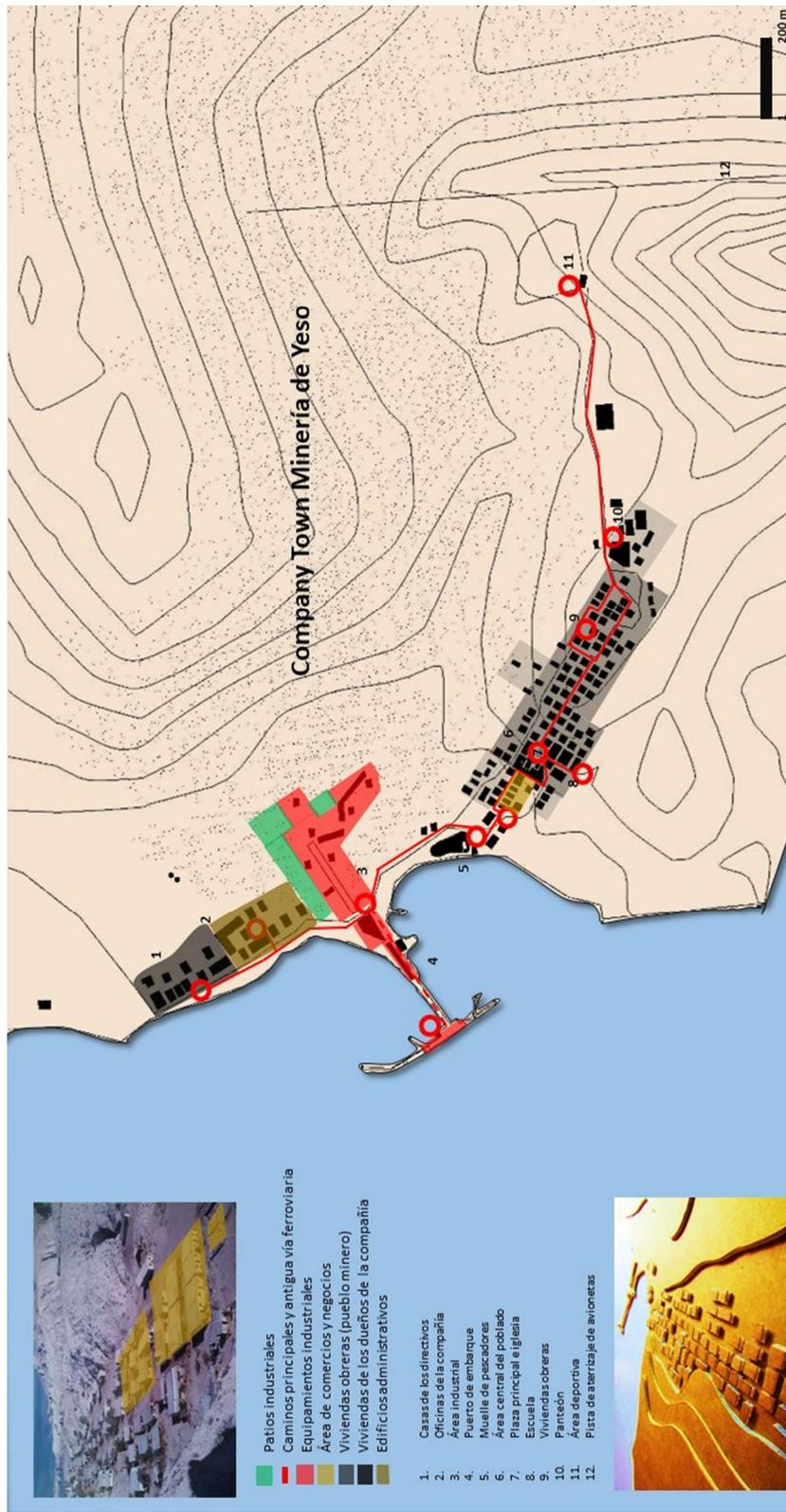


Figura 74. Esquemas de zonificación que muestra el funcionamiento actual de la población minera de la isla San Marcos.
 Fuente: Elaboración propia.

Actualidad de la Isla San Marcos

El surgimiento de esta company town comienza en las primeras décadas del siglo XX por medio de una compañía estadounidense que comienza a explotar los yacimientos de Yeso en la isla. La instalación de infraestructura urbana se coloca en la parte baja de una cañada. El diseño urbano de la población se realiza perpendicular a puerto de embarque, el área industrial de explotación y exportación han convertido a la Isla San Marcos en la primera exportadora de yeso en el país y segunda a nivel mundial. La actual compañía canadiense provee a la población de sus necesidades principales como vivienda, educación, consumo y trabajo. El área urbana está ubicada en un terreno de 600m x 130m aproximadamente, está conformada a lo largo de un eje longitudinal y no en forma de manzanas, el acomodo de las viviendas se articula con el área industrial, los yacimientos y el puerto. Actualmente cuenta con 650 habitantes.

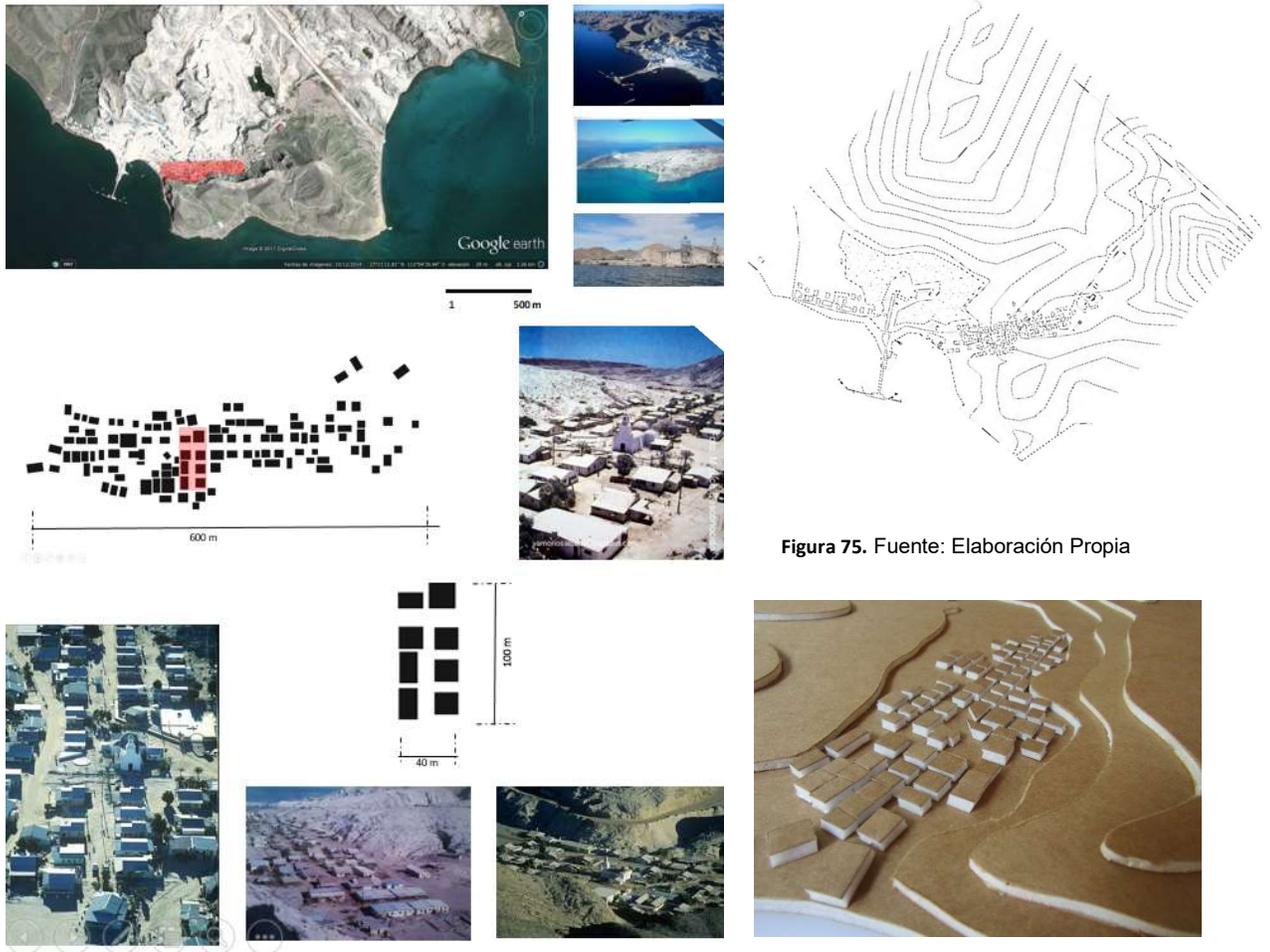


Figura 75. Fuente: Elaboración Propia



11.- La salina abandonada: Isla El Carmen

La estructura urbana de la salina de la Isla El Carmen corresponde a una ordenación de una pequeña colonia industrial implementada por las compañías en diferentes etapas, la distribución de las construcciones se establece a lo largo de un eje paralelo a la playa de la bahía, el ferrocarril atravesó de forma transversal el núcleo urbano transportando la sal desde la laguna hasta el muelle. En la parte central de la intersección se localizan los equipamientos industriales junto a la empacadora de sal, bodegas y almacenes. En la parte derecha se encuentran los edificios administrativos, el banco y viviendas obreras, en la parte izquierda se encuentran la escuela, la iglesia y otro conjunto de viviendas.

Se puede apreciar una cantidad de ruinas importante en la salina y actualmente se le puede considerar un pueblo fantasma ya que no hay residentes en la isla. Es importante hacer el reconocimiento de esta colonia industrial que se encuentra perdida en el mar de Cortés, porque esta salina fue parte fundamental y de enorme relevancia en el desarrollo económico de Baja California Sur a finales del siglo XIX y principios del XX.

Nos acercamos a identificar el surgimiento de poblaciones dedicadas a la extracción de sal, las cuales ayudan al desarrollo económico de una región aislada del centro de México a finales del siglo XIX y durante el siglo XX, esto a través de inversiones extranjeras. Nos interesa estudiar el alcance urbano de los proyectos de las compañías y la manera en que se incrustan en el territorio estas poblaciones, para verificar la existencia de un patrimonio industrial que pudiera ser reconocido y puesto en valor actualmente.



Figura 76. Fotografías de las ruinas actuales en la isla El Carmen.



Figura 77. Fotografía de las ruinas industriales de la salina en la Isla El Carmen. Fuente: Panoramio.com

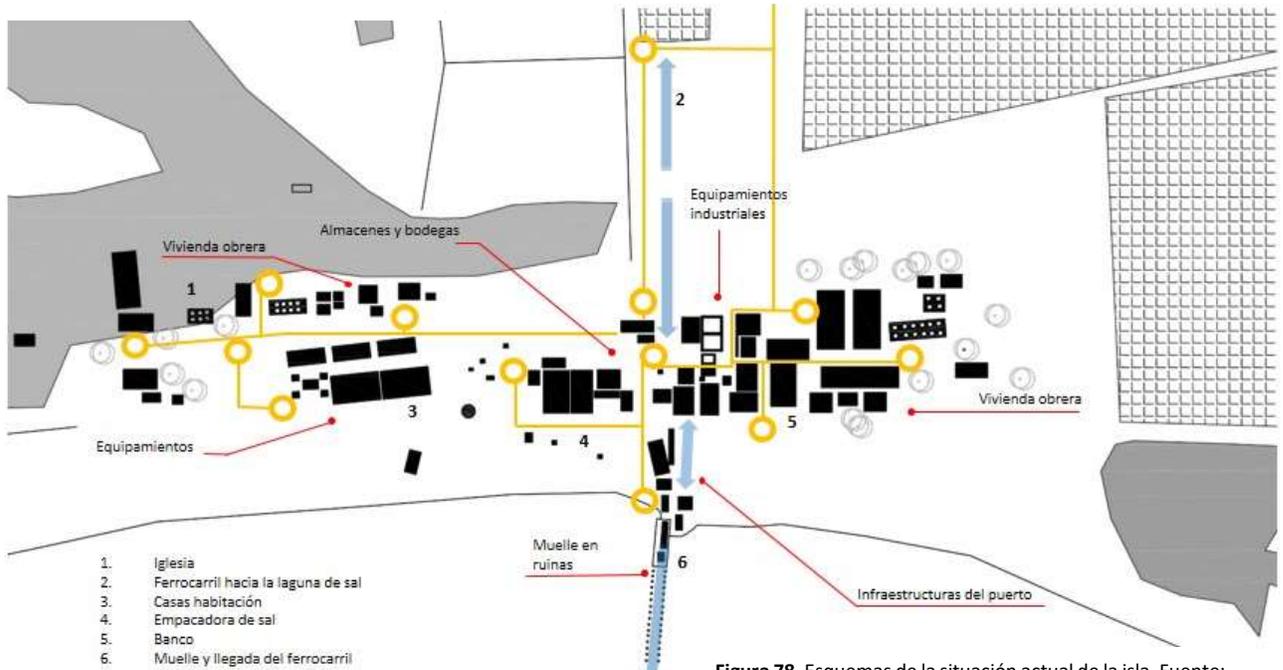
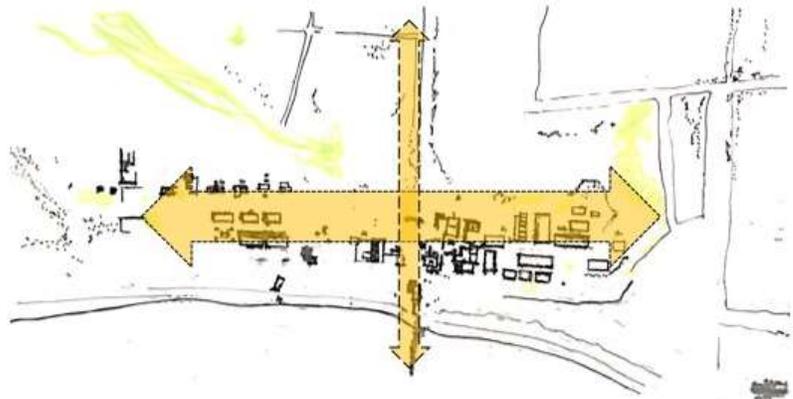
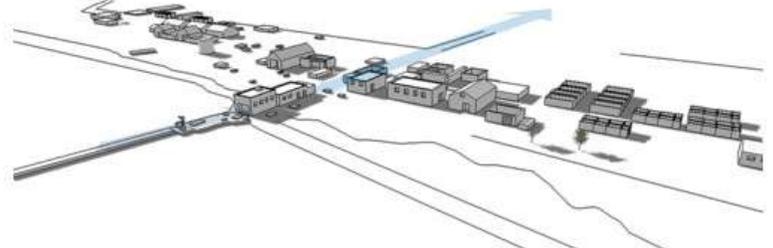
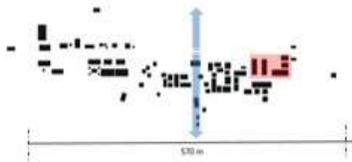


Figura 78. Esquemas de la situación actual de la isla. Fuente: Elaboración propia



Actualidad de la Isla El Carmen

La extracción de sal en la Isla El Carmen en Baja California Sur estuvo presente todo el siglo XIX, pero no es hasta principios del siglo XX cuando la compañía Pacific Salt Company Limited of London se hace cargo de la explotación y exportación de la sal. En este periodo se planea la colonia salinera y se introduce nueva maquinaria y tecnología para los trabajos industriales. Esta salina contó con un circuito ferroviario que transportaba la sal hacia el puerto de embarque. El diseño de la colonia industrial ubica a la población de manera paralela a la bahía en un área de 500m x 120m aproximadamente, a lo largo de un eje donde la parte central corresponde al puerto y la infraestructura industrial. Las ruinas del área urbana de la salina nos indican una agrupación por sectores o zonas y no por manzanas establecidas. Actualmente no hay habitantes.

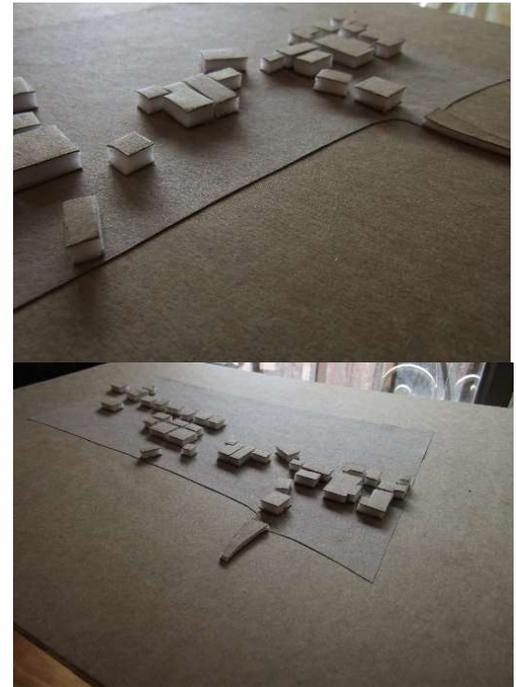
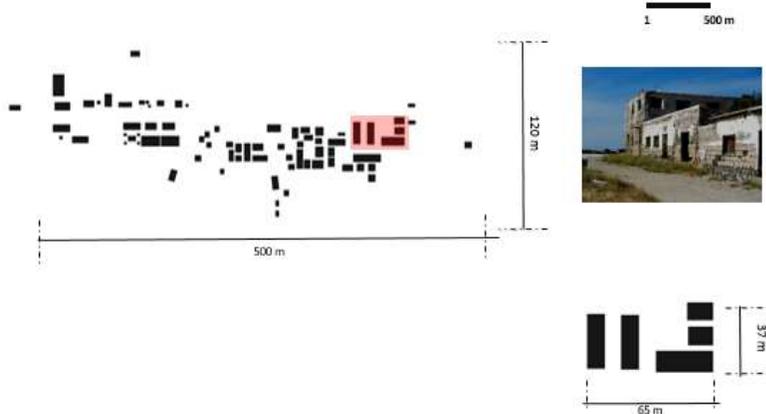


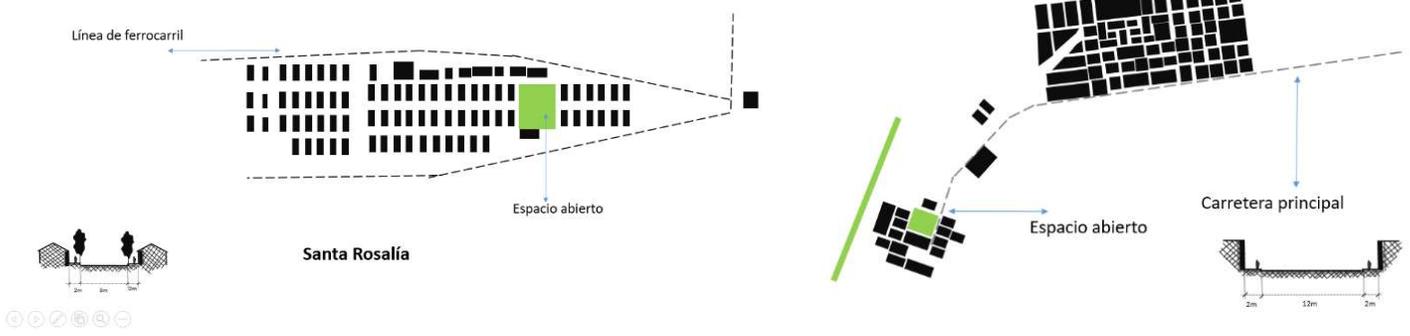
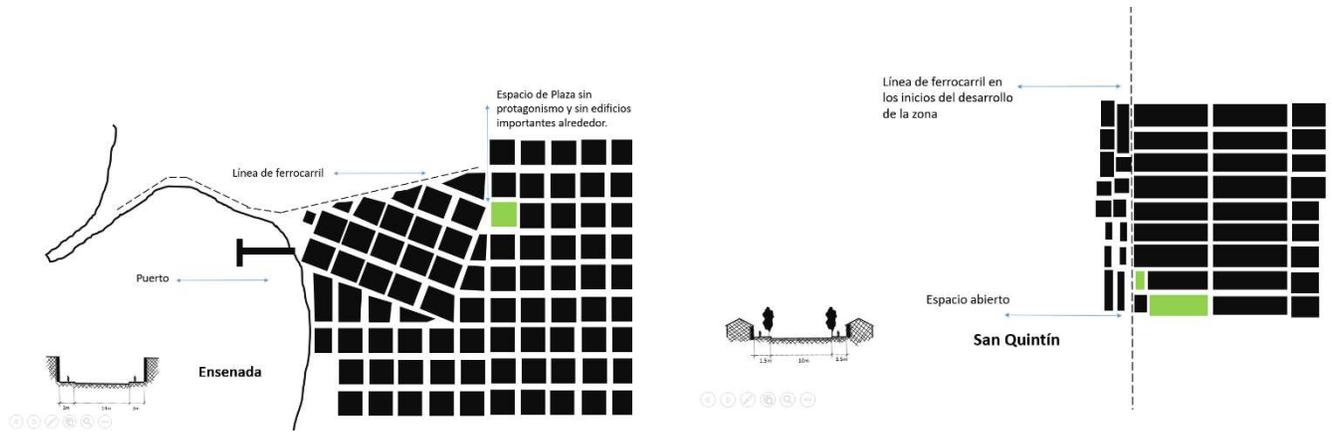
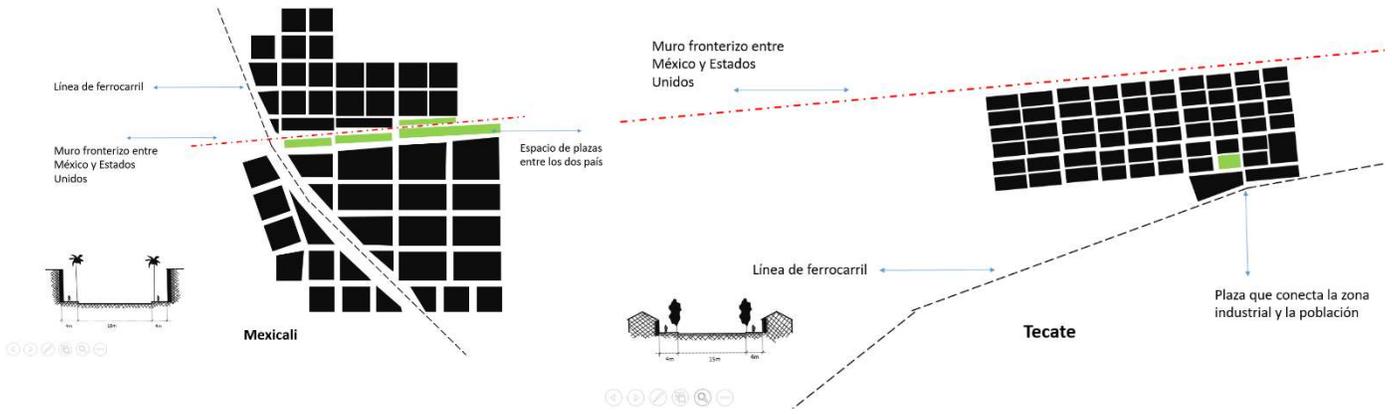
Figura 79. Maquetas conceptuales del complejo industrial salinero. Fuente: Elaboración Propia

Figura 80. Localización de la salina en Isla El Carmen ubicada en el Golfo de California, actualmente se puede considerar un pueblo fantasma con ruinas industriales en toda su estructura urbana. Fuente: Elaboración Propia

Esta identificación de los casos más representativos de proyectos urbanos diseñados por compañías extranjeras, nos indica la gran apertura para explotar el territorio peninsular en la era industrial. Encontramos proyectos que varían en su alcance, ubicación estratégica y manera de establecerse, pero todos priorizando la actividad industrial.

Agrupamiento de los centros urbanos

Esquemas de los casos de estudio



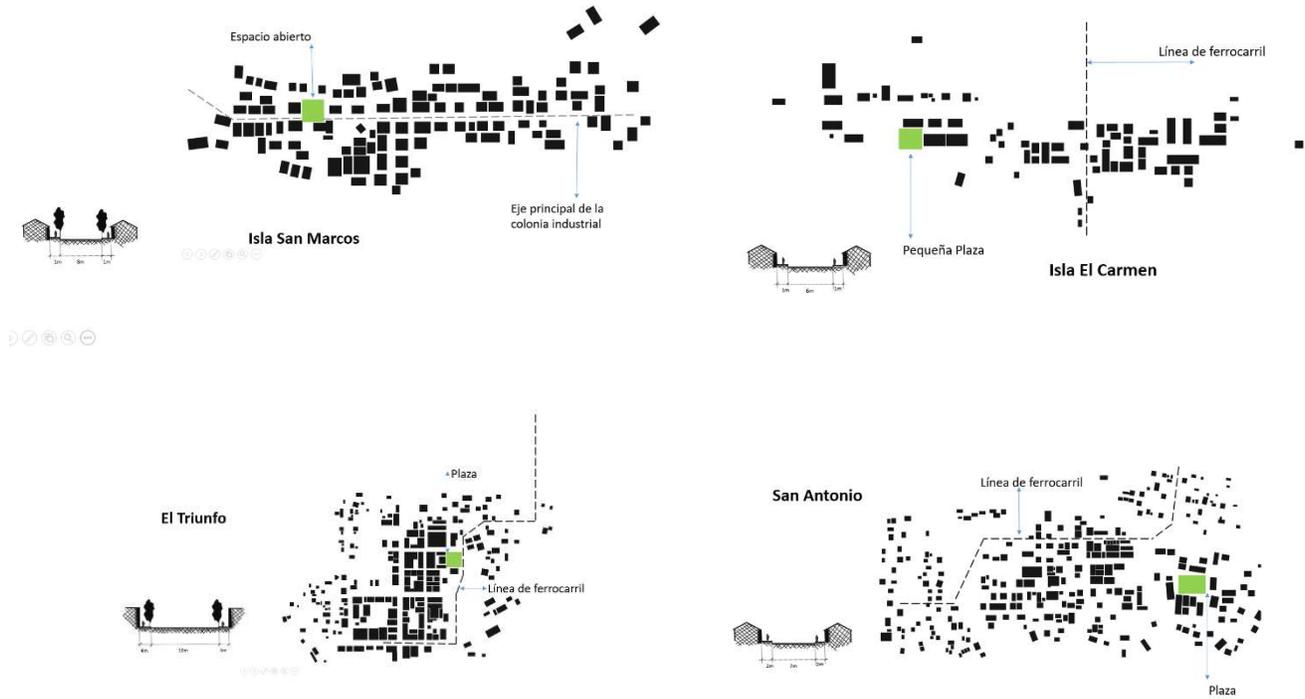


Figura 81. Localización de la salina en Isla El Carmen ubicada en el Golfo de California, actualmente se puede considerar un pueblo fantasma con ruinas industriales en toda su estructura urbana. Fuente: Elaboración Propia

12.- La otra colonización: La arquitectura Balloon Frame traída de Norte a Sur por tren y por mar.

Como se vio en el capítulo 1 la península de Baja California tiene una escasa presencia de arquitectura colonial, apenas unas misiones jesuitas, franciscanas y dominicas, que durante 300 años no logran consolidar núcleos urbanos en este territorio.

A finales del siglo XIX, y debido a la cercanía de Estados Unidos y lejanía del centro de México, la península de Baja California experimenta una colonización financiera y las empresas extranjeras, en su mayoría norteamericanas, trazan ciudades, traen nuevas ideas urbanísticas e incluso la arquitectura (*balloon frame*). Es una arquitectura de estructura de madera que trasportan por barco desde Estados Unidos, ya que aunque se proyectan trazados ferroviarios hasta el puerto de Ensenada y la bahía de San Quintín, éstos nunca llegaron a ejecutarse.

Con el termino *balloon frame* se coloniza el Oeste norteamericano, parte de Canadá y llega a tener presencia en el Noroeste de México.

A pesar de que la Southern Pacific Railroad no pudo extender más sus conexiones ferroviarias al Sur de la península de Baja California a principios del siglo XX, llega a tener mucha influencia con la vía fronteriza. El ferrocarril trae una nueva manera de construir. Llegan nuevos materiales como la madera y el ladrillo, así como equipos y tecnología procedentes del medio oeste norteamericano. Al mismo tiempo, el ferrocarril se convierte en vehículo de modernidad arquitectónica. Se pasa de la construcción con adobe, a la madera, al vidrio y a las láminas de zinc (Brown, 2009). Se usan igualmente fachadas y edificios prefabricados, consolidando rápidamente las nacientes poblaciones. Algunas estructuras de madera prefabricadas



Figura 82. Esta tipología constructiva produce edificios (normalmente viviendas de una o dos plantas) más ligeros y fáciles de construir. Fuente: <http://www.newmainetimes.org/>



Figura 83. Se denomina Balloon frame (cuya traducción desde el inglés podría ser armazón de globo) a un tipo de construcción de madera característico de Estados Unidos, consistente en la sustitución de las tradicionales vigas y pilares de madera por una estructura de listones más finos y numerosos, que son más manejables y pueden clavarse entre sí. Fuente: <http://www.arqhys.com/>

son transportadas en embarcaciones desde San Diego y San Francisco en la costa este de Estados Unidos, antes de que el ferrocarril aparezca (Piñera y Bejarano, 2011).

Esta nueva arquitectura importada por las compañías resulta muy eficaz para poblar los asentamientos iniciales y trajo a la región una identidad diferente al poco y casi nulo desarrollo colonial que existió en esta parte de México.

El enorme litoral que posee esta delgada península por sus dos mares, el Mar de Cortés o Golfo de California y el inmenso Océano Pacífico, es quizá otro motivo por el que el proyecto del ferrocarril peninsular no se completa. Los puertos adquieren una vital importancia económica para exportar minerales y ubicarlos en cualquier puerto del mundo, así como por ser el medio por donde llega gente, construcciones prefabricadas y el equipo y maquinaria que se necesita para las *company towns*.

El caso de las construcciones iniciales de la ciudad de Ensenada es muy particular, ya que se edifica una vivienda actualmente reconocida como “tradicional”, construida en madera (*balloon frame*), que se adquiere a partir de catálogos estadounidenses y se ensambla en el lugar. De esta manera se contribuye a dar una “sensación anglosajona” a la ciudad. Hoy en día hay una cantidad significativa de estas viviendas, que representan un patrimonio cultural (Calderón y Geffroy, 2001).

Las primeras tiendas de artículos mineros, casas, negocios y escuelas se asentaron y conformaron un pequeño núcleo, hasta que se expandió el trazado de estilo americano con calles amplias y manzanas regulares.

Figura 85. Esquemas de la estructura de madera y fotografía de una construcción prefabricada recién desembarcada en el puerto de Santa Rosalía y puesta en el ferrocarril para ser transportada a los distritos mineros. Esto muestra la versatilidad que trajo este sistema constructivo para el funcionamiento de las *company towns* en este territorio. Fuente: <https://aviada.blogspot.mx>

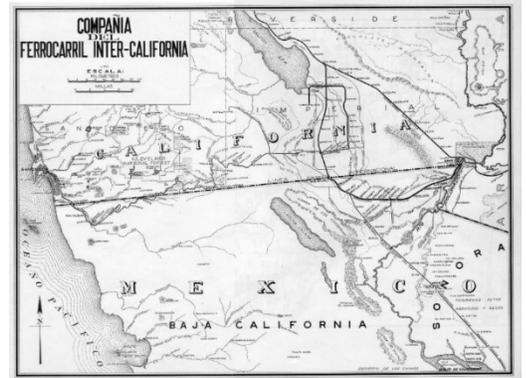
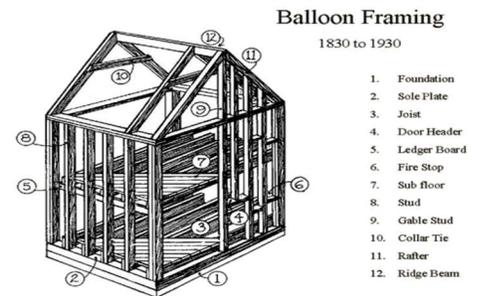


Figura 84. Mapa de la línea ferroviaria norteamericana que se interna en territorio mexicano en la región de Tijuana, Tecate y Mexicali. Fuente: <http://www.wcroberts.org/>





\$1,137⁰⁰

For \$1,137.00 we will furnish all the material to build this Five-Room Bungalow, consisting of Mill Work, Lumber, Lath, Shingles, Flooring, Ceiling, Finishing Lumber, Building Paper, Pipe, Gutter, Sash Weights, Hardware and Painting Material. **NO EXTRAS**, as we guarantee enough material at the above price to build this bungalow according to our plans.

By allowing a fair price for labor, cement, brick and plaster, which we do not furnish, this bungalow can be built for about \$2,473.00, including all material and labor.

For Our Offer of Free Plans See Page 6.

INSTALLATION—We have one of these practical designs to match in flavor with the Prairie School. Built to the greatest econonimical and gives the owner every convenience. A bungalow of this kind will be an attraction to any community with a constant supply of elements to the owner. A good value because it is so far in the body of the town, which is protected with shingles, with white trim and green for the roof.

The floor plan of this bungalow shows a kitchen 11 feet 6 inches by 10 feet, showing large room and dining room to the rear. The living room is 11 feet 6 inches by 12 feet 6 inches, with a fireplace on the left wall and a window seat on the right. The dining room is 11 feet 6 inches by 12 feet 6 inches, with a window seat on the left wall and a window seat on the right. The living room is 11 feet 6 inches by 12 feet 6 inches, with a fireplace on the left wall and a window seat on the right. The dining room is 11 feet 6 inches by 12 feet 6 inches, with a window seat on the left wall and a window seat on the right.



MODERN HOME No. 264P237

When comparing prices, consider that all our houses have double floors on first floor, and are enclosed with good matched shabting.

This Speaks Well for Quality.

308 N. Olive St., Media, Penn.
 Sears, Roebuck and Co., Chicago, Ill.

Gentlemen—I received your booklet and after a thorough examination must say that the quality is the best I ever purchased. You may use my name if you wish as I will gladly recommend you to anyone calling on me by letter or person.

Yours very truly,
 EDMOND E. DICKENSON,
 Contractor and Builder.

First Floor.

From the large front porch a handsome Craftsman French door leads directly into the living room which is 11 feet 6 inches by 12 feet 6 inches. A large window looks toward the kitchen on each side of it. In the center of the living room is a double door which opens into the dining room and dining room are protected by a handsome Craftsman bracket in the center of the ceiling above, which adds a great deal to the effect and thoroughly satisfies the architectural requirements of the treatment of the living room. The dining room is 11 feet 6 inches by 12 feet 6 inches. In the right wall of the dining room is a picture of fine composition and in the left wall is a window seat. There is a fireplace on the left wall and a window seat on the right. The dining room is 11 feet 6 inches by 12 feet 6 inches. The kitchen is 10 feet 0 inches by 12 feet 0 inches. The kitchen is 10 feet 0 inches by 12 feet 0 inches. The kitchen is 10 feet 0 inches by 12 feet 0 inches. The kitchen is 10 feet 0 inches by 12 feet 0 inches.

Basement.

Excavated basement under rear half of the house is 7 feet high with a concrete floor.

Height of Ceilings.

Basement 7 feet high from floor to joist. Rooms on the main floor are 8 feet high.

This bungalow is built on a concrete foundation, frame construction, sided and roofed with red cedar shingles.

Can be built on a lot 40 feet wide.

Complete Work Air Heating Plant, for soft coal, extra. \$100.00
 Complete Work Air Heating Plant, for hard coal, extra. \$75.00

If estimates and specifications for plumbing and hot water or steam heating systems are desired, write for them, mentioning Modern Home No. 264P237 in your request.

SEARS, ROEBUCK AND CO. CHICAGO, ILLINOIS.



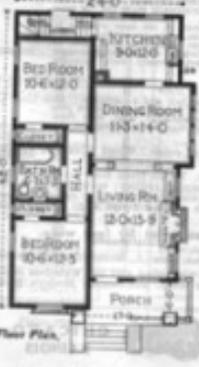
\$785⁰⁰

For \$785.00 we will furnish all the material to build this Five-Room Bungalow, consisting of Mill Work, Lumber, Lath, Shingles, Flooring, Ceiling, Finishing Lumber, Cabinets, Kitchen Cupboard (see plan and description below) and Medicine Case, Building Paper, Pipe, Gutter, Sash Weights, Hardware and Painting Material. **NO EXTRAS**, as we guarantee enough material to build this bungalow according to our plans.

By allowing a fair price for labor, cement, brick and plaster, which we do not furnish, this house can be built for about \$1,750.00, including all material and labor.

For Our Offer of Free Plans See Page 6.

IF YOU are looking for a home in the Bungalow style that will not be too extreme and yet entirely different from a cottage, we recommend the design shown on this page. It is a small, well arranged, really comfortable little home, pretty without being too showy, and very large or dignified in appearance. It is 24 feet 0 inches by 36 feet 0 inches and more comfortable than is usually found in a six or seven-room two-story house. Much room is saved by the built-in features which do away with bookcase, china cabinet, kitchen cabinet and mirror. Three extra, with the basement ceilings and paneled walls, give you a home already more than half finished.



MODERN HOME No. 264P245

Saved \$2,000.00.

308 Morganlawn St., Chestnut, Penn.
 Sears, Roebuck and Co., Chicago, Ill.

Gentlemen—We have finished our new little house, built from your plan No. 245. We bought everything from your firm, excepting the brick for walk, stoop and both patios. I can say that we are more than pleased with what you sent. All material was first class. The carpenters were first in their grades of the lumber and mill work.

I estimate that I have saved nearly \$2,000.00 on the job. If I were to build ten up-grade good houses and wanted to save money, I should buy from you. I do not hesitate to recommend your firm to my best friends.

Yours truly,
 MILLEN E. PRITTS.

Floor Plan.

From the porch, with the handsome bungalow porch roof, you enter the living room which is 11 feet 6 inches by 12 feet 6 inches. A large window looks toward the kitchen on each side of it. In the center of the living room is a double door which opens into the dining room and dining room are protected by a handsome Craftsman bracket in the center of the ceiling above, which adds a great deal to the effect and thoroughly satisfies the architectural requirements of the treatment of the living room. The dining room is 11 feet 6 inches by 12 feet 6 inches. In the right wall of the dining room is a picture of fine composition and in the left wall is a window seat. There is a fireplace on the left wall and a window seat on the right. The dining room is 11 feet 6 inches by 12 feet 6 inches. The kitchen is 10 feet 0 inches by 12 feet 0 inches. The kitchen is 10 feet 0 inches by 12 feet 0 inches. The kitchen is 10 feet 0 inches by 12 feet 0 inches. The kitchen is 10 feet 0 inches by 12 feet 0 inches.

Basement.

Excavated basement with cement floor under the rear half of this bungalow.

Height of Ceilings.

Basement 7 feet high from floor to joist, and the rooms on the main floor are 8 feet high from the floor to the ceiling. This ceiling is built a concrete foundation and is of frame construction, sided and roofed with red cedar shingles, shingles joints are sealed with caulk.

Can be built on a lot 35 feet wide.

Complete Work Air Heating Plant, for soft coal, extra. \$100.00
 Complete Work Air Heating Plant, for hard coal, extra. \$75.00

If estimates and specifications for plumbing and hot water or steam heating systems are desired, write for them, mentioning Modern Home No. 264P245 in your request.

SEARS, ROEBUCK AND CO. CHICAGO, ILLINOIS.

Figura 86. Catálogos norteamericanos de las edificaciones ensambladas en Ensenada provenientes de San Diego California que llegaban por barco al puerto. Fuente: Tesis doctoral "Vivienda tradicional en la ciudad y puerto de Ensenada 1882- 1930" de Marcela Calderón, 2007.

Este territorio tan peculiar contiene todavía restos muy valiosos por toda la península de este tipo de arquitectura que logra colonizar partes de su geografía. Se establecen como objetos arquitectónicos que empiezan a hacer ciudad, un intento de urbanidad que se logra y es exitoso en algunos casos y en otros desaparece con sus trazados y edificios.

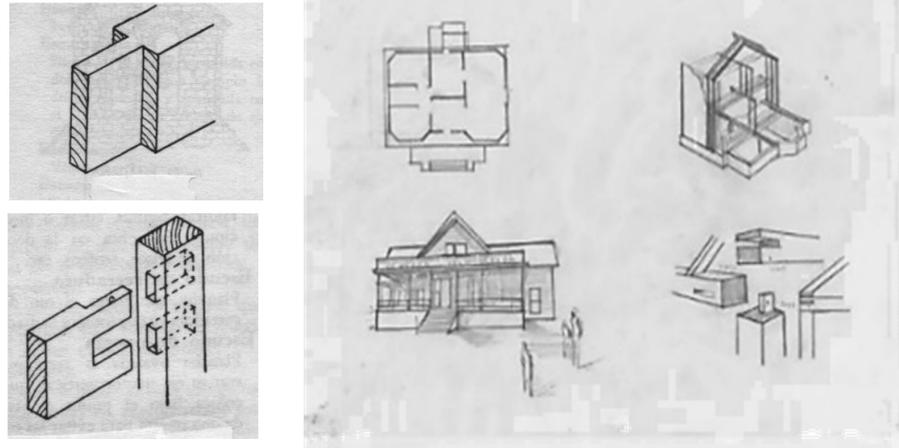


Figura 87. Esquemas de la estructura de madera. Fuente: Elaboración propia

Figura 88. Residencia estilo victoriano construida en Ensenada en 1893 por Francisco Andonaegui y que ocupan actualmente sus descendientes. La residencia forma parte de los catálogos que publicaban las compañías constructoras del Este de los Estados Unidos. Para construir la casa de Andonaegui las piezas de madera llegaron por barco, después de bajar hasta el Cabo de Hornos y subir después por el Océano Pacífico hasta el puerto de Ensenada (una travesía increíble que muestra la importancia de esa época para poblar esta región). Foto de Javier Hernández. Fuente: Expresiones arquitectónicas compartidas en la frontera de Baja California de David Piñera y Alma Bejarano.



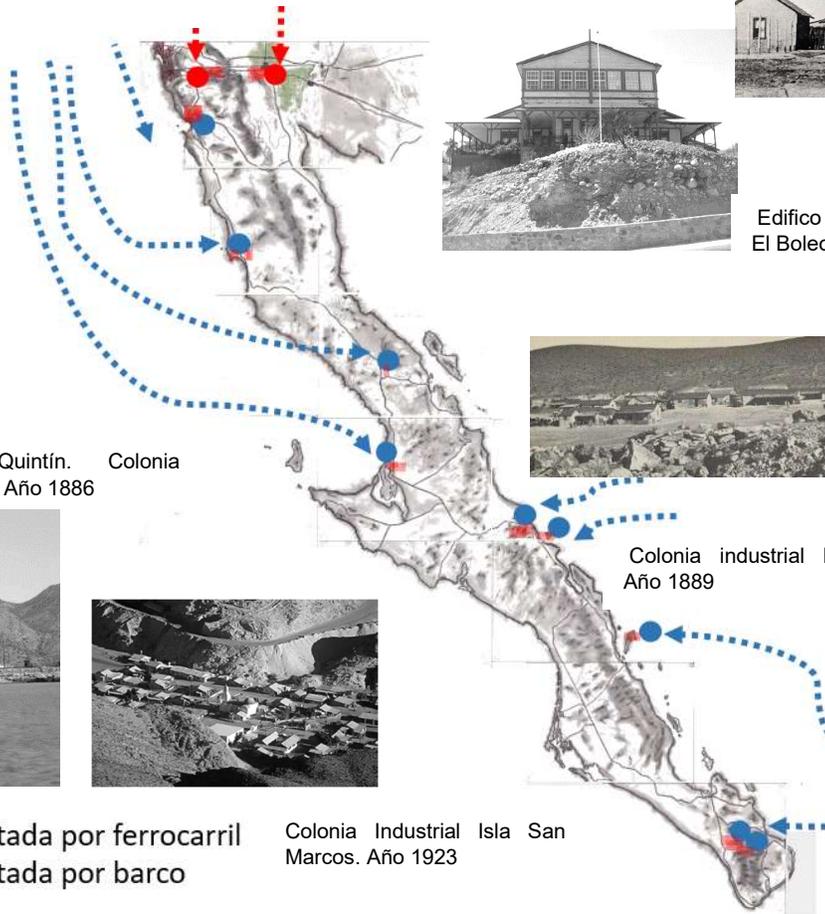


Vista de Tecate. Año 1888

Vista de Mexicali entre la frontera de México y U.S. Año 1901



Ensenada, edificio de la Compañía. Año 1889.



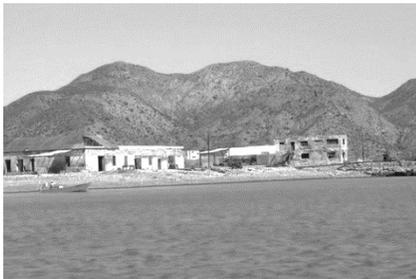
Edificio de la Compañía El Boleo. Año 1885.



San Quintín. Colonia Inglesa. Año 1886



Colonia industrial El Mármol. Año 1889



El triunfo. Año 1876



Colonia Industrial Isla San Marcos. Año 1923

● ———▶ Transportada por ferrocarril
 ● ———▶ Transportada por barco



Figura 89. Mapa de los arribos de la arquitectura prefabricada que llegó a la península de Baja California a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Fuente elaboración propia.



13.- Demostrando un modelo urbanizador diferente

Creemos que el modelo de las *company towns*, es singular respecto a lo que se implementa en otras ciudades de México, ya que corresponde exclusivamente al periodo industrial y nada tiene que ver con el periodo colonial en el país. A este tipo de ciudades se les conoce como ciudades de nueva fundación, porque su aparición viene a cerrar al periodo de la colonia.

Simple ecuaciones comunes describen la historia urbana del occidente -la malla de las sociedades democráticas con la estética del barroco y con un régimen centralista en su estructura- se presenta el uso extenso de la malla por parte de potencias absolutistas como España y Francia en sus dominios coloniales en América (Kostof, 1999).

En el Norte de México hay muchos casos donde los núcleos coloniales de origen novohispano con su gran plaza de armas, punto neurálgico y el centro núcleo, rodeado de edificios como la iglesia, el ayuntamiento y otros importantes se mantienen durante los siglos XVI al XVIII.

Un buen ejemplo es la ciudad de Hermosillo Sonora, fundada en el año 1700, cercana a la frontera con Estados Unidos. En un plano de 1900 ese núcleo colonial es atravesado por el ferrocarril con manzanas más divididas y calles que dan un nuevo orden al crecimiento de la ciudad. El trazado ferroviario en el Norte de México penetra desde Estados Unidos conectando las poblaciones más importantes y provocando un rápido desarrollo y una modernización notable.

El caso de la ciudad de Monterrey, fundada en 1600, también cercana a la frontera con Estados Unidos, presenta un núcleo colonial irregular, que se va extendiendo a lo largo de un río y no es hasta 1900, con la llegada del ferrocarril, que aparece una retícula extensa, regular y homogénea, que

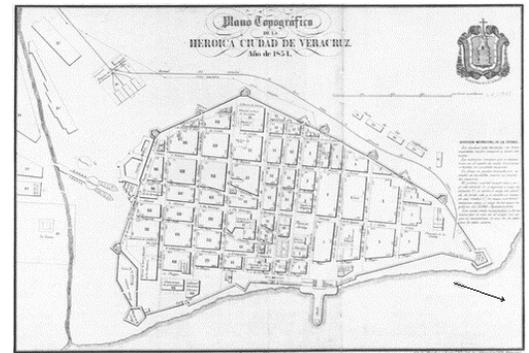


Figura 90. Plano topográfico del puerto de Veracruz en 1854.



Figura 91. Plano de la Ciudad de México en 1720, se puede apreciar en los planos y dibujos el espacio de la plaza, una manzana vacía que es el punto desde donde comienza a crecer la ciudad definiendo su centro.



Figura 92. Fotografía del centro colonial de la ciudad de Hermosillo, se aprecia la plaza central.

organiza su crecimiento y la convierte en el siglo XX en la capital industrial de México.

Los planos a continuación muestran las principales ciudades de fundación colonial en México y como se encontraban hasta 1919.

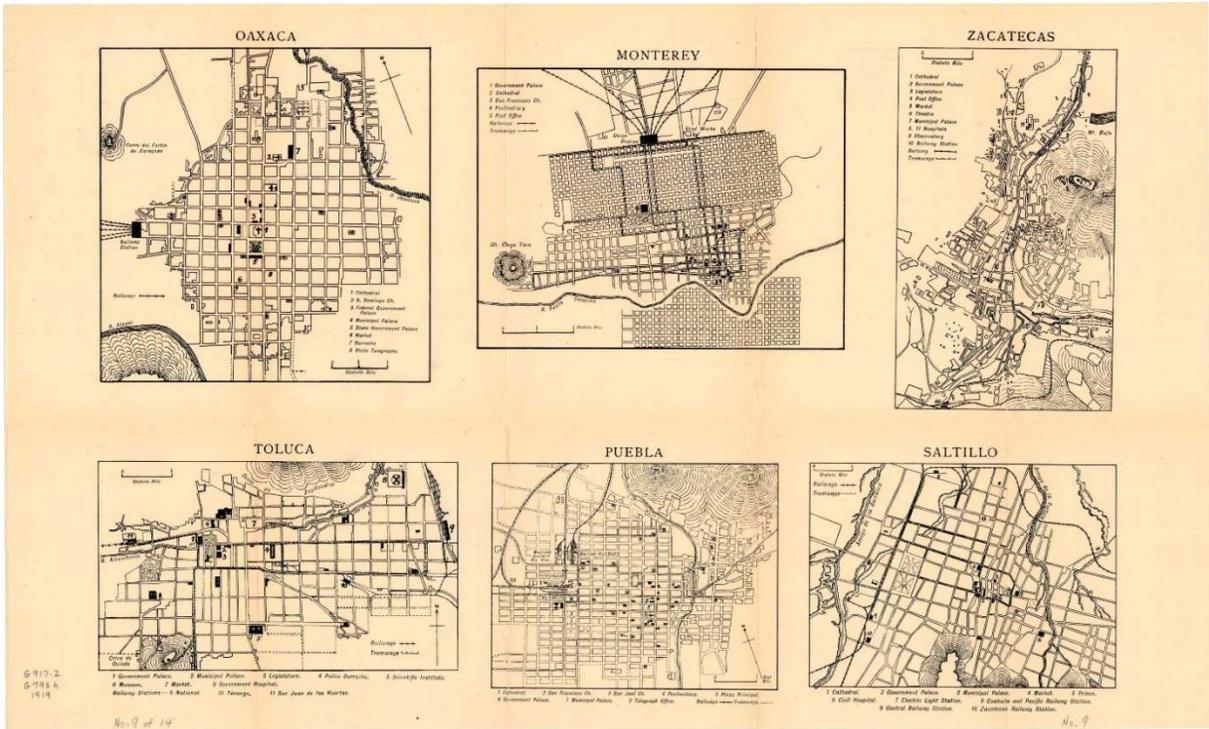


Figura 93. Planos de algunas de las principales ciudades de México en 1919. Fuente: A Handbook of México, Great Britain. Naval Intelligence Division, 1919

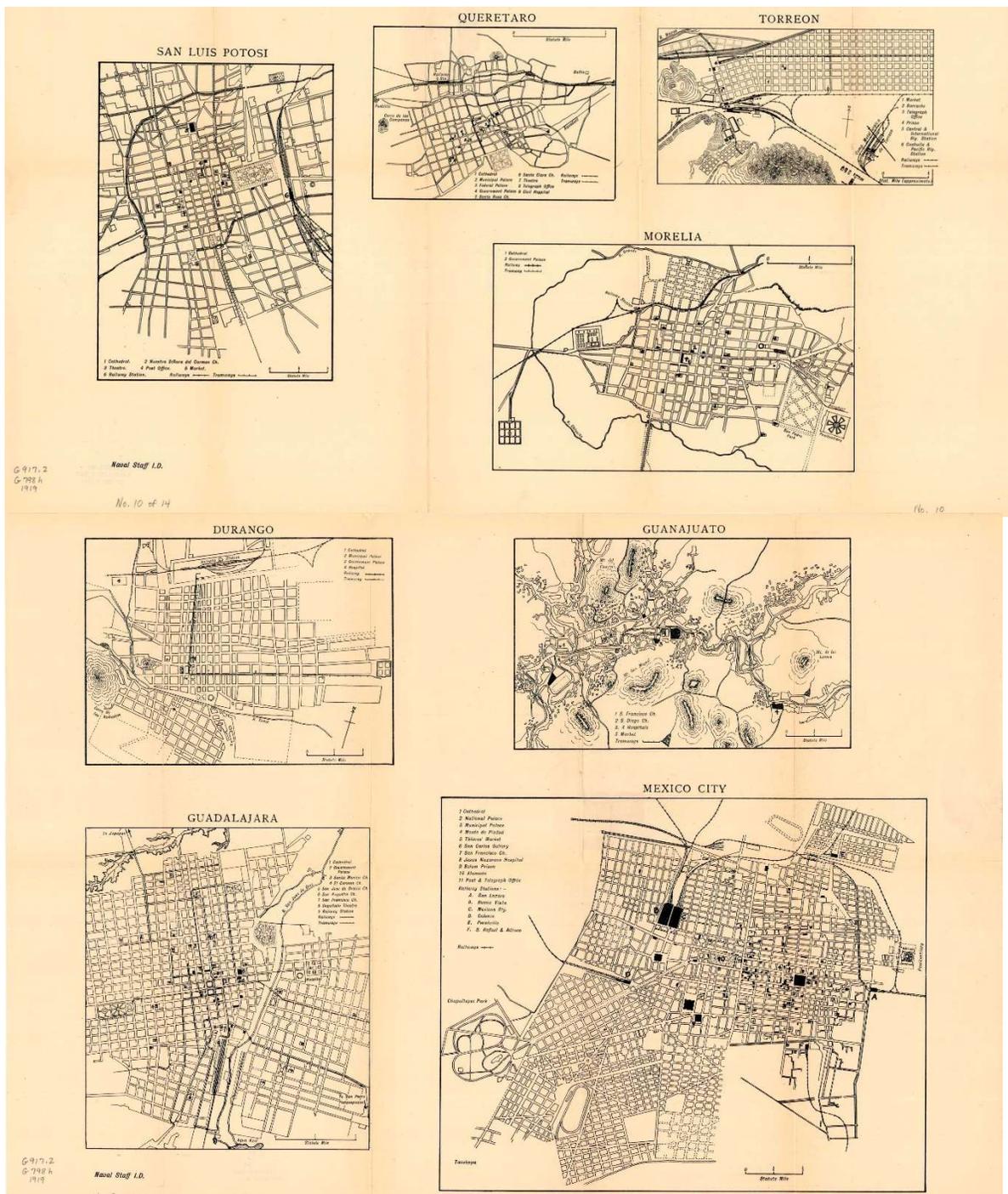


Figura 94. Planos de algunas de las principales ciudades de México en 1919. Fuente: A Handbook of México, Great Britain. Naval Intelligence Division, 1919

Demostramos que la mayoría de las poblaciones que aparecen en la península de Baja California a finales del siglo XIX y principios del XX, no son coloniales, sino que responden a un modelo urbano implementado por compañías extranjeras y no se alimentan de la tradición urbana novohispana.

Las ciudades desarrolladas *ex novo* durante la era industrial, muestran un nuevo modelo con una fuerte tendencia a la cuadrícula, implementada por compañías, generalmente extranjeras. Mientras los trazados coloniales de los siglos XVI al XVIII, presentan una malla ortogonal con una plaza central y edificios significativos en su alrededor, por lo contrario las ciudades de nueva fundación muestran en algunos casos una plaza sin protagonismo, ubicando la iglesia en otro sector de la ciudad, inclusive edificios importantes no se ubican, en muchas ocasiones en la plaza. También varían la imagen urbana y la arquitectura, ya que por un lado el periodo colonial está representado por construcciones de sillar recubiertas de cantera, y las nuevas ciudades del siglo XIX y XX, por construcciones prefabricadas de madera.

En los siguientes esquemas se representa cómo funcionaba la *company town*, en contraste con las ciudades coloniales estas presentan elementos como las fábricas, bodegas, industrias y vivienda obrera conectados en algunos casos con el ferrocarril teniendo siempre un funcionamiento industrial.



Figura 95. Plano de 1900 de la ciudad de Hermosillo Sonora, localizada en el Norte de México cercana a la frontera con Estados Unidos. Fuente: Biblioteca Unison.

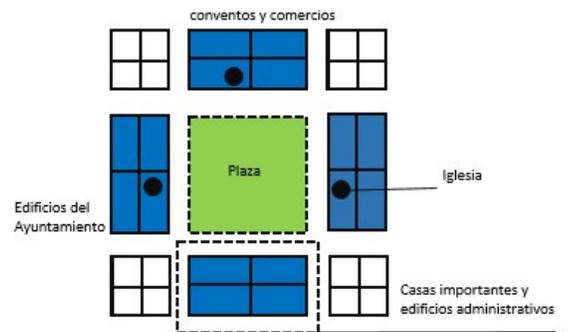


Figura 96. Esquema variable inicial de fundaciones coloniales en México. Fuente: Elaboración propia

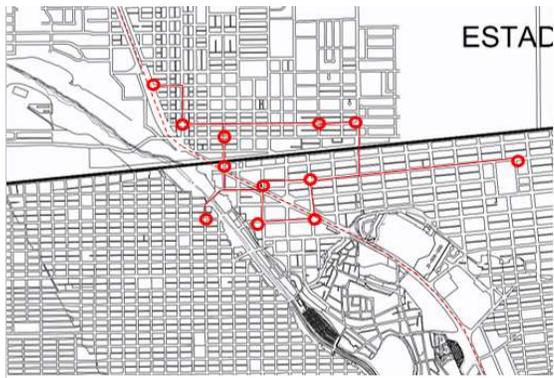


Figura 97. Plano de la ciudad de Mexicali y Calexico en la frontera entre México y Estados Unidos. Se muestra el funcionamiento principal de la Company Town v su conexión fronteriza.



Figura 98. Plano de la ciudad de Ensenada, cuyo funcionamiento gira en torno al puerto industrial

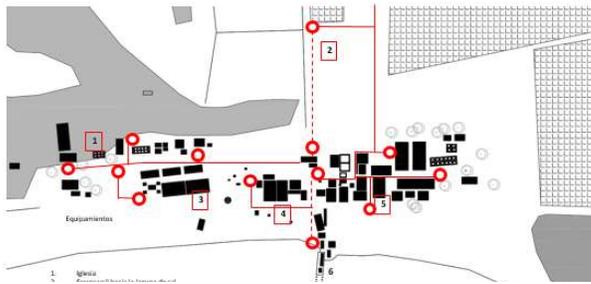
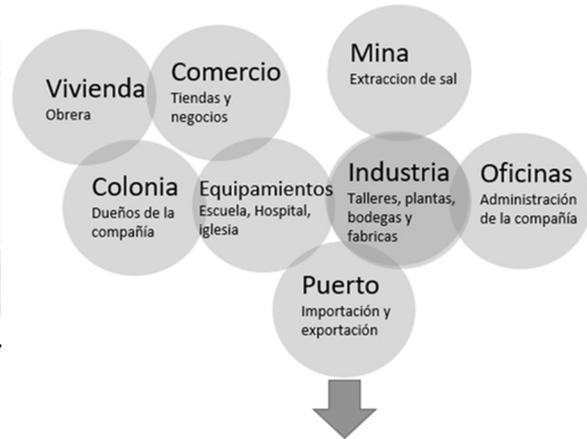


Figura 99. Plano de la colonia industrial salinera de la isla El Carmen, con una organización paralela a la línea de costa



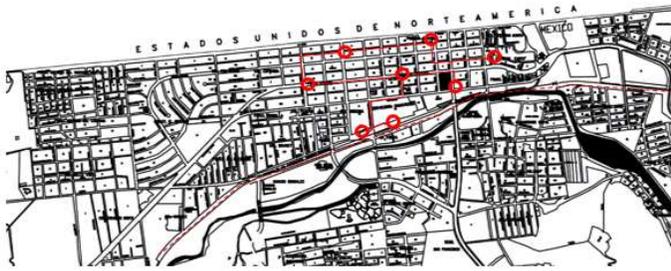


Figura 100. Plano de la ciudad de Tecate en la frontera entre México y Estados Unidos a la llegada del ferrocarril.

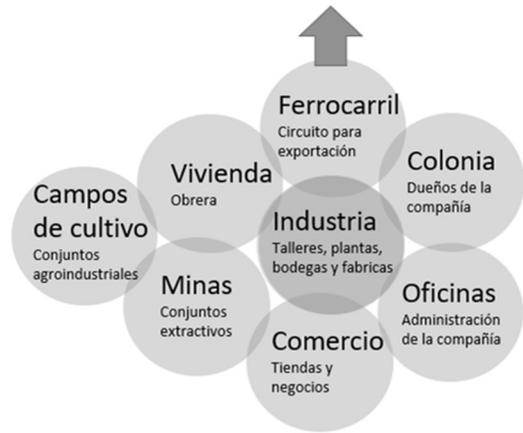


Figura 101. Plano de la ciudad de Guerrero Negro, cuyo trazado urbano está ligado directamente al complejo industrial salinero, actualmente el más grande del mundo

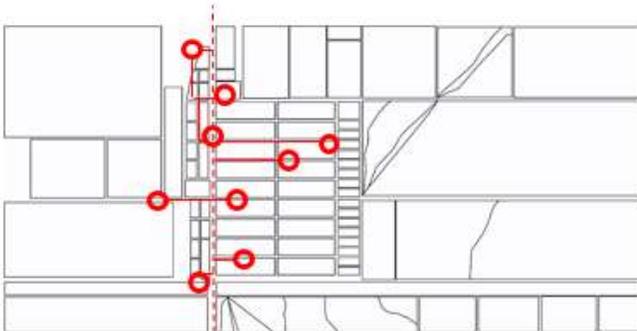
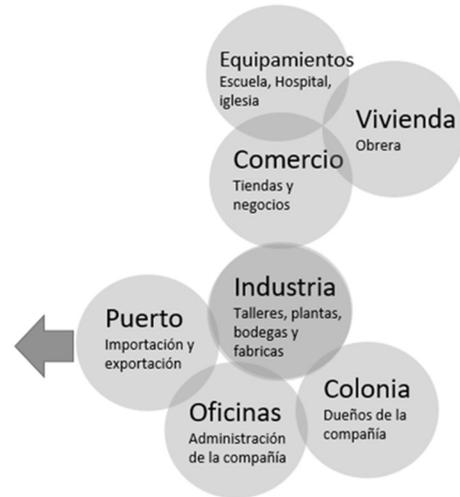


Figura 102. Plano de la configuración urbana del poblado de San Quintín, que se encuentra ordenada sobre un eje principal central

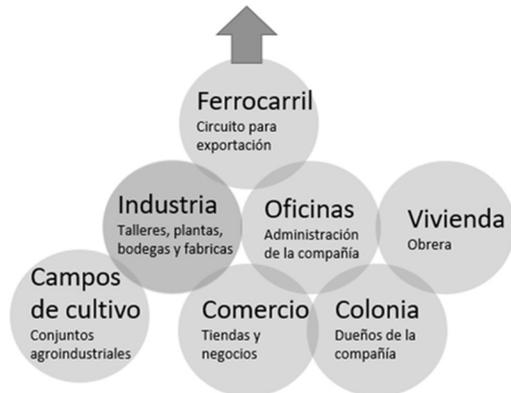




Figura 103. Plano de la ciudad del cobre de Santa Rosalía, donde se muestra las principales articulaciones que hacían funcionar al puerto industrial, conectando minas, industria, vivienda y actividades portuarias para exportación del mineral.

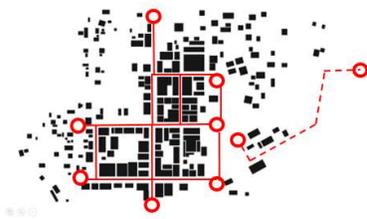


Figura 104. Esquema de la concentración urbana del pueblo minero de El Triunfo.

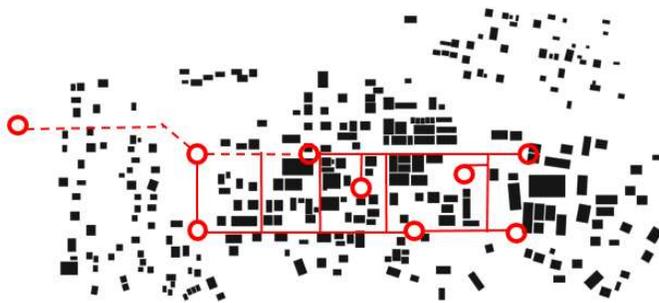


Figura 105. Esquema de la concentración urbana del pueblo minero de San Antonio.



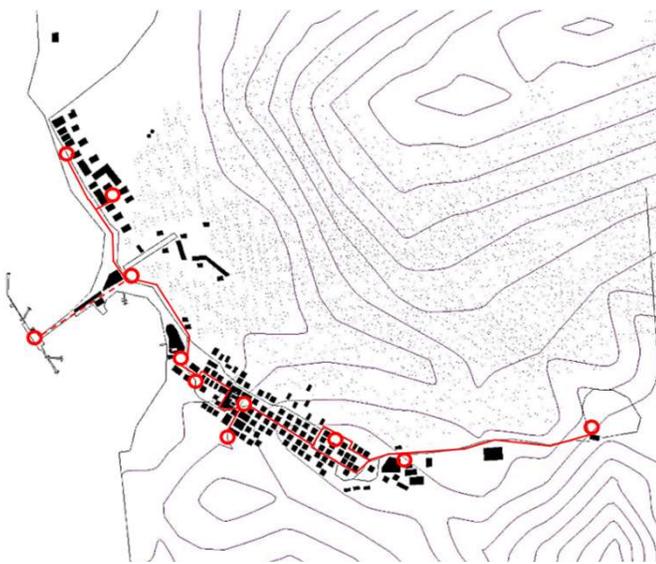


Figura 106. Plano del asentamiento urbano de la isla San Marcos, con la localización de las zonas más importantes para su funcionamiento.

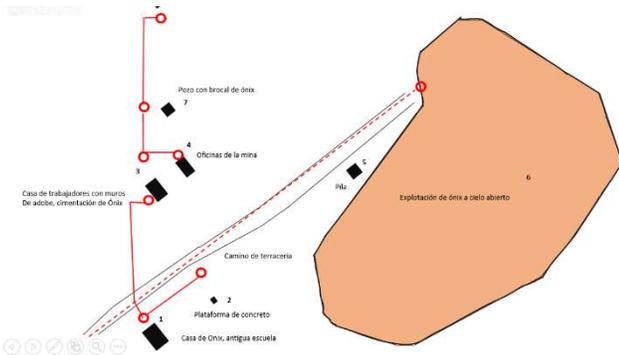
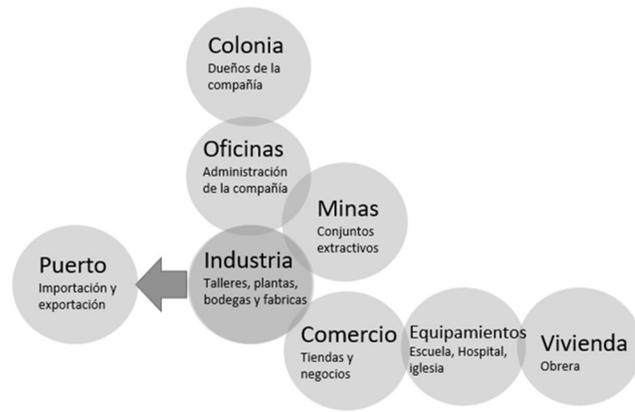
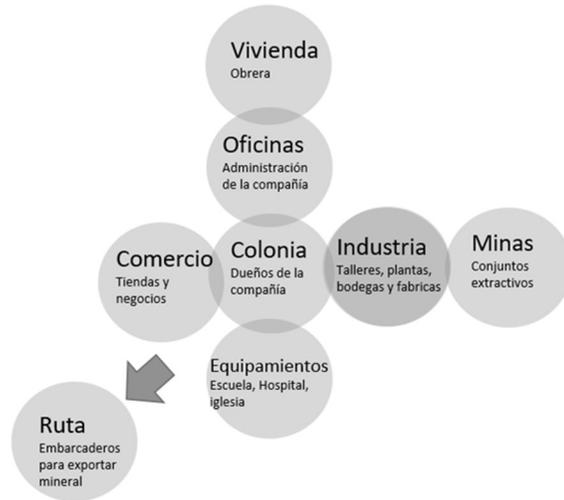


Figura 107. Esquema de las ruinas de la colonia industrial de El Marmol, con una hipótesis de la zonificación de una colonia casi extinta.



Como podemos apreciar en estos casos el espacio urbano tiene un común denominador, que es la infraestructura industrial a gran escala, ligada principalmente a las zonas de explotación, conjuntos de vivienda obrera, comercios y equipamientos. Por otro lado encontramos la colonia de la compañía, oficinas y puertos de embarque, o estaciones de ferrocarril, para el control y conexión del enclave en su interior y también con el exterior.

Consideramos de gran interés mostrar el funcionamiento inicial de la *company town*, ya que al estudiar cómo trabaja la población y como se diseña podemos ir descubriendo los elementos urbanos más importantes e ir comprobando las hipótesis de su funcionamiento y poniendo en valor el patrimonio construido.

En los modelos que estudiamos encontramos algunos elementos característicos de la zonificación de las *company towns* como:

- . Fabricas industriales
- . Minas
- . Ferrocarril
- . Vivienda obrera
- . Equipamientos como escuela, hospital, iglesia
- . Oficinas
- . Comercios
- . Colonia

Se identifican estas piezas que se repiten con variaciones en su organización, pero que funcionan eficientemente dentro de un engranaje articulado.

Vemos como la *company town* incorpora en su diseño la fábrica y ubica los barrios donde más funcionales son, los trazados ferroviarios son prioritarios en este tipo de ciudades, ya que aparecen por vez primera incorporados en el diseño de la ciudad. Muestra un orden de diferentes piezas que se combinan en un modelo diferente. En ocasiones los proyectos se modifican para una mejor inserción en la cultura mexicana. Estas son las formas y variantes de funcionamiento de estos casos.

Llegados a este punto, nos volvemos a preguntar ¿Existe realmente un modelo?

Aunque actualmente los casos presentan éxito y fracaso en su ocupación urbana. Vemos que sí se pueden considerar un modelo urbano ya que surgen a raíz de las concesiones territoriales otorgadas al capitalismo extranjero en un periodo de tiempo determinado, y la vocación industrial es un común denominador en todas ellas, teniendo en su planeación urbana un propósito económico para desarrollar la región a través de estos proyectos.

14.- La consolidación de la *company town* ¿una identidad urbana diferente?

Encontramos que los proyectos de *company town* en la península de Baja California a finales del siglo XIX y principios del XX muestran variaciones en su tamaño, forma, ubicación y el tamaño de las manzanas o calles es determinado por las compañías, la vocación industrial y por la ubicación geográfica. Una característica singular es la relativa a su arquitectura, que en la mayoría de los casos, se realiza con el sistema constructivo Balloon Frame.

Implicaciones en manzanas:

- 1.- Variación en profundidad y anchos de lotes
- 2.- Ocupación o no de fachada
- 3.- Variaciones de calles y aceras

La influencia

Estos dos ejemplos de manzanas corresponden a los casos de Tecate y Mexicali, y se puede apreciar que las dos manzanas cuentan con un callejón que las divide. Estos dos ejemplos tienen la misma profundidad pero diferente longitud. Muestran una clara similitud en las distribuciones de las parcelas, con algunas características que nos recuerdan a los proyectos derivados de la Land Ordinance americana.

“Una de las constantes de la ciudad es que se reconoce una forma urbana específica de cada cultura, la cual es una cosa muy interesante como depositario de cada forma de civilización. Las ciudades son la máxima expresión de cada civilización. Las ciudades ibéricas, griegas, romanas, las ciudades medievales, renacentistas, tienen unas formas muy significativas de cada periodo y marca diferencias entre sí, que le dan un fácil reconocimiento” (Corominas, 2014).



Figura 108. Fotografía aérea de la ciudad de Mexicali y Calexico junto a la línea divisoria internacional. Fuente: Revista National Geographic. Fotografía de Karen Kasmauski, 2007 National Geographic Society.



Figura 109. Esquema de Mexicali mostrando la dimensión de la manzana y la división parcelaria. Fuente: Autor

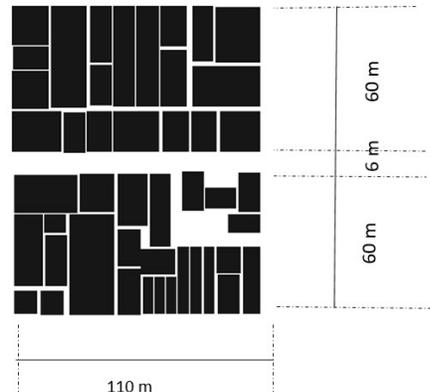


Figura 110. Esquema de Tecate mostrando la ocupación de manzana y la división parcelaria. Fuente: Autor.

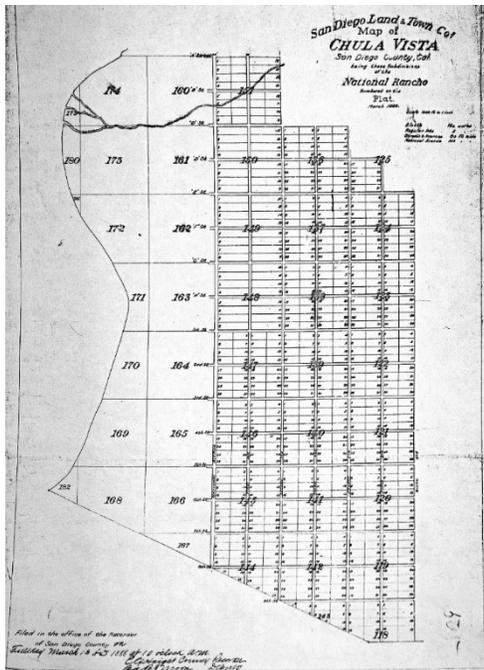


Figura 111. Plano de 1888 Chula Vista California. Plano de subdivisión #505. Fuente: UCSD

El desarrollo de la frontera entre México y Estados Unidos se debe a la notable inversión para ocupar el territorio en los dos países. Por una parte las compañías desarrolladoras norteamericanas vendían terrenos en Estados Unidos, pero una vez firmadas las concesiones territoriales para colonizar y explotar la región, podían hacer lo mismo en suelo mexicano. De ahí proviene seguramente la manera de ordenar y la influencia del sistema parcelario que presentan distintas poblaciones en la península de Baja California. Se importa una forma de parcelar los centros de población y localizarlos según grandes retículas sobre el territorio. El plano adjunto de la región fronteriza que mostramos se encuentra a escasos kilómetros de la frontera, cerca de Mexicali, Tecate y Ensenada en México. Las fechas de los planos californianos coinciden con el periodo del establecimiento de compañías extranjeras para desarrollar sus proyectos en territorio mexicano.

Spiro Kostof, profesor de la Universidad de Berkeley, explica la forma en retícula de las ciudades, en función del movimiento, al ser la línea recta la distancia más directa para trasladarse. El hombre camina en línea recta porque sabe dónde está su meta y la cuadrícula es el patrón más común para planear ciudades en toda la historia (Kostof, 1999).

Algunos de los proyectos de las compañías urbanizadoras en el sur de California y en la frontera mexicana nos recuerdan incluso los trazados de Savannah, de siglo y medio antes, con la disposición incluso de pequeños callejones de servicio y calles principales amplias.

Podemos reconocer en el caso de Mexicali 12 a 14 lotes agrupados en manzanas de 190 x 60 metros. Algunas veces los lotes cambian su orientación en los extremos de la manzana conservando un tamaño aproximado de lote de 15 x 50 metros.

La comparativa de casos

El modelo de company town se distribuye en la península por medio de enclaves industriales, la mayoría ubicados en el litoral con una actividad económica importante. Se concluye que los proyectos son modelos que se repiten, pero no todos los casos analizados son estrictamente similares por lo que los agrupamos en tres categorías para ubicarlos:

1.- Con centro consolidado (Lotificación y manzana definida).- Ensenada, Santa Rosalía, Mexicali, Tecate, San Quintín y Guerrero Negro.

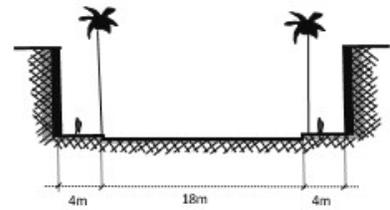
2.- Sin un centro consolidado (Dispersión).- Isla San Marcos, Isla El Carmen, El Marmol, El Triunfo y San Antonio

3.- Con ferrocarril.- Mexicali y Tecate

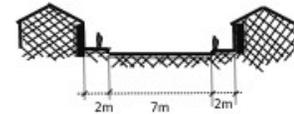
Creemos también que los casos estudiados representan ejemplos bien representativos de los proyectos de compañías extranjeras en la península de Baja California.

La consolidación de los proyectos en varios casos es muy notable y se presenta una mayor población en las ciudades localizadas en la línea fronteriza cercana a Estados Unidos. Pero en el extremo sur de la península se localiza la ciudad y puerto de La Paz, que complementa su ocupación en la región con las poblaciones de San José del Cabo y Cabo San Lucas, que se han convertido en centros turísticos importantes actualmente.

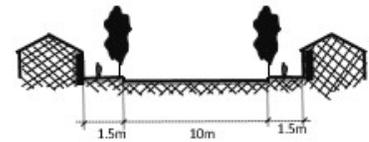
Se pretende mostrar la identidad de un territorio distinto a todos, valorando su origen urbano, ya sea en un trazado



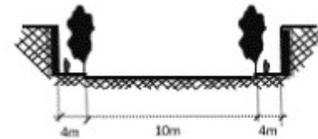
Mexicali



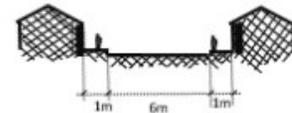
San Antonio



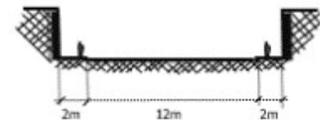
San Quintín



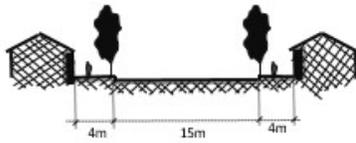
El Triunfo



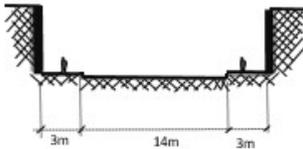
El Marmol



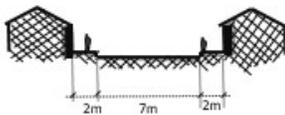
Guerrero Negro



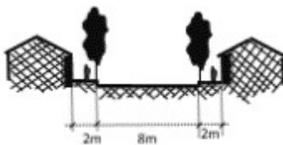
Tecate



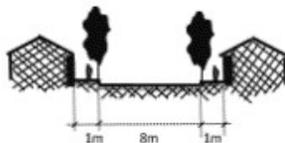
Ensenada



San Antonio



Santa Rosalía



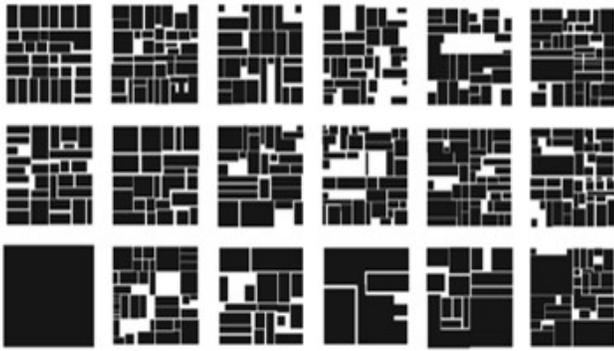
San Marcos

consolidado rico en recursos como en lugares abandonados. Los esquemas tienen la intención de representar la materialización de los proyectos y la ocupación de la manzana de los casos a la misma escala.

La comparación de los ejemplos estudiados nos ayuda a mostrar que tanto se consolida la parcelación. Los casos de colonias agroindustriales presentan un callejón central que divide una manzana rectangular, como en Mexicali, Tecate y San Quintín. Otros surgen como puertos industriales como Ensenada, Santa Rosalía y Guerrero Negro, y presentan una manzana cuadrada. En ejemplos mineros, como El Triunfo y San Antonio, los trazados no llegan a consolidarse y presentan poca ocupación. Las colonias industriales que las compañías desarrollan en las islas de San Marcos (en funcionamiento) y El Carmen (abandonada), están distribuidas a lo largo de un eje donde se ubica la población y los equipamientos. Por último, en la colonia industrial de El Mármol, que desaparece por completo, por medio de fotografías se puede reconocer un núcleo de viviendas obreras frente a la mina.

Estos nuevos asentamientos traen consigo una imagen urbana diferente. Por esto podemos afirmar que su proyecto y arquitectura varían con respecto al resto de México. El desarrollo económico y urbano de la península comienza con estas fundaciones, que contribuyen a la construcción de un territorio más conectado vía marítima, que por tierra, y en sus inicios más ligado a la economía de Estados Unidos, que a la de México.

Figura 113. Dibujos de las calles y aceras de los casos de estudio



Sección de la ciudad de Ensenada
International Company of México



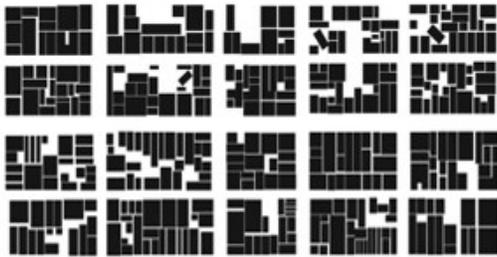
Sección de la población de San Quintín
Mexican Land and Colonization Company



Sección de la ciudad de Mexicali
Colorado River Land Company



Sección de la población de Guerrero Negro
Exportadora de Sal, S.A. de C.V



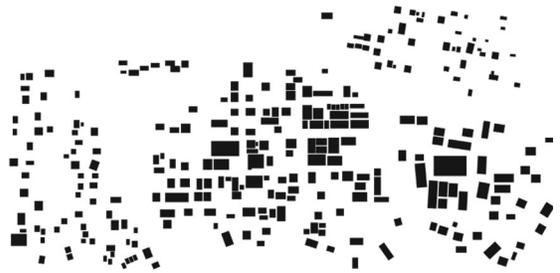
Sección de la ciudad de Tecate
International Company of México



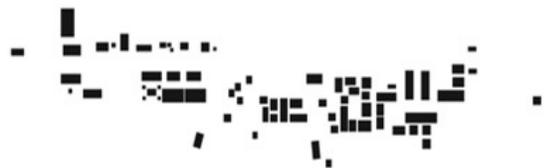
Sección del puerto de Santa Rosalía
Compagnie Du Boleo




Población de Isla San Marcos
 Compañía Occidental Mexicana



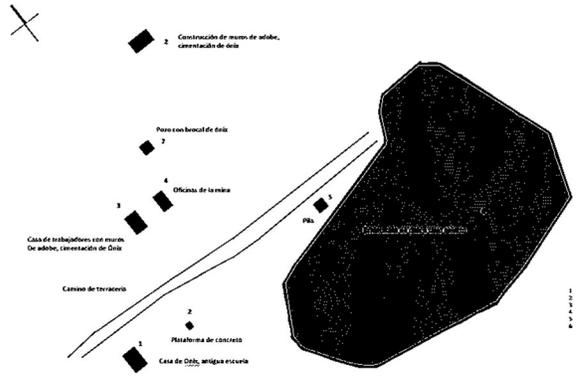
Población de San Antonio. El Progreso Mining Company



Salina de La Isla El Carmen
 Pacific Salt Company Limited of London




Población de El Triunfo
 El Progreso Mining Company



Antigua Colonia El Mármol
 Pedrana Onyx Company

Figura 114. Esquemas comparativos de los casos de estudio. Fuente: Autor

La otra identidad urbana

Esta manera de ordenación de manzana, con sus callejones de servicio y la arquitectura de madera representan una imagen urbana estadounidense implementada en territorio mexicano a principios del siglo XX.

Muro fronterizo entre México y Estados Unidos

Primeras manzanas de Mexicali México

Calle principal

Modelo de manzana que predomina en los inicios de la ciudad

Calle principal

Callejón

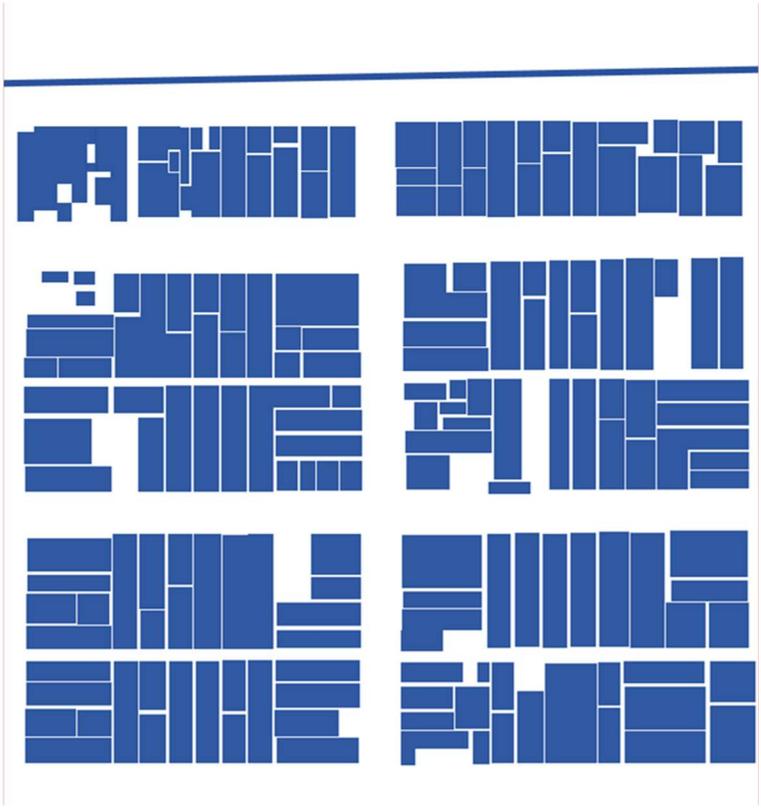


Figura 115. Esquema de la forma urbana de Mexicali surgida en 1901 en los límites de México y Estados Unidos. Encontramos una organización en manzanas de 190 m x 126 m aproximadamente. Fuente: Autor



Figura. 116. Fotografía de la ocupación de la fachada. Fuente: Autor



Figura 117. Esquemas de una manzana de Mexicali representando la ocupación de 1921 en la izquierda y la ocupación actual en la derecha.
Fuente: Autor

Lo que se quiere dar a entender en este apartado es la cercana influencia de urbanismo norteamericano y como este desarrolla e implementa modelos de ordenamiento a través de las compañías que han generado una identidad industrial.

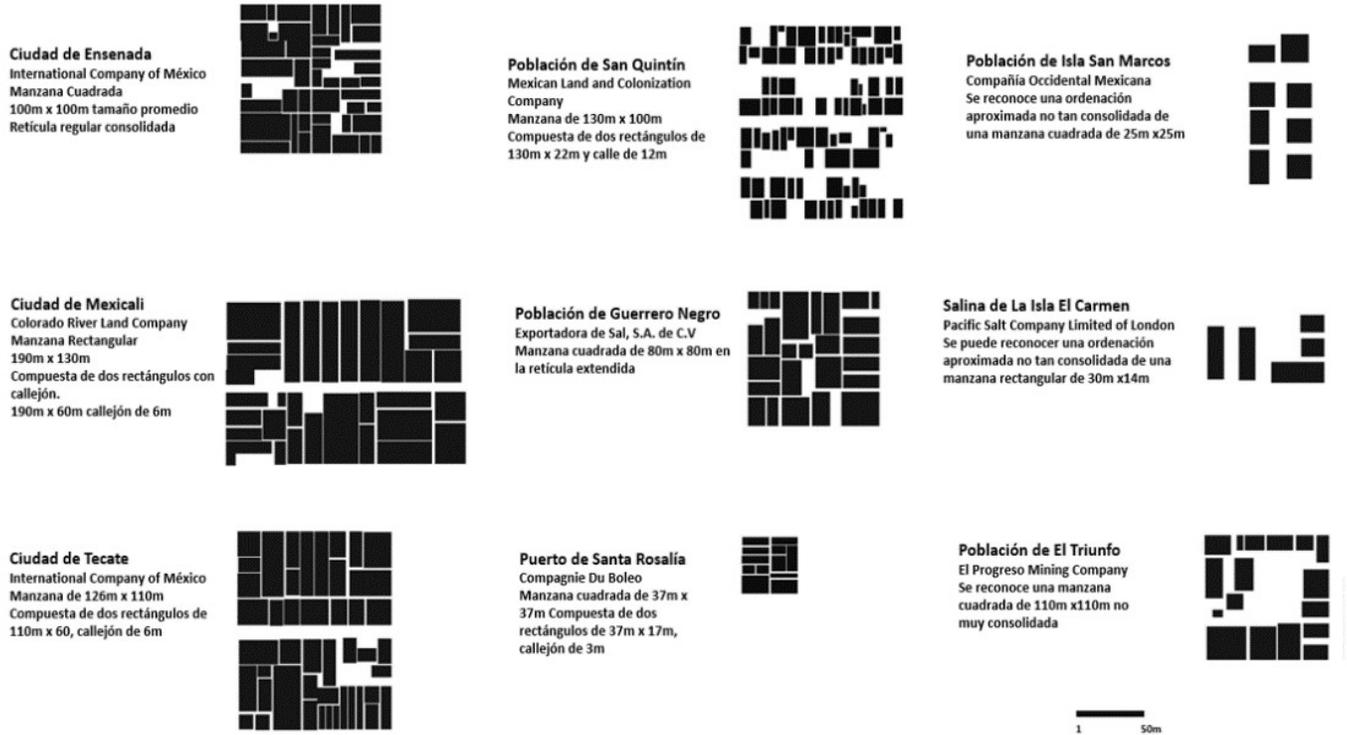


Figura 118. En este esquema se aprecian las diferentes tipologías de manzanas implementadas en los casos de estudio. Fuente: Elaboración propia



Figura 1. Fotografía de una retroexcavadora de principios del siglo XX, una pieza única de la antigua maquinaria industrial en el puerto de Santa Rosalía. Fuente: Fotografía de Enrique Gómez 2013.

CAPITULO V

¿INTERESAN LOS CASOS DE ESTUDIO COMO PATRIMONIO INDUSTRIAL?

1.- Patrimonio Agroindustrial

Mexicali, Tecate y San Quintín

2.- Patrimonio Salinero

Guerrero Negro e Isla El Carmen

3.- Patrimonio Minero

El Triunfo y San Antonio, Ensenada, Santa Rosalía, El Mármol e Isla San Marcos

4.- El abandono del poblado ¿una identidad urbana perdida?

5. - Los paisajes culturales y la regeneración de centros históricos post-industriales

6.- Breve actualidad referente a los parques patrimoniales.

CAPITULO V

¿INTERESAN LOS CASOS DE ESTUDIO COMO PATRIMONIO INDUSTRIAL?

Resumen

Este capítulo plantea una visión a futuro de los alcances que pudieran tener los casos de estudio como su reconocimiento patrimonial, valor único de su origen y su implementación en el territorio como una ruta de patrimonio industrial que muestra su evolución urbana. Agrupando los casos y clasificándolos por el tipo de patrimonio industrial que cuenta.

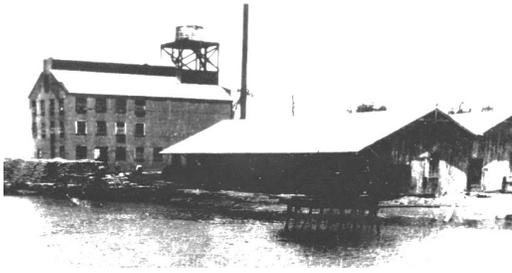
Hipótesis/ Método/ Resultado

La identidad urbana se pierde cuando se abandona el pueblo / Estudio de los restos de la industrialización / Se percibe el desconocimiento del origen urbano

Objetivos

Los objetivos de este quinto capítulo es analizar el origen industrial de las *company towns* para verificar sus elementos industriales para catalogar en una primera atapa los vestigios más representativos de los centros urbanos.

Se toma de referencia a los paisajes culturales y los parques patrimoniales como alternativas para estos sitios y territorios cargados de significación.



Patrimonio Agroindustrial.- Cervecerías, Campos y Paisaje, Fábricas, Canales, Edificios industriales, Ferrocarril, Vivienda obrera, Edificios de las Compañías, Ranchos y Almacenes.



Patrimonio Salinero.- Puertos y embarcaderos, Ferrocarril, Almacenes, Grúas, Edificios industriales, Paisaje de la salina, Vivienda obrera y Edificios de las Compañías.



Patrimonio Minero.- Fundidoras, Chimeneas, Ferrocarril, Minas, Vivienda obrera, Edificios industriales, Puertos y embarcaderos, Edificios de las Compañías y Patios industriales.

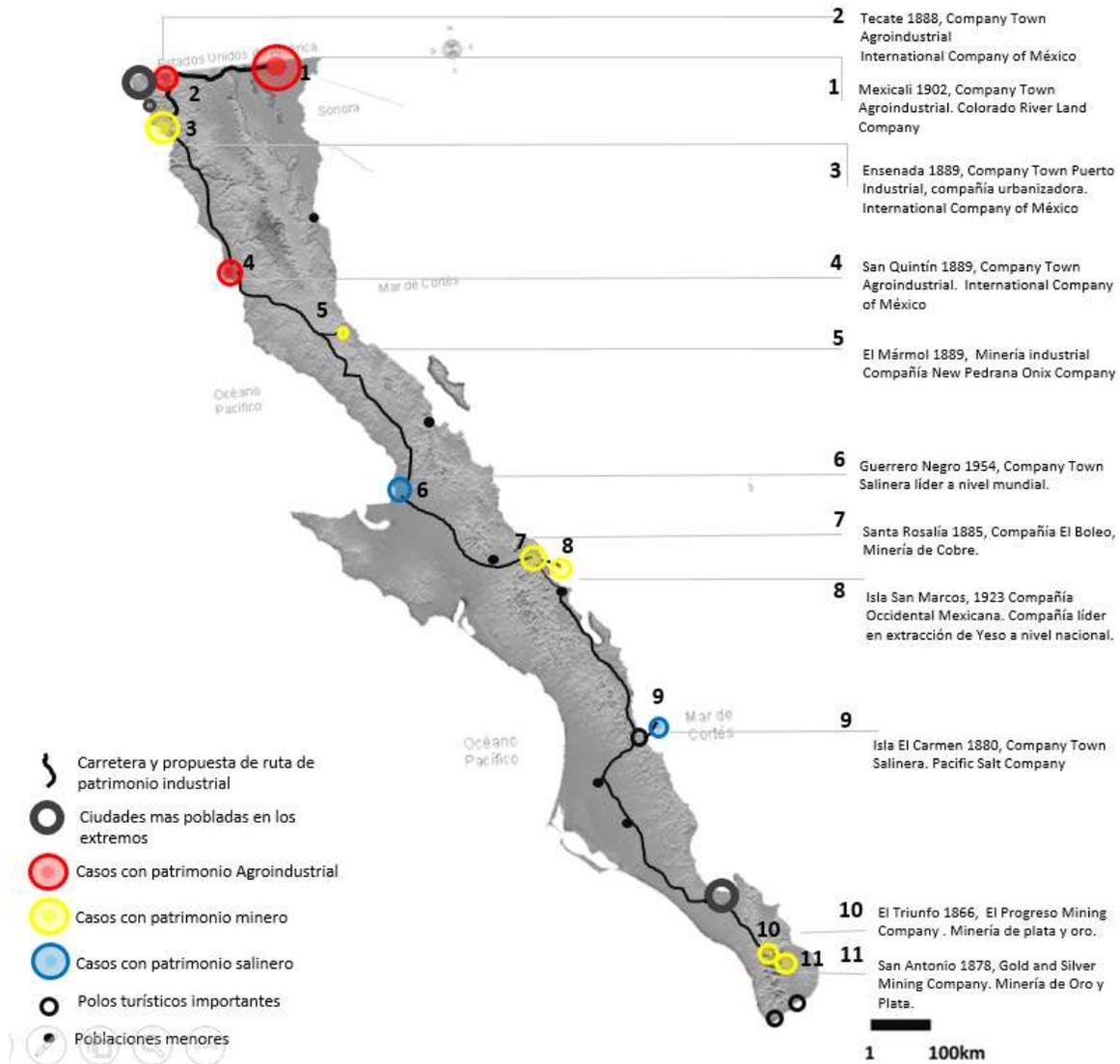


Figura 2. Esquema geográfico del territorio de la península de Baja California ubicando los casos de estudio. Se presentan agrupados por el tipo de patrimonio industrial que presentan, por ejemplo: Patrimonio minero, patrimonio salinero y patrimonio agroindustrial. Fuente: Elaboración propia.

1.- Patrimonio Agroindustrial de Mexicali

En Mexicali se destaca la importancia de las edificaciones pioneras del centro urbano y lo poco que queda de las construcciones industriales, se defiende la hipótesis de que el patrimonio industrial actual puede ser relevante en la transformación de la ciudad en base a su identidad.

Esta revisión pone en evidencia que muchas de las construcciones industriales que se creía que aun existían fueron demolidas. Se confirma que ya no existe nada del área industrial inicial en el centro de la ciudad. Por lo tanto hace falta una propuesta para proteger lo poco que queda del patrimonio industrial reconociendo los trazados más antiguos, buscando proyectos integrales donde los edificios abandonados puedan ser utilizados como motor de reactivación económica. El economista español experto en patrimonio industrial Miguel Ángel Álvarez Areces (2011) menciona:

“Actualmente el patrimonio industrial es considerado un nuevo bien cultural. Las regiones y las ciudades donde la crisis industrial afectó profundamente son el punto de inflexión donde se comienza a trazar y valorar este tema. Se trata en muchos casos de convertir la necesidad en virtud, cobrando interés creciente en políticos locales, movimientos ciudadanos, defensores del patrimonio y de la arqueología industrial, proponiendo una nueva mirada de arquitectos e ingenieros que ponen su objetivo en el territorio urbano” (Álvarez, 2011).

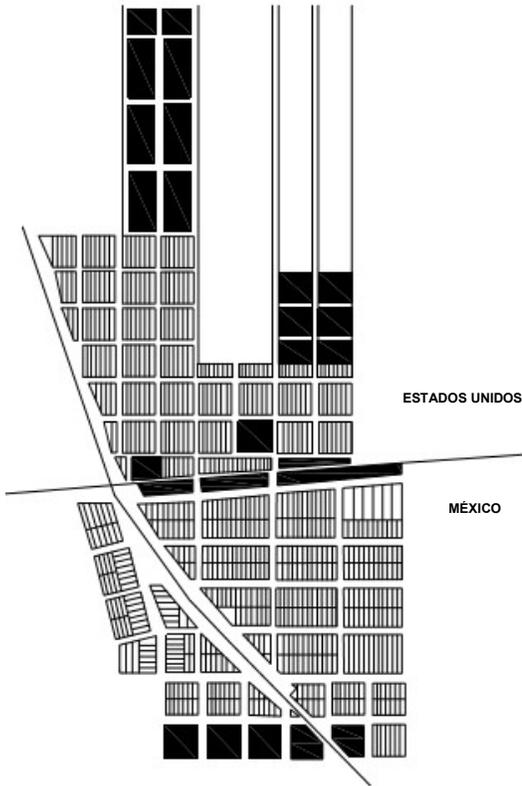


Figura 3. En la parte superior se aprecian fotografías de las primeras viviendas en Calexico y zona comercial. En la parte central se ve el muro divisorio internacional que separa las dos poblaciones actualmente y en la parte inferior se ven las manzanas y edificios en abandono en el centro de Mexicali.



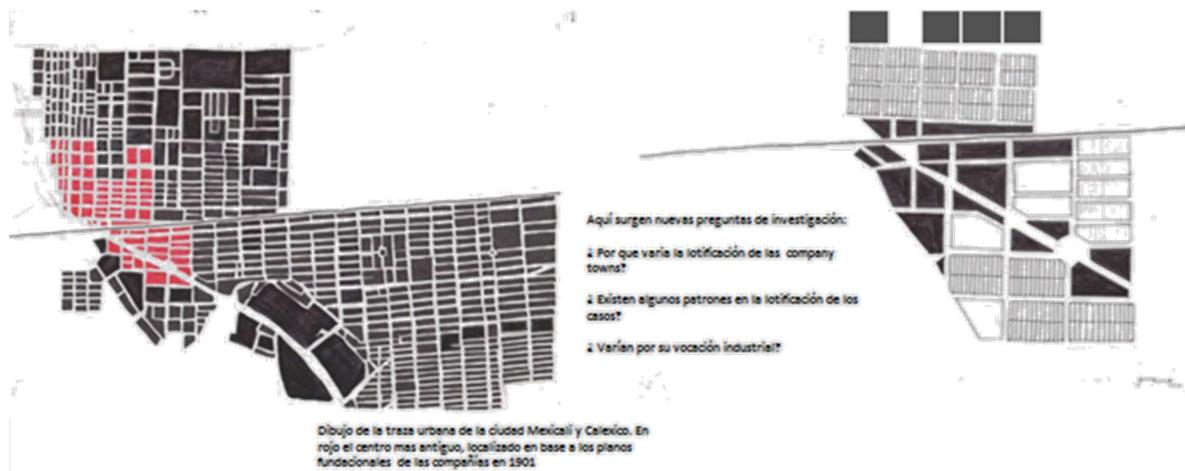


Figura 4. Esquemas y dibujos de la traza urbana de Mexicali y Calexico, en rojo se señala los centros más antiguos, localizados en base a los planos fundacionales de las compañías de 1901 y 1903. Fuente: Autor



Figura 5. Serie de fotografías que muestran la decadencia del centro de Mexicali. Fuente: Autor

Actualmente los gobiernos locales y las políticas actuales de preservación deberán encarar el siglo XXI generando nuevos proyectos de regeneración de trazados e instalaciones industriales para, de esta forma, garantizar los valores y la identidad urbana.

El antecedente más próximo de regeneración es el emprendido en el centro histórico, en donde se peatonalizaron calles y se crearon recorridos culturales y turísticos -promovidos por Rubén Hernández Chen- por los túneles subterráneos del barrio La Chinesca. Por un lado, se ha invertido en mejorar la imagen del centro, pero por otro, no se ha llegado a una consolidación por el estado grave de abandono y deterioro de las construcciones existentes.

Es necesario ampliar y difundir investigaciones sobre la historia reciente del urbanismo industrial en Mexicali. Se percibe cierto desconocimiento sobre el surgimiento de este tipo



Figura 6. En el primer cuadro de Mexicali es impresionante ver la cantidad de edificios abandonados. Fotografía del autor

de ciudades, las cuales, poseen una identidad reciente. A veces, por su pronta modernidad no son tomadas en cuenta, pero no por ello son menos valiosas en términos de apropiación del territorio, incluso cuando éstas han sido diseñadas por compañías extranjeras. Es importante estudiar y mostrar los proyectos que hicieron de México un país moderno y ayudaron a consolidar la frontera norte, haciendo énfasis en la manera en que se desarrolla la región.

Por tanto, es necesario crear propuestas de revitalización de edificios de la era industrial. Desde esta consideración se presentan tres oportunidades a futuro:

- 1) Organizar y reconocer el alcance del territorio para mostrar la arquitectura de ese periodo histórico, buscando la recuperación de la identidad a través de resaltar lo que está ahí en ruinas.
- 2) Determinar su estado de conservación, verificar la situación de la tenencia de los terrenos abandonados (buscar normativas de como el municipio puede manejar las propiedades intestadas para uso de proyectos de regeneración urbana), mejorándolo tanto en su imagen como en su interacción con la población del centro y el turismo.
- 3) Valorar la importancia del rico legado que es el centro de Mexicali para buscar una reactivación real, económica y visualmente mejorada a través de nuevas y distintas actividades para beneficio de la comunidad, haciendo que la sociedad se involucre en el mejoramiento paulatino de los espacios. La participación ciudadana ayudaría a potenciar el centro como ya se ha visto recientemente, integrando sus actividades y vinculándolas al nuevo desarrollo.



Figura 7. El título de la noticia: Emerge antigua vivienda en medio de la modernidad. Aparece casa rústica de antes de 1925 de madera en centro histórico luego de la demolición de algunos edificios. Fuente: Periódico el Mexicano, artículo por Eduardo Villa, 2014.

Se percibe que la arquitectura industrial del centro de Mexicali pretendiera ser borrada, ya sea por las fuerzas de la naturaleza, como en la inundación de principios del siglo XX y los terremotos a principios del siglo XXI, o por la mano del hombre como se ha visto en los últimos años.

La sensación que se tiene al recorrer sus calles en su trazo más antiguo es de un lugar abandonado y descuidado. Varias entrevistas con ciudadanos jóvenes confirmaron que gran parte de la población no se identifica nada con esta parte de la ciudad y es aquí donde toma importancia la identidad urbana de la población, que en estos momentos está perdida.



Figura 8. Plano de análisis de la ciudad de Mexicali ubicada en la frontera entre México y Estados Unidos. Fuente: Elaboración propia.

Habría que decir también que la aportación personal de este estudio es hacer una llamada de atención a la situación de olvido que sufre el centro de Mexicali, ya que la capital del Estado de Baja California no puede seguir con esta imagen de degradación arquitectónica en su centro urbano.

La reflexión final que nos queda es seguir con la búsqueda de los vestigios que hicieron surgir a ésta ciudad que no se entiende sin su vecina norteamericana y sugerir un plan de reconocimiento del patrimonio industrial entre Mexicali y Calexico, recopilando información de los edificios de las compañías, los tanques elevados, las viviendas, almacenes y las bodegas que aún quedan de ese inicio industrial de las poblaciones.

Como dato sorprendente, en el año 2014 al demoler una construcción del centro de Mexicali se descubrió una casa que databa del año 1925, fabricada con el sistema constructivo balloon frame; por ahí, es por donde se podría empezar a narrar la historia industrial, porque Mexicali nació industrial y aunque su centro moderno no lo parezca, es patrimonial.

Mexicali Edificios y vestigios industriales	Siglos	Principales materiales de construcción	Estado Actual
Edificio de la compañía	Principios siglo XX	Sillar, madera	Restaurado y bien conservado
Almacenes	Principios siglo XX	Ladrillo	En deterioro
Vivienda obrera	Principios siglo XX	Madera	En deterioro
Bodegas	Principios siglo XX	Ladrillo	Abandonadas
Estacion de ferrocarril	Principios siglo XX	Madera	Inexistente
Área industrial	Principios siglo XX	Ladrillo	Inexistente
Cervecería	Principios siglo XX	Ladrillo	Buenas condiciones
Comercios	Principios siglo XX	Madera	En deterioro
Plantas despepitadoras de algodón	Principios siglo XX	Madera y ladrillo	Inexistente

Figura 9. Tabla que agrupa los principales vestigios industriales de Mexicali. Fuente: Elaboración propia



Figura 10. Fotografía de El Rancho Tecate, puerta norte de la Ruta del Vino. Fuente: <https://ranchotecate.mx>

Patrimonio Agroindustrial de Tecate

La cervecería Tecate es sinónimo de empleos y desarrollo y desde 1947 la planta ya producía 700 mil hectolitros que llegaban incluso al continente asiático. Recientemente Tecate ha sido nombrado Pueblo Mágico, un título que sirve para incentivar de manera turística y resaltar la identidad cultural del lugar. Creemos que los ejemplos de patrimonio agroindustrial con que cuenta Tecate podrán servir de herramienta para proyectar hacia el futuro el trabajo de la tierra y resaltar los valores de un territorio que a través de la industria pudo desarrollarse.



La región de Tecate es considerada la puerta norte de la emblemática ruta del vino de Baja California. Una ruta territorial que se ha encargado de mostrar la identidad con el surgimiento de grandes industrias vitivinícolas en relación a la producción de vino a nivel nacional. La belleza paisajista con la que cuenta esta región muestra nuevas oportunidades de un territorio emergente rico en recursos.



Figura 11. Mapa de la Ruta del Vino de Baja California, se encuentra localizada entre Tecate y Ensenada.

Recientemente en 2017 se tuvo la oportunidad de participar con una ponencia en el congreso TICCHI México realizado en Mérida Yucatán referente al patrimonio agroindustrial, presentando como caso de estudio el de Tecate, incluyendo el patrimonio edificado más antiguo. También se consulta el catálogo nacional de monumentos históricos del instituto Nacional de Antropología e Historia editado en la década de 1980, esto para revisar los edificios históricos importantes, pero se notó que muchos de ellos se han demolido, edificios de madera que son la identidad de la ciudad están desapareciendo, por eso es importante buscar nuevas alternativas para un patrimonio industrial valioso que debe ser preservado.

Tecate es una ciudad que comparte frontera con Estados Unidos y su trazado urbano surge cuando el ferrocarril penetra desde el vecino del norte a inicios del siglo XX. La estación de ferrocarril y las primeras fábricas y viviendas contienen estilos norteamericanos que son símbolos de la inversión extranjera en la franja fronteriza, pero muchos de esas primeras construcciones se están perdiendo o están en grave deterioro.

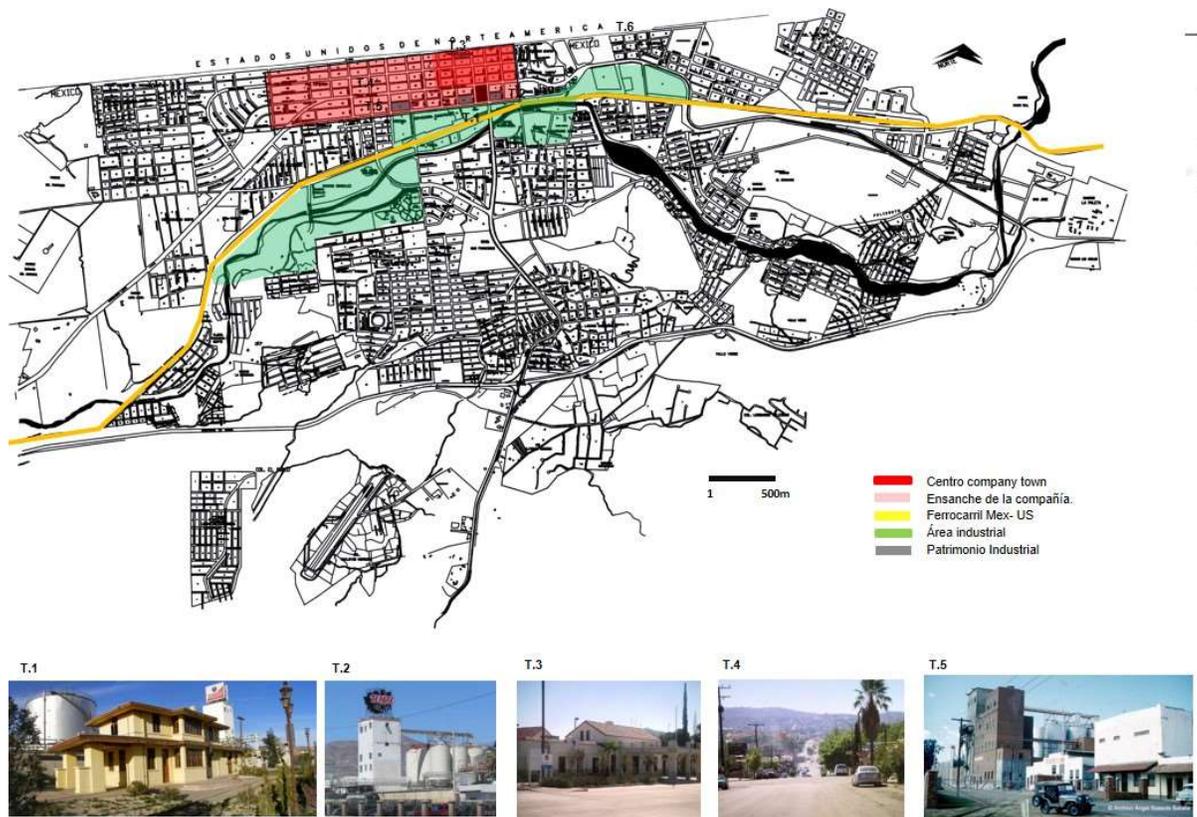


Figura 12. Plano de análisis de la ciudad de Tecate en la frontera de México y Estados Unidos. Fuente: Elaboración propia.



Figura 13. Instalaciones de la Cervecería Tecate y museo de la cerveza. Las visitas a la fábrica muestran los procesos de elaboración de la cerveza. Fuente: www.visitmexico.com

Por eso creemos que ahora el compromiso está en nosotros, en arquitectos, defensores del patrimonio, historiadores y en la sociedad civil interesada en revalorizar el patrimonio industrial de Baja California, para rescatar los vestigios de la era industrial y reivindicar la identidad perdida de estos pueblos. Actualmente es necesario un plan de manejo para esa región, una especie de distrito histórico de la península y museo de sitio para iniciar el proceso de catalogación del rico legado industrial y su puesta en valor a través del turismo cultural.

Tecate Edificios y vestigios industriales	Siglos	Principales materiales de construcción	Estado Actual
Estación de Ferrocarril	Principios del siglo XX	Ladrillo y madera	Restaurado y bien conservado
Cervecería	Principios del siglo XX	Ladrillo y concreto	Buenas condiciones
Casas antiguas	Principios del siglo XX	Madera	En deterioro
Fabricas	Principios del siglo XX	Ladrillo	En deterioro
Sitios mineros en periferia	Finales del XIX y principios del XX	Ruinas de minas y restos de maquinaria	En ruinas dispersas
Edificios antiguos	Principios del siglo XX	Madera	Estables

Figura 14. Tabla que agrupa los principales vestigios industriales de Tecate. Fuente: Elaboración propia



Figura 15. Fotografía del antiguo muelle establecido en el siglo XIX por donde cruzaba el ferrocarril y se encontraba el edificio del molino de harina más moderno de Latinoamérica construido por los ingleses. Fuente: Google Earth.

Patrimonio Agroindustrial de San Quintín

El surgimiento de San Quintín a finales del siglo XIX es una muestra de los alcances del capital extranjero en el norte de la península de Baja California. Su cadena de poblaciones a lo largo del valle fue una estrategia económica para aprovechar las potencialidades agrícolas y deja sembradas las semillas de lo después se convierte: Un sistema de ciudades agroindustriales que funcionan adecuadamente satisfaciendo la demanda local y exportando su producción.

El ordenamiento territorial fue iniciado por los norteamericanos a finales del siglo XIX y continuado por los ingleses ya entrado el siglo XX que trajeron la infraestructura y ocuparon la región. Esta población pretende ser en esos años el centro para la compañía con interés del régimen de Porfirio Díaz en ocupar estratégicamente el territorio y poblar la lejana península. A pesar de su periodo de abandono ya a mitad del siglo XX el gobierno mexicano y las nuevas compañías que dominan el valle han desarrollado un crecimiento económico potente en la región superando cualquier herencia histórica.

Por eso es importante reconocer y valorar el patrimonio agroindustrial de un territorio como este ya que son pocas las investigaciones enfocadas a estudiar y defender la arquitectura y el urbanismo que dejó la inversión extranjera en el periodo industrial del país. El proyecto territorial del Porfiriato permite el surgimiento de ciudades industriales, sobre todo en el norte del país, y siendo Baja California el estado más al norte de México no fue la excepción y aparecen varios ejemplos. Este apartado pretende hacer un recorrido por la historia de San Quintín para encontrar los elementos que dan identidad a la región y al paisaje. Los intereses se centran en mostrar cómo fue el ordenamiento territorial planeado por las compañías extranjeras, ver cómo y porqué de su transformación e identificar el patrimonio agroindustrial que aún existe en la región.

Se han tomado de referencia los estudios en Barcelona del patrimonio industrial a lo largo del río Llobregat, donde identifican los recursos más relevantes y dan una interpretación estructurada. Ellos narran una historia capaz de atraer visitas e inversiones para buscar áreas de proyecto y dar un nuevo impulso de desarrollo económico.

Joaquín Sabaté también menciona referente al caso catalán:

“Se trata en esencia de trascender el inventario y cohesionar los recursos culturales a partir de una idea-fuerza territorial, de dotarlos de estructura, de verificarla desde ensayos de proyectos, de construir una hipótesis de interpretación de un episodio relevante y de adelantar criterios para la ordenación de un territorio, para la gestión coherente de aquellos recursos” (Sabaté, 2014).

El contexto mexicano que presenta el patrimonio industrial es variado y muy rico, aunque recientemente se han visto demoliciones como la ex fábrica Mayorazgo en Puebla. Donde el especialista en patrimonio industrial Lucas Landgrave apunta que la destrucción del recinto fabril "es una terrible pérdida para el patrimonio mexicano", ya que las ex fábricas textiles de Puebla son una muestra de cómo México se incorporó de manera tardía la revolución industrial.

Otros casos como la aparición del plan de manejo para el paisaje agavero y las antiguas instalaciones industriales de Tequila en Jalisco, el cual valora la importancia del paisaje cultural mexicano, son claros ejemplos de la riqueza cultural del país.

Por tanto, en San Quintín se pretende fijar la mirada en un territorio alejado del centro de México para mostrar la historia industrial, se realiza un corto listado de su patrimonio agroindustrial y su posibilidad actual en el territorio.



Figura 16. Fotografía del primer molino de harina en la península de Baja California. Fuente: <http://www.questconnect.org/>



Figura 17. Fotografía de los pozos para obtener agua y alimentar el sistema de riego para el cultivo que realizaron los ingleses a finales del siglo XIX. Fuente: Periódico el Vigía

- Rueda del molino de harina traída por los ingleses. Propuesta de museo de sitio alrededor de la zona donde se localiza la pieza.
- Reconstrucción del edificio que albergaba el molino. Propuesta de reconstrucción del edificio para uso de actividades para la comunidad y museo agroindustrial.
- Localización de pozos antiguos de extracción de agua utilizados por las compañías hace más de 100 años.
- Ubicar miradores para apreciar el paisaje del valle de San Quintín.
- Localizar los restos de los muelles y camino del ferrocarril.
- Empezar un proyecto de investigación para saber si realmente la locomotora manufacturada en Leeds Inglaterra traída en 1891 esta en el fondo de la bahía.
- Valorizar el panteón inglés como sitio importante y preservar la arborización de cipreses resaltando su paisaje.

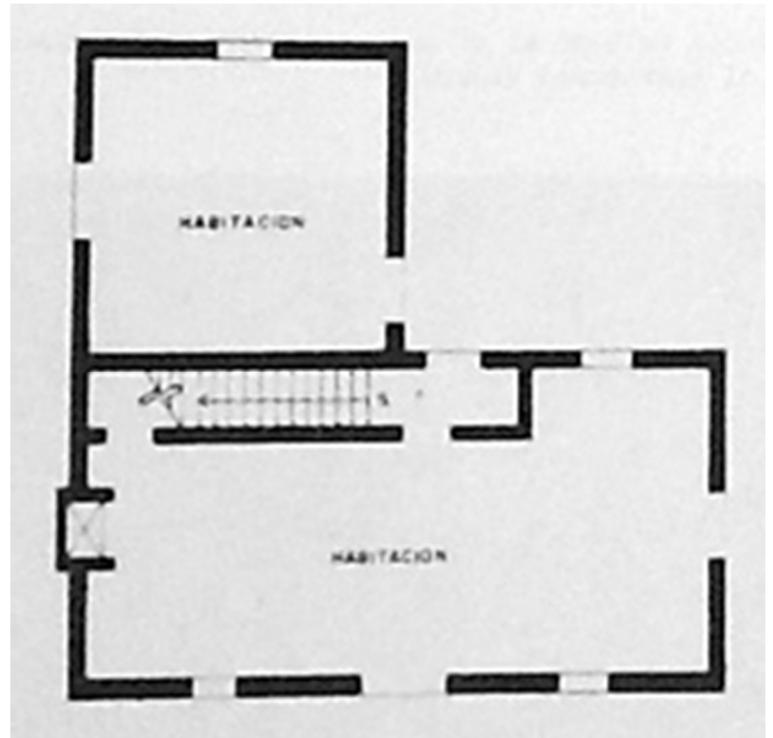


Figura 18. Fotografía y planta arquitectónica de una construcción de la colonia inglesa. Fuente: INAH. Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles de Baja California editado en 1984 y coordinado por el arquitecto Juan Antonio Siller Camacho

Recientemente se ha consultado en el centro INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia) en la ciudad de Ensenada el Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles de Baja California editado en 1984 y coordinado por el arquitecto Juan Antonio Siller Camacho, este documento es de suma importancia ya que localiza y registra a detalle el patrimonio construido de esta región de México.

Creemos que el reconocimiento y la conservación son los primeros pasos para buscar valorizar la importancia de un legado desapercibido que contiene ricos ejemplos que pudieran potenciar la localidad a través de la cultura y ser distinguido como un paisaje cultural de la península de Baja California.

El reto es mostrar en un primer acercamiento el trabajo del hombre y las huellas que ha dejado en el paisaje, que aunque dispersas son únicas y son de gran valor para entender el territorio peninsular.

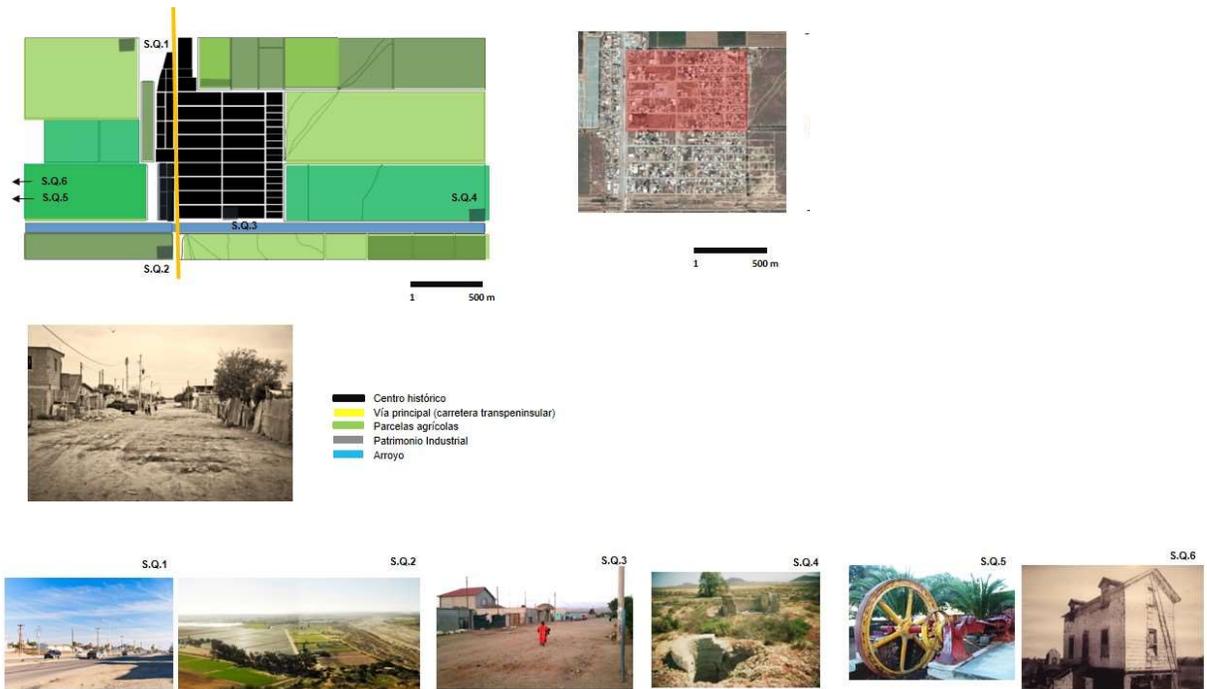


Figura 19. Plano de análisis de la población de San Quintín, ubicada a 300km de la frontera con Estados Unidos en el Pacífico norte. Fuente: Elaboración propia.

San Quintín Edificios y vestigios industriales	Siglos	Principales materiales de construcción	Estado Actual
Antiguo Molino	Finales del XIX y principios del XX	Ladrillo y madera	Ruinas
Muelle	Finales del XIX y principios del XX	Madera	Restaurado
Maquinaria antigua	Finales del XIX y principios del XX	Acero	Conservado
Bordo en la bahía para vías ferroviarias	Finales del XIX y principios del XX	Tierra y madera	Existente
Pozos y norias para agricultura	Finales del XIX y principios del XX	Ladrillo	En ruinas dispersas
Antiguas edificaciones de madera	Finales del XIX y principios del XX	Madera	En deterioro

Figura 20. Tabla que agrupa los principales vestigios industriales de San Quintín. Fuente: Elaboración propia

2.- Patrimonio industrial salinero de Guerrero Negro

La población salinera de Guerrero Negro tiene un lugar muy significativo en la historia industrial de la península de Baja California ya que se ha convertido en la primera exportadora de sal a nivel mundial.

Hay un punto importante de mencionar, es que la industrialización está dejando su marca en la zona. Hay varios estanques rectangulares y de diferentes formas que sirven para la evaporación para la recolección de sal, algunas salinas grandes, y otras barreras y canales construidos para encerrar e inundar piscinas poco profundas en el lado oriental de la laguna. Por esta situación de crecimiento de la industria salinera es importante seguir protegiendo la reserva natural, cuidando el impacto urbano de la población y de la industria que crecen rápidamente.



Figura 21. Vista de la separación urbana de la población, la company town original en el lado derecho y en el lado izquierdo el grueso de la urbanización, en medio la salina más grande del mundo. Fuente: <http://lapazantigua-sudcalifornia.blogspot.mx/>



Figura 22. Fotografías de la ruinas industriales salineras en Guerrero Negro. Fuente: Fotografía publicada por Andy Álvarez Matus

En la actualidad la compañía japonesa Mitsubishi Corporation es dueño del 49 % de la salina y el gobierno mexicano cuenta con el 51 %. A finales del siglo XX la población y la empresa han tenido un crecimiento notable convirtiéndose en la salinera más grande del mundo y una comunidad pujante que se consolida en la mitad del desierto de la península de Baja California. Hay proyectos para aumentar la producción y exportación de sal como el que se muestra en la imagen, con la construcción de un circuito ferroviario que conectaría otros puntos estratégicos de embarque de sal. Esto indica que la industria está en crecimiento constante y en las últimas décadas ha abarcado gran cantidad de territorio, buscando siempre la eficiencia en los procesos industriales.



Figura 23. Mapa del proyecto que se pretende realizar en la salina de Guerrero Negro, incluye un circuito ferroviario y la ubicación de otros puertos de embarque. Fuente: <http://muvalarquitectos.com/>

Al ver que esta región es líder en dos aspectos contrarios como la industria de extracción de sal por un lado y por otro el de una de las reservas naturales protegidas por la UNESCO más grandes de Latinoamérica, creemos que este puede ser un binomio potente para incentivar la propuesta de patrimonio industrial en Guerrero Negro, ligado al área natural protegida de El Vizcaíno. Un mecanismo de valorización patrimonial del paisaje y sus componentes en el territorio.

Se tiene la percepción de que las huellas de la industrialización no son consideradas patrimonio, ya que son construcciones que surgen en la modernidad, pero aunque reciente, es un patrimonio industrial que necesita ser estudiado ya que hay muchos trazados urbanos en deterioro, como el caso de Guerrero Negro, deudores de este periodo histórico del país.



Figura 24. Fotografías de la ruinas industriales salineras en Guerrero Negro. Fuente: Fotografía Publicada por Andy Álvarez Matus

Ante el oscuro panorama del patrimonio industrial moderno en México es necesario replantear y perfeccionar el concepto de Patrimonio Industrial Histórico y muy específicamente del Patrimonio Industrial del Siglo XX y de lo que conviene ser estudiado, registrado y rescatado (Engelking, 2014).



Figura 25. Fotografías de la ruinas industriales salineras en Guerrero Negro. Fuente: Fotografía Publicada por Andy Álvarez Matus

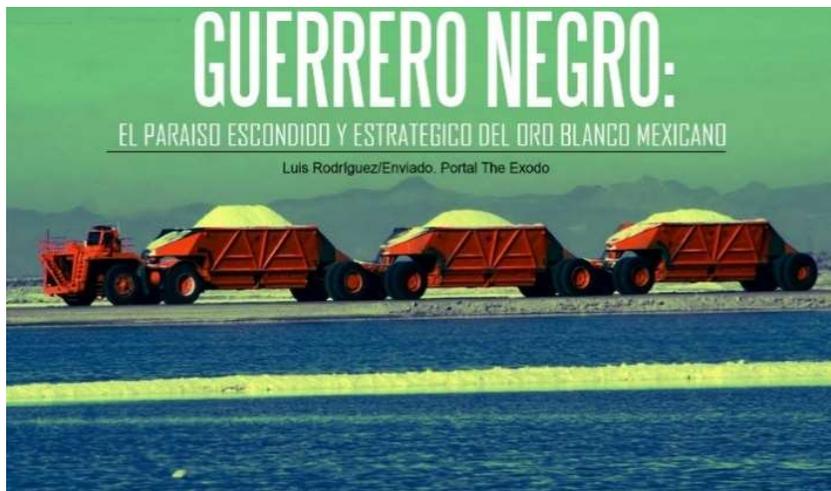


Figura 26. Investigación periodística. Fuente: Luis Rodríguez. Portal The Exodo

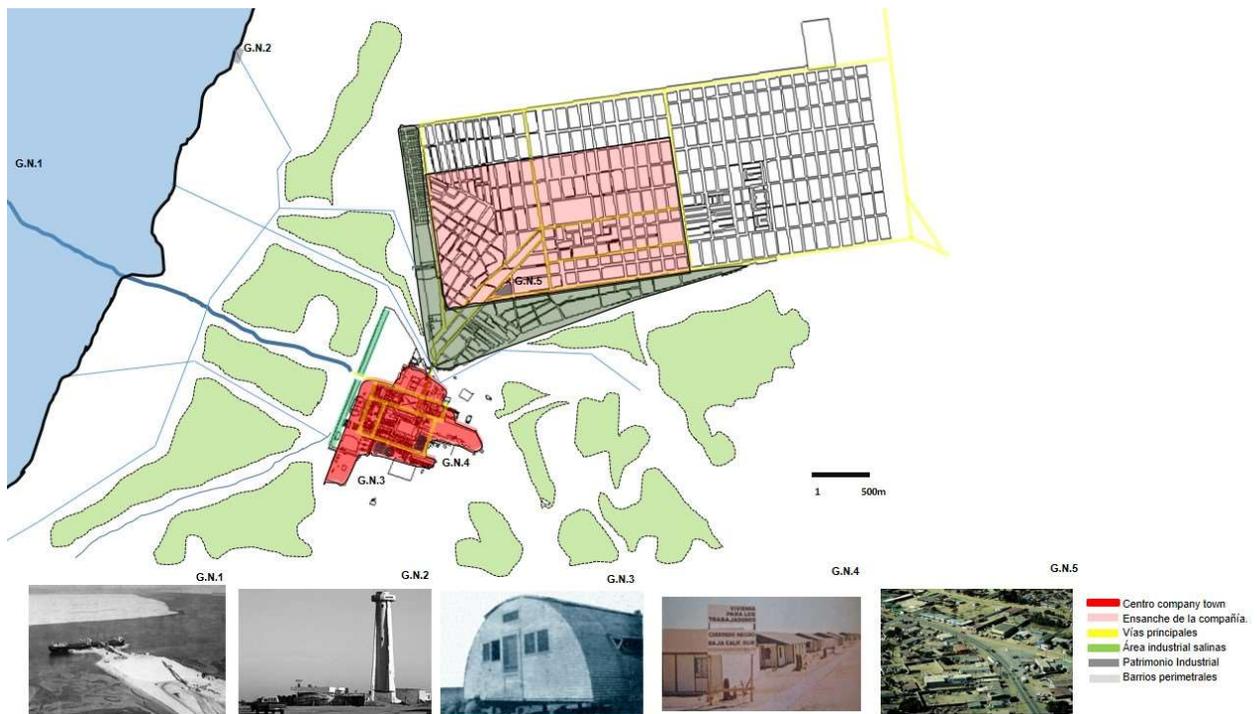


Figura 27. Plano de análisis de la población de Guerrero Negro ubicada en la mitad de la península, siendo la salina más grande del mundo. Fuente: Elaboración propia.

Guerrero Negro Edificios y vestigios industriales	Siglos	Principales materiales de construcción	Estado Actual
Antiguo muelle	Finales del siglo XIX	Madera	Abandonado
Almacenes y faro	Finales del siglo XIX	Ladrillo	Abandonado
Maquinaria y área industrial	Principios del XX	Acero	Activa
Oficinas de la compañía	Principios del XX	Madera	En buenas condiciones
Vivienda obrera	Principios del XX	Madera	Activas
Escuela	Principios del XX	Madera	Activas

Figura 28. Tabla que agrupa los principales vestigios industriales de Guerrero Negro. Fuente: Elaboración propia



Figura 29. Fotografía de edificio en ruinas en la salina de Isla El Carmen. Fuente: Pacific Coast- Baja Bound. Ghost Town at Bahía Salinas.2013



Figura 30. Fotografía de la laguna natural de sal en la Isla El Carmen. Fuente: Pacific Coast- Baja Bound. Ghost Town at Bahía Salinas.2013

Figura 31. Mapa del parque nacional Bahía de Loreto y su perímetro de conservación natural. Fuente: <http://bahiadeloreto.conanp.gob.mx/>

Patrimonio industrial salinero de la Isla El Carmen

La zona donde se encuentra situada la salina de El Carmen es un área natural protegida, indicativo de la riqueza paisajista de este territorio. Un museo de sitio de la sal podría garantizar la conservación de las ruinas industriales, la arquitectura y la identidad de esas huellas de la producción salinera en la península de Baja California, que fácilmente podrían complementar esa idea de preservación de los elementos que integran este extraordinario territorio.

El patrimonio industrial ha tenido un interés mundial en las últimas décadas y son muchos los ejemplos de la industrialización que comienzan a convertirse en territorios museos.

Se es consciente que una reactivación económica en la isla es muy difícil de lograr, pero la isla se ha convertido en la actualidad en una estancia no tan conocida de patrimonio industrial visitada por turistas que encuentran los vestigios salineros de una company town en ruinas en sus recorridos por el mar de Cortés, una alternativa viable para conservar y catalogar las ruinas industriales.

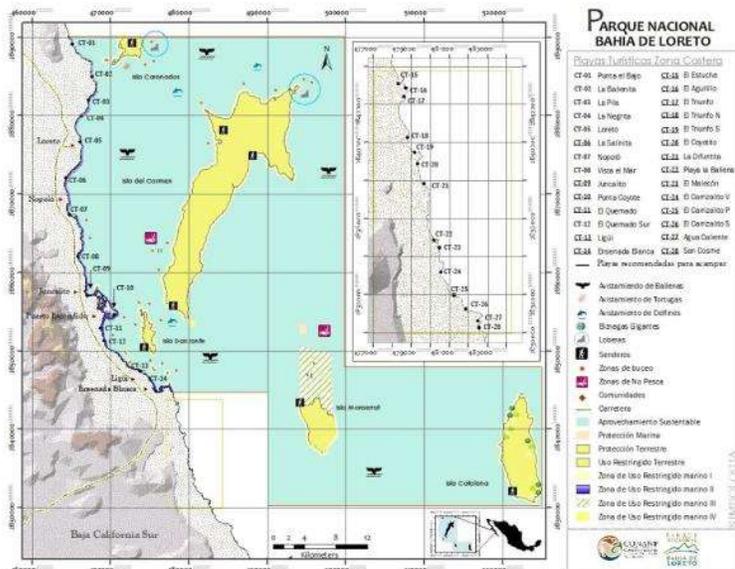




Figura 32. Edificio del Museo de Sal. Fuente: <http://blog.hotelesglobales.com/>



Figura 33. Museo de la sal en Fuerteventura. Fuente: <http://blog.hotelesglobales.com/>

Tomando de referencia el contexto europeo y en específico el patrimonio salinero español, encontramos numerosos ejemplos donde se han desarrollado propuestas de intervenciones para reactivar ruinas salineras, un ejemplo importante y que guarda similitudes (hasta en el nombre) con el caso bajacaliforniano, se encuentra en las Islas Canarias, en la isla Fuerteventura que cuenta con el Museo de Sal y las Salinas del Carmen en el municipio de Antigua. El recinto que funciona como museo se ubica sobre el espacio natural que ocuparon las viejas salinas que se construyeron en el siglo XVIII. Sobre las antiguas salinas se levantaron las actuales aproximadamente en 1910, respondiendo al modelo de salina nueva de barro con forro de piedra, aunque manteniendo el tajo sencillo de las primeras salinas. A través de programas de rehabilitación en la actualidad, en las salinas se han resaltado los elementos patrimoniales y se han construido el museo de sal y contenidos museísticos de interpretación en el territorio. También se han creado recorridos por la salina donde se aprecian las características arquitectónicas, los diferentes elementos que la estructuran, y el proceso de producción de la sal.

Las salinas de Fuerteventura en España son de gran interés etnográfico, arquitectónico, natural, cultural y paisajístico, el proyecto de intervención ha sabido realzar su identidad con una formidable obra de rehabilitación, constituyendo una oferta turística importante. Creemos que el caso español podría ayudar a visualizar una propuesta en la salina de El Carmen en el Golfo de California. Esta pequeña investigación pretende hacer una recopilación de información histórica relevante para indagar en el funcionamiento de la colonia salinera con el objetivo de resaltar su patrimonio industrial.

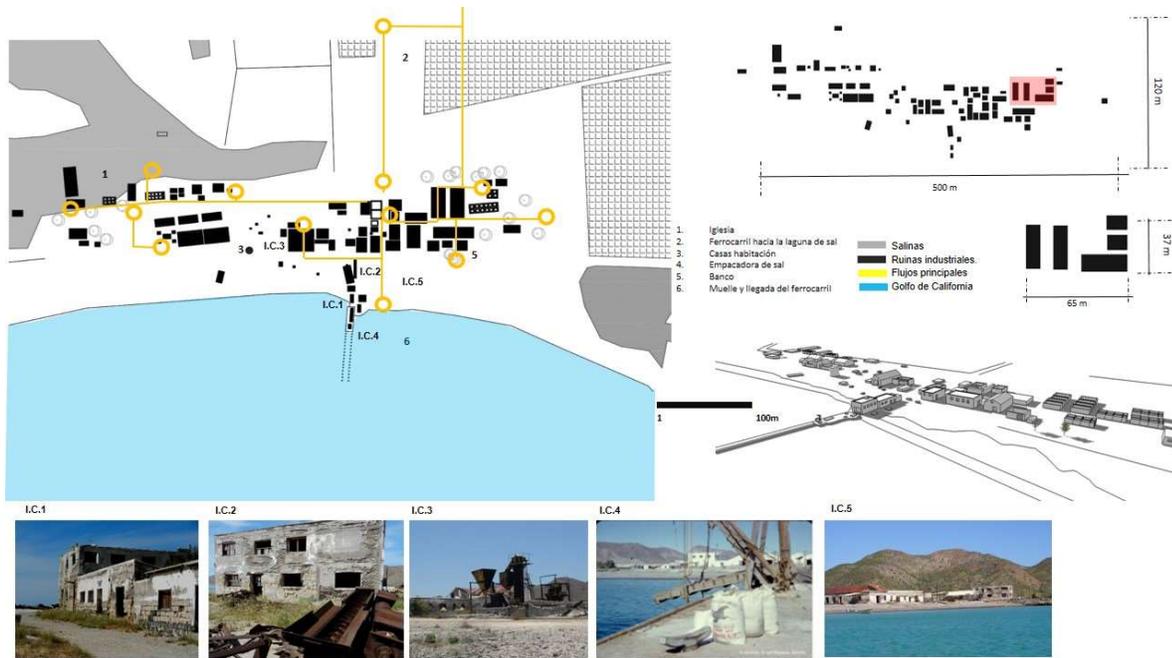


Figura 34. Plano de análisis de lo que fue la población de la salina de la Isla El Carmen ubicada en la parte sur de la península frente al Golfo de California. Fuente: Elaboración propia.

Isla El Carmen Edificios y vestigios industriales	Siglos	Principales materiales de construcción	Estado Actual
Muelle	Finales del XIX y principios del XX	Madera y acero	En Ruinas
Banco	Finales del XIX y principios del XX	Piedra y ladrillo	En Ruinas
Empacadora de sal	Finales del XIX y principios del XX	Piedra y ladrillo	En Ruinas
Vivienda obrera	Finales del XIX y principios del XX	Piedra y ladrillo	En ruinas
Escuela	Finales del XIX y principios del XX	Ladrillo	En ruinas
Edificios industriales	Finales del XIX y principios del XX	Ladrillo	En ruinas

Figura 35. Tabla que agrupa los principales vestigios industriales de la Isla El Carmen. Fuente: Elaboración propia

3.- Patrimonio industrial de El Triunfo y San Antonio



Figura 36. Vista del poblado de San Antonio. Fuente: <https://en.mexico.pueblosamerica.com>

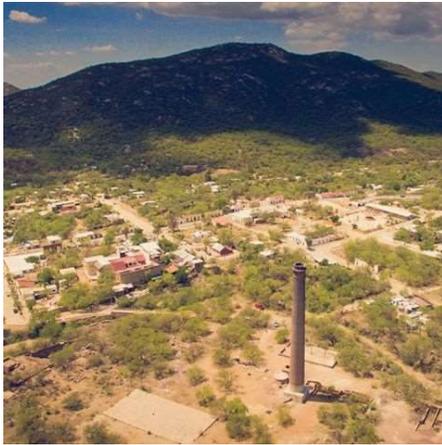


Figura 37. Vista del poblado de El Triunfo. Fuente: <https://en.mexico.pueblosamerica.com>



Figura 38. Ruinas en San Antonio. Fuente: Fotografía de Martin Cota. <http://www.panoramio.com/>

Encontramos recientemente iniciativas como la que plantea la asociación civil Corredor Histórico Carem, para el rescate de la emblemática chimenea de El Triunfo. Este organismo intenta trabajar en la preservación y revitalización del patrimonio histórico con el objetivo de presentar a la sociedad el rico legado que existe en la península de Baja California.

Se pretende recopilar la información más destacada de este lugar para resaltar lo importante que fue El Triunfo y San Antonio a finales del siglo XIX y principios del XX y plantear en un primer acercamiento porque es fundamental incluir estos distritos históricos en las políticas urbanas actuales.

El panorama reciente muestra elementos de un valor excepcional compuestos de chimeneas, patios industriales con maquinaria al aire libre, puentes de ladrillo, edificios en ruinas, casas y minas que se pudieran integrar en un proyecto de regeneración industrial con un beneficio cultural y social significativo. A continuación se muestra la ocupación urbana de los poblados y su arquitectura junto al patrimonio actual y bocetos de la integración de los vestigios industriales de El Triunfo y San Antonio en Baja California Sur México.

El propósito es señalar la ruta minera e integrar los elementos industriales en las poblaciones para generar a partir de las ruinas un itinerario industrial que sea capaz de mejorar la imagen del sitio.

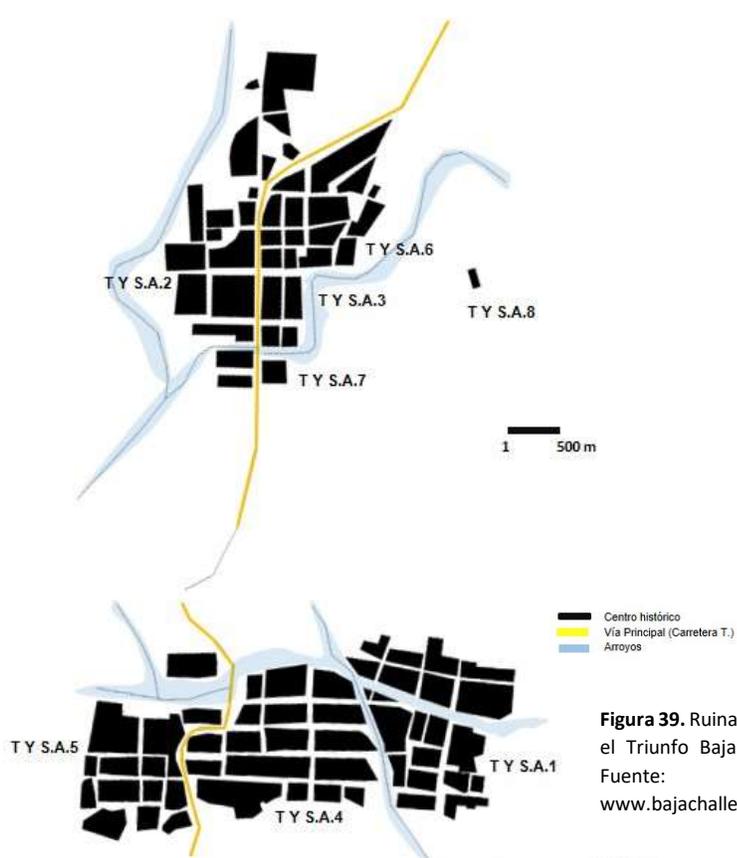


Figura 39. Ruinas industriales en el Triunfo Baja California Sur.
 Fuente: www.bajachallengegetours.com



Figura 40. Tabla que agrupa los principales vestigios industriales de El Triunfo y San Antonio.
 Fuente: Elaboración propia

El Triunfo y San Antonio Edificios y vestigios industriales	Siglos	Principales materiales de construcción	Estado Actual
Casas y Casonas	Finales del XIX y principios del XX	Piedra, ladrillo y techos de madera	Algunas casas de conservan en buen estado, otras en ruinas.
Chimeneas industriales	Finales del XIX y principios del XX	Piedra y generalmente ladrillo	Presentan buen estado de conservación
Puentes del antiguo ferrocarril	Finales del XIX y principios del XX	Piedra y ladrillo	Estructuras estables
Panteón Ingles	Finales del XIX y principios del XX	Fachada y perímetro de ladrillo	Conserva un buen estado de conservación
Patios industriales	Finales del XIX y principios del XX	Maquinaria y piezas de acero	En ruinas dispersas
Minas y fundiciones	Finales del XIX y principios del XX	Construcciones de ladrillo	En ruinas
Edificios industriales	Finales del XIX y principios del XX	Construcciones de ladrillo	En ruinas
Restos de maquinaria	Finales del XIX y principios del XX	Maquinaria y piezas de acero	En ruinas dispersas



Figura 41. Muelle del puerto en 1923. Fuente: Periódico El Vigía



Figura 42. Bodegas antiguas. Fuente: Periódico El Vigía



Figura 43. Bodegas de vinos de Santo Tomas. Fuente: México en fotos

Patrimonio Industrial de Ensenada

La parte central de la ciudad de Ensenada en Baja California cuenta con una identidad urbana diferente al resto de México y su población es una mezcla de todas las entidades del país.

Estudios recientes como “Patrimonio Cultural en Ensenada México. Itinerario y Preservación” por la arquitecta Claudia M. Calderón y los arquitectos Cuauhtémoc Robles y Carlos E. Aguilar se han tomado de referencia y ayudan a detectar 11 edificaciones en la traza más antigua. De las 85 de un área mayor que enlista el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) ellos hacen una magnífica labor de reconocimiento patrimonial en su guía- itinerario de la zona centro de la ciudad. También hablan de la pérdida del patrimonio cultural en la primera traza urbana, que se ha estimado en casi un 50%, haciendo énfasis en conservar lo que aún pervive. Esto permite al individuo identificarse con el lugar. De aquí la importancia de conservar los bienes culturales.

Nos planteamos un reconocimiento de ese patrimonio industrial desapercibido, esas construcciones de finales del siglo XIX y principios del siglo XX en el puerto de Ensenada que no muchos conocen como objeto de conservación de la arquitectura del periodo industrial. Algunos ejemplos ya no existen pero podrían ser reconocidos por medio de fotografías en el sitio para transmitir su historia como por ejemplo los primeros muelles y otros edificios.

La UNESCO también define al patrimonio industrial como aquella parte del patrimonio cultural vinculada a las actividades realizadas con el fin de satisfacer necesidades humanas. Incluye bienes muebles e inmuebles, tales como: maquinas, artefactos, herramientas, chimeneas, talleres, bodegas, generados por las actividades productivas del hombre a partir de la Revolución Industrial.

Conscientes de que se necesita mucho para proteger herencia tan valiosa, de los cambiantes procesos económicos, sociales y legales, instituciones como ICOMOS y TICCIH, han promovido el uso de principios generales para facilitar e impulsar su documentación, protección y conservación. Así se establece que el Patrimonio Industrial incluye los sitios, complejos, estructuras, áreas y paisajes, la maquinaria utilizada, los objetos accesorios y los documentos que proveen evidencias y pruebas de la existencia de los diferentes procesos industriales, así como de las relaciones sociales generadas por éste en momentos históricos definidos (Engelking, 2014).

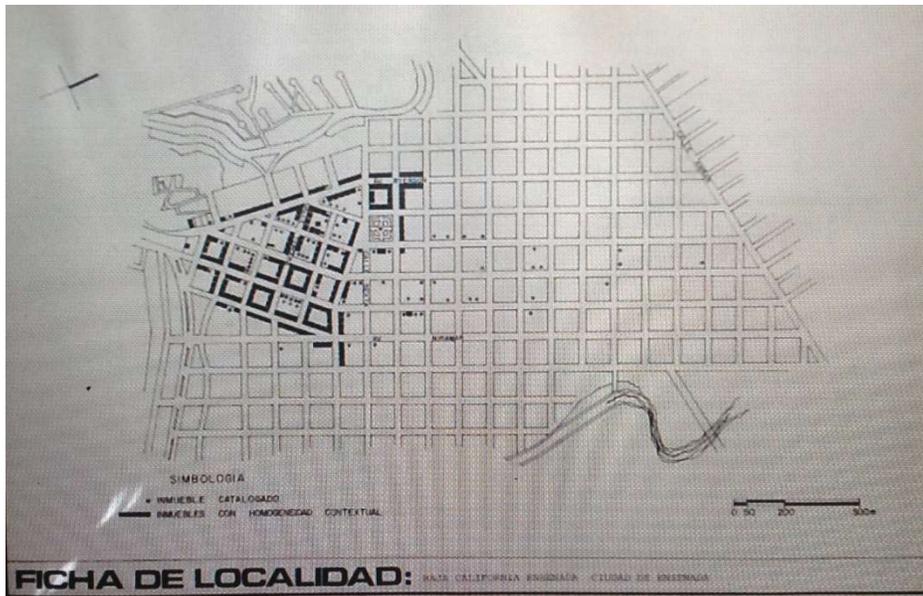


Figura 44. Plano del centro histórico de la ciudad de Ensenada y su patrimonio edificado. Fuente: INAH. Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles de Baja California editado en 1984 y coordinado por el arquitecto Juan Antonio Siller Camacho



Figura 45. Empacadora La industrial de Ensenada S. de R.L.: Fuente: Ensenada.net



Figura 46. Edificio en ruinas en la entrada a la ciudad frente al puerto. Fuente: Fotografía de Luis Manuel Guzmán Muñoz 2013.

Referente a las edificaciones de la etapa industrial, reconocemos en una primera etapa un rico legado con ejemplos únicos de carácter patrimonial, creemos que son de enorme valor las iniciativas e investigaciones que han ido surgiendo en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Baja California las cuales son los cimientos para valorar la cultura y buscar líneas de intervención generando oportunidades para su conservación.

Habrá que reconocer las primeras muestras de identidad por parte de la ciudadanía e iniciativa privada en conservar las instalaciones industriales de las Bodegas de Santo Tomás. Hoy en día se ha declarado patrimonio cultural a un conjunto arquitectónico, en los términos de la ley de preservación del patrimonio cultural del estado de Baja California, en la categoría de zona protegida, modalidad de distrito urbano. El bien comprende 14 edificaciones de tipo industrial ubicados en la primera sección de Ensenada que remontan sus orígenes a principios del siglo XX, constituyendo un valor histórico, cultural, social, arquitectónico y artístico.

Las bodegas forman parte de la historia, costumbres y tradiciones de la ciudad, particularmente con relación a la producción del vino, la cual le brinda a Baja California un lugar privilegiado a nivel nacional en esta actividad. Las edificaciones están en la zona más antigua de Ensenada y forman parte de la traza original plasmada en el plano de 1886.

La conservación del patrimonio industrial es fundamental para el entendimiento de la historia de las poblaciones porque hace posible resaltar su identidad y ponerla al servicio de la propia comunidad, reconstruyendo edificios y diseñando itinerarios culturales para el beneficio urbano de toda ciudad.



Figura 47. Antiguo edificio del Hotel Plaza. Fuente: Fotografía Enrique Gómez 2013.

Se reconoce que algunas edificaciones tradicionales se están demoliendo o están en deterioro, y que se está perdiendo parte de un patrimonio arquitectónico por la incompetencia de ciertas autoridades gubernamentales para manejar esta problemática. Existe un desconocimiento del valor que guardan las construcciones de Balloon Frame o cualquier otra construida en los inicios de la ciudad, una identidad reciente de la etapa industrial que se está borrando.

Por eso, los gobiernos locales y las políticas actuales de preservación deberán encarar el siglo XXI generando nuevos proyectos de valorización de trazados y edificaciones para poder así garantizar los valores y la identidad de esta parte de México.

Actualmente la ciudad de Ensenada cuenta con su puerto turístico y comercial que se enlaza principalmente con California, el Pacífico mexicano y con el continente asiático. Su región en los últimos años ha llamado la atención a nivel nacional por su belleza paisajística de viñedos en el Valle de Guadalupe, mostrando nuevas oportunidades de un territorio emergente rico en recursos.

Por tanto, se propone en una primera aproximación identificar elementos construidos en la etapa industrial que ayuden a narrar la historia urbana de la ciudad. Se espera también que este estudio sirva como una posibilidad de lectura de este territorio a través de la historia industrial, con la intención de dar un punto de vista diferente en la discusión sobre lo que pasa con estas ciudades modernas del Noroeste de México teniendo en cuenta las particularidades de cada una de ellas.

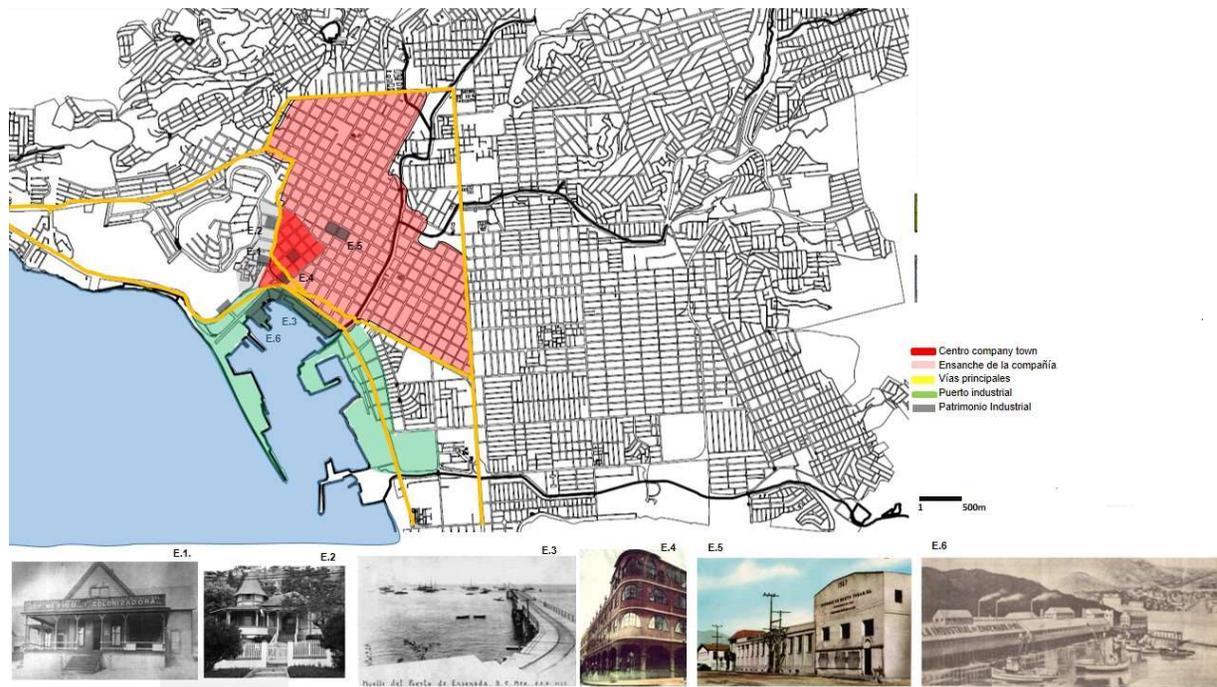


Figura 48. Plano de análisis de la ciudad de Ensenada ubicada a 100km de la frontera con Estados Unidos en el Pacífico norte. Fuente: Elaboración propia.

Ensenada Edificios y vestigios industriales	Siglos	Principales materiales de construcción	Estado Actual
Antigua Aduana Marítima	Finales del XIX y principios del XX	Madera	Restaurado y bien conservado
Primeros comercios	Finales del XIX y principios del XX	Madera	Buenas condiciones
Bodegas de vinos	Finales del XIX y principios del XX	Ladrillo	Buenas condiciones
Hotel Plaza	Principios del siglo XX	Ladrillo y concreto	Buenas condiciones
Escuela	Finales del XIX y principios del XX	Madera	Buenas condiciones
Casas victorianas	Finales del XIX y principios del XX	Madera	Buenas condiciones

Figura 49. Tabla que agrupa los principales vestigios industriales de Ensenada. Fuente: Elaboración propia



Figura 50. Fotografía del Capitán Harold D. Huycke de los inicios de la ciudad y fotografías de la iglesia de Santa Bárbara. Fotografías de Enrique Gómez, 2004.

Patrimonio Industrial de Santa Rosalía

En la mitad de siglo XX esta población sufre el agotamiento del mineral de cobre, ante esta situación las casas y edificios se abandonan, mientras otras sufren ampliaciones y alteraciones. En 1986 un decreto presidencial declara a Santa Rosalía zona de 31 monumentos históricos protegidos por el Instituto Nacional de Antropología e Historia; y en el año 2001 se elabora un estudio cuyo objetivo principal es conocer los antecedentes históricos, las características arquitectónicas, la traza urbana y los materiales empleados en la construcción de los inmuebles de la ciudad de Santa Rosalía.

Aquí se presenta parte del Decreto de 1986, mencionando las siguientes consideraciones:

- Que la ciudad de Santa Rosalía fue fundada en el año de 1885 con motivo del descubrimiento de los yacimientos de mineral de cobre y por la implantación de la compañía "El Boleo", la cual se encargó de establecer toda la infraestructura de la zona.
- Que durante la intervención norteamericana la población del lugar se aprestó a defender la ciudad y el territorio nacional, conservando únicamente lo previsto en el Tratado de Guadalupe. Que las características formales de las edificaciones de la ciudad, la relación de espacios y su estructura urbana, son testimonio de gran valor para la historia social, económica y política del país.
- Que la ciudad representa un importante ejemplo urbano de México, donde se logran expresiones originales por la fusión de elementos nacionales y europeos; además de contar con características constructivas únicas del lugar.



Figura 51. Imagen que muestra el estado actual de deterioro en el que se encuentra el patrimonio industrial de Santa Rosalía. Fotografías de Enrique Gómez, 2013.



Figura 52. Vista de la Antigua Central Eléctrica de la Fundición, hoy convertida en museo. Fotografía de Enrique Gómez, 2013.



Figura 53. El edificio es actualmente la biblioteca de la ciudad. En la imagen se aprecia su restauración en agosto de 2013. Fotografía de Enrique Gómez, 2013.

- Que es indispensable dentro de los programas de desarrollo de los asentamientos humanos la protección, conservación y restauración de las expresiones urbanas y arquitectónicas relevantes que forman parte de nuestro patrimonio cultural.

En el documento encontramos una catalogación detallada y precisa pero no es suficiente ya que existe mucho más patrimonio que está en deterioro actualmente. Entonces, si tomamos la definición de que un paisaje cultural es un ámbito geográfico asociado a un evento, a una actividad o a un personaje histórico, contiene por tanto, valores estéticos y culturales. El proyecto de un parque patrimonial implica garantizar en un determinado paisaje cultural la preservación de sus recursos patrimoniales y al mismo tiempo ponerlos al servicio de la reactivación económica de la región (Sabaté, 2004).

Podemos pensar también en un posible parque patrimonial para conservar en el territorio los elementos aún de pie de la expresión arquitectónica industrial en esta zona del país. Aquí todo el pueblo es deudor de construcciones de la era industrial y se resalta hoy en día la restauración del antiguo edificio de la Central Eléctrica convertida en Museo o la actual Biblioteca del poblado. Un claro ejemplo de identidad es la iglesia de Santa Bárbara diseñada presuntamente en 1884 por Gustave Eiffel, la cual se muestra en la Exposición Mundial de París en el año de 1889 como una manera innovadora de construcción, compuesta por paneles metálicos prefabricados (casas duclos). El origen de esta iglesia fue parte de un proyecto de 7 capillas que Eiffel diseñó para ser armadas en algún lugar de África; actualmente se desconoce el paradero de las otras 6. Los directivos de la compañía del Boleo la encuentran desarmada en Bélgica en 1895 y es transportada por barco de vela a México cruzando el continente americano por el



Figura 54. Fotografías de la Iglesia de paneles metálicos presuntamente diseñada por el francés Gustav Eiffel. Fuente: Fotografía de Enrique Gómez, 2013.

Cabo de Hornos para ser armada en la ciudad de Santa Rosalía en el año de 1897. La iglesia fue parte importante del conjunto industrial en sus inicios y en la actualidad destaca su buena conservación. Estas iniciativas son de gran ayuda pero falta aún mucho por hacer ya que existe patrimonio industrial en riesgo de desaparecer.

Las ruinas y su nueva oportunidad

Se encontró un panorama rico en recursos y a la vez se detecta que hace falta una propuesta para atender el patrimonio industrial existente mediante un proyecto integral donde las fábricas, minas, chimeneas, edificios y restos industriales puedan servir para buscar una reactivación económica en base a su patrimonio edificado. Autores europeos mencionan que el marketing del patrimonio cultural supone una posibilidad de invertir las tendencias declinantes en ciudades y territorios aquejados de imágenes distorsionadas. Las fábricas, la arquitectura e ingeniería con sus servicios asociados, viviendas, instalaciones y conjuntos técnicos, mineros e industriales, los tejidos urbanos y rurales, convierten a los paisajes post-industriales en verdaderos territorios museos. Lejos de ser cargas que penalicen la ordenación del territorio configuran motores para el desarrollo económico y proyectan una imagen original y diferente basada en su propia historia y memoria del trabajo (Álvarez, 2008).

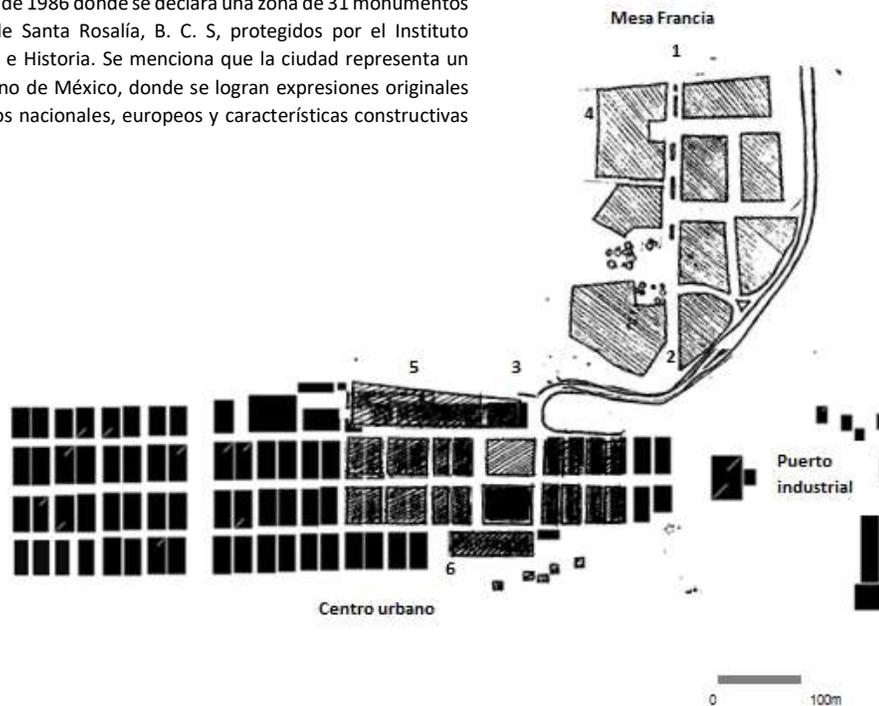
Hoy en día la ciudad de Santa Rosalía cuenta con casi la misma cantidad de población que hace cien años, aproximadamente 10.000 habitantes. Su crecimiento fue determinado por el auge minero el cual fue la principal actividad económica de la ciudad. En la actualidad existen nuevas compañías mineras que extraen cobre con nuevas tecnologías y el poblado ha adquirido un nuevo interés –aunque a muy baja escala- por la explotación de minerales. Por esto, es importante valorizar el urbanismo y el patrimonio de sitios como este para contribuir al conocimiento del rico legado existente el cual modernizó con su arquitectura la península de Baja California.

Actualmente el patrimonio industrial es considerado un nuevo bien cultural. Las regiones y las ciudades donde la crisis industrial afectó profundamente son el punto de inflexión donde se comienza a tratar y valorizar este tema. Se trata en muchos casos de convertir la necesidad en virtud, cobrando interés creciente en políticos locales, movimientos ciudadanos, defensores del patrimonio y de la arqueología industrial, proponiendo una nueva mirada de arquitectos e ingenieros que ponen su objetivo en el territorio urbano (Álvarez, 2011).



Esquema urbano realizado para identificar algunos monumentos históricos catalogados en el Decreto de 1986 donde se declara una zona de 31 monumentos históricos en la ciudad de Santa Rosalía, B. C. S, protegidos por el Instituto Nacional de Antropología e Historia. Se menciona que la ciudad representa un importante ejemplo urbano de México, donde se logran expresiones originales por la fusión de elementos nacionales, europeos y características constructivas únicas del lugar.

Figura 55. Diagramas de localización de Monumentos Históricos. 1: Mesa Francia calle principal, 2: Edificio Central El Boleo, hoy Museo INAH, 3: Iglesia de Eiffel, 4: Hotel Francés, 5: Principales comercios, 6: Edificio del Ayuntamiento, antes Escuela. Fuente: Enrique Gómez, 2014.



Es importante estudiar y mostrar los proyectos que hicieron de México un país moderno ya que muchos de ellos se han convertido en pueblos fantasmas. En Santa Rosalía se han identificado además de los monumentos históricos catalogados, una serie de construcciones industriales de enorme importancia. Las infraestructuras mineras, las fundiciones y el puerto industrial cuyos vestigios datan desde 1885 hasta hoy en día, se pudieran convertir en el eje de la propuesta, bajo lineamientos sencillos como el aprovechamiento sustentable de la infraestructura instalada y la puesta en valor del patrimonio construido para buscar la integración de los espacios degradados con la ciudad.

Por tanto es necesario crear una propuesta de revitalización de edificios industriales, desde esta consideración se presentan tres oportunidades a futuro:

- Habrá que organizar y reconocer el alcance del territorio para mostrar la arquitectura de ese periodo histórico. Buscando la recuperación de la identidad del territorio a través de resaltar lo que ya está ahí en ruinas.
- Determinar su estado de conservación, verificar la situación de la tenencia de los terrenos abandonados y restauración de edificios industriales para integrar el espacio deteriorado, mejorándolo tanto en su imagen como en su interacción con la población y el turismo.
- Valorizar la importancia del rico legado de la ciudad para buscar una reactivación económica a través de nuevas y distintas actividades para beneficio de la comunidad, haciendo que la sociedad se involucre en el mejoramiento paulatino de los espacios. La participación ciudadana ayudaría a potenciar al pueblo en su economía al integrar sus actividades y vincularlas al nuevo desarrollo.



Figura 56. Plano de análisis de la ciudad de Santa Rosalía, ubicada en el centro peninsular frente al Golfo de California. Fuente: Elaboración propia.

Santa Rosalía Edificios y vestigios industriales	Siglos	Principales materiales de construcción	Estado Actual
Edificio de la compañía	Finales del siglo XIX	Madera	Restaurado y bien conservado, museo
Muelle	Finales del siglo XIX	Madera	En deterioro
Iglesia	Finales del siglo XIX	Acero	Buenas condiciones
Comercios	Finales del siglo XIX	Madera	Buenas condiciones
Antigua planta eléctrica	Finales del siglo XIX	Ladrillo	Restaurado y museo
Área industrial	Finales del siglo XIX	Madera y Ladrillo	Abandonado
Minas	Finales del siglo XIX	Ladrillo	Buenas condiciones
Barrio francés	Finales del siglo XIX	Madera	Buenas condiciones
Hotel francés	Finales del siglo XIX	Madera	Buenas condiciones

Figura 57. Tabla que agrupa los principales vestigios industriales de Santa Rosalía. Fuente: Elaboración propia

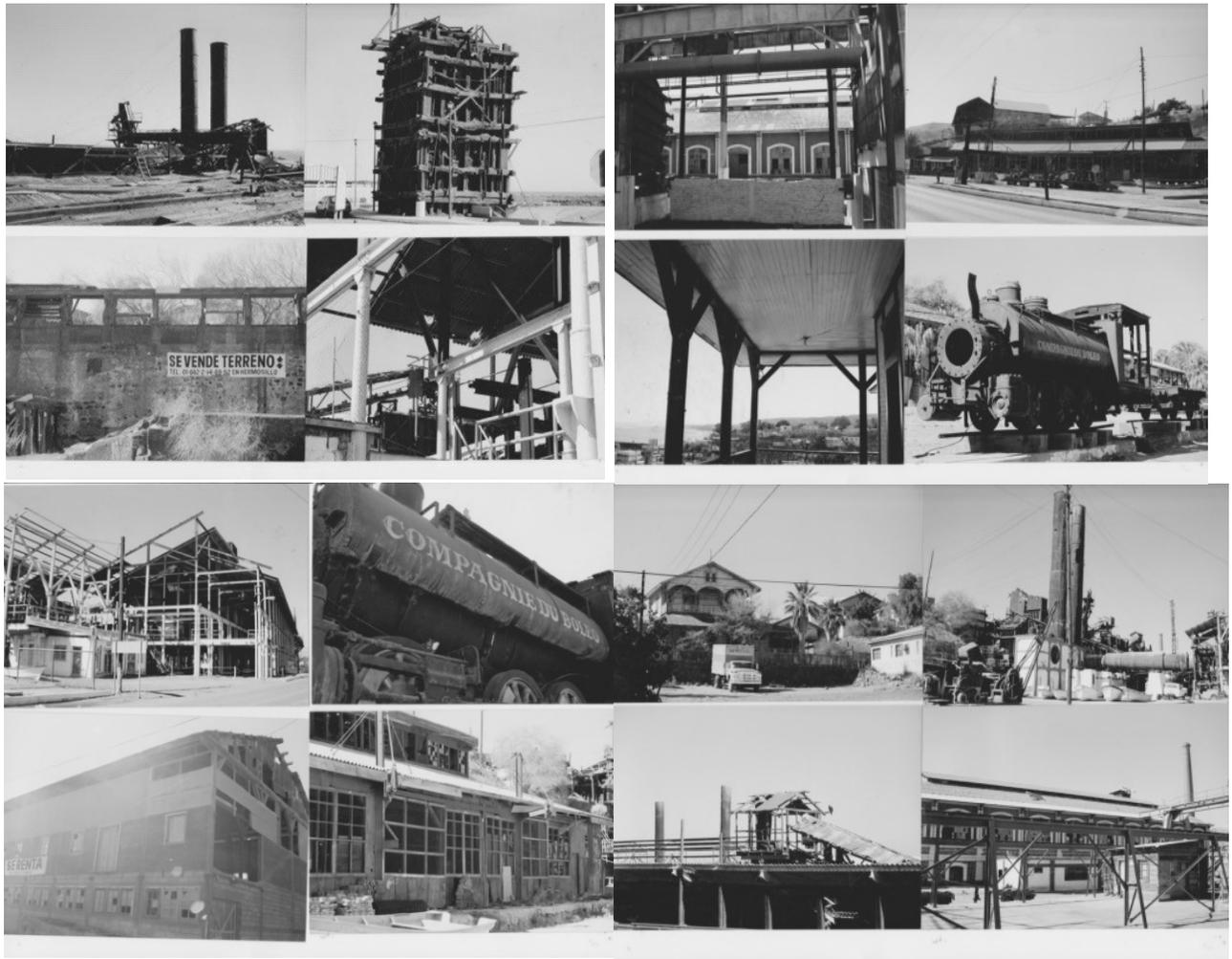


Figura 58. Serie de imágenes que muestran el estado actual de deterioro en el que se encuentra el Patrimonio Industrial de Santa Rosalía. Fotografías de Enrique Gómez, 2013.

Patrimonio industrial de El Mármol



Al revisar este caso de estudio encontramos un lugar significativo deudor de la industrialización extranjera en el territorio el cual desaparece en el desierto. Pero podemos apreciar que aunque pocos son los elementos para valorizar las huellas de la industria en El Mármol aún existen recursos para resaltar y reivindicar las ruinas de la ruta del Mármol en Baja California como una alternativa de patrimonio territorial que sea parte del Área Natural protegida de El Valle de los Cirios donde se encuentra ubicado. Este territorio se caracteriza por sus paisajes desérticos y de matorral asociados a grandes núcleos de cirios. A diferencia de la creencia popular, no se trata de un escenario inhóspito, sino de un área con una gran conservación e integridad, definida por su alto nivel de endemismo, que incluye concentraciones abundantes de cactáceas, reptiles y mamíferos grandes. El Valle de los Cirios se encuentra desde 2004 dentro de la Lista Indicativa de México, para ser nombrado Patrimonio Mundial de la Humanidad. Encontramos en esta denominación el pretexto perfecto para vincular el patrimonio industrial con dicho espacio de protección territorial ya establecida.



Figura 59. Imagen y mapa del área natural protegida donde se encuentra las ruinas de El Mármol. Fuente: Áreas Naturales Protegidas de México.



Figura 60. Fotografías del puerto de embarque de Santa Catarina. Fuente: Colección Willy Cochran

El Instituto Nacional de Antropología e Historia publica en 1984 el Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles de Baja California, coordinado por el arquitecto Juan Antonio Siller Camacho donde se incluye las ruinas industriales de El Mármol y su cantera. Este documento fue la base para identificar el patrimonio de este lugar y mostrar el estado actual del sitio.

Esta es la descripción que hacen del sitio en el documento de 1984: El mármol, es una cantera de ónix abandonada en la actualidad. Operó durante un tiempo por una compañía norteamericana que llevó como obreros a indios Yaquis de Sonora, fue abandonada en 1958 por la baja del precio del material. Todavía se conserva alguna maquinaria, bloques de mármol en diferentes fases de producción y una escuela construida con bloques de ónix, quizás única en el mundo. En 1953 contaba con 24 alumnos. El lejano puerto de Santa Catarina, en la costa del Pacífico, sirvió en su momento para exportar la producción de la mina, ahora es un puerto muy pequeño de pescadores.

Figura 61. Localización geográfica de la cantera y la colonia industrial. Fuente: Google earth.



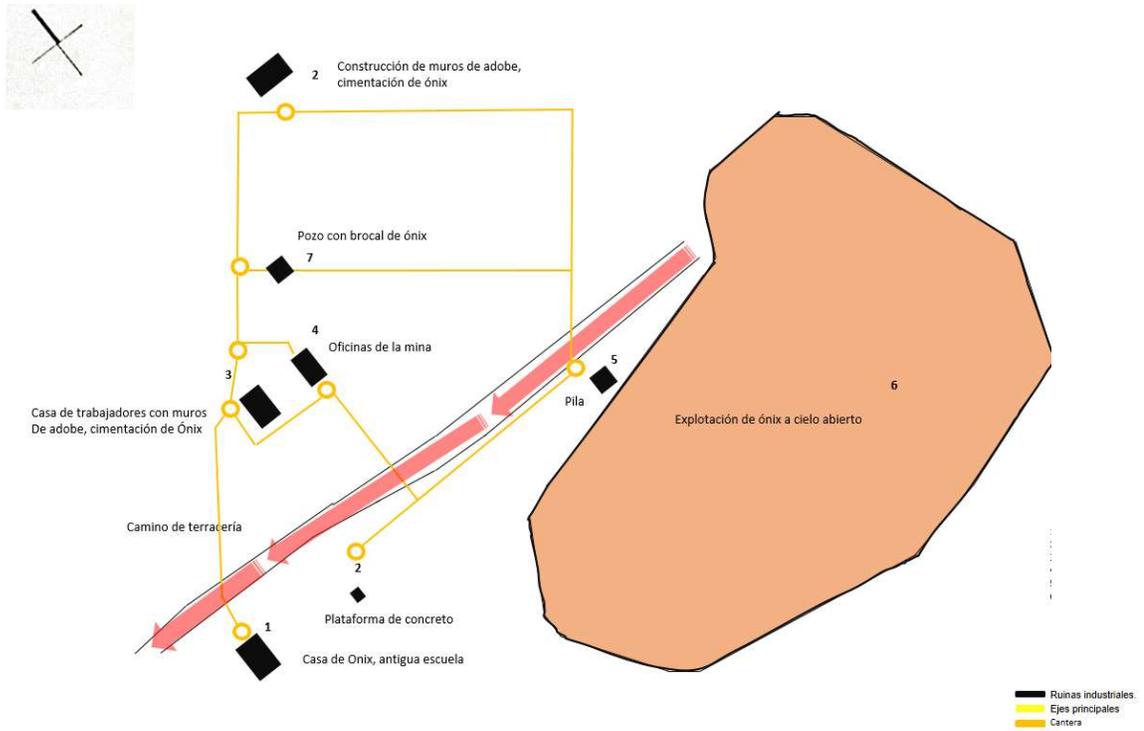


Figura 62. Esquema de los restos de la colonia industrial. Fuente: Elaboración propia en base al Catálogo Nacional de Monumentos Históricos de Baja California INAH.



Figura 63. Ruinas del Mármol en 1979. Fuente: Fotografía de Walt Wheelock

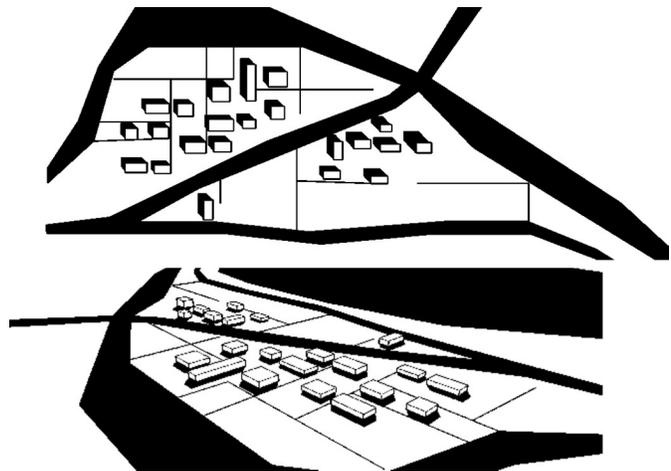


Figura 64. La poca información nos ha llevado en este momento a realizar esquemas y volumetrías para ir reconociendo la distribución urbana que tuvo la pequeña colonia industrial. Fuente: Elaboración propia

Conforme a los pocos mapas y planos que existen de este lugar, llegamos a la conclusión que la colonia industrial estaba localizada probablemente en una mesa (generalmente estos puntos elevados y planos del terreno son el lugar donde se sitúan las áreas más privilegiadas de las company towns) (TAYLOR, 2011). Casi siempre se localizan las viviendas de los directivos y oficinas de la compañía. Lo que se puede apreciar también en algunas fotografías antiguas son las viviendas obreras a un costado de la cantera. La mina cierra en 1958 como ya se ha mencionado y en la actualidad no existe casi nada, solo la escuela para los trabajadores construida con mármol y que bien podría considerarse una huella de la temprana industrialización Porfiriana, y aspirar a ser patrimonio industrial de Baja California.

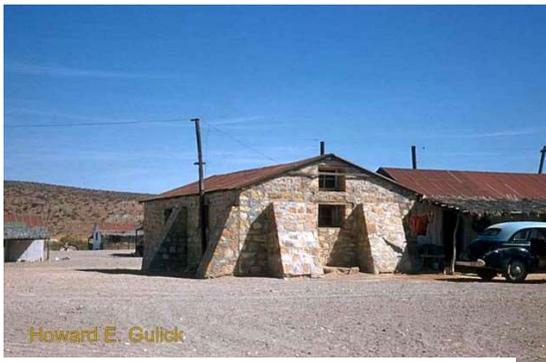


Figura 65. Fotografía que muestra en activo la colonia industrial. Fuente: Fotografía de Howard E. Gulick.



Figura 66. Planta arquitectónica de la escuela en El Mármol. Fuente: Catálogo Nacional de Monumentos Históricos



Figura 67. Fotografía de la escuela construida en mármol, lo único que queda de la colonia industrial. Fuente: Corredor Histórico CAREM, A.C. Fotografía de Ted Donovan

El objetivo de este apartado es iniciar la búsqueda de más información sobre esta población minera que fue pieza clave en el desarrollo económico de esta región del desierto central de Baja California. Con la intención de provocar un reconocimiento como patrimonio industrial y destacar las ruinas que deja la explotación de Ónix proponiendo este sitio como punto central en la reserva de la biosfera del desierto del Vizcaíno, utilizando el binomio de naturaleza y cultura como herramienta de integración territorial en Baja California.

El Mármol Edificios y vestigios industriales	Siglos	Principales materiales de construcción	Estado Actual
Antigua escuela	Finales del XIX y principios del XX	Marmol Ónix	En Ruinas
Muelles	Finales del XIX y principios del XX	Madera	En Ruinas
Maquinaria antigua	Finales del XIX y principios del XX	Acero	En Ruinas
Mina	Finales del XIX y principios del XX	Cantera	Abandonada
Cimentaciones de viviendas	Finales del XIX y principios del XX	Piedra	En ruinas dispersas
Patios industriales y gúas	Finales del XIX y principios del XX	Concreto y piedra	Abandonados

Figura 68. Tabla que agrupa los principales vestigios industriales de El Mármol. Fuente: Elaboración propia

Patrimonio industrial de la Isla San Marcos

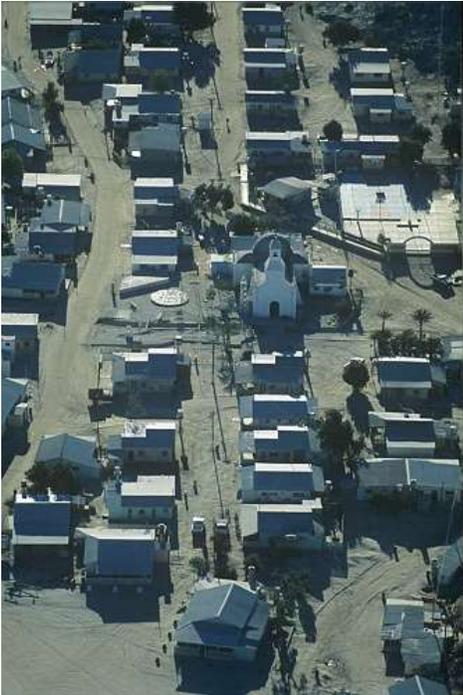
En la isla San Marcos nos encontramos con un proyecto urbano de una pequeña company town que sigue funcionando eficientemente, siendo un ejemplo moderno de un modelo de crecimiento urbano desarrollado por una compañía industrial que cuando no sea rentable la actividad o los yacimientos de yeso se agoten, indudablemente la isla será abandonada junto con el poblado y quedaran solamente sus ruinas industriales. La pregunta sería, ¿Se convertirá la población de la isla San Marcos en un pueblo fantasma cuando se agote el mineral? Indudablemente creemos que sí. La población de la Isla San Marcos contiene un patrimonio industrial activo y en apogeo que ha sido parte importante en el desarrollo económico y urbano de esta región aislada del resto de México.

La capilla construida de bloques de yeso en la isla es un ejemplo de patrimonio arquitectónico, que bien podría ser patrimonio industrial en el pequeño poblado. Esta construcción es única ya que se utilizó el material de explotación para realizar la edificación. La traza urbana corresponde a un urbanismo industrial eficiente que se ajusta a las necesidades de la compañía abasteciendo a la actividad industrial. Actualmente la mitad del capital es canadiense y 650 personas habitan la isla aproximadamente. La isla San Marcos y su población son la primera exportadora de yeso de México y segunda a nivel mundial. El propósito de este reconocimiento es mostrar un breve recorrido histórico de los inicios industriales en la Isla San Marcos para identificar su traza urbana y sus elementos más importantes. Aportando la valorización de un modelo urbano que sigue activo junto a su patrimonio industrial.

Se concluye que la Isla San Marcos contiene un rico patrimonio industrial en activo que debe ser reconocido.

Figura 69. Vista del acceso a la población industrial de San Marcos.
Fuente: Airphotona.com

Figura 70. Dibujo del centro urbano de San Marcos establecido en una cañada de la isla. Fuente: Elaboración Propia



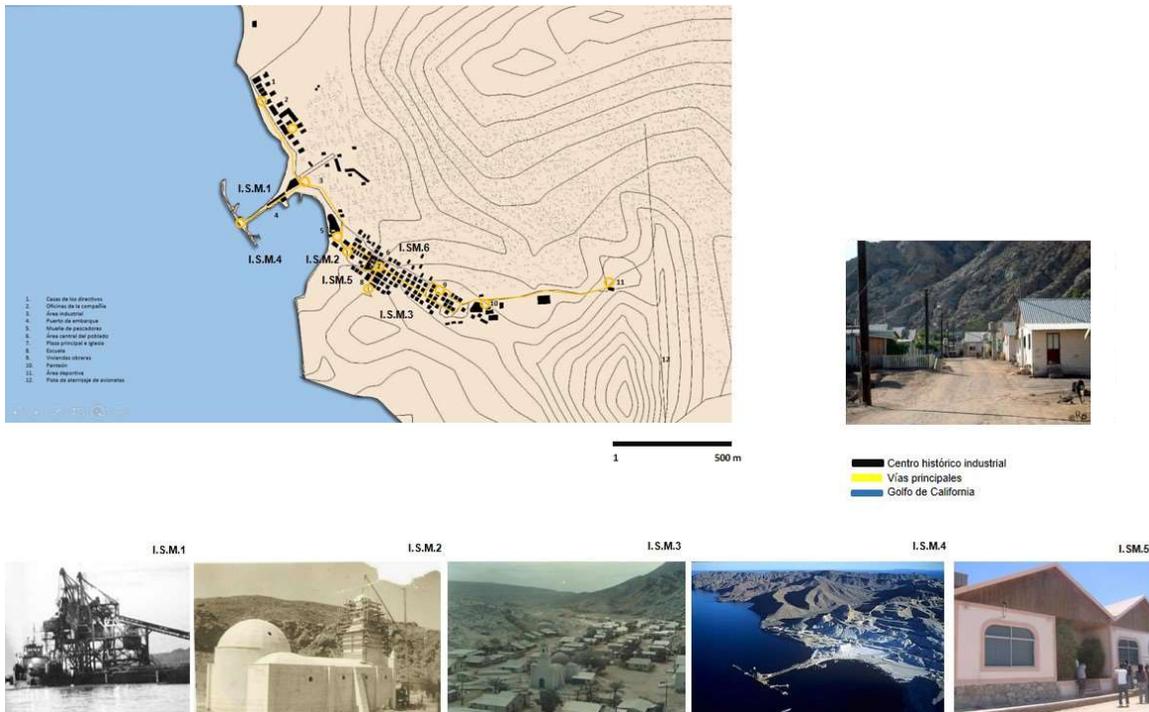


Figura 71. Plano de análisis de la población de la Isla San Marcos cercana a las costas del Golfo de California en la parte central de la península. Fuente: Elaboración propia.

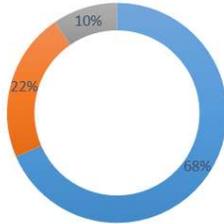
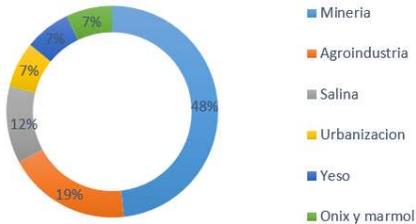
Isla San Marcos Edificios y vestigios industriales	Siglos	Principales materiales de construcción	Estado Actual
Puerto	Principios del XX	Madera y acero	En buenas condiciones
Area Industrial	Principios del XX	Ladrillo	Activo
Maquinaria	Principios del XX	Acero	Activa
Iglesia	Principios del XX	Yeso	En buenas condiciones
Vivienda obrera	Principios del XX	Madera	Activas
Escuela	Principios del XX	Madera	Activas

Figura 72. Tabla que agrupa los principales vestigios industriales de la Isla San Marcos. Fuente: Elaboración propia

Península de Baja California:

4.5 Millones de habitantes en 143,396 km²

Industrialización en la península de Baja California finales del siglo XIX y principios del siglo XX



Legado industrial

- Ruinas industriales
- Patrimonio reconocido
- Patrimonio perdido

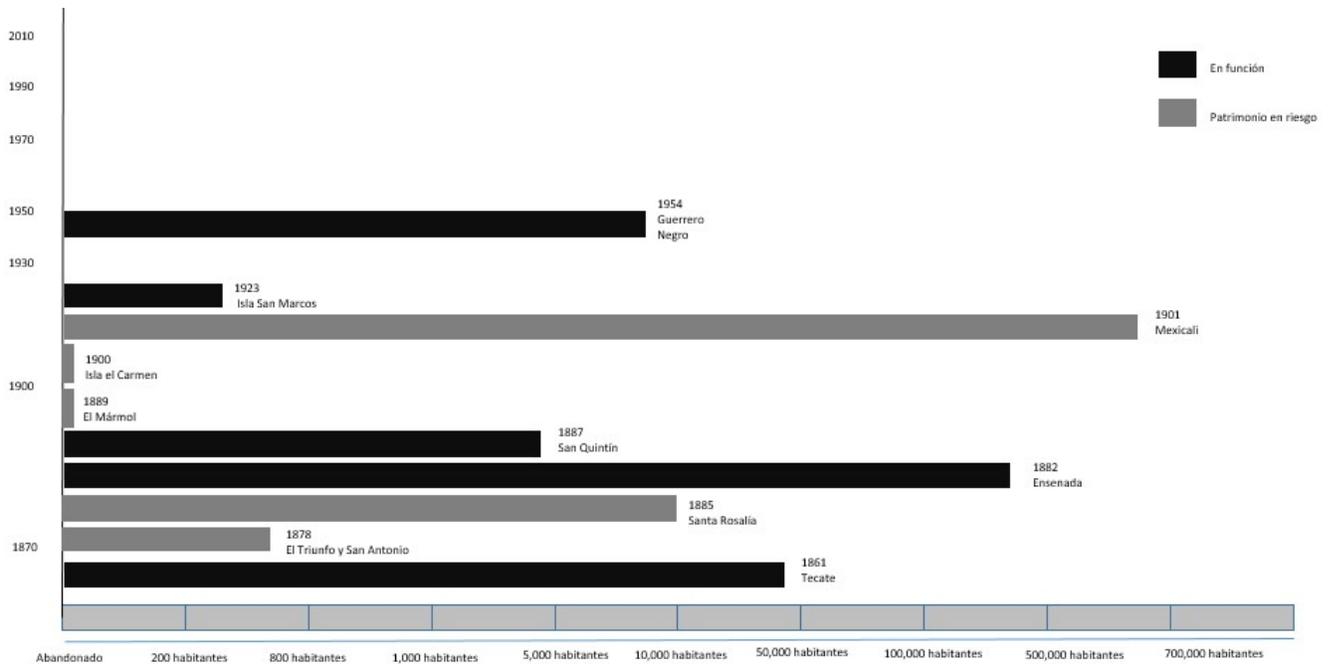
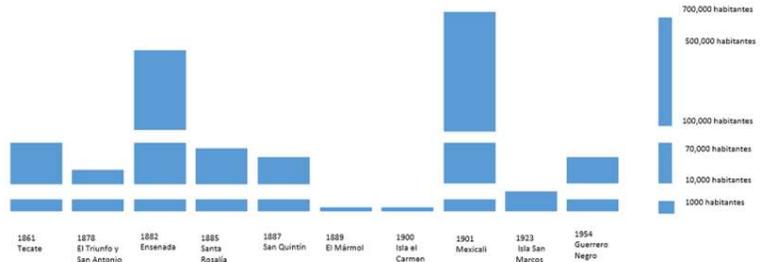


Figura 73. Gráfico donde se aprecian diez casos de estudio en relación a su población y su patrimonio en uso o riesgo de desaparecer. Fuente: Elaboración Propia.



Figura 74. Ruinas industriales de la company town de Santa Rosalía, Fuente: Fotografía del autor en 2013.



Figura 75. Bodie es un pueblo fantasma en California, es considerado un distrito histórico de Estados Unidos.



Figura 76. Plano de la ciudad industrial textil de Lowell en Estados Unidos. Este mapa de Lowell, Massachusetts, fue creado en 1876 por HH Bailey y JC Hazen, destacados creadores de mapas del siglo XIX. El mapa muestra una vista de pájaro de Lowell desde el norte. Fuente: www.knowol.com

4.- El abandono del poblado ¿una identidad urbana perdida?

Esta larga revisión de casos nos arroja datos interesantes y nos da un panorama de como un modelo urbano evoluciona y crece o no se consolida y desaparece, quedando algunas huellas en el territorio que pueden ser apreciadas.

Se demuestra que al desaparecer la colonia industrial y sus construcciones en el territorio se pierde el conocimiento y la identidad urbana que la vio florecer, siendo inevitable el abandono de las colonias industriales localizadas en medio del desierto o en islas cercanas.

El caso que nos muestra más claramente esa pérdida es la colonia industrial de El Mármol que ha desaparecido totalmente, solo queda una escuela construida completamente de ónix y las extracciones del mineral a cielo abierto. También se cuenta con algunas ruinas como grúas, una bodega y un muelle localizado aproximadamente a 150 km donde era embarcado el mineral hacia Estados Unidos en la costa del Pacífico. Sin embargo aún queda algo, un rastro de esa industrialización del Porfiriato que nos puede contar la historia de cómo surgen este tipo de poblaciones. La labor de este estudio pretende en un primer acercamiento mostrar que aún no todo está perdido y que todavía se puede encontrar esas marcas industriales no siempre tan visibles a lo largo del territorio, ya sea en centros urbanos potentes como en lugares abandonados.

La Salina de la isla El Carmen frente a Loreto también ejemplifica una colonia industrial despoblada pero con todavía una cantidad de vestigios muy valiosos que pudieran ser valorados dentro de su trazado urbano, como el muelle, el banco, el edificio de la compañía, la maquinaria en el área industrial y el conjunto de viviendas. Cuando la compañía se marcha del sitio con ella se van los pobladores ya que el sustento económico depende totalmente de la empresa que ha creado el pueblo. Pero esto no significa que su identidad



Figura 77. Plano de las colonias industriales del Rio Llobregat. Fuente: LABAULA 2006. CRECIMIENTO URBANO EN LAS COLONIAS INDUSTRIALES. ECOBARRIOS 06. CONCURSO. Tipo: Planificación urbana Lugar: Llobregat, Catalunya Autores: Marcos Alloza, Sergi González, Mariana Echeverría, Bernat Hernández Año: 2006. Promotor: CSCAE

se haya perdido, porque las huellas en el paisaje de la salina siguen permaneciendo junto a las ruinas industriales y los edificios que quedan en la isla.

Algunas conclusiones de este trabajo pretender ser una llamada de atención a la pérdida del patrimonio urbano industrial en la península de Baja California.

5. - Los paisajes culturales y la regeneración de centros históricos post-industriales

Creemos que la península de Baja California es representativa de un modelo urbano y cuenta con ejemplos notables de patrimonio industrial, sus centros históricos en su mayoría contienen elementos de notable valor. El termino paisaje cultural ha venido emergiendo en todo el mundo y va encajando cada vez mejor en territorios donde la industria ha dejado su huella.

El Paisaje Cultural es definido como el resultado de la interacción en el tiempo de las personas y el medio natural, cuya expresión es un territorio percibido y valorado por sus cualidades culturales, producto de un proceso y soporte de la identidad de una comunidad.

En las últimas décadas se han ido implementando herramientas de intervención cada vez más eficaces, que se preocupan por cohesionar el territorio y sus pobladores recuperando trozos de la era industrial para volverse motores del desarrollo local. Joaquín Sabaté y Benito del Pozo lo explican muy bien cuando dicen:

“Que el patrimonio industrial debe aspirar a jugar un papel equivalente en cualquier proyecto o plan

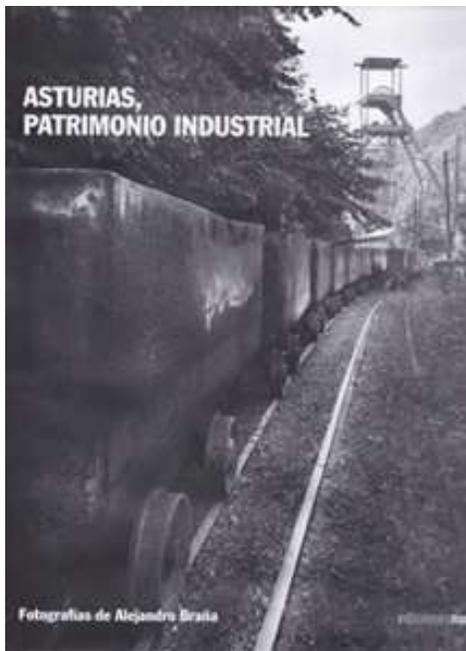


Figura 78. Fotografía de la industrialización de Asturias España y su ruta industrial. Fuente: Portada del libro de fotografías de Alejandro Fernandez Braña, 2009.

territorial, al que ha alcanzado el patrimonio natural; que cultura y natura se conviertan en ejes de reflexión y medida de nuestras intervenciones sobre el territorio"

La convención de patrimonio mundial de UNESCO determina que los paisajes culturales reflejan a menudo técnicas concretas de utilización viable de las tierras a partir de las características y los límites del entorno natural en el que están establecidos. La protección de los paisajes culturales puede contribuir a las técnicas del mantenimiento de una tradición y de una modernidad conservando y realzando los valores naturales del paisaje.

Tenemos entonces en esta tesis un conjunto de paisajes culturales que pueden servir de herramienta para ordenar un territorio tomando en cuenta su patrimonio para tratar de incrementar la calidad de vida de los pobladores resaltando su identidad.

El economista Miguel Ángel Álvarez Areces menciona que actualmente se hace manifiesta la preocupación y necesidad de las sociedades donde se ubica este patrimonio de dar importancia al conjunto y al paisaje. En este momento hay más de 50 bienes de patrimonio industrial en la lista de patrimonio mundial y se ha incrementado el esfuerzo por la inscripción de estos bienes en programas de desarrollo urbanístico y socioeconómico.

La regeneración de centros históricos post-industriales nos da la posibilidad de delimitar un distrito histórico para proyectar su patrimonio industrial y plantear los elementos más importantes para en un futuro poder elaborar un plan regional de manejo o un proyecto territorial ligado a su patrimonio y al extraordinario paisaje peninsular de Baja California.

Ejemplos en España tan significativos como la regeneración del área industrial de astilleros y los bordes de la Ría de Bilbao nos muestran una prioridad de mantener y resaltar la cultura industrial para dar lugar a nuevos edificios y equipamientos dotando de nuevas actividades un área industrial deprimida. La Ría ha sido por excelencia el eje de la actividad industrial y la gran transformación vivida en los últimos años le otorga un importante potencial turístico. Este atractivo se debe no sólo a los nuevos recursos culturales, a la reconocida regeneración urbana y medioambiental, sino también al aprovechamiento de un importante patrimonio industrial que se le ha denominado la Ruta del Hierro y el Arte.

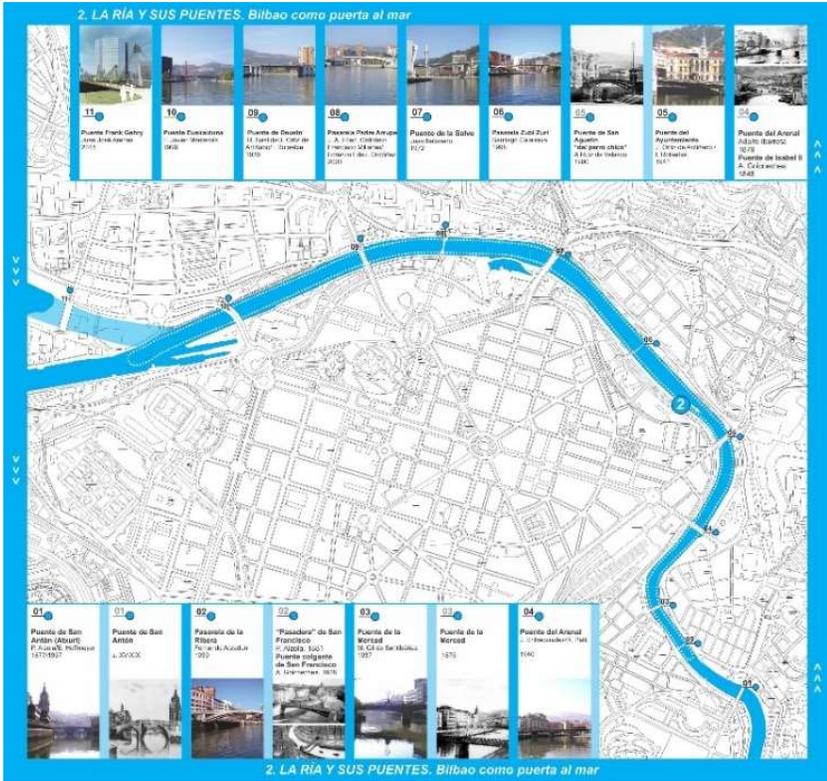


Figura 79. Plano de la ruta industrial de Bilbao y su patrimonio edificado. Fuente: <http://www.bilbaointernational.com>

6.- Breve actualidad referente a los parques patrimoniales.

Cada vez surgen nuevas incorporaciones de estrategias urbanas y territoriales para resaltar los elementos patrimoniales de las regiones e incorporarlas al ordenamiento del territorio.

El parque patrimonial se define como un proyecto que privilegia la construcción de una imagen que otorga identidad al territorio, donde el patrimonio y otros recursos culturales y naturales se combinan, exponen, aumentan y promueven intencionalmente para formar un paisaje acordado, convenido que cuenta la historia de dicho territorio y sus residentes (Pérez y Parra, 2004).

Creemos que esta herramienta territorial contemporánea podría resaltar el patrimonio industrial en la región ya que actualmente es un concepto desapercibido y en muchos casos está en riesgo ese legado en este territorio. La planificación y ordenamiento territorial debería incluir un proyecto patrimonial en la zona por medio de distritos históricos para reactivar el desarrollo en estas comunidades olvidadas y promover la preservación de una manera sustentable los recursos culturales y del paisaje bajacaliforniano.

Haciendo referencia en el contexto internacional, el caso de Cataluña en la península ibérica con su sistema de colonias textiles a lo largo del río Llobregat es un ejemplo de la gestión inteligente del patrimonio y del desarrollo regional. La investigación del profesor Pere Vall i Casas "El sistema de colonias textiles del Baix Berguedá. Génesis y revaloración" habla de la colonia textil como una pieza importante del paisaje industrial catalán y de su estratégica localización a lo largo del eje de los ríos, consolidándose como motores económicos e instrumento de progreso social a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Este estudio es muy valioso ya que plantea una amplia alternativa para las sociedades post-industriales recuperando los territorios productivos obsoletos, detectando un rico patrimonio de quince fábricas

a lo largo de veinte kilómetros por el río Llobregat (Vall, 1999).

El caso catalán con el Plan Director Urbanístico de las colonias del Llobregat es parte de planes supramunicipales impulsado por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya con el fin de resolver los retos urbanísticos y ordenar los espacios de valor ambiental y gestionar su patrimonio, abordando la preservación de un paisaje cultural singular, el sistema de colonias industriales a lo largo del Río Llobregat es un referente en cómo abordar un proyecto a una escala territorial.

El economista Miguel Ángel Álvarez Areces (2010), experto en patrimonio industrial también menciona:

“Los valores paisajísticos, las huellas industriales y las herencias artísticas se entremezclan en un espacio continuo. El Patrimonio Industrial ha adquirido un sentido que excede de lo estético o testimonial para convertirse en un núcleo de orden temporal y espacial frente al avance del olvido y la pérdida de la memoria del lugar. Los territorios inteligentes o “smartplaces” en los que viven comunidades activas son o han sido capaces de organizarse para inventar y alcanzar un consenso con respecto a un proyecto de futuro” (Álvarez, 2010).

En el norte de México así como en muchos territorios del mundo existen huellas muy marcadas de la industrialización y la península de Baja California no es la excepción, aquí el capitalismo extranjero desarrolla regiones enteras y después las abandona dejando restos de poblados que hoy en día pudieran narrar la historia industrial de un territorio tan peculiar como este. Es importante valorizar los trazados urbanos que inician la modernidad en estas latitudes para contribuir al conocimiento de estos lugares.



Figura 1. Fotografía a mediados del siglo XX donde se muestra a autoridades del gobierno de México ubicando los tramos de conexión de la carretera. Fuente: El Babel Textos de Benjamín Arredondo. Breve historia de la carretera transpeninsular.

CAPITULO VI

ESTRUCTURA TERRITORIAL

- 1.- Análisis comparativo de las secciones territoriales**
- 2.- Explicación de otra estructura territorial**
- 3.- El capitalismo extranjero y su distribución territorial**
- 4.- Las políticas y sus consecuencias**
- 5.- La carretera Transpeninsular**
- 6.- La Ruta Industrial**

CAPITULO VI

Estructura territorial

Resumen

El capítulo final analiza la ubicación territorial de los casos de estudio para ver qué tan lejos están unos de otros y poder identificarlos, buscando siempre en los trazados urbanos huellas de esa primera industrialización del capitalismo extranjero. También se incluye una pequeña mención a la carretera transpeninsular y el papel que juega en la estructuración moderna del territorio peninsular.

Hipótesis/ Método/ Resultado

Otra estructura territorial
diferente al camino
misionero

Análisis de ciudades surgidas
en el Porfiriato

company town
sistema

Company towns para defender
el territorio peninsular

Capitales extranjeros:
minería, agroindustria, etc

Identificación
del proyecto
Territorial

Objetivos

Analizar y estudiar la localización territorial de los casos. El diseño de un itinerario territorial de arquitectura industrial y un conjunto de paisajes culturales. Con el objetivo de vincular esa cultura perdida del territorio de la península de Baja California con los pobladores y el turismo.

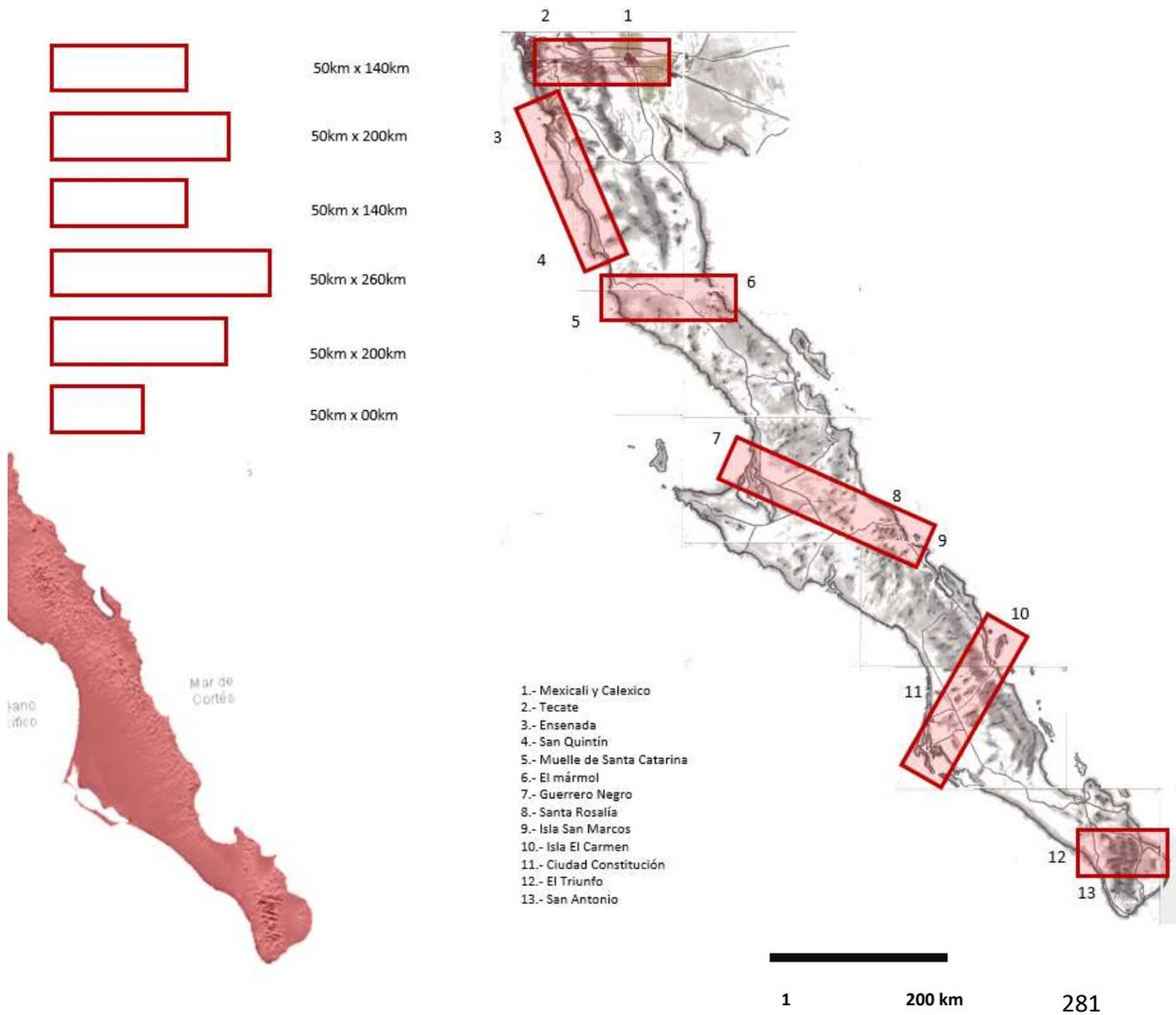
1.- Análisis comparativo de los espacios territoriales donde se localizan los casos de estudio

El estudio de la península de Baja California comienza identificando tramos de territorio que contengan 1, 2 ó 3 company towns para introducirnos en las características principales y verificar sus condiciones actuales, tratando de resaltar su paisaje, su litoral, sus conexiones y su patrimonio urbano. A raíz de los trabajos publicados a lo largo de los últimos 5 años, de los diferentes casos de estudio en organismos dedicados al patrimonio industrial, como en el Instituto Nacional de Antropología e Historia y en TICCHI México nos dimos cuenta que estas instituciones reclaman el interés en este territorio en particular ya que cuentan con poca información relevante y se han visto muy interesados en el seguimiento dado a los casos seleccionados, esto para establecer criterios en futuras investigaciones y posibles intervenciones.

Este estudio analizó los diferentes espacios territoriales desde 3 puntos de vista: el medio físico (frontera o litoral), la accesibilidad y los núcleos urbanos. Para el primero, se realiza una cartografía en la que se muestra el territorio y la topografía límite con Estados Unidos o en la mayoría de los casos la línea del litoral costero peninsular. Para el segundo se ubicaron las principales vías de comunicación terrestre y marítima de los centros de población. Finalmente se realiza la localización y evolución de las manchas urbanas y su relación en el contexto inmediato para ver que tanto se consolidó el proyecto de la compañía en la población y con que patrimonio actual cuenta.



Figura 2. Metodología de análisis territorial que incluye los tramos seleccionados donde se localizan los diferentes casos de estudio y puntos de referencia. Fuente: Elaboración propia



1 200 km

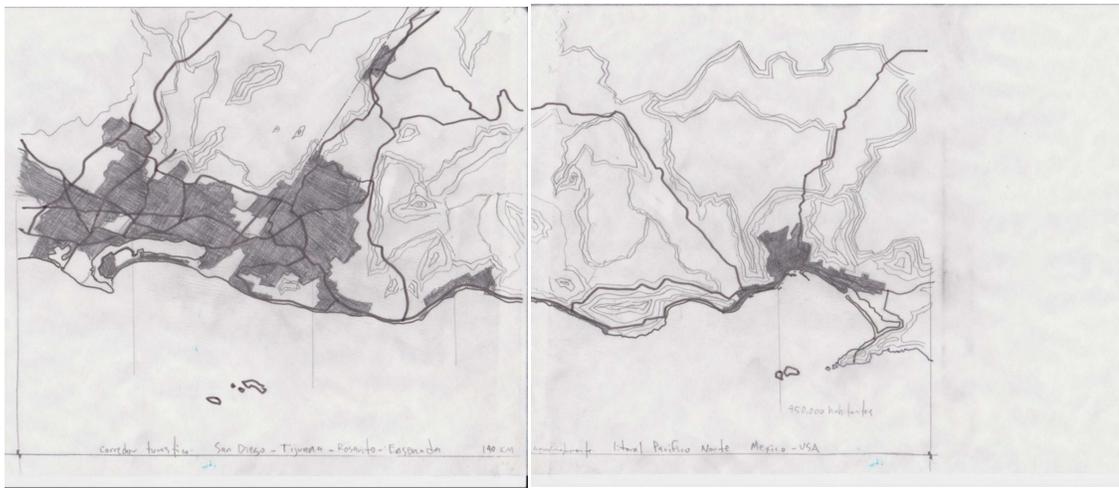


Figura 3. Corredor Ensenada- Tecate- Tijuana en México y San Diego California en Estados Unidos. Las manchas urbanas de Tijuana y San Diego conforman el área más saturada entre los dos países. Fuente: Elaboración propia

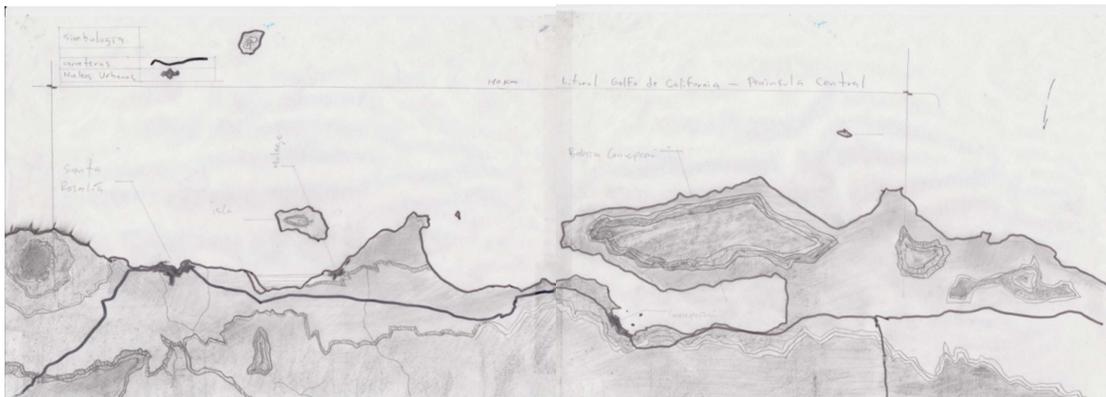


Figura 4. Corredor central de la península de Baja California Santa Rosalía – Isla San Marcos – Mulege. Fuente: Elaboración propia

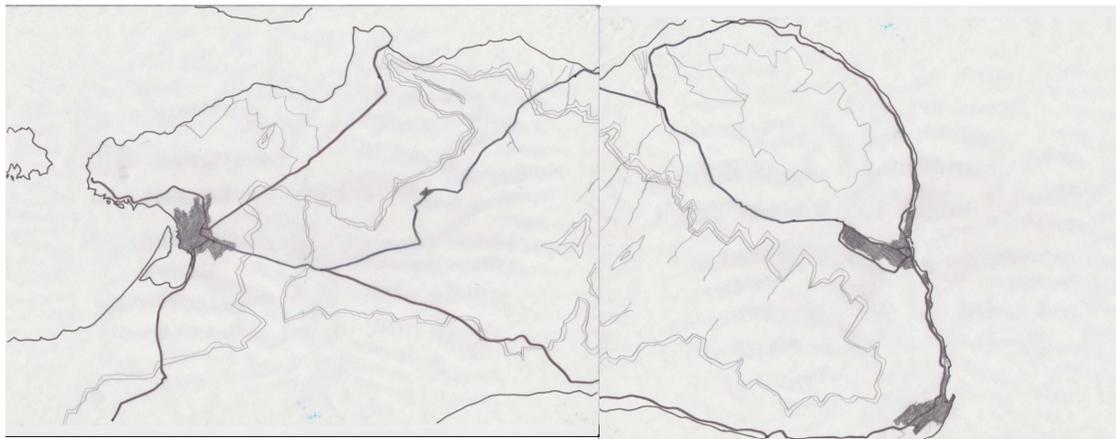


Figura 5. El Corredor La Paz- El Triunfo y San Antonio – Los Cabos. Primeros encuadres del territorio de la península de Baja California para localizar las ciudades de las compañías. Se representa el terreno esquemáticamente abarcando 140 kilómetros en horizontal, las principales conexiones carreteras y los núcleos urbanos. Fuente: Elaboración propia



Figura 6. Fotografía del acceso a la península de Baja California por la Sierra de la Rumorosa entre Mexicali y Tecate. Esta topografía genera un difícil acceso hacia un territorio casi isla. Fuente: www.expedia.com



Figura 7. Fotografía del litoral costero en el pacífico mexicano entre la ciudad de Tijuana y Ensenada en el límite norte. Fuente: monitoreconomico.org

**Cercanas a la frontera con Estados Unidos:
Ensenada, Mexicali, Tecate (1,2,3) Forma urbana**

Estas ciudades son tres municipios de los 5 que tiene el Estado federativo de Baja California, esto indica su importancia en el territorio actual, el diseño urbano implementado por las compañías rebasa los límites proyectados a finales del siglo XIX y ya entrado el siglo XX su crecimiento poblacional ha sido acelerado consolidando los trazados urbanos iniciados por las compañías urbanizadoras.

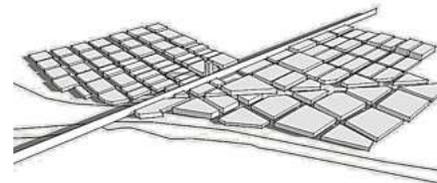
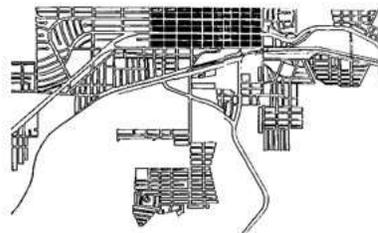
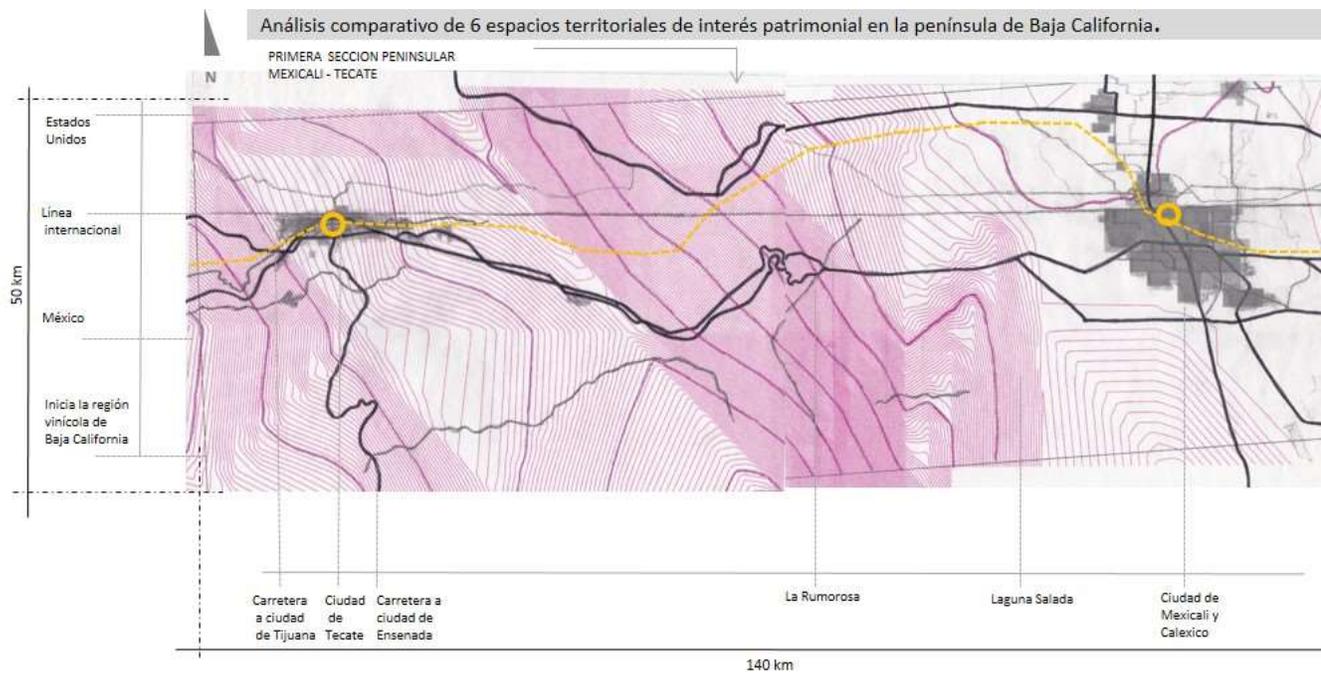


Figura 8. Sección de 140km x 50km del territorio Norte de la península de Baja California. Se muestra la estructura fronteriza actual entre las ciudades de Mexicali y Tecate en los límites de México y Estados Unidos. Con el objetivo de ver la dimensión territorial e identificar las manchas urbanas y sus conexiones. Fuente: Elaboración Propia

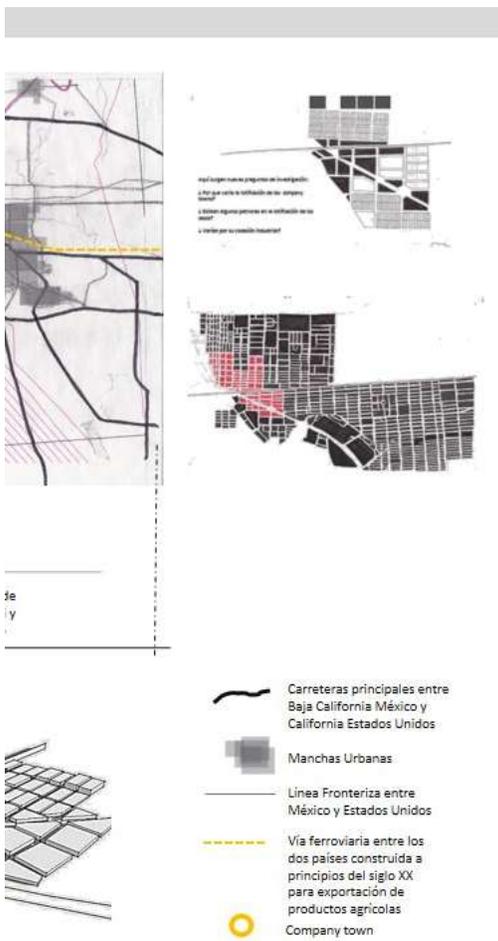
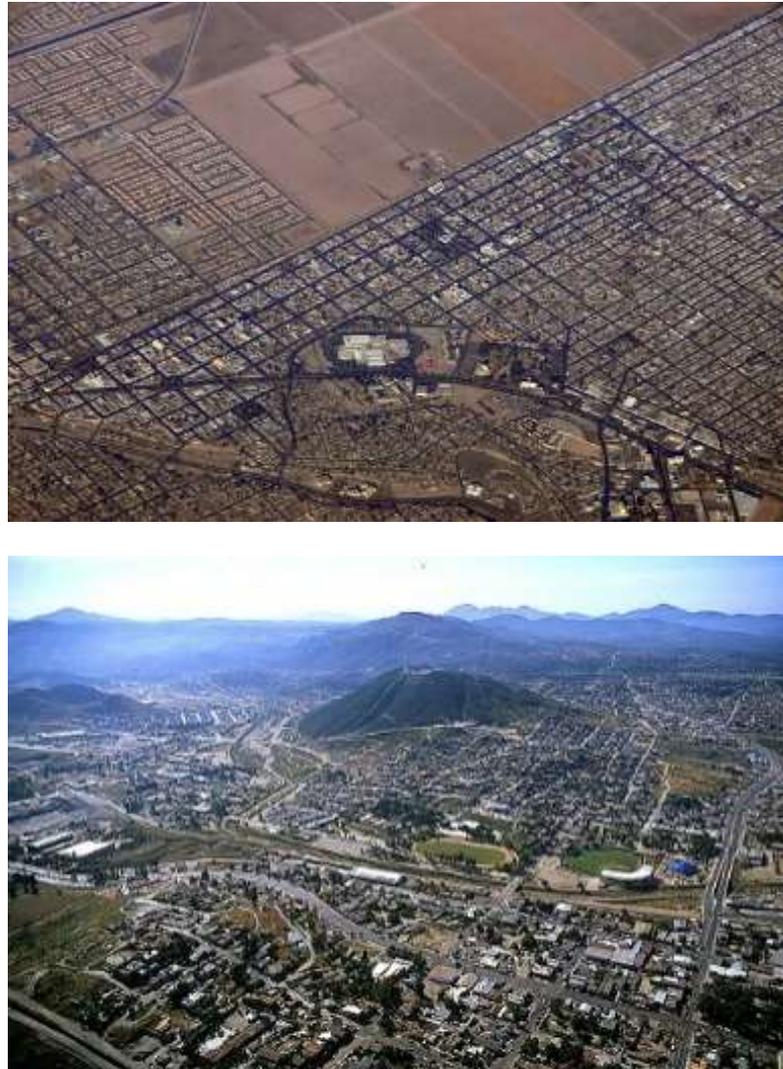


Figura 9. Fotografías de Tecate, Mexicali y Calexico



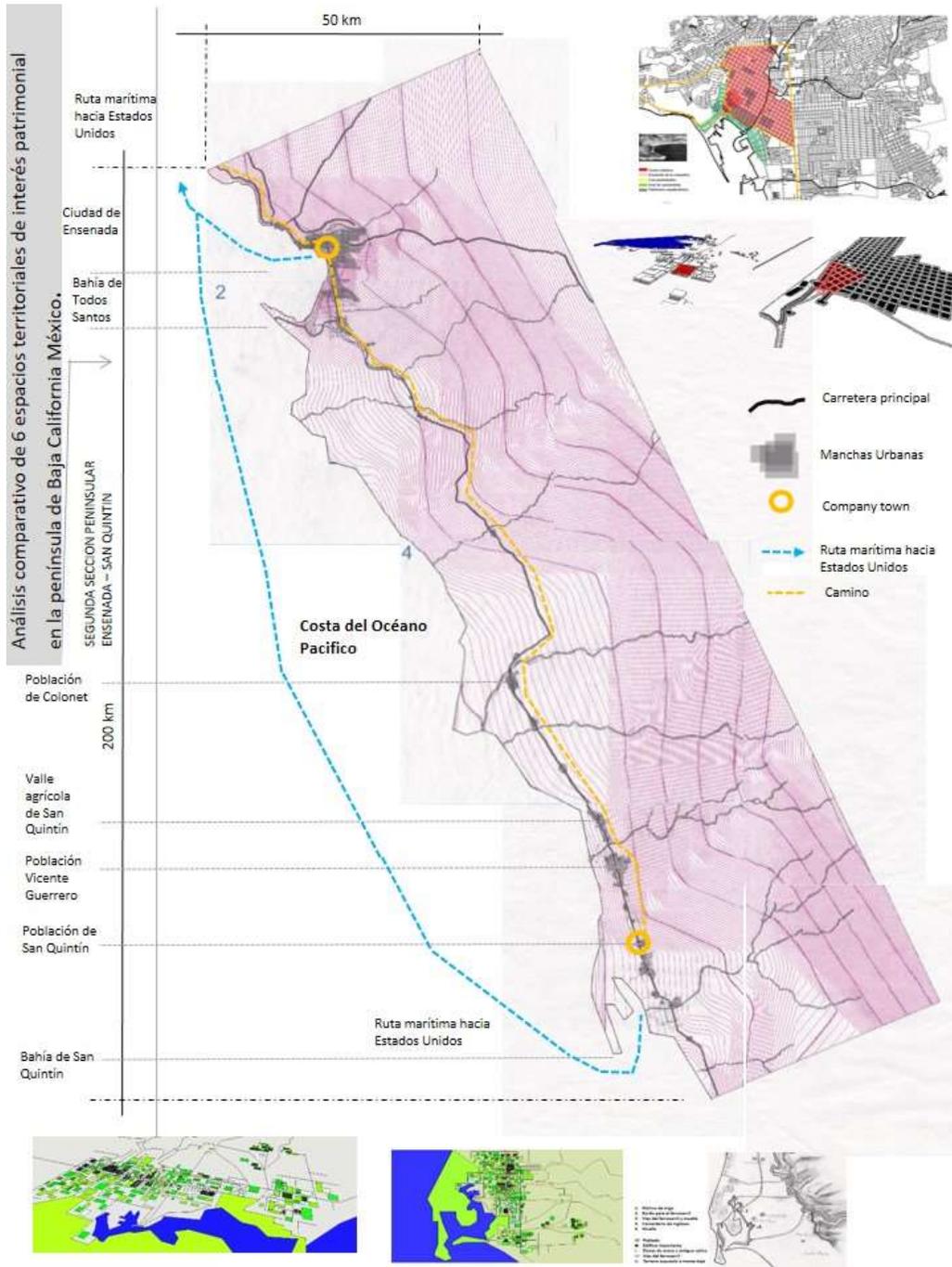


Figura 10. Sección de 200km x 50km del litoral norte de la península de Baja California. Se muestra la estructura del litoral actual entre la ciudad de Ensenada y las poblaciones del Valle de San Quintín en los límites de México y Estados Unidos. Con el objetivo de ver la dimensión territorial e identificar las manchas urbanas y sus conexiones. Fuente: Elaboración Propia



Figura 11. Centros de población y áreas agrícolas productivas en el Valle de San Quintín. Fuente: <http://www.4vientos.net>

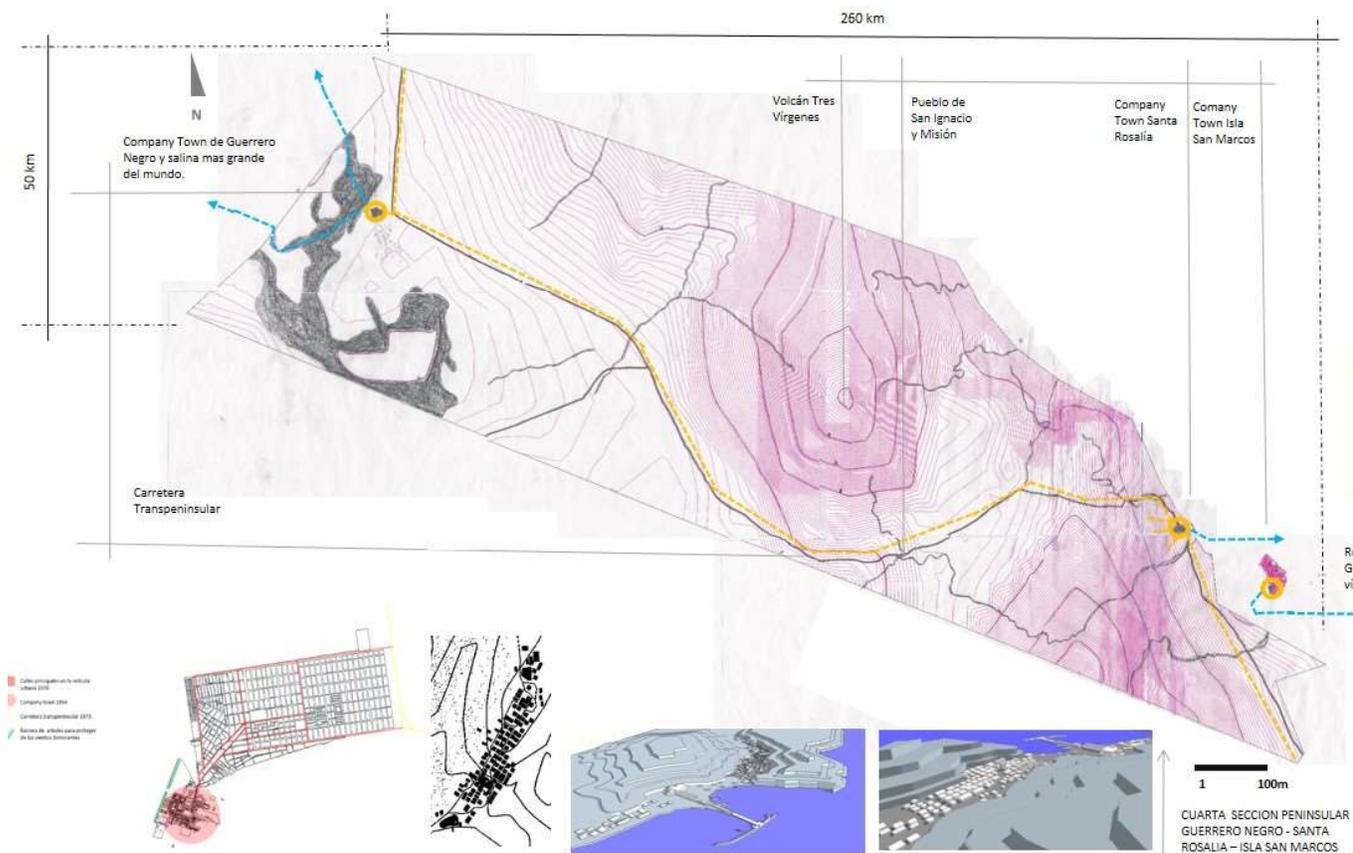
Figura 12. Vista aérea del puerto de Ensenada. Fuente: Googlearth

Figura 13. Costa mexicana del pacífico norte en Ensenada. Fuente: www.skyscrapercity.com



En el centro peninsular: San Quintín, Guerrero Negro, Santa Rosalía

Estas poblaciones se mantienen experimentando el fenómeno company town ya que la mayoría de ellas se dedican a una actividad económica en específico. Las actividades extractivas y agroindustriales que las viejas compañías iniciaron siguen de cierta manera en función. Con esto se quiere llegar a entender que el abandono de la ciudad no ha sido tal para ser considerados pueblos fantasmas, ya que poco a poco van aumentando su ocupación urbana diversificando sus actividades con el éxito en los procesos industriales que actualmente se desarrollan en estos 3 asentamientos urbanos.



Análisis comparativo de 6 espacios territoriales de interés patrimonial en la península de Baja California.

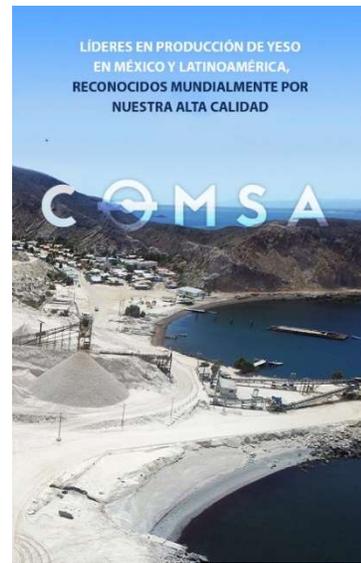


Figura 14. Centros mineros actuales en la península. Fuente: www.comsamexico.com.mx

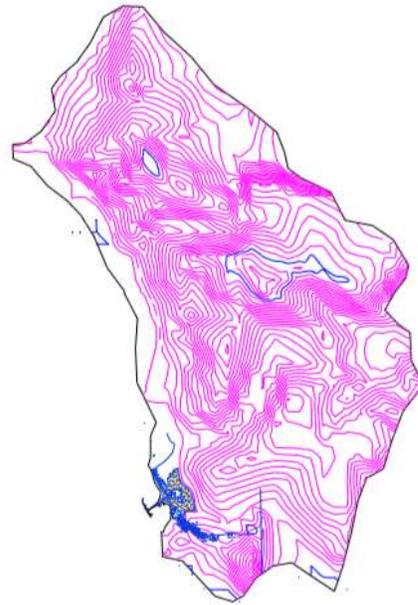


Figura 15. Cartografía de la Isla San Marcos y la ubicación del núcleo urbano. Fuente: Elaboración propia

Figura 16. Sección de 260km x 50km de los litorales centrales de la península de Baja California. Se muestra la estructura del territorio entre la población de Guerrero Negro y la salina más grande del mundo en el litoral Pacífico y Santa Rosalía y la Isla San Marcos en litoral del Golfo de California. Con el objetivo de ver la dimensión territorial e identificar las manchas urbanas y sus conexiones. Fuente: Elaboración Propia

Los pueblos fantasma y en vías de: El Mármol, Isla San Marcos, Isla El Carmen, El Triunfo y San Antonio

Tres de estas poblaciones han experimentado el abandono del sitio, cuando las compañías extranjeras han marchado y las actividades industriales se han reducido a nada, aparece el fenómeno de pueblos fantasma. En estos lugares abundan las ruinas de pueblos enteros dedicados principalmente a la extracción de minerales. Todos ellos fueron de una gran importancia en el desarrollo económico de la parte sur de la península y ahora se encuentran perdidos en el territorio que los vio florecer. Todavía queda una company town en funcionamiento que es la Isla San Marcos, la cual se ha convertido en la principal exportadora de Yeso del país y segunda a nivel mundial. Pero este auge terminará, la compañía marchará y la isla se abandonará. Esto es algo inevitable ya que son poblaciones creadas por las compañías que se dedican exclusivamente a actividades industriales y cuando estas se acaban, se acaba el poblado.

La ruta del Mármol brinda un dinamismo territorial nunca antes visto, apareciendo poblaciones, ranchos y puertos, junto con caminos de tierra primero de carretas para transportar el mineral del centro peninsular a la costa y después camiones motorizados utilizados en la segunda guerra mundial por Estados Unidos, así, se fue tejiendo poco a poco las conexiones sobre el territorio. El capitalismo norteamericano influye notablemente en el desarrollo de la región dotándolo de infraestructura industrial en un periodo que prioriza la ocupación urbana en el territorio mexicano más al norte del país.



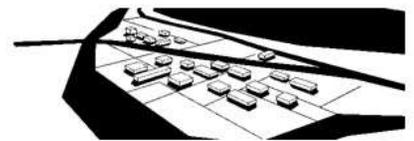
Ani

Carretera hacia Estados Unidos

Primer puerto de embarque

Segundo puerto de embarque

50 km



Este esquema ubica a la población de El Mármol junto a las rutas utilizadas para exportar el mineral de Ónix. Se localizan los puertos de embarque que fueron de suma importancia en la costa del Pacífico ya que funcionaron como puntos de almacenaje de la colonia industrial y su contacto con el exterior.

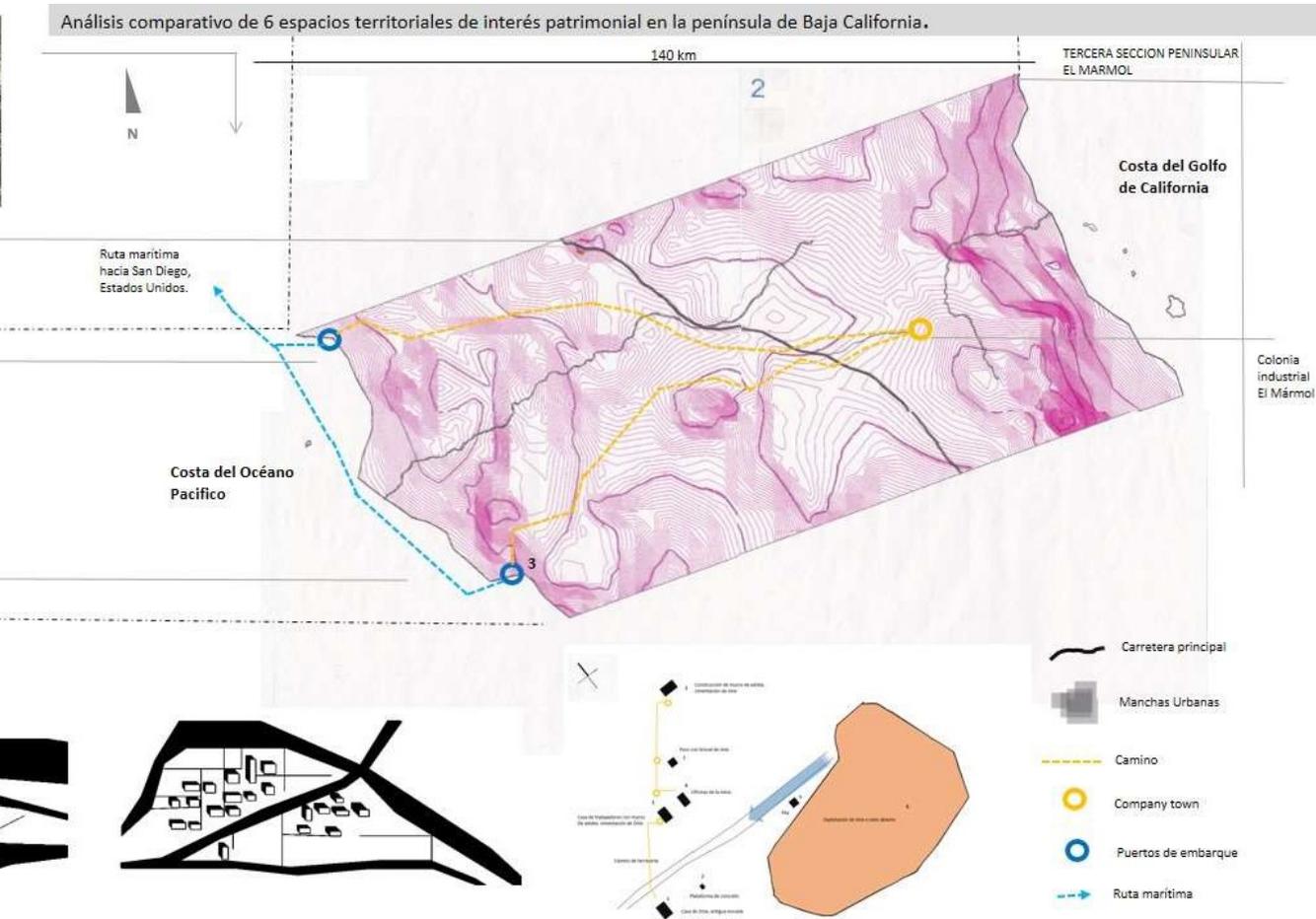


Figura 17. Sección de 140km x 50km del territorio central de la península de Baja California. Se muestra una zona aislada de la península que se estructuró a finales del siglo XIX con la explotación y exportación de Onix- Marmol a Estados Unidos. Con el objetivo de ver la dimensión territorial e identificar las rutas y puertos de embarque del mineral. Fuente: Elaboración Propia

El otro caso de abandono del poblado de El Carmen que se encuentra en una isla en el Mar de Cortés, un complejo industrial de Company town dedicada a la extracción y comercialización de sal, la cual fue abandonada en la década de los ochenta. Actualmente existen las ruinas de la población y todo el complejo industrial abandonado.



Figura 18. Fotografía de las ruinas de la empacadora de sal Fuente: Fotografía de José Sao obtenida de El Babel. El Carmen la Isla de sal en el Mar de Cortés de Benjamín Arredondo 2011.

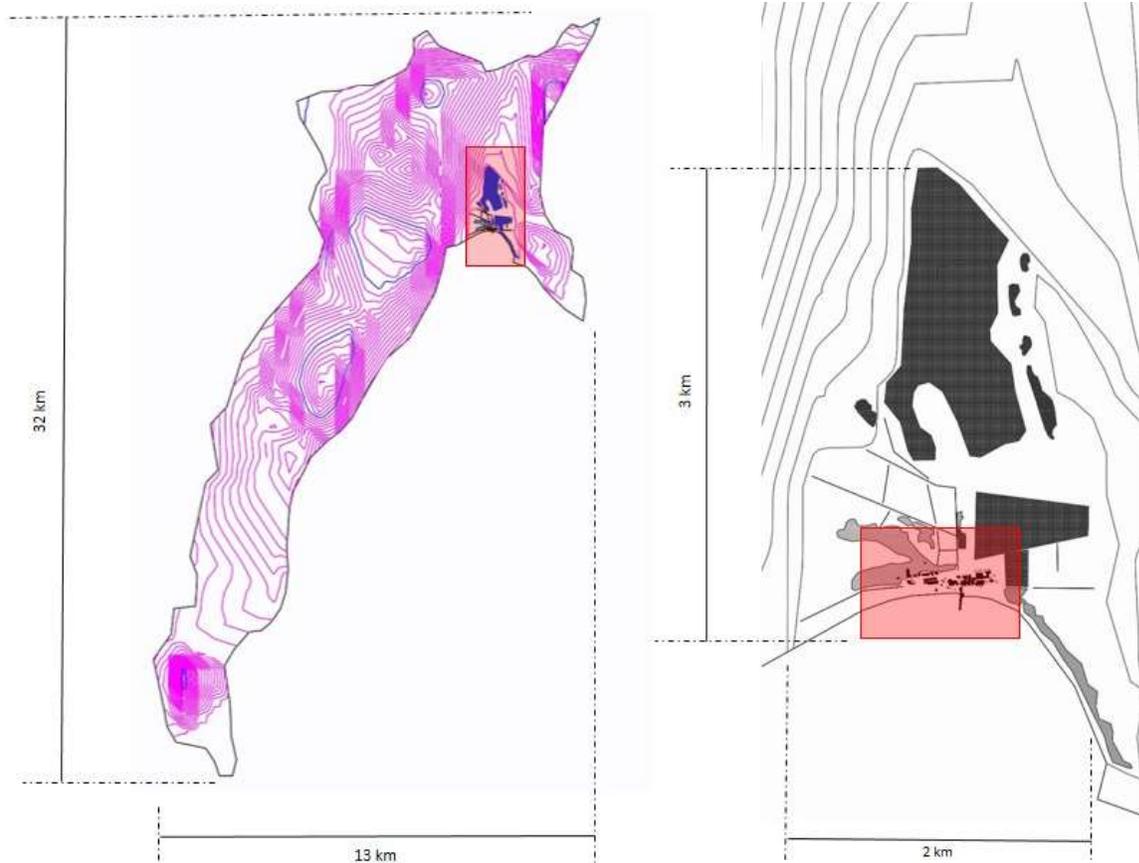


Figura 19. Acercamiento de la bahía donde se encuentra los restos de la población de la salina y la laguna. Fuente: Elaboración propia

Análisis comparativo de 6 espacios territoriales de interés patrimonial en la península de Baja California.

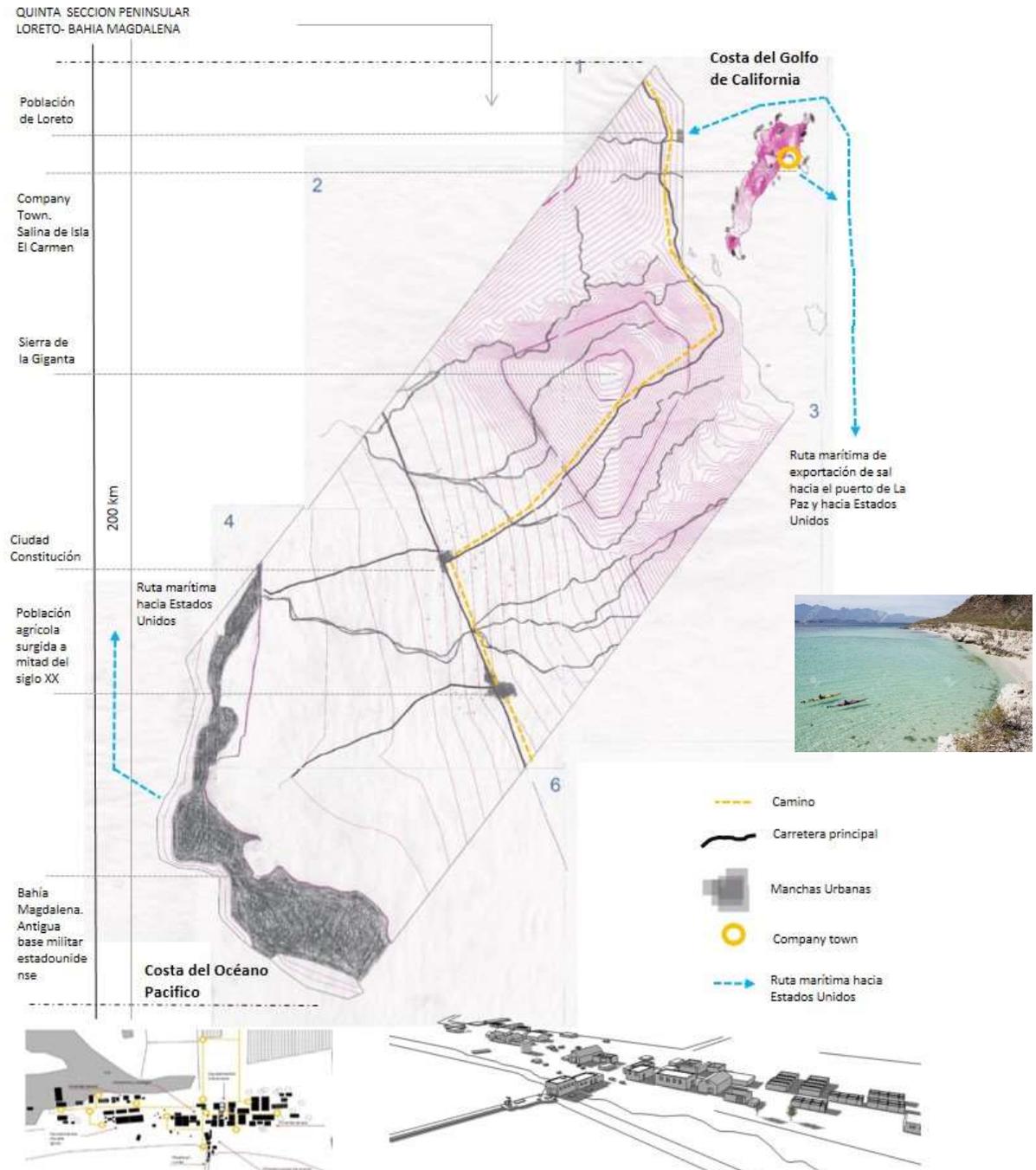


Figura 20. Sección de 200km x 50km del territorio sur de la península de Baja California. Se muestra una zona de la península poco poblada pero en las últimas décadas aparecen poblaciones de promoción agrícola que han estructurado el territorio a finales del siglo XX. El objetivo de estos esquemas es ver la dimensión territorial e identificar las conexiones peninsulares. Fuente: Elaboración Propia

Los casos mineros de El Triunfo y San Antonio ubicados en la punta sur de la península son los asentamientos más antiguos dedicados a la extracción de minerales en toda la península y cuentan con un patrimonio industrial vasto para resaltar. Su localización geográfica está muy aislada y de difícil acceso, y solo hay una carretera que los conecta con la región.



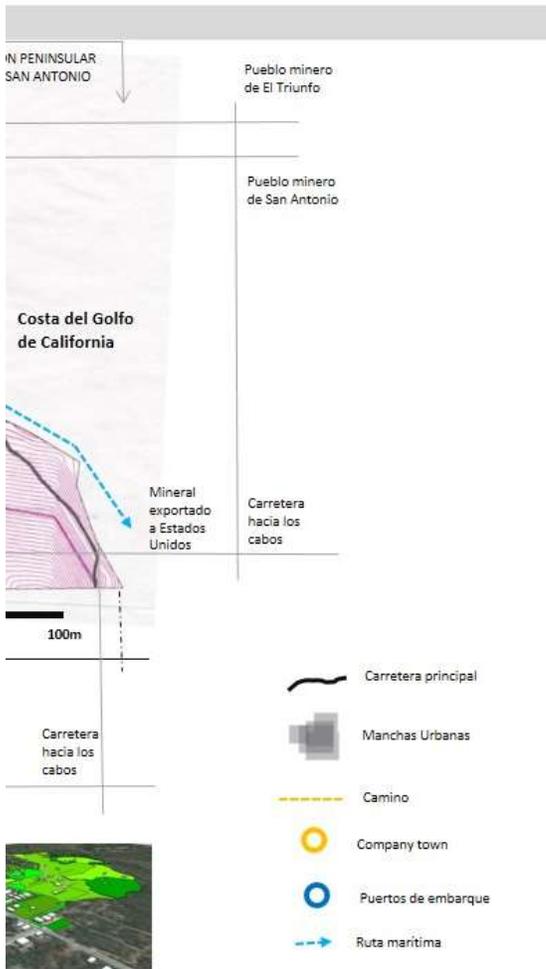


Figura 21. Sección de 100km x 50km del territorio más al sur de la península de Baja California. Se muestra la parte más al sur de la península que se estructura a finales del siglo XIX con la explotación y exportación de oro y plata a Estados Unidos. Esta parte sur de la península es donde comienza a aparecer la industrialización del territorio. El objetivo es ver la dimensión territorial e identificar las rutas y puertos de embarque del mineral. Fuente: Elaboración Propia

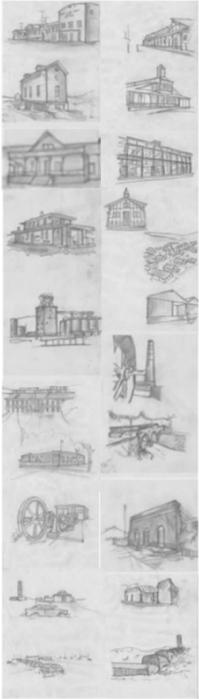
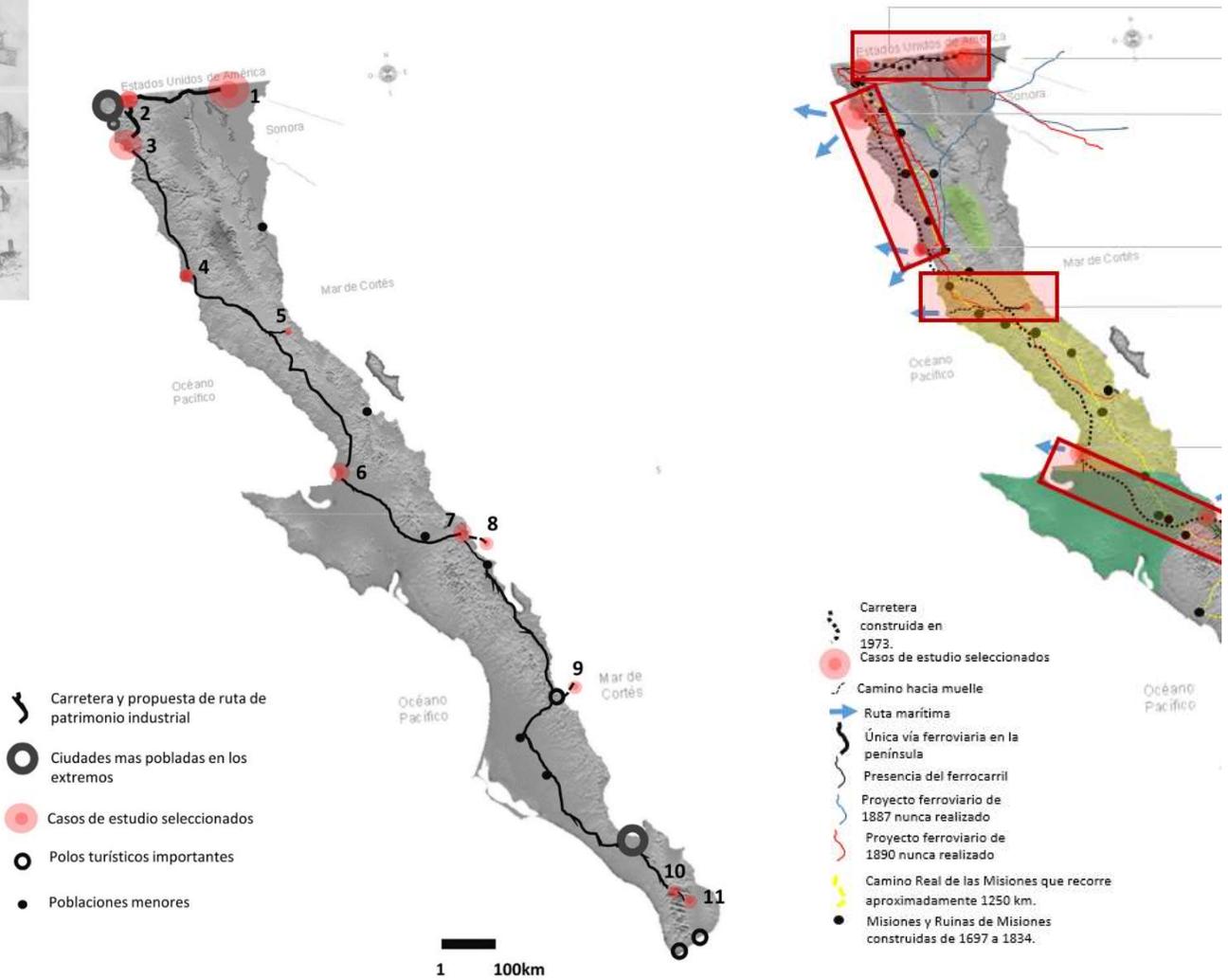
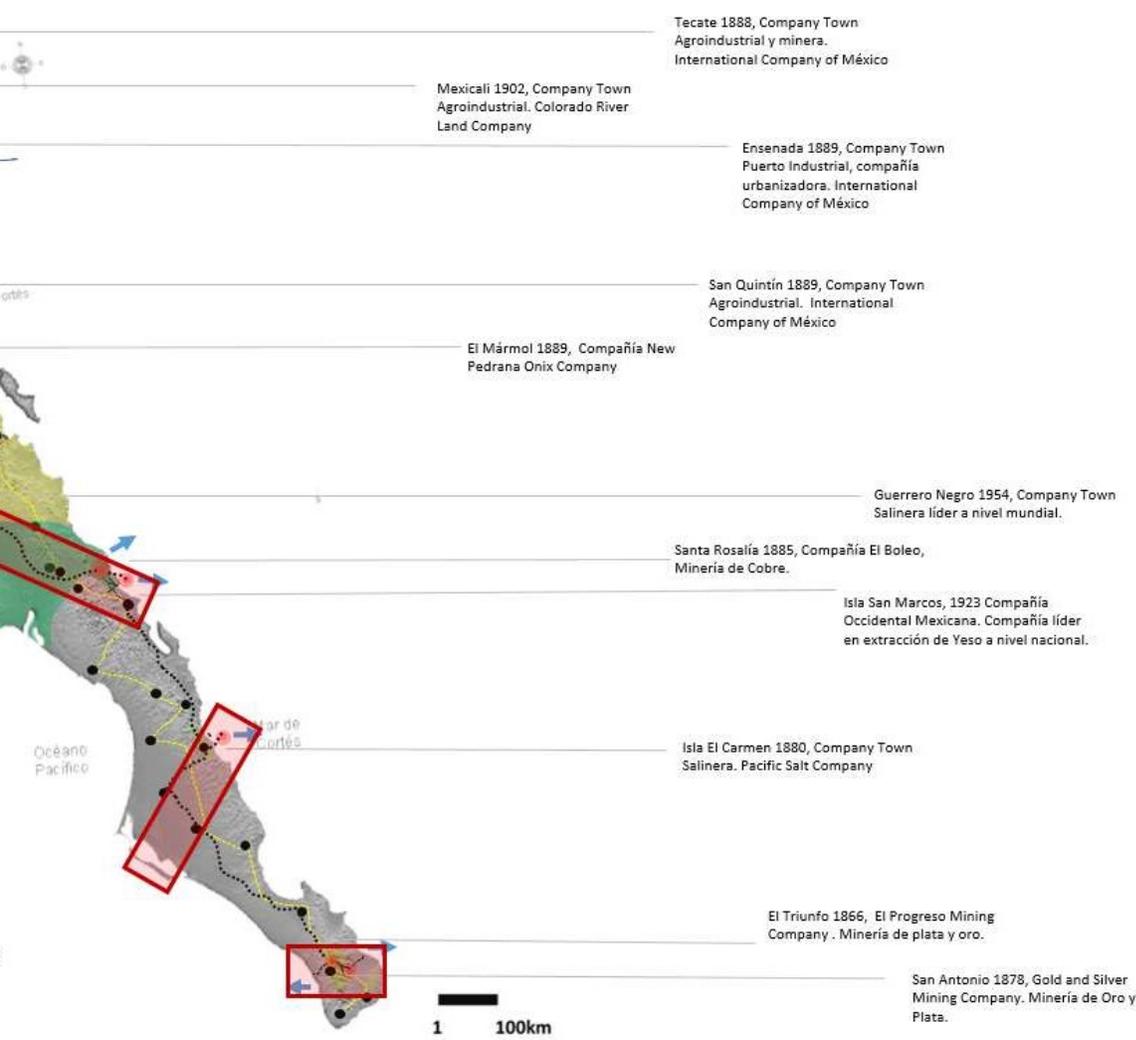
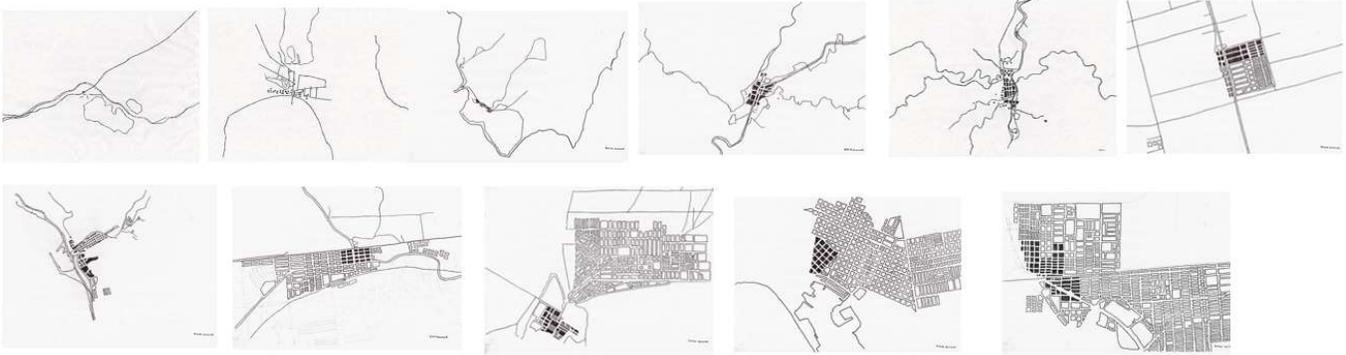


Figura 22. Esquema de la superficie de la península de Baja California la cual cuenta con: 143.396 km² y una población de: 4.321.552 millones. Mapa modificado por el autor tomado del artículo: Crecimiento poblacional e instrumentos para la regulación ambiental de los asentamientos humanos en los municipios costeros de México de Josefina Gabriel Morales y José Luis Pérez Damián. En esta primera etapa se realizan bocetos de reconocimiento para representar la ruta industrial en este territorio. Fuente: Enrique Gómez

1. Mexicali, 2. Tecate, 3. Ensenada, 4. San Quintín, 5. El Mármol, 6. Guerrero Negro, 7. Santa Rosalía, 8. Isla San Marcos, 9. Isla El Carmen, 10. El Triunfo, 11. San Antonio.





2.- ¿Puedo explicar otra estructura territorial en la península con las poblaciones que fundaron los capitalistas norteamericanos y europeos en los siglos XIX y XX?

Se puede decir que los antiguos californios que habitaron la península por miles de años ya recorrían todas las diferentes regiones de esta casi isla y que probablemente pensaban que la tierra terminaba en sus perímetros costeros, en su migración desde el norte quedaron encajonados en una larga y angosta península que era su mundo, ignorando el territorio continental hacia el sur.

Mucho después de la llegada de los primeros europeos, se comienza a trazar desde el punto más al sur de la península un camino, el camino real le dicen o la ruta de las misiones hoy conocida y estudiada por historiadores, arqueólogos, arquitectos y turistas que la recorren en la actualidad. Este eje territorial que comienza en el siglo XVII a estructurar a través del establecimiento de misiones en el territorio que tratará de ocupar esa lejana península de piedra que fue inconquistable durante mucho tiempo, será el primer intento de establecer un eje territorial de comunicación.

Como ya se explica en el capítulo 1 el camino real de California fue diseñado con propósitos de expansión y fue un pilar básico en la estructura territorial y de suma importancia para ampliar los dominios de la corona española en norte América.

Sin embargo, este camino aunque sirvió de columna vertebral y establece más de 45 misiones no logra incorporar poblaciones notables, con esto no queremos restarle importancia ya que a pesar de su aislamiento geográfico el esfuerzo y las muestras de ocupación son evidentes pero no se desarrolla una gran capital que concentre un centro urbano potente durante esa etapa histórica. Existió una diseminación de muchas pequeñas poblaciones a lo largo de las dos Californias.

Misión El Descanso **1817**

Misión San Miguel **1787**

Misión de Guadalupe **1834**

Misión de Santo Tomás **1791**

Misión de San Vicente Ferrer **1780**

Misión de San Telmo **1789**

Misión de San Pedro Mártir **1794**

Misión Del Rosario **1774**

Misión de Fernando Vellicatá

Misión de San Francisco de Borja c

Misión de la P

Misión de
1699



200

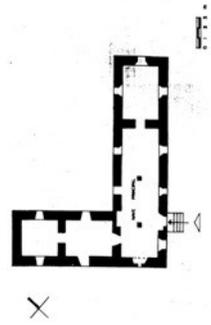
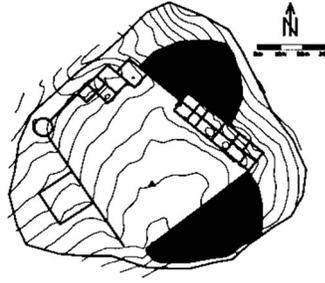
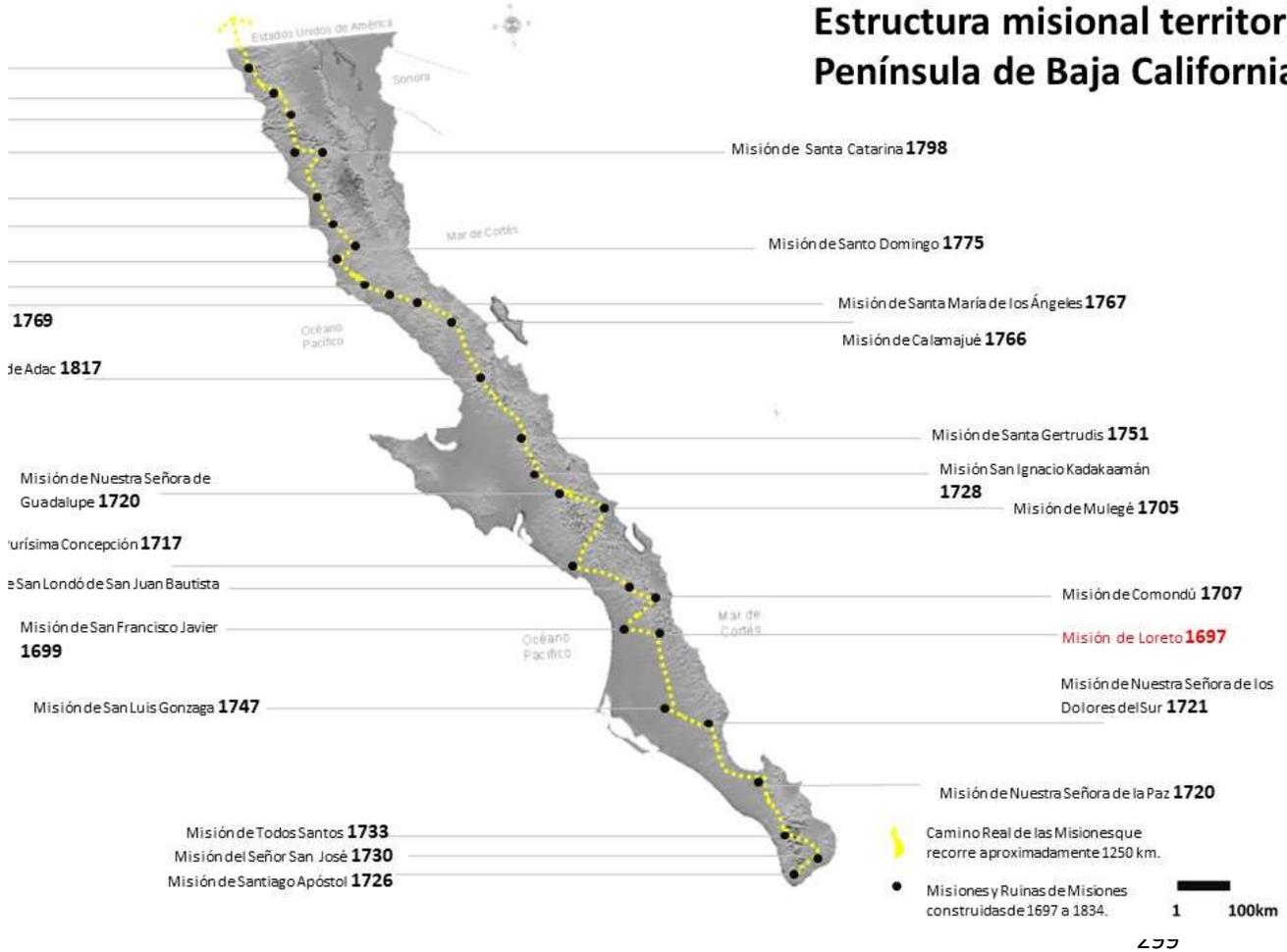


Figura 23. Esquema del camino Real de las misiones en Baja California. Fuente: Elaboración propia

Estructura misional territorial Península de Baja California



Un dato significativo de comentar son las ruinas de las forjas catalanas, establecimiento metalúrgico destinado a la producción de hierro en la misión de San Juan Capistrano que son de las instalaciones industriales más antiguas de California y de todo Estados Unidos, aproximadamente en 1790.

Entonces en los inicios del siglo XIX después de la independencia del país el territorio de California es dividido en Baja California y Alta California siguiendo su lento poblamiento, pero a mitad del siglo XIX las Californias serán mutiladas, la Alta queda en Estados Unidos y la Baja en México.

La poca población que presenta la región que se conserva mexicana presenta en este periodo una penetración económica extranjera liderada por Estados Unidos en el territorio de la península de Baja California y de la mano de la industrialización surgen nuevos centros urbanos que pretenden concentrar modelos de ocupación y explotación industrial a lo largo de la desolada península. Esta tesis demuestra que el territorio de la península de Baja California manifiesta una fuerte intervención realizada por el capital extranjero que genera una serie de relaciones diferentes a las que se tenían en su territorio. El ferrocarril pretendió en la parte norte estructurar el territorio, pero al no concretarse el proyecto ferroviario a gran escala, solo en la línea fronteriza y en algunos sitios con circuitos cortos, este no tuvo el impacto como en otras regiones donde el ferrocarril tejía y desarrollaba territorios. En esta península pasa algo diferente, aquí sus largos litorales en el Océano Pacífico y el del Golfo de California o Mar de Cortés generan una desarticulación territorial ya que en sus costas surgen enclaves que se relacionan directamente con rutas marítimas. La presencia de la industria proyecta la región a través de los muelles y puertos que son los nodos de conexión directa de la península con otros puertos del mundo. Así pues, se aprecia la poca estructura territorial

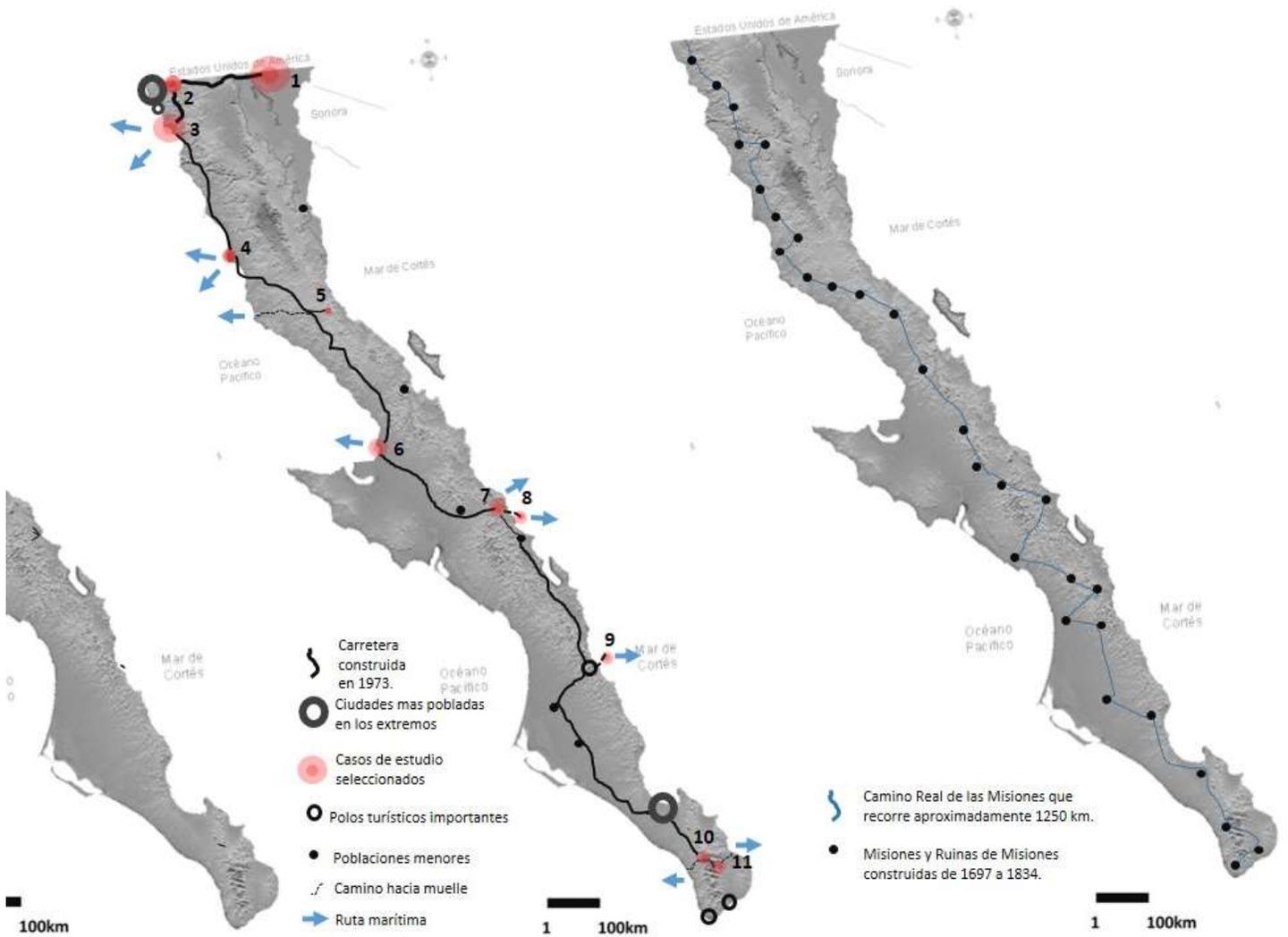


Figura 24. Ruinas industriales en California 1790.
Fuente: Misiones de California



entre los enclaves industriales surgidos a finales del siglo XIX y principios del XX, ya que estos funcionan independientes en zonas estratégicas.

Figura 25. Esquema que muestra tres etapas más importantes de la estructura territorial de la península de Baja California, el Camino real de las misiones, el fracaso del ferrocarril y más actual la carretera transpeninsular. Fuente: Elaboración propia.



3.- Durante el Porfiriato se consolida un proyecto territorial en Baja California y surge un urbanismo diferente a través del capital extranjero.

La investigación trata de verificar que tanto influyen las company towns en la península de Baja California y si estas, pudieran considerarse el instrumento de urbanización de este territorio a finales del siglo XIX y principios del siglo XX.

El gobierno mexicano aprovecha la temprana industrialización en ésta parte del país utilizando una arriesgada estrategia económica sin precedentes: tratar de ocupar a través de enclaves esa larga y angosta península que estaba muy poco poblada. Se otorgan grandes concesiones territoriales a capitales en su mayoría extranjeros para colonizar esta región a través de grandes industrias que trazan poblados y ciudades industriales. Se pretende revisar los proyectos de las compañías que utilizaron el modelo de company town para ocupar esta parte de México. La importancia reside en valorizar un proyecto territorial que trató con gran esfuerzo de urbanizar y consolidar poblaciones a través de la industrialización que comanda y tanto apoya en ese tiempo el presidente de México, Porfirio Díaz.



Figura 26. Fotografía de los inicios urbanos de Mexicali en la frontera norte de la Baja California en México. Fuente: Divulgación de las historias regionales de baja california (Dhiré).

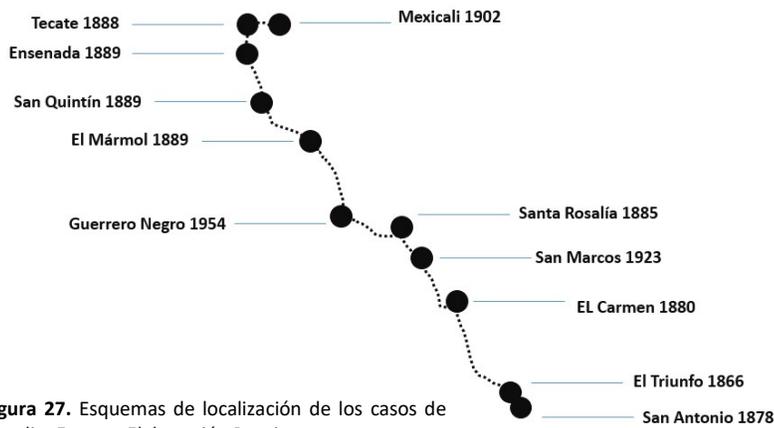


Figura 27. Esquemas de localización de los casos de estudio. Fuente: Elaboración Propia

Se obliga a las industrias interesadas en explotar suelo mexicano a construir poblaciones, tratar de urbanizar regiones y ordenar territorios, evitando así perderlos, como años atrás.

Se puede decir que la península de Baja California empieza a desarrollarse urbanísticamente a través del modelo company town, lo que implica que durante el Porfiriato de 1876 a 1910 arranquen actividades en lugares prácticamente vacíos. La minería industrial, la agroindustria y la construcción de puertos, fábricas y bodegas implican que los capitalistas extranjeros no sólo deben construir instalaciones industriales, sino crear pueblos enteros para consolidarlas. Es importante mencionar que este fenómeno sigue dándose a lo largo del siglo XX en este territorio.

Los proyectos de las nuevas ciudades se desarrollan en función de su actividad económica. Arquitectos e ingenieros son contratados por los dueños de las compañías para diseñar poblaciones modelo, que van modernizando poco a poco un territorio inhóspito, aunque rico en recursos, localizados dispersamente en una península que es casi una isla, bien alejada del centro de México. La situación geográfica de este territorio condicionó su forma urbana y la consolidación de trazados representan la gran inversión extranjera en la península de Baja California, teniendo ejemplos valiosísimos de un urbanismo que complementa la visión de modernizar el territorio más alejado de México.

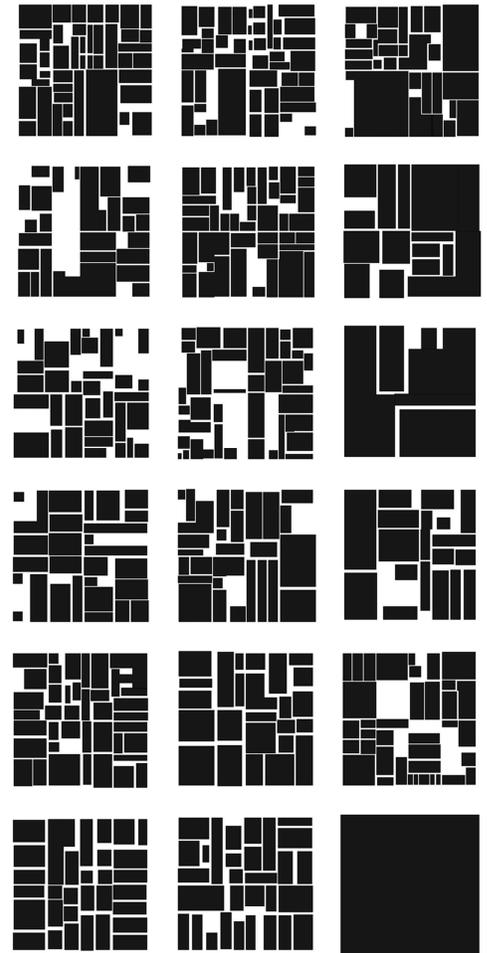


Figura 28. Encuadre de la traza urbana y su ocupación actual de la ciudad de Ensenada. Fuente: Elaboración Propia.

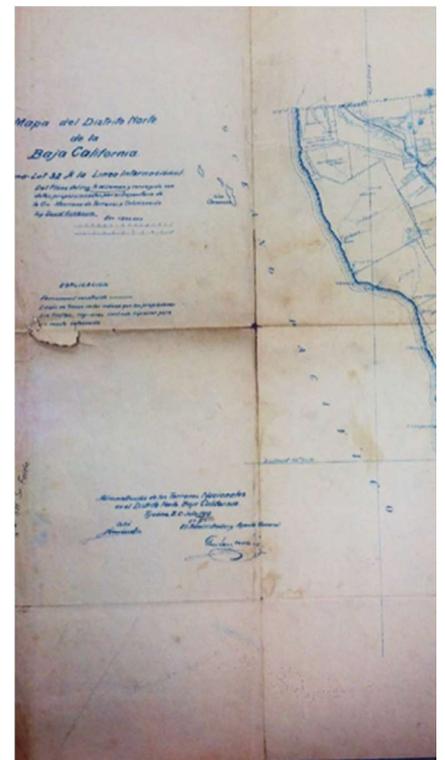
4.- ¿Qué importancia adquirió esta política de urbanización y que consecuencias tuvo?

Esta política de urbanización a través de la industria extranjera en la península de Baja California en el Porfiriato fue fundamental ya que trata de estructurar un territorio muy poco ocupado y deja que el capitalismo norteamericano, británico y francés desarrollen poblaciones y conecten caminos y rutas marítimas. En este periodo se orquesta una política orientada por parte de México para ocupar de manera estratégica el territorio por medio de concesiones y asegurar aunque de una manera riesgosa el territorio peninsular.

Como ya se ha mencionado anteriormente esta tesis defiende la idea de que la estrategia por parte del régimen del porfiriato fue dejar actuar libremente y sin tantas restricciones al capital extranjero para explotar económicamente partes de la península con la intención de urbanizar por medio de ciudades de compañías para ocupar este angosto territorio. El gobierno mexicano estaba preocupado de las intenciones anexionistas de Estados Unidos y la prioridad era urbanizar y crear poblaciones para evitar el deseo territorial que pudo acabar con una península en manos estadounidenses una Lower California como la llamaban. Un factor importante fueron las negociaciones de las concesiones territoriales que implementan el desarrollo económico de las regiones peninsulares sin detener a esa ola industrializadora que explota y se lleva grandes riquezas al extranjero pero el suelo sigue siendo mexicano y la soberanía nacional es representada por una nueva identidad que evoluciona y presenta en la actualidad ejemplos urbanos y de arquitectura muy interesantes con esa influencia estadounidense y espíritu industrial de finales del XIX.



Figura 29. Fotografía en la década de 1930 donde se aprecia al Presidente Lázaro Cárdenas junto a militares estadounidenses tomando decisiones sobre el territorio de Baja California. Fuente: <http://resena.ens.uabc.mx/>

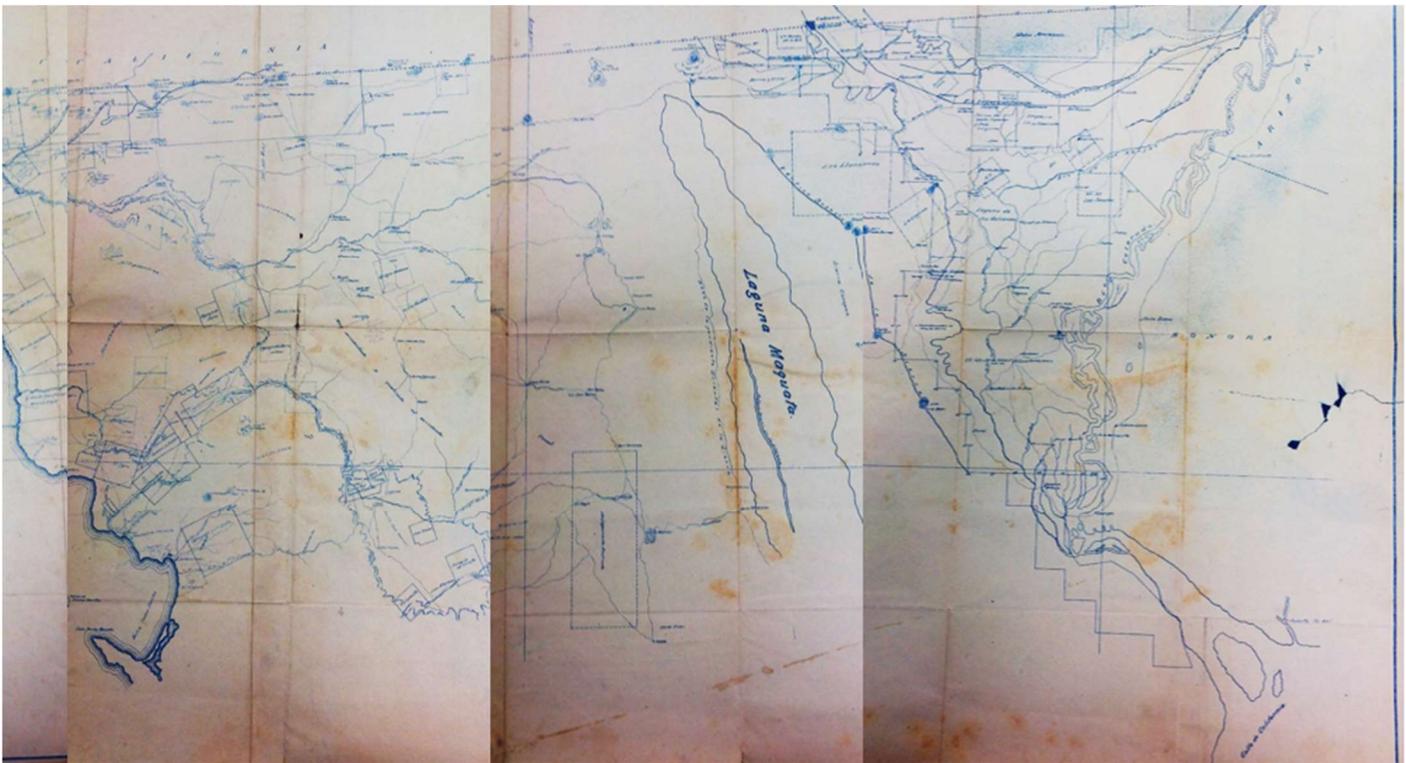


Las consecuencias de esta política de penetración financiera trae la modernización del territorio y una conexión importante con Estados Unidos mayor que al resto de México en sus inicios.

Estos inicios urbanos obtienen una identidad e imagen urbana muy distinta a las demás poblaciones de México, se presentan en su gran mayoría construcciones de madera, algunas de estilos victorianos, edificios de ladrillo norteamericano, almacenes, fabricas, calles anchas y manzanas ordenadas que tejen en forma de enclaves lugares estratégicos de la península.

Estas posibilidades que experimenta el modelo fueron las consecuencias de que sobrevivan después de más de un siglo ciudades importantes en la frontera entre México y Estados Unidos en Baja California y California. Este modelo de finales del XIX es muestra de una planeación urbana que se dedica a establecer poblaciones industriales para iniciar la colonización de un territorio abandonado.

Figura 30. Plano de la frontera bajacaliforniana con Estados Unidos desde la costa del Pacífico hasta la desembocadura del Río Colorado y Sonora. Fuente: Archivo Especial, Universidad de California en San Diego UCSD. San Diego California, Estados Unidos. Plano consultado personalmente en la colección del Archivo Especial en USCD.



5.- La carretera transpeninsular ¿una estructura territorial moderna?

Podemos tomar de antecedente el camino real misionero para referirnos a la primera ruta territorial que teje la península de Baja California y une durante varios siglos las dos Californias con el norte y centro de México. La Alta California hoy Estados Unidos y antes mexicana, y antes dominio de la corona española, fue el territorio más al norte de la costa del Pacífico que ocupan en América, la parte más al norte de la Nueva España, frontera con rusos, ingleses y después estadounidenses, parte importante de una región económica emergente y parte fundamental de sus últimos testimonios de expansión. Después del periodo colonial y la independencia del país vendría luego un periodo de olvido en el que las poblaciones donde se habían establecido misiones en la península sobrevivieron con los esfuerzos de sus pocos habitantes.

Históricamente este eje territorial fue un camino de tierra y piedras de aproximadamente 2.500 kilómetros entre las dos Californias, semejante magnitud como desde Cádiz, España a Berlín, Alemania en línea recta. Enfocándonos solo en la península mexicana, cuenta aproximadamente con 1.300 km de camino.

Al finalizar el siglo XIX y principios del siglo XX, las company towns que aparecen en la península complementan con rutas marítimas hacia Estados Unidos ese viejo camino de tierra que crece poco a poco articulando las recientes poblaciones industriales. La fuerte inversión extranjera en este



Figura 31. Fotografías del camino real misionero de Baja California. Fuente: El Babel, breve historia de la carretera transpeninsular.

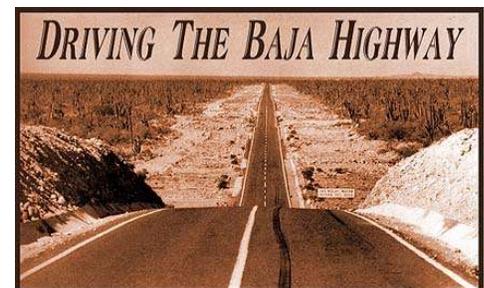


Figura 32. Imágenes y mapa de la única carretera en la península de Baja California y su conexión con Estados Unidos. Fuente: Breve historia de la carretera transpeninsular.

territorio como ya hemos reiterado influye en la conformación del territorio y de sus urbanizaciones.

En el periodo del Porfiriato la característica principal del régimen era la explotación del territorio dominados por enclaves industriales que funcionaban con independencia unos de otros, mostrando un desinterés en los caminos ya que se importaba y exportaba por vía marítima.

La aparición del automóvil en las primeras décadas del siglo XX vino a ser el medio de recorrer la península y varios científicos, historiadores y turistas norteamericanos se introducen en ella desde California. Como el Club de automovilismo (Automobile Club of Southern California) que se interesan en recorrer el territorio peninsular en 1926 dotando el camino con señalizaciones primitivas que por mucho tiempo fueron referencian en el trayecto.

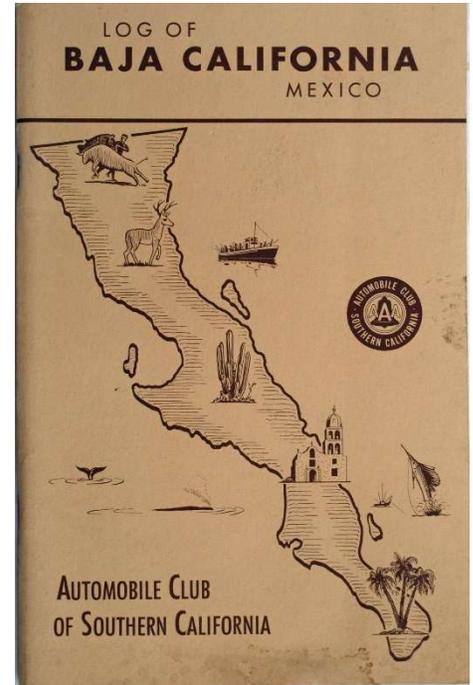
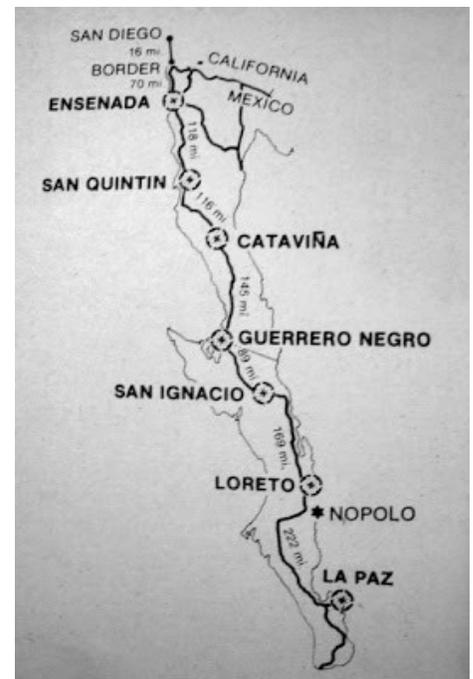


Figura 33. Mapas y fotografía de la península de Baja California con símbolos de referencia. Fuente: Automobile Club of Southern California.



En 1934, el presidente Lázaro Cárdenas había ideado una serie de proyectos para el desarrollo y la incorporación de los territorios federales a la nación. Estos proyectos, que llegaron a ser conocidos colectivamente como el Plan Pro-Territorios Federales, consistían en medidas para impulsar la economía, la organización política y la vinculación de estas regiones con el resto del país. Otro objetivo importante de dicho plan consistió en fortalecer el sentimiento nacional en aquellas regiones lejanas del país... (Que iniciaron su planeación y desarrollo urbano con una identidad diferente al resto de México impulsada por las compañías extranjeras que dominaban esta región). La primera fase del proyecto para mejorar las comunicaciones ente Baja California y el resto de la república mexicana consistió en la ampliación y el mejoramiento del sistema de caminos de la región.

En 1940 el gobierno mexicano promueve la construcción de la carretera transpeninsular. Ulises Irigoyen informa de la situación económica, política, social y cultural de la península, así como sus posibilidades de desarrollo ya que este territorio se había mantenido muy aislado por su situación geográfica. Se concluye que sería de gran importancia estratégica y comercial la construcción de la carretera. A mitad del siglo XX la península seguía siendo un territorio de difícil acceso y sujeto a intereses nacionales y extranjeros.

La construcción en tramos de la carretera en la península llega a completarse en 1973 uniendo todos los puntos importantes y dotando de una conectividad que intenta modernizar este largo brazo de tierra casi

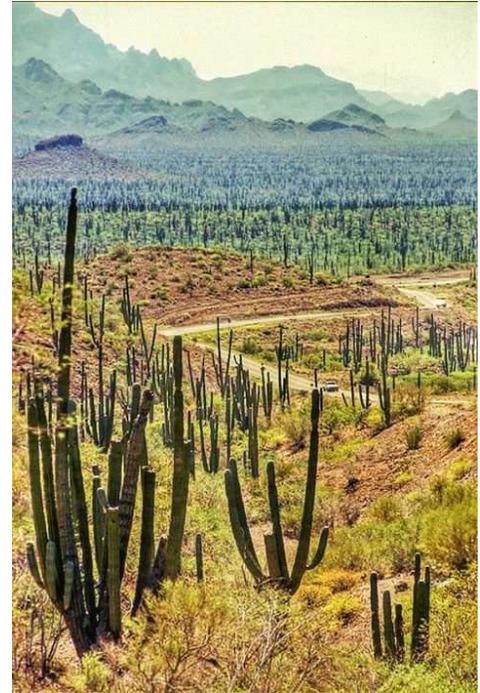


Figura 34. Fotografía del paisaje desértico que predomina en la península. Fuente: Google earth.

desprendida del continente americano. Surge entonces un eje moderno de conexión con Estados Unidos y el resto de México. El movimiento de mercancías y la accesibilidad a las distintas poblaciones se ha desarrollado para tratar de ligar principalmente las poblaciones más significativas. Para los objetivos de esta tesis la carretera transpeninsular juega un papel importante en las conclusiones finales ya que es la misma ruta que conforma la propuesta de ruta industrial.



Figura 35. Cartografía tomada de Lower California Guide Book sobrepuesta a la imagen de satélite y fotografía del paisaje peninsular. Fuente: Recopilación del autor

6. Una ruta cultural de arquitectura industrial como herramienta para reforzar el territorio

La UNESCO define al patrimonio industrial como aquella parte del patrimonio cultural vinculada a las actividades realizadas con el fin de satisfacer necesidades humanas. Incluye bienes muebles e inmuebles, tales como: maquinas, artefactos, herramientas, chimeneas, talleres, bodegas, generados por las actividades productivas del hombre a partir de la Revolución Industrial.

Conscientes de que se necesita mucho para proteger herencia tan valiosa, de los cambiantes procesos económicos, sociales y legales, instituciones como ICOMOS y TICCIH , han promovido el uso de principios generales para facilitar e impulsar su documentación, protección y conservación. Así se establece que el Patrimonio Industrial incluye los sitios, complejos, estructuras, áreas y paisajes, la maquinaria utilizada, los objetos accesorios y los documentos que proveen evidencias y pruebas de la existencia de los diferentes procesos industriales, así como de las relaciones sociales generadas por éste en momentos históricos definidos (Engelking, 2014).

Las rutas culturales en territorios post-industriales en los últimos 35 años han sido estudio de reflexiones urbanas y territoriales muy interesantes, las cuales están siendo capaces de revertir situaciones de abandono a través del turismo cultural en todo el mundo.



Figura 36. Plano del sistema territorial de museos industriales en IronBridge Inglaterra.
Fuente: <http://www.ironbridgeview.co.uk>



Figura 37. Fotografía del patrimonio industrial alemán.



Figura 38. Fotografía del patrimonio industrial en Inglaterra.

En Estados Unidos y Europa antes que en México aparecen ya a valorar la arquitectura industrial y a rescatar construcciones, maquinaria e infraestructura de la producción. Casos pioneros como el conjunto de company towns textiles en Lowell y su regeneración de edificios que relata en ellos la industrialización de Estados Unidos, o en Inglaterra el Iron Bridge que es el ícono de la región industrial minera del río Severn que junto a su sistema de museos es uno de los sitios protegidos por la UNESCO más visitados. En Francia la región minera de Le Creusot y su ruta del carbón o en Alemania la región del río Ruhr con su valorización patrimonial de la industria son ejemplos admirables. En España, específicamente en Cataluña, proyectan el eje patrimonial del río Llobregat con sus colonias industriales, también la ruta de la cultura industrial por Guipúzcoa, es otro ejemplo de ruta turístico-cultural que muestra una parte de la historia que mejor representa las señas de identidad del País Vasco, la cultura industrial y los paisajes del hierro, como también los ejemplos de Asturias y sus minas de carbón en el norte español.



Figura 39. Distrito de artistas en Lowell, regeneración industrial en Estados Unidos. Fuente: <http://www.likelowell.com>

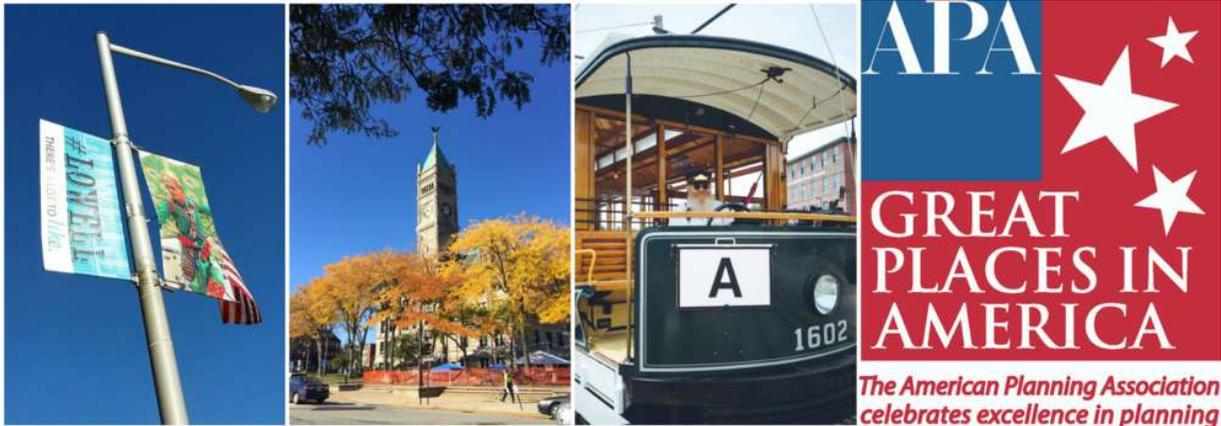


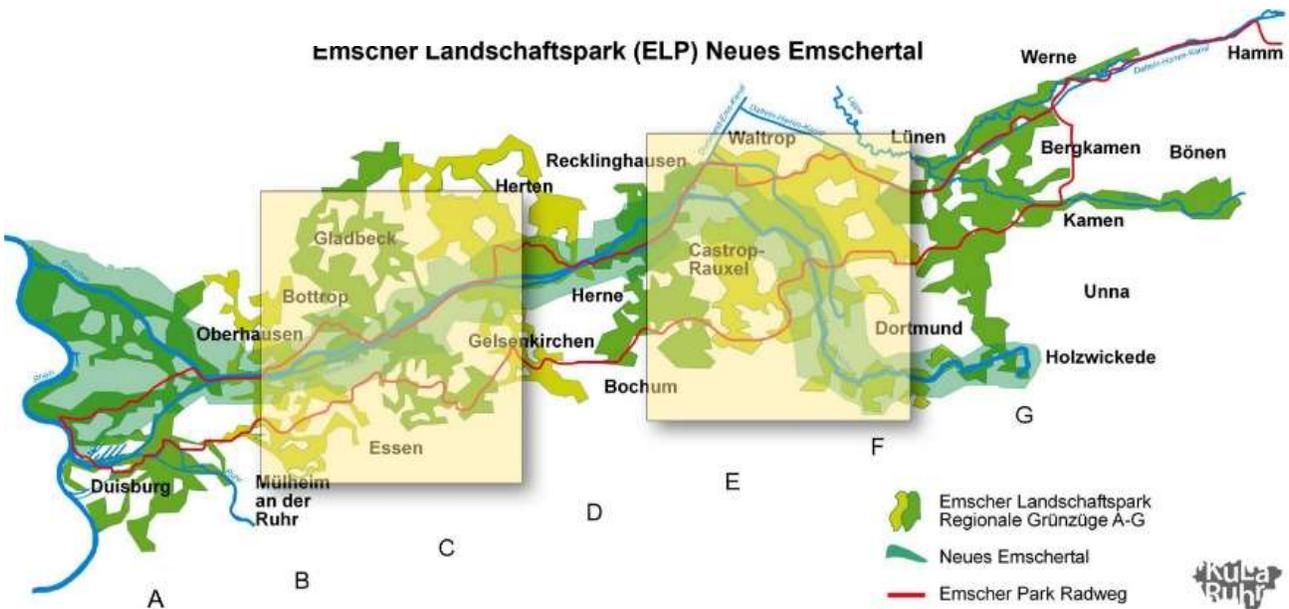


Figura 40. Mapa del camino real en México y sus principales centros mineros coloniales. Fuente: <http://viamexico.mx>

En África ejemplos como la Ruta del Mijo en Mali buscan resaltar la cultura y la arquitectura de tierra de un territorio. En América Latina los ejemplos de Chile con sus ciudades del cobre y su patrimonio industrial reconocido por la UNESCO, o en Uruguay y Argentina con todas las ruinas de la industria ganadera que logró posicionar a esta región a nivel mundial. Cuba con su ruta industria azucarera podría ser otro ejemplo y sin olvidar el Camino del Gaucho que resalta las tradiciones del territorio sudamericano. En Perú también encontramos conjuntos de ciudades mineras modernas que estructuran la región inca.

Todos estos proyectos pueden ser los ejemplos que necesitamos para empezar a buscar en América Latina la recuperación de la identidad de estas partes del territorio de una manera sostenible.

Figura 41. Mapa del parque territorial de Emscher en el Rio Ruhr en Alemania el cual combina proyectos de alcance regional como locales. Fuente: Un xxxl también se cose con puntadas pequeñas Lo social en las estructuras verdes de algunas periferias europeas de Ixiar Ugalde Gabellanes



En México ejemplos como la Ruta de la Plata, los caminos reales que se derivan y las ruinas que poseen han sido reconocidos por la UNESCO como patrimonio mundial recientemente. La aparición del plan de manejo para el paisaje agavero y las antiguas instalaciones industriales de Tequila, el cual valora la importancia del paisaje cultural mexicano, son claros ejemplos de la riqueza cultural del país. Un caso puntual es la candidatura a patrimonio mundial por la UNESCO del Parque Fundidora en Monterrey con sus enormes estructuras de acero, fábricas y chimeneas que se han transformado desde el año 2000 en un centro cultural, museo de arqueología industrial y un gran parque de la ciudad que ayudan a mantener y valorar los restos de la industrialización. Mencionar también el distrito minero de Real del Monte y Pachuca Hidalgo donde están convirtiendo el turismo cultural en una alternativa viable para el patrimonio industrial, o la Ruta de la Plata del Sur, una estrategia para el desarrollo regional a partir del patrimonio industrial en el estado de Guerrero. Como podemos ver, actualmente, son muchos los ejemplos que hacen referencia al interés por la arqueología industrial existente, y a la importancia de estas piezas post-industriales en el territorio.

Lo que respecta a la península de Baja California, lugar donde se enfoca nuestro interés, como antecedente, a finales del siglo pasado surge la ruta de las misiones como oferta turística promovida por los estados de Baja California y Baja California Sur que sería la primera acción importante a nivel cultural en tratar de estructurar el territorio peninsular a gran escala; ese camino real iniciado en 1683 por los jesuitas, y que continuaron dominicos y franciscanos hasta llegar a la Alta California hoy el estado de California en Estados Unidos fue la única vía que articuló estos territorios durante varios siglos. Este camino no fue más que una brecha de tierra extraviada sobre el desierto que conecto muchas misiones y que sorprendentemente hoy en día coincide en algunos tramos con la soledad de la única carretera existente en la península terminada en 1973 la cual corre a lo largo de 1.711 kilómetros entre el océano pacífico y el Golfo de California sobre suelo mexicano, y es en la actualidad la que sigue uniendo las poblaciones chicas y grandes dentro de este largo y angosto territorio.

Otra referencia y probablemente la última iniciativa territorial importante se desarrolla en el Valle de Guadalupe en la región de Ensenada con la llamada Ruta del Vino que cada agosto festeja su vendimia y se ha convertido en un itinerario cultural llamativo en los últimos años.



Figura 42. Fotografía de la construcción de la carretera transpeninsular. Fuente: <http://vamonosalbable.blogspot.com>



Figura 43. Fotografía de la única carretera transpeninsular que recorre más de 1711 km y fue terminada en 1973. Fuente: Fotografía de Enrique Gómez 2013.



Figura 44. Mapas y promoción de la Ruta del Vino en Baja California. Fuente: Secretaria de Turismo

Estos nuevos proyectos territoriales que intentan estructurar las regiones teniendo como activo su identidad, son el principio de muchos otras propuestas que tendrán que aparecer implementando herramientas actuales para un desarrollo económico sostenible reconociendo el valor cultural de los territorios. Finalmente podemos citar a Fernando Díaz quien describe muy bien los elementos y usos del territorio contemporáneo:

“El menciona que el reconocimiento del paisaje y sus componentes más destacados requieren de algún nivel de organización para su mejor comprensión y aprovechamiento. El territorio se presenta como una composición de innumerables piezas no siempre evidentes. Debidamente articulados constituyen una especie de relato territorial con episodios significativos de su historia y paisaje. Para tales objetivos, se requiere de una estructura física que otorgue un orden a partir de situar y jerarquizar las piezas, así como también en distribuir funciones entre las partes. En otros términos, transformar las huellas y los vestigios en recursos.” (Díaz, 2013)

En la península de Baja California se reconoce un ámbito territorial dotado de abundantes recursos valorados y por valorar. A continuación se muestra el plan o propuesta que plantea esta tesis del ordenamiento territorial en base a su patrimonio y a su paisaje, se toman en cuenta las reservas naturales protegidas y la incursión del patrimonio industrial de las company towns a lo largo del territorio. Un proyecto territorial podría integrar los diferentes elementos de valor natural y cultural para reforzar su estructura y su desarrollo regional. Se propone el armado de un sistema de distritos históricos (company towns) que sean parte de un circuito o ruta industrial que ayuden a proyectar una identidad desapercibida pero con una gran riqueza de elementos a preservar y valorar.



Figura 45. Esquema del modelo propuesto del territorio y su integración de recursos naturales y culturales. Incluye zonas de protección ambiental y sitios de patrimonio industrial a lo largo del angosto territorio de la península de Baja California. Fuente: Elaboración propia.

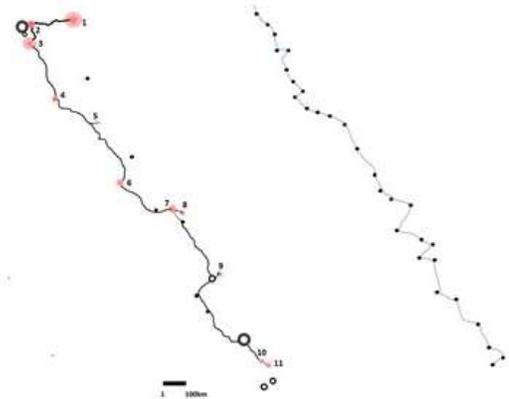


Casos de estudio analizados

1. Mexicali
2. Tecate
3. Ensenada
4. San Quintín
5. El Mármol
6. Guerrero Negro
7. Santa Rosalía
8. Isla San Marcos
9. Isla El Carmen
10. El Triunfo y San Antonio

Parques nacionales y reservas naturales

- P.N.1. Parque Nacional Constitución 1857
- P.N.2. Parque Nacional Sierra de San Pedro Martir
- P.N.3. Parque Nacional Bahía de Loreto
- P.N.4. Reserva de la Biosfera Sierra de La Laguna
- P.N.5. Parque Nacional Cabo Pulmo

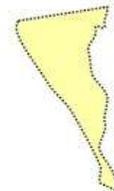


Eje carretero actual conectando el patrimonio industrial

Camino antiguo misionero

Reserva de la biosfera Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado.

Reserva de la biosfera Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado. El Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado es una reserva natural protegida por el gobierno de México. Se encuentra entre los estados de Sonora y de Baja California. El río Colorado, el río más caudaloso de Estados Unidos, nace en las Montañas Rocosas en el estado del mismo nombre en Estados Unidos y desemboca en el golfo de California o mar de Cortés en México. Fue reconocido por la Unesco como patrimonio de la humanidad por su ecosistema ya que abarca grandes profundidades de corales en peligro de extinción en 1985.



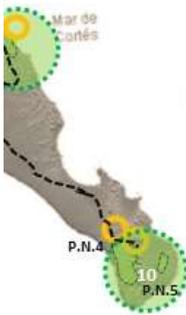
Reserva de la Biosfera El Vizcaíno

Reserva de la Biosfera El Vizcaíno abarca una superficie de 2 493 091 hectáreas. Desde 1993 el Santuario de ballenas de El Vizcaíno y las Pinturas rupestres de la sierra de San Francisco forman parte de los sitios Patrimonio de la Humanidad que se encuentran en México, mientras que la parte costera del golfo de California fue declarada también patrimonio de la Humanidad en 2007, dentro de la denominación "Islas y áreas protegidas del Golfo de California", que protege 244 sitios entre reservas, parques naturales e islas del Golfo de California.



Área de protección Valle de los Cirios

Área de Protección de Flora y Fauna desde 1980. Cuenta con 2,521,776 hectáreas, es el Área de Protección de Flora y Fauna más grande de México, la segunda área natural protegida de México por extensión total sólo por detrás de El Vizcaíno, pero la más grande en extensión terrestre, así como una de las áreas naturales protegidas más grandes del mundo. El Valle de los Cirios se encuentra desde 2004 dentro de la Lista Indicativa de México, para ser nombrado Patrimonio Mundial de la Humanidad.



1 100km

Conclusiones

Un territorio singular

Al revisar el contexto histórico se puede apreciar como la conquista del territorio peninsular sigue un lento poblamiento de Sur a Norte, a consecuencia de su aislamiento geográfico, su lejanía del centro de México, por ser un territorio hostil y por su escasa población. Se identifica un proceso de estructuración territorial débil, que no logra consolidar poblaciones significativas durante los siglos XVII, XVIII y XIX, aunque contiene varios ejemplos de enorme riqueza cultural.

La estructura territorial misionera en la península de Baja California deja construcciones aisladas y, en algunos casos, pequeños pueblos, que representan esa epopeya fundacional europea de ligar las dos Californias para la Corona española. Creemos que este sistema se contrapone a lo que sucede a mitad del siglo XIX y principios del XX con la industrialización, ya que surgen nuevas lógicas en el territorio impulsadas por capital extranjero.

Se concluye también que el paisaje y la geografía juegan un papel relevante, y que pueden ser proyectados más en términos de patrimonio y cultura, que turísticamente. La tendencia indica una explotación turística significativa que arrasa litorales sin tomar en cuenta los valores y cultura del territorio. La intención de este trabajo es mostrar la historia, los recursos culturales, el paisaje y la geografía, para tener una referencia clara de los casos de estudio.

Los alcances de las concesiones territoriales

Se verifica que con las políticas del gobierno mexicano destinadas a privilegiar la inversión extranjera, se empieza a desarrollar un planeamiento urbano diferente, aparentemente influenciado por el capitalismo extranjero. Su importancia reside en la idea de ocupación urbana para tratar de consolidar un territorio poco conocido y en constante peligro de cambiar de dueños a finales del siglo XIX. Las estrategias territoriales mencionadas como la industrialización y modernización de la región peninsular, las concesiones mineras, y por último, la cancelación del proyecto del ferrocarril, nos demuestran una apertura de explotación generalizada, pero en el momento de riesgo se actúa con un interés nacional de defensa del territorio mexicano.

Se identifican las características más importantes de las *company towns* como sus trazados, el origen industrial en el proyecto de colonización. Todo esto impulsado por capital extranjero en la deseada y alejada península de Baja California.

Las lógicas territoriales en la península responden a los sistemas de organización utilizados:



El Ferrocarril. Los circuitos ferroviarios modernizan los enclaves industriales y en la frontera los conectan con Estados Unidos. Sin embargo en los demás casos no se conectan entre sí, solo tienen un funcionamiento dentro del enclave, porque algunos están muy distantes unos de otros o se encuentran en islas, además el largo litoral es muy estrecho y no existen poblaciones significativas que conectar.



Puertos y muelles. Los puertos juegan un papel importantísimo en la conexión entre enclaves y desarrollan una liga potente, ya que son los nodos principales de su funcionamiento importando y exportando vía marítima hacia Estados Unidos principalmente.



Los enclaves o puntos de ciudad. Son los nuevos centros donde las compañías establecen sus operaciones económicas y planean núcleos urbanos para complementar las actividades industriales.



Los sectores. La región de frontera y las poblaciones que surgen a través de la inversión extranjera en la línea fronteriza contienen una diversidad muy ligada al país vecino. El gran litoral peninsular es el límite territorial y el contacto directo con el mundo exterior. Los valles agrícolas se definen por los escurrimientos naturales de su escasa anchura. La región central de desierto y montañas se distingue por su rica zona minera.



Dos estrategias territoriales. Se produce el encuentro de dos estrategias diferenciadas: la estrategia mexicana de ocupación y la estrategia estadounidense de explotación y búsqueda de beneficios económicos.

Consideramos importante el hecho de que tras el cambio de límites fronterizos entre México y Estados Unidos, a mediados del siglo XIX, el territorio norte de México, incluyendo la península de Baja California, se convierte en objeto de deseo del vecino del Norte. Muchas compañías norteamericanas, inglesas y francesas, mineras, agrícolas, ferroviarias e industriales, dirigen su mirada a las riquezas de esta amplia región y planean después de explorarla y cartografiarla, fundar numerosas *company towns* para hacer productiva una zona escasamente poblada.

Esto es posible a través de numerosas concesiones que otorga el gobierno mexicano del Porfiriato (1880-1910), con el objetivo de la modernización territorial y la defensa de la frontera del país.

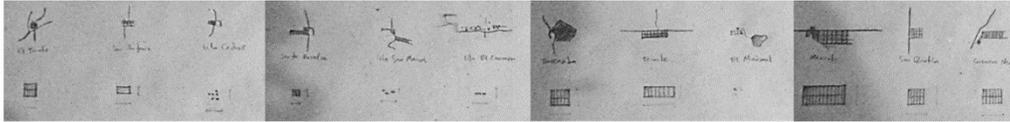
Este territorio peninsular, entonces escasamente poblado, está teniendo hoy un crecimiento acelerado en su litoral, sin tener presente una rica historia que queremos reivindicar. Para ello buscamos sus orígenes urbanos y el patrimonio a valorar para no perder vestigios que han pasado desapercibidos, y que corren riesgo con la desenfrenada ocupación turística en sus costas.

Se establecen los modelos

Se aprecia que las ciudades diseñadas por compañías extranjeras en la península de Baja California implementadas a finales del siglo XIX y principios del XX tienen una característica básica que es la industria, en su explotación del suelo ya sea para simplemente urbanizarlo o para extraer cobre, sal, oro y plata o para establecer poblaciones y consolidar la agroindustria. Este tipo de poblaciones florecen de una manera extraordinaria y se convierten en centros económicos importantes en la actualidad, otros se quedan en poblados que se niegan a desaparecer junto a sus ruinas de casas e industria.

Los proyectos estudiados utilizan la plaza de diferentes maneras, por ejemplo, en Mexicali aparece la plaza como espacio de frontera entre Estados Unidos y México compartiendo un área sin ocupar en medio de los dos países. En Tecate la plaza se encuentra ubicada cercana al ferrocarril y solo el edificio del ayuntamiento se encuentra enfrente, lo interesante es que la iglesia no está en la plaza sino en una manzana atrás. En Ensenada la plaza no cuenta con ningún edificio importante a su alrededor, solo comercios y casas. En San Quintín la plaza se encuentra a un costado de un edificio cívico en un extremo del poblado y no juega un papel central en la población. En Santa Rosalía la plaza está ubicada entre la industria y el inicio de la población frente al puerto, algo significativo que llama nuestra atención es la colocación de la iglesia ya que no está de frente sino de lado a la plaza. En Guerrero Negro por ejemplo la plaza se

encuentra enfrente de los edificios de la compañía, pero en la Isla San Marcos y en la Isla El Carmen las colonias industriales se encuentran alejadas de las oficinas de la compañía y las plazas a un costado de la capilla o iglesia. Por último los poblados mineros de El Triunfo y San Antonio la plaza se localiza entre el área industrial y el poblado. El Caso de la colonia industrial de El Mármol no se dibuja en esta clasificación por el difícil reconocimiento de las ruinas.



Concluimos que en los proyectos de las compañías la plaza no fungía como el centro donde se concentraban los poderes de la ciudad o la iglesia, importantísima en el México colonial, por lo tanto la ubicación de la iglesia no cuenta con protagonismo en la plaza. En los casos donde sí se encuentra el ayuntamiento en la plaza es porque ya entrado el siglo XX se presentan las cancelaciones de las concesiones territoriales extranjeras y el Gobierno Mexicano realiza modificaciones en los centros urbanos implementando el sistema heredado de la colonia.

La estrategia peninsular

Se concluye que los casos de estudio surgen en un determinado periodo como el Porfiriato y que son la herramienta perfecta para intentar urbanizar partes de un largo y estrecho territorio unido a México y a Estados Unidos por un pequeño trozo de tierra que siempre estuvo en disputa. Creemos que un factor importante por el cual la península se conserva mexicana y no estadounidense a finales del siglo XIX es por la cancelación de la concesión ferrocarrilera en la península del capital inglés y norteamericano que si logra que las locomotoras corran por tramos muy pequeños que se abandonan rápidamente. Este factor y las cláusulas de las concesiones territoriales evitan un número considerable de pobladores extranjeros que hubieran llegado rápidamente de Estados Unidos por ferrocarril a las nuevas ciudades. El gobierno mexicano otorgaba las concesiones territoriales con la firme obligación de que las compañías debían colonizar regiones regulando siempre una mayor población mexicana que extranjera en el territorio. En varias ocasiones las concesiones territoriales eran canceladas por el bajo número de pobladores mexicanos que las compañías manejaban. Esto era un riesgo constante y una estrategia que México maneja notablemente, dejando entrar y actuar al capital extranjero libremente para que explote el territorio urbanizándolo y poblándolo con sus industrias, esto con la estratégica intención de tener centros urbanos y no volver a perder territorios a manos del vecino del norte.

Lo significativo de los datos que recoge este trabajo es la identificación de un proyecto territorial para conservar un territorio a finales del siglo XIX.

La visión a futuro

Se presenta un hallazgo importante al ver que los 10 casos cuentan con un patrimonio industrial rico en recursos y más que eso que fueron modelos industriales que generaron en unos casos y siguen generando en otros una región económica importante en crecimiento (el norte de México). Concluimos que es relevante mostrar y seguir investigando este fenómeno urbano que se presenta en este territorio en particular. Se ha tenido la oportunidad de participar en diferentes congresos relacionados con el patrimonio industrial y logrado publicar algunos casos de estudio esto con la intención de aportar algo interesante de estos sitios y seguir complementando su historia urbana.

La finalidad de este trabajo es complementar los anteriores estudios y presentar de forma general la manera en que se ordena este territorio, mencionando los factores más importantes que construyeron su historia urbana. Nos planteamos finalmente un reconocimiento de ese patrimonio industrial desapercibido, esas construcciones de finales del siglo XIX y principios del siglo XX que generaron ciudades y poblaciones tan alejadas del centro de México.

Una propuesta en base a los valores culturales de un territorio podrían agruparse en las categorías de cultura de Ecosystem Sevices como: Recreacional, Ecoturismo y Patrimonio Cultural que abarcan monumentos, paisajes culturales, arquitectura y caminos y recorridos históricos. Esta clasificación podría ayudar a enlistar los valores y vestigios industriales de la península de Baja California.

Terminamos con estas preguntas para seguir con la investigación, ¿Podrá la carretera transpeninsular ser una ruta de patrimonio industrial? ¿Cuál es la nueva liga que establecerán estas poblaciones entre sí? ¿Soportará este delgado territorio el turismo a gran escala? Son preguntas que quedan planteadas para seguir avanzando. Probablemente las respuestas necesitan diferentes enfoques, pero es básico reconocer la historia del territorio y su desarrollo urbano, intentando con esta investigación aportar una visión diferente de esta extraordinaria región.

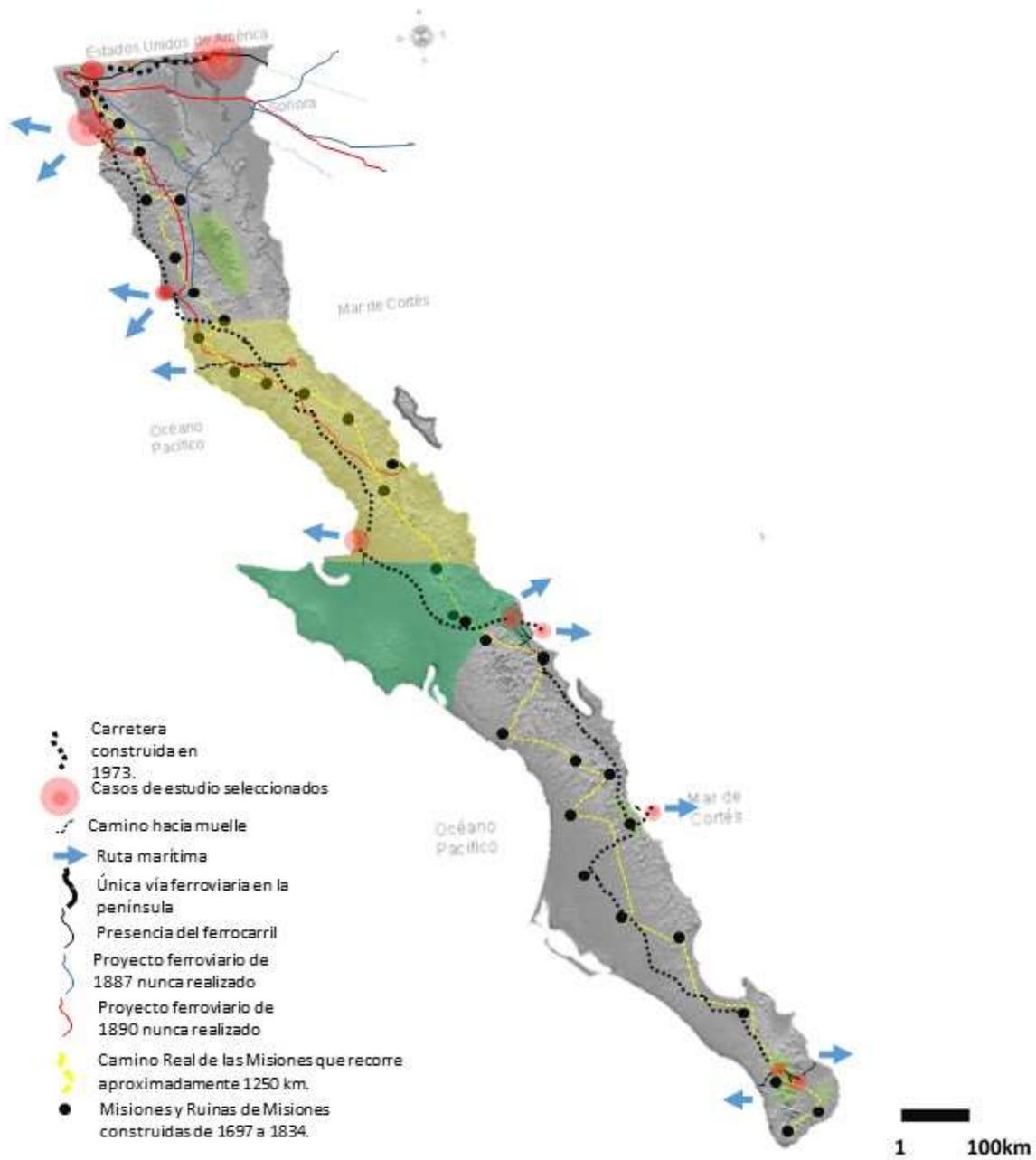


Figura 46. Esquema de las dinámicas territoriales de la península. Fuente: Esquema del autor.



Fuentes y Bibliografía

Figura 47. Fotografía del autor 2013. Archivo de la Compagnie Du Boleo en Santa Rosalía Baja California Sur, Edificio de las oficinas de la compañía minera hoy museo de Historia de la población, coordinado por el Instituto Nacional de Antropología e Historia, INAH.

Fuentes

Se recoge a continuación una lista de los centros donde se consultaron documentos cartográficos (bibliotecas y mapotecas) física o virtualmente. Cabe mencionar que se intenta presentar en esta tesis los mapas y planos con la mejor resolución posible para su adecuada apreciación. Algunas instituciones mencionaron el interés de la divulgación de estos materiales, en algunos casos inéditos, para contribuir al conocimiento y estudio del urbanismo y la ordenación del territorio mexicano.

Mapoteca Manuel Orozco y Berra

Ex Palacio Arzobispal de Tacubaya
Av. Observatorio 192, Colonia Observatorio
11860 México, Distrito Federal
Teléfono: +525538718500
Web: www.siap.sagarpa.gob.mx

Archivo General de la Nación

Eduardo Molina 113, Penitenciaría
15350 México, D.F.
Teléfono: +525551339900
Web: www.agn.gob.mx

Library of Congress

101 Independence Avenue, SE
20540 Washington, D.C. Estados Unidos
Teléfono: +12027075000
Web: www.loc.gov/index.html

Departamento editorial UABC

Avenida Reforma 1375, Nueva,
21100 Mexicali, Baja California México
Teléfono: +52 686 552 1056
editorial@uabc.edu.mx

Colegio de la frontera Norte

Escénica Tijuana-Ensenada Km 18.5, San Antonio del Mar
22560 Tijuana, B.C., México

Teléfono: +52 664 631 6300
<https://www.colef.mx/el-colef/>

CRAI Biblioteca de Filosofía, geografía e Historia Universitat de Barcelona UB

Carrer de Montalegre, 8
08001 Barcelona España
Teléfono: 934034584
www.ub.edu/facgh/queoferim/index/serveis.htm

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)

Coordinación Estatal Baja California
Dirección Regional Noroeste
Calle Calafia 462 Edificio Corporativo ISSA Segundo Nivel
Centro Cívico C.P. 21000
Mexicali, Baja California
Correo electrónico: atencion.usuarios@inegi.org.mx
Teléfono: 01 800 111 46 34
www.inegi.gob.mx/

Coordinación Estatal Baja California Sur

Dirección Regional Noroeste
Avenida Mariano Abasolo entre Oaxaca y Jalisco
Colonia Pueblo Nuevo C.P. 23060
La Paz, Baja California Sur
Correo electrónico: atencion.usuarios@inegi.org.mx
Teléfono: 01 800 111 46 34
www.inegi.gob.mx/

Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH)

Av. de los Insurgentes Sur 421, Cuauhtémoc, Hipódromo
06100 Ciudad de México, D.F., México
Teléfono: +52 55 4040 4300
www.inah.gob.mx/

Centro de Investigación Científica y Educación Superior de Ensenada (CICESE)

Carretera Ensenada-Tijuana 3918, Zona Playitas
22860 Ensenada, B.C., México

Teléfono: +52 646 175 0500

www.cicese.mx/

Instituto de Investigaciones Históricas de Baja California (UABC)

Calzada Universidad 14218, Parque Industrial Internacional Tijuana

22390 Tijuana, B.C., México

Teléfono: +52 664 682 1696

iih.tij.uabc.mx/

Museo de Historia de la Minería de Santa Rosalía (Museo del Minero)

Ayuntamiento de Mulegé

Jean Mitchell Cousteau 1, Colonia. Mesa Francia

CP 23920, Santa Rosalía, Mulegé, Baja California Sur

Teléfono: (615) 152 29 99

hidalgocamachoguillermo@hotmail.com

Geisel Library San Diego California UCSD

9500 Gilman Dr, La Jolla, CA

92093, Estados Unidos

Teléfono: +1 858-534-3336

libraries.ucsd.edu/

Bancroft Library, UC Berkeley

University of California, Berkeley, The Bancroft Library

Berkeley, California 94720-6000

Phone: 510-642-6481

Email: bancref@library.berkeley.edu

<http://bancroft.berkeley.edu/>

Biblioteca Nacional de Francia

Quai François Mauriac

75013 Paris, Francia

Teléfono: +33 1 53 79 59 59

www.bnf.fr/

The British Library

96 Euston Rd, London NW1 2DB, Reino Unido

Teléfono: +44 330 333 1144

www.bl.uk/

Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

11 Norte 1005, Colonia Centro

72000 Puebla, Puebla., México

Teléfono: +52 222 774 0106

www.museoferrocarriles.cuadriga.com.mx/

Bibliografía

ACOSTA, Alejandro (2014). **“El modelo Company town y Pedro Cornu: discurso de desarrollo fabril y espacial en México (1861-1913)”**. Labor & Engenho, Campinas [Brasil], v.8, n.2, p.101-111, 2014.

AGUIRRE, Bernal, Celso. (1983). **“Compendio histórico biográfico de Mexicali 1539–1966”**, vol.1. Mexicali: sin editorial.

AITCHISON, Stewart. (2010). **“The Desert Islands of Mexico's Sea of Cortez.”** University of Arizona Press, 2010, pag.96.

AIKMAN. R. (1887). **“Lower California : "Tierra Perfecta," or Perfect Land : the fertile district owned and offered for sale by the International Company of México”**. New York : The Company, 1887. Special Collection. UCSD. University of California in San Diego.

ALARCÓN, Eduardo (2000). **“Estructura urbana de ciudades fronterizas”**. Nuevo Laredo-Laredo, Reynosa- Mc Allen, Matamoros- Brownsville. El Colegio de la Frontera Norte. pp 232. Tijuana Baja California México 2000.

ÁLVAREZ, Miguel Ángel (2008). **“Patrimonio Industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea”**. Revista de estudios sobre patrimonio cultural. APUNTES vol.21, núm. 1. pp 6-25. Editorial Pontifica Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia 2008.

ÁLVAREZ, Miguel Ángel (2011). **“Conservación y restauración del patrimonio industrial en el ámbito internacional”**. Revista de cultura y ciencias sociales. ABACO 2da época No. 70. pp 22-39. Gijón Asturias España 2011.

ÁLVAREZ, Miguel Ángel (2010). **“La herencia industrial y cultural en el paisaje: Patrimonio Industrial, Paisaje y Territorios Inteligentes”**. Revista Labor y Engenho ISSN:2176-8846. V.4, n.1,2010. p.78-100. Campinas Brasil 2010.

ANGUIANO, María Eugenia. (1992). **“Irrigación y capital para transformar el desierto. Formación social del valle de Mexicali principios del siglo XX”** Frontera Norte. Vol.4. NUM. 8. JUL-DIC. 1992

AMAO, Jorge Luis (1997). **“Mineros, misioneros y rancheros de la antigua California”**. Editores Plaza y Valdez, INAH Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México 1997.

BARRETO, Flor y Rocío ROCHÍN (2013). **“Una historia urbana de los pueblos de San Antonio y El Triunfo”**. Breve Historia de los pueblos mineros de Baja California Sur. Con colaboración de Gilberto Piñeda y editado por Gerardo Ceja de forma impresa en el periódico El Sudcaliforniano, de La Paz, B. C. S.

BARNETT, Alberto (2000). **“La minería en el Norte de Sonora. Nogales Sonora México”**. Editorial UNISON. Universidad de Sonora. Editorial Hermosillo, Hermosillo Sonora México 2000.

BARQUÍN, Rafael (2012). **“La influencia del ferrocarril en el desarrollo urbano español”**. VI Congreso de Historia Ferroviaria – VI Trenbidea Historia Batzarra. pp 1–19. Vitoria Gasteiz País Vasco España 2012.

BERNAL, Rodríguez, Francisco A. (2002). **“Mexicali: 100 años de agua y vida. En Mexicali, 100 AÑOS: arquitectura y urbanismo en el desierto del Colorado”**, coordinado por Héctor Manuel Lucero Velasco, 17–32. México: Grupo Patria Cultural.

BERSTEIN, Marvin (1964). **“The Mexican Mining Industry 1890-1950: a Study of Interactions of Politics, Economics and Technology”**. State University of New York. Excelsior editions. New York United States 1964.

BLASCO, José (2013). **“Claves de las ciudades norteamericanas (de colonización): cuadrícula, bidimensionalidad y pecados originales”**. Urban Networks. 2013.

BROWN, Ben (2009). **“Introducción e impacto del ferrocarril en el Norte de México”**. Editorial Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. pp 231–236. Ciudad Juárez Chihuahua México 2009.

BURIAN, Edward (2015) **“The Architecture and Cities of Northern Mexico from Independence to the Present”**. University of Texas Press

BUSQUETS, Joan, DOMINGO, Miquel, EIZAGUIRRE, Xabier, MORO, Antonio. (2003). **“Les formes urbanes del litoral català”**. Diputació de Barcelona. Xarxa de municipis

BUSTO, Karina (2015). **“Historical Archaeology of Baja California Sur”** Pacific Coast Archaeological Society Quarterly 51(3&4):91-116

CAMPBELL, Federico (2015). **“Transpeninsular”**. Ediciones B México, S.A. de C.V. Bradley 52, Anzures DF-11590, México.

CAREL, Frederik H. (1977). **"My journey to the peninsula of baja california"**. The Journal of San Diego History. San Diego historical society quarterly. Summer 1977, Volume 23, Number 3. Editado por James E. Moss y Thomas L. Scharf.

CASTILLO, Veronica (2016) **"The Other California: Land, Identity, and Politics on the Mexican Borderlands"**. University of California Press. 2016

CALDERÓN, Marcela y GEFROY, Bruno (2001) **"Un Siglo de Arquitectura en Ensenada"**. Fondo Editorial de Baja California. pp 1-87. Ensenada Baja California. 2001

CALDERÓN, Marcela (2007). **"Adecuación bioclimática de la vivienda tradicional de Ensenada, Baja California, México 1882-1930."** PALAPA. Journal of Scientific Research on Architecture. Vol 2, No 1. 2007

CALDERÓN, Marcela, ROBLES, Cuauhtémoc, AGUILAR, Carlos. (2015). **"Patrimonio cultural en Ensenada México. Itinerario y Preservación"** Revista Topofilia. 2015

CALDERÓN, Miguel Ángel (1980). **"El impacto de la crisis de 1929 en México"**. Editorial UNAM Escuela Nacional de Economía. Fondo de Cultura Económica. Ciudad de México 1980.

CASTRO, Erín y CARIÑO, Micheline (2002). **"Estudio de los contratos para la explotación de sal durante el porfiriato en Sudcalifornia"**. Revista Clio, Nueva Época, vol I, núm. 28

CERUTTI, Mario (2008). **"Enciclopedia de Monterrey. El Norte agringado"**. Editorial Grupo Milenio. pp 125-142. Monterrey Nuevo León México 2008.

CHAPUT, D. L. (1987), **"The British are Coming! Or, The Army of India and the Founding of Ensenada"**, The Journal of San Diego History, núm. 33, otoño 1987, 151-164.

CHUECA, Fernando (1968). **"Breve Historia del urbanismo"**. Alianza Editorial. pp 191- 214. Madrid España 2011.

CICHOWICZ, Judith (1973). **"The economic evolution of a mining community: Santa Rosalia, Baja California Sur, Mexico"**. The Department of Geography Oregon State University. Oregon Press. pp 1-78. Oregon United States 1973.

CORREA, Elma. (2014). Revista Tierra Adentro, CONACULTA, Septiembre de 2014. **"Como se perdió el centro de Mexicali, de la ciudad subterránea al abandono"**. México DF, 2014

CORONA, Elva, ARREDONDO, Jorge, ROJAS y MARTINEZ, Félix. (2013). **“Mexicali una ciudad sin valoración histórica de su patrimonio cultural”**. UABC. Noveno Congreso CTV, Roma 2013

COROMINAS, Miquel (2014). **“Modern urban planing: Urban layout’s century”** QRU. Cuadernos de investigación en urbanismo. Creative commons. UPC. 2014.

CLARK, Julie (2006). **“Company towns in America, 1880-1930”**. American History. Humboldt State University Press. pp 1-73. Arcata California United States 2006.

DAL, Co (1975). **“De los parques a la región”**. Ciucci, G. et al., La ciudad americana de la Guerra Civil al New Deal. Editorial Gustavo Gili. Barcelona España 1975.

DEBAT, Mariana (2010). **“Impresión y adaptación. La construcción de la identidad del área central de la ciudad de Córdoba”**. Revista IDENTIDADES, Territorio, Proyecto y Patrimonio. No 2 pp 45-56. Barcelona España 2010.

DIAZ, Fernando (2010) **“Trazas, mojones y poblados del norte de traslasierra. Elementos para la definición de una estructura territorial”** Revista Identidades, territorio proyecto y patrimonio. Laboratorio Internacional de Paisajes culturales. Número 2. Barcelona 2010.

DIGUET, León (1912). **“Territorio de la Baja California, reseña geográfica y estadística, México”**. Librería de la Vda. De C. Bouret París-México. Ciudad de México 1912.

DINIUS, Oliver J and VERGARA, Ángela (2011). **“Company towns in the Americas landscape, power, and working-class communities”**. The University of Georgia Press. pp 1-68. Georgia United States 2011.

ELLISON, E.O. (1903). **“Gold and silver mines of lower california The Cradle of the Great Mining Industry on the Shores of the Pacific, Where the Precious Metals Were Obtained in the Days Before the Mission Fathers Came”**. Los Angeles Herald, Number 257, 21 June 1903

ENGELKING, Sigismundo (2014). **“Una especie en extinción, la arquitectura industrial del siglo XX; la industria en la zona metropolitana de la ciudad de México y su entorno urbano”** Primer coloquio nacional: Los procesos de industrialización en México. INAH. 2014

ESPARZA, René, RESÉNDEZ, Rita, EMBRIZ, Arnulfo (2000). **“Catálogo de mapas, planos, croquis e ilustraciones históricas de restitución y dotación de tierras y ampliación de ejidos del Archivo General Agrario”**. Editor. CIESAS, 2000

ESTRADA, Arnulfo (2013). **“Los Orígenes de San Quintín”**. Periódico el Vigía, edición impresa 2013.

FERRARI, M. (2011) **“Patrimonio ferroviario y desarrollo sostenible en el noroeste argentino. Líneas de intervención”**. Labor & Engenho, Campinas [Brasil], v.5, n.3, p.1-XX, 2011.

FLORIDO, Amara. (2012). **“Los inventarios del patrimonio histórico industrial: Gran Canaria y Fuerteventura”**. XX Coloquio historia canaria-americana. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas, Gran Canaria España.

FRANQUESA, Jordi (2009). **“Les Comunitats Jardí a Catalunya.”** Edicions Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona España 2009.

FRANQUESA, Jordi (2012). **“Estrategias patrimoniales en el contexto español: Una clasificación”**. Revista Apuntes. Vol.25, Num.2. Bogotá Colombia, 2012.

GALINDO, JULIAN y SABATÉ, JOAQUÍN (2009) **“El valor estructurante del patrimonio en la transformación del paisaje”** Revista Apuntes. Vol.22, Núm.1. Bogotá Colombia 2009.

GANSTER, Paul (2007). **“Loreto: The future of the first capital of the Californias”**. SCERP and IRSC publications. San Diego State University. Institute for Regional Studies of the Californias. San Diego State University Press, 2007

GARCÉS, Eugenio. et alt.(1992). **“Sewell asentamiento minero (1904 hasta la actualidad)”**. Arquitectura panamericana, 001. pp 104-117. Santiago Chile 1992.

GARCÉS, Eugenio (1999). **“Las ciudades del salitre. Un estudio de las oficinas salitreras en la región de Antofagasta”**, Editorial Universitaria. Universidad del Norte. Santiago Chile 1999.

GARCÉS, Eugenio (2003). **“Las ciudades del cobre. Del campamento de montaña al hotel minero como variaciones de la company town”**. Revista EURE v.29 n88. pp 131-148. Santiago Chile 2003.

GERHARD, Peter y Howard E. GULICK (1956). **“Lower California Guidebook”**. Arthur H. Clark, Glendale, California. 1956.

GRIFFIN, Jimmy (2012). **“Las inundaciones, las batallas con el Río Colorado para salvar los valles Imperial y Mexicali”**. Revista El Río, revista de historia regional de Mexicali y su valle. Año V, núm. 16, abril-junio, Mexicali 2012.

GÓMEZ, Aurora (2011). **“From Company Towns to Union Towns. Textile Workers and the Revolutionary State in México”**. The University of Georgia Press. pp 45-67. Georgia United States 2011.

GÓMEZ ESTRADA J.A. y ALMARAZ ALVARADO A. (2011). **“Inversiones, colonización y desarrollo económico en el noroeste de México, 1870- 1940”** COLEF. Colegio de la Frontera Norte. Tijuana Baja California. 2011.

GÓMEZ, Ignacio. (2009) **“Plan de manejo para el paisaje agavero y las antiguas instalaciones industriales de tequila. El patrimonio cultural como detonador del desarrollo regional, antecedentes, compromisos y retos”**. Revista Rizoma 2009. Patrimonio Industrial. Rescate de un pasado, herencia del futuro.

GONZÁLEZ, Genaro (1947). **“Riqueza minera y yacimientos minerales de México”**. Editorial Banco de México. Ciudad de México 1947.

GRIJALVA, Aidé. (2014). **“Agroindustria y algodón en el valle de Mexicali. La compañía industrial jabonera del pacífico”**. SCIELO, Estudios fronterizos. Vol.15 no.30 Mexicali jul/dic. 2014

GRAJEDA, Gabriela y Santiago, Víctor (2010). **“La comisaria de pilares de Nacozari de García: Una potencial oferta turística sin demanda”**. Revista Topofilia. Centro de estudios de América del Norte. Editorial colegio de Sonora. Hermosillo Sonora México 2010.

GURRÍA, Jorge y MESSMACHER, Miguel (1965). **“Las misiones de Baja California”**. Revista Boletín de Monumentos Históricos, Instituto Nacional de Antropología e Historia, INAH, num.20, junio de 1965.

HANCOCK, 1953, Guía Turística de México, Baja California.

HEATH, Hilarie (2011). **“El malogrado proyecto del ferrocarril peninsular del Distrito Norte de la Baja California, 1887-1892”**. Estudios fronterizos. Versión impresa ISSN 0187-6961. vol.12 no.24 Mexicali jul./dic. 2011

HENDRICKS, William. (1996). **“Guillermo Andrade y el desarrollo del delta mexicano del rio colorado 1874-1905”**. Colección Baja California nuestra historia. Editado por UABC. Mexicali Baja California, 1996.

HUTTON, Marjorie (1983) **“The development of the Valle de San Quintín and its urban Landscape”** Special Collection, University of California in San Diego. UCSD.

JACOBS, Allan (1993). **"Great Streets"**. MIT Press. Massachusetts Institute of Technology. pp 331. United States of América 1993

JORDÁN, Fernando (1956). **"El otro México"**. Biografía de Baja California. Instituto de investigaciones históricas de Baja California. Tijuana México 2010.

KERIG, Dorothy. (2001). **"El valle de Mexicali y la colorado River Land Company 1902- 1946"**. Colección Nuestra Historia, Editorial Universidad Autónoma de Baja California.

KORTHEVER, Dennis (2001). **"Santa Rosalía and Compagnie du Boleo: The making of a town and company in the porfirian frontier 1885-1900"**. University of California Irvine Press. Irvine California United States 2001.

KOSTOF, Spiro (1991). **"The city shaped. Urban Patterns and Meanings Through History"** Thames & Hudson. 1991

KRAUZE, Enrique (1987). **"Místico de la autoridad, Porfirio Díaz"**. México, Fondo de Cultura Económica, pp.103 (Biografía del Poder, 1), México D.F. 1987.

KEITH, CHAMBERLIN, Eugene. (1951). **"Mexican Colonization versus American Interests in Lower California"** Journal Article. Pacific Historical Review. Vol.20. No. 1, pp. 43-55. University of California Press. 1951

LARRETA, Luis, AVILÉS, Homero, PIÑEDA, Gilberto (2013). **"Breve historia de los pueblos mineros de Baja California Sur. Isla San Marcos, un pequeño recorrido por su historia"**. Red de Egresados de Historia de la UABCS y la Escuela Normal Superior. Editor. Gerardo Ceja García. Periódico Sudcaliforniano. La Paz B.C.S.

LANDGRAVE, Sinhúe. L. (2015). **"El archivo fotográfico de la Fábrica de Celulosa en Peña Pobre: una historia gráfica y constructiva"** Revista Boletín de Monumentos Históricos. Núm. 33. Instituto Nacional de Antropología e Historia.

LEY, Judith y FIMBRES, Norma. (2011). **"La expansión de la ciudad de Mexicali: una aproximación desde la visión de sus habitantes"**. SCIELO, Región y Sociedad vol.23 no.52 Hermosillo sep./dic.2011.

LEY, Judith y CALDERON, Georgina. (2008). **"De la vulnerabilidad a la producción del riesgo en tres primeras décadas de la ciudad de Mexicali, 1903-1933"** SCIELO, Región y Sociedad vol.20 no41 Hermosillo ene/abr.2008

LEY, Judith, ORTEGA, Luz, FIMBRES, Norma y ORTEGA, Guadalupe de los Ángeles. (2012). **"Mitos en el valle de Mexicali: una cartografía de lo intangible"** Revista de geografía Norte Grande. No.52 Santiago set. 2012.

LORRAINE, Farrelly (2011). **"Drawing for urban design"**. Editorial BLUME. p 1-176. United Kingdom 2011.

LYNCH, Kevin (1960). **"The image of the city"**. The Massachusetts Institute of Technology Press, pp 1-152. Cambridge Massachusetts United States 1960.

28. MARSHALL, Alex (2003). **"How cities work"**. University of Texas Press. pp. 19-65. Austin Texas United States 2003.

MARTÍNEZ DE PISÓN, E. (2013), "Geografía y viajes", en Paneque Salgado, P. y J. F. Ojeda Rivera (eds.), *El viaje en la geografía moderna*, Coloquio del Grupo de Historia del Pensamiento Geográfico, Universidad Internacional de Andalucía, Sevilla, pp. 13–28.

MCDONALD, Marquis y OSTER, Glenn N. (1968). **"Baja: Land of Lost Missions"**. The Naylor Company, book publishers of the southwest, San Antonio Texas.

MENDOZA, Héctor y BUSTO, Karina (2015). **"The invented Baja California: visiones of a Mexican territory in the middle 20th century"** Revista Scielo. Investigaciones geográficas no. 86 México 2015

MÉNDEZ, Eloy (2000). **"Ciudades y arquitecturas del noroeste mexicano"** Revista Región y Sociedad / Vol. XII / No. 20. El Colegio de Sonora. Hermosillo, Sonora. 2000.

MÉNDEZ, Eloy (2004). **"Arquitectura Nacionalista. El proyecto de la Revolución Mexicana en el Noroeste (1915- 1962)"**. Plaza y Valdés Editores. Universidad de Sonora

MONTGOMERY, L Bond (1866). **"Report on the property of the Triunfo silver mining and commercial company of Lower California, with some account of the mines of the peninsula and observations on the mode of beneficiating silver ores"** publicado por Phil. King & Baird realizado por El Triunfo silver mining and commercial company of Lower California.

MONTEMAYOR, Lucrecia (2013). **"Shifting power and institutional relationships: The role of stakeholders in shaping Cananea, México"**. Faculty of Architecture, planning and Preservation Columbia University. New York United States 2013.

MORADO, Cesar (2003). **"Empresas mineras y metalúrgicas en Monterrey México 1890-1908"**. Las minas Parte 1 Ingenierías UANL Universidad Autónoma de Nuevo León. Vol.VI, No.19. Monterrey Nuevo León México 2003.

MORALES, Humberto (2014) **“Dossier Company towns”** Labor & Engenho, Campinas [Brasil], Editorial I&e, v.8, n.4, Red Conpadre — México 2014

MORRIS, A.E.J (1994). **“History of Urban Form: Before the Industrial Revolution”**, Nueva York, Longman Technical and Scientific-John Wiley and Sons, 1994.

MUÑOZ, Joaquín (1986). **“La minería en México. Bosquejo histórico”**. Editorial UNAM Universidad Nacional Autónoma de México. pp. 1-12. Ciudad de México 1986.

NOLEN, John (1927). **“New Towns for old”**. Routledge/Thoemmes Press. Marshall Jones Company Boston, Massachusetts.

NOVELO, María Eugenia (1988). **“A history of Santa Rosalía in Baja California”**. Editorial San Diego History Center. Institute of History of California. San Diego California United States 1988.

O’GORMAN, Edmundo (1958). **“La invención de América”**. Editorial Fondo de Cultura Económica. pp. 15-159. Ciudad de México 1958.

PACHECO, C y SÀNCHEZ, M. (1997). **“La controversia acerca de la política de colonización en Baja California”**. Editado en 1997 por la Universidad Autónoma de Baja California UABC, Mexicali Baja California

PADILLA, Antonio (1989). **“El surgimiento urbano de Santa Rosalía Baja California Sur”**. Editorial UNAM Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de investigaciones históricas de Baja California. pp. 1-16. Tijuana Baja California México 1989.

PADILLA, Antonio (1994). **“Visión histórica de la frontera Norte de México”**. Editorial UABC Universidad Autónoma de Baja California. Instituto de Investigaciones históricas de Baja California. pp. 22- 54. Tijuana Baja California México 1994.

PADILLA, Antonio (2007). **“Inicios urbanos del Norte de Baja California. Influencias e ideas 1821-1906”**. 2da Edición. Giglico Ediciones. Universidad Autónoma de Baja California. pp. 17-103. Instituto de investigaciones Históricas. Mexicali Baja California México 2007.

PALACIOS, Francisco. (2015). **“La colonia Lerdo y su núcleo poblacional: Ciudad Lerdo.”** Divulgación Dhiré, Divulgación de las historias regionales de Baja California. 2015

PRATS, Llorenç y SANTANA, Agustín. (2005) **“Reflexiones Libérrimas sobre patrimonio, turismo y sus confusas relaciones”**. El encuentro del turismo con el patrimonio cultural: concepciones teóricas y modelos de aplicación. Sevilla: Fundación El Monte. 2012.

PALAU, Pedro (2010). **“Pobre patria mía”**. La novela de Porfirio Díaz. Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V. México D.F. 2010.

PARCERISA, Josep (2012). **“Forma urbis cinco ciudades bajo sospecha.”** Edición Laboratorio de urbanismo. pp.20-94. Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona España 2012.

PEÑA GUZMÁN, Celina. (2011). **“La Hidroeléctrica de Necaxa y la Mexican Light and Power Co., patrimonio industrial en riesgo”**. Labor & Engenho, Campinas [Brasil], v.2, n.5, p.45-65, 2011.

PÈREZ, Leonel y PARRA Claudia (2004). **“Paisajes culturales: El parque patrimonial como instrumento de revalorización y revitalización del territorio”**. Revista Theoria, Vol. 13: 9-24, 2004

PIE I NINOT, Ricard y ROSA JIMENEZ, Carlos. (2013). **“Turismo Líquido”**. Universidad Politécnica de Cataluña y Universidad de Málaga.

PIÑERA, David (1995) **“American and English Influence on the Early Development of Ensenada, Baja California, México”**. Institute for Regional Studies of the Californias San Diego State University San Diego, California 92182-4403. 1995

PIÑERA, David, BEJARANO, Alma. (2011). **“Expresiones arquitectónicas compartidas en la frontera de Baja California y California”**. Revista Culturales, vol.7 ,no14 , Mexicali 2011.

PIÑERA, David (2006). **“La Frontera Norte: de la Independencia hasta nuestros días”** Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México, Álvaro Matute, Carmen Vázquez Mantecón (editores), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, v. 12, 1989, p. 27-50. México 2006.

POZO, Benito, CALDERON, Basilio y PASCUAL Henar (2009) **“Recuperar y rehabilitar el patrimonio industrial urbano. Entre el desamparo institucional y la voracidad urbanística”** Ciudades 12. PP. 197-219. Valladolid, España, 2009.

QUIROZ, Héctor (2008). **“Ciudades Mexicanas del siglo XX”**. Edición Universidad Nacional Autónoma de México. UNAM. Facultad de Arquitectura. pp. 23-197. Ciudad de México 2008.

REPS, John. W. (1982) titulado **"The Forgotten Frontier: Urban Planning in the American West before 1890"**. Columbia: University of Missouri Press, 1981

ROBLES, Cuauhtemoc. (2006). **"La arquitectura de Mexicali, Orígenes"** Editado por UABC, Universidad Autónoma de Baja California. Mexicali, 2006.

RODRÍGUEZ, Bianca y PIÑEDA, Gilberto. (2013). **"Breve historia de los pueblos mineros de Baja California, Guerrero Negro, un pequeño recorrido por su historia."** "Con colaboración de Gilberto Piñeda y editado por Gerardo Ceja de forma impresa en el periódico El Sudcaliforniano, de La Paz, B. C. S.

ROJAS, Javier (1998). **"Minería en Nuevo León: Antecedentes de la industria de fundición"**. Edición UANL Universidad Autónoma de Nuevo León. pp. 17-22. Monterrey Nuevo León 1998.

ROJAS, Javier (2006). **"Fabricas e industrias, Símbolos de la cultura industrial regiomontana"**. Instituto de investigaciones históricas de Nuevo León. pp. 1-58. Monterrey Nuevo León 2006.

ROMERO, Manuel (1986). **"Noreste minero. La minería en Sonora, Baja California, Baja California Sur durante el Porfiriato"**. Plaza y Valdés Editores. Ciudad de México 1986.

ROMERO, Manuel (1991). **"El Boleo, un pueblo que se negó a morir: 1885-1954"**. Editorial Unísono. Centro de estudios mexicanos y centroamericanos. pp.47-110. Ciudad de México 1991.

RIEMANN, Hugo, SANTES-ÁLVAREZ, Ricardo y POMBO, Alberto (2009). **"The role of Protected Areas in Local Development: The Case of the Peninsula of Baja California"**. Revista Scielo. Gestión y política pública vol.20 no.1 México ene. 2011

RUIZ, Patricia (2012). **"Propuesta metodológica para analizar, conservar y reutilizar el patrimonio industrial"**. Revista Boletín de Monumentos Históricos del Instituto Nacional de Antropología e historia. Tercera época, num.25. México, D.F. 2011.

SABATÉ, Joaquín (2004). **"Paisajes Culturales. El patrimonio como recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo"**. DUOT. Urban 9. Primera época. pp. 8-29. Barcelona España 2004.

SABATÉ, Joaquín (2004). **"Patrimonio y proyecto territorial, Colonias, Séquia de Manresa y Delta del Llobregat"**. Edición Diputació Barcelona. Área de infraestructuras, urbanismo y Habitatge. pp. 1-23. Barcelona España 2004.

SABATÉ, Joaquín (2010). **“De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje: intervenciones en paisajes culturales (Europa – Latinoamérica)”**. Labor & Engenho, Campinas [Brasil], v.4, n.1, p.10-25, 2010.

SABATÉ, Joaquín. (2014). **“Paisajes Culturales y Proyecto Territorial: un Balance de treinta años de experiencia”**. Revista Identidades. Laboratorio Internacional de Paisajes Culturales. Barcelona España

SABATÉ, Joaquín, MARTÍ, Miquel, HORRACH, Biel, GALINDO, Julian, CUELLAR, Álvaro, ARBONA, Tófol. (2014). **“Proyectar el territorio de un paisaje cultural. La sierra de Tramuntana, parque territorial”**. European Postgraduate Master in Urbanism. Master en Projectación Urbanística. Universitat Politècnica de Catalunya.

SAMANIEGO, López, M.A. (2014). **“Breve Historia de Baja California”** 2da Edición. UABC. Universidad Autónoma de Baja California. Mexicali Baja California. 2014

SANTIAGO, Liliana. (2002). **“Profile of the origins of Tecate’s populations. Tecate, Baja California: Realities and challenges in a Mexican Border Community”**. Editado por Paul Ganster.

SANTIAGO, Liliana. (2005). **“La gente al pie del Cuchumá memoria histórica de Tecate”**. Instituto de Investigaciones Históricas. Universidad de Baja California. Fundación La Puerta. Tecate Baja California

SARIEGO, Juan Luis (1988). **“Enclaves y minerales en el norte de México, Historia social de los mineros de Cananea y Nueva Rosita. 1900-1970”**. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. Ediciones de la Casa Chata. pp. 234- 249. Ciudad de México 1988.

SARIEGO, Juan Luis (1992). **“Minería y territorio en México: tres modelos de implantación socio espacial”**. Edición Fondo de Cultura Económica. ERIA. pp. 197-209. Ciudad de México 1992.

SARIEGO, Juan Luis (2011). **“La minería Mexicana: el ocaso de un modelo nacionalista”**. Escuela Nacional de Antropología e Historia. Edición Unidad Chihuahua. Chihuahua México 2011.

SAUER, Carl. (1925). **“La morfología del paisaje”**. Polis, Revista de la Universidad Bolivariana, vol. 5, núm. 15, 2006. Universidad de Los Lagos Santiago, Chile

SILLER, J.A y DE LA TORRE, G. (1984). **“Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles”**. Baja California. Municipio de Ensenada, San Quintín. Instituto Nacional de Antropología e Historia. INAH.

SORIA Y PUIG, Arturo (1989): **“El Territorio como artificio”**. Revista Obra Publica No.11 Primavera de 1989.

STARR, Kevin (1991). **“Material Dreams: Southern California Through the 1920s”** Oxford University Press. p 496. 1991.

SKOUGOR, Hjalmar (1921). **“Rosita, México, a Carefully Planned City; Pleasing, Comfortable and Hygienic”** Revista especializada Coal Age. Vol 22 No.19 pp. 983- 1040. New York United States 1921.

SOLÁ, Manuel (1969). **“Sobre metodología urbanística”**. Ediciones Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. ETSAB. pp. 1-46. Barcelona España 1969.

SOLÁ, Manuel (2010). **“Prat Nord”**. Edicions de Cantonada. pp. 1-44. Barcelona España 2010.

SORIA Y PUIG, Arturo (1989). **“El territorio como artificio”**. Revista Obra Pública. Núm. 11. Primavera 1989.

SOUTHWORTH, J.R (1899). **“Baja California Ilustrada”**. Publicación gubernamental. La Paz, B.C. Sur, México : Gobierno del Estado de Baja California Sur. 1989

TAYLOR, Lawrence. (2011). **“Baja California. ¿El cuerno de la abundancia? Inversiones estadounidenses y desarrollo económico en el norte de la península, en el Porfiriato”**. Ediciones del COLEF, Colegio de la Frontera Norte. Tijuana Baja California

TAYLOR, Lawrence. (2004). **“La explotación de un recurso mineral en la frontera norte de México. La comercialización del ónix mármol de Baja California, 1890-1958”**. El colegio de Sonora. Revista Región y sociedad. Vol.16, Núm. 30. 2004

TIRONI, Manuel (2010). **“Poble Nou reinventado Paisajes creativos, regeneración urbana y el plan 22@ Barcelona”**. Revista Identidades, territorio proyecto y patrimonio. Laboratorio Internacional de Paisajes culturales. Número 2. Barcelona 2010.

TREJO, Dení y LANDAVAZO, Marco (1994). **“Población y grupos de poder en la península de Baja California: dos estudios históricos del siglo XIX”**. Seminario de Investigación en Historia Regional. Universidad Autónoma de Baja California Sur. UABCS. 1994

TREJO, Dení y GONZÁLEZ, Edith (2002). **“Historia general de Baja California Sur: La economía regional”**. Editores Plaza y Valdés

TRUEBA, José Luis (1988). **“Voces de la mina México”**. Programa Nacional de la Frontera. Universidad de Texas Press. pp. 1-54. San Antonio Texas United States 1988.

TRUEBA, José Luis (1989). **“Cananea 1906 México”**. Edición Gobierno del estado de Sonora. Pp. 101-120. Hermosillo Sonora 1989.

VALL, Pere. (1999). **“De colonies textils a parc fluvial. El sistema de colonies textils del Baix Bergueda. Genesi y revaloracio.”** Col·leccio:Cultura, técnica y Societat. Enginyers Industrials de Catalunya. Marcombo Boixareu Editores. Barcelona 1999.

VALL, Pere. (2007). **“Revisión metodológica sobre el planteamiento de un paisaje cultural. El Plan Director Urbanístico de las colonias del Llobregat”** Revista Urban 13. pp 122-136.

VECSLIR, LORENA y TOMMEI, CONSTANZA (2013). **“Hacia un proyecto territorial para un paisaje cultural. La Quebrada de Humahuaca, Jujuy, Argentina”** Revista Bitacora 22, Urbano Territorial. (1) 2013: 61-74. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

VIDAL, Miquel (2003). **“Jardines de Barcelona”**. Editorials, S.A. Barcelona España 2003.

WRIGHT, Louis (1977) **“Breve historia de los Estados Unidos de América, México”**, Limusa, 1977, p. 272-273.

Periódicos históricos

The Lower Californian. Vol 1. No 9. Ensenada, Lower California, Thursday, October 6, 1887

Los Angeles Herald, Number 257, 21 June 1903. Escrito por E. O. ELLISON The Herald's Special Commissioner in Lower California. TRIUNFO, Lower California 1903

Archivos fotográficos

Archivo Fotográfico Ángel Bassols Batalla. Estudios de Geografía en la península de Baja California. COLEF, Colegio de la Frontera Norte. Tijuana Baja California México.

Archivo Fotográfico. San Diego History Center. Fotografías aéreas de mitad del siglo XX. San Diego California E.U.

Documentos

Reporte original consultado publicado en 1866 por Phil. King & Baird. Report on the property of the Triunfo silver mining and commercial company of Lower California, with some account of the mines of the peninsula and observations on the mode of beneficiating silver ores. Por el Triunfo silver mining and commercial company of Lower California. Colección California State Library

Documento original consultado publicado en 1887 por R. Aikman. Lower California : Tierra Perfecta, or Perfect Land : the fertile district owned and offered for sale by the International Company of México. New York : The Company, 1887. Special Collection. UCSD. University of California in San Diego.

Documento publicado por el Instituto Geológico de México publicado en 1919. Los Minerales del Triunfo y San Antonio, Baja California. Consulta de planos y mapas de los distritos mineros.

Documento de 1979. Desarrollo Urbano. Sistema de Información para el desarrollo urbano de centros de población (SIDDU). Baja California. Secretaria de asentamientos humanos y obras públicas.

Documento de 1984. Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles. Baja California. Municipio de Ensenada. Instituto Nacional de Antropología e Historia. INAH.

Documento de 1984. Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles. Baja California Sur. Instituto Nacional de Antropología e Historia. INAH.

Documento de 1995. Routes Du Patrimoine Industriel. Catalunya. Generalitat de Catalunya. Departament de Comercio, Consum y Turisme. Jaume Perarnau y Francesc Gurri.

Tesis de doctorado consultadas

Tesis "The development of the Valle de San Quintín and its urban Landscape" Special Collection, University of California in San Diego. UCSD. De Marjorie Hutton en 1983.

Tesis "Adecuación bioclimática de la vivienda tradicional de Ensenada, Baja California, México 1882-1930." PALAPA. Journal of Scientific Research on Architecture. Vol 2, No 1. 2007 de Marcela Calderón

Tesis "Valoración de los centros históricos. Tiempo, espacio y patrimonio: El caso de la ciudad de La Paz, Todos Santos, El Triunfo y San Antonio" de Flor Angélica Barreto Cosío en 2013

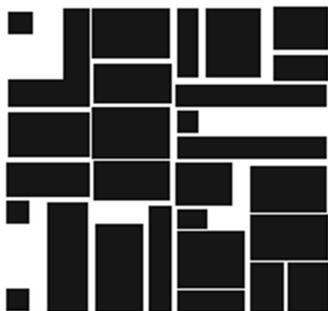
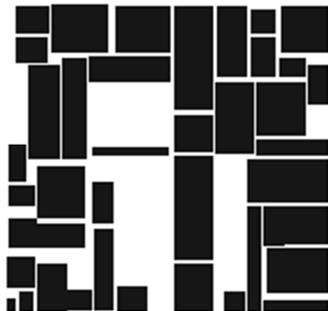
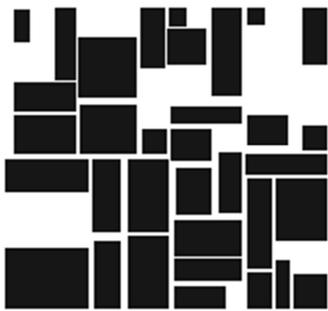
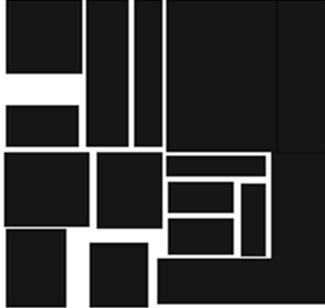
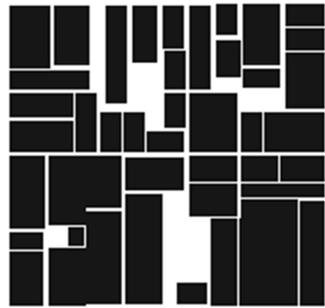
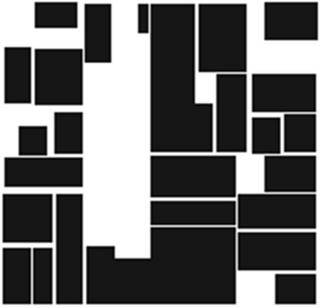
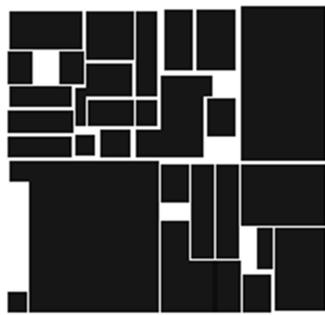
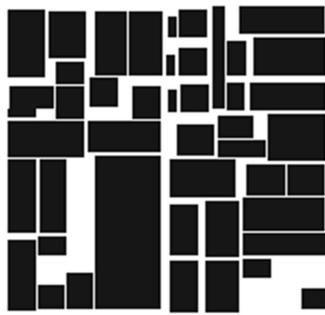
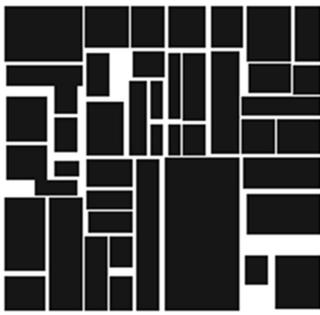
Tesis "Constelaciones rurales serranas. Lógicas de ocupación del territorio y modelos de orden". Lecturas interpretativas de la construcción del territorio Norte de Traslasierra, Córdoba, Argentina. De Fernando Díaz Terreno en 2013

Tesis "El bajo río Uruguay dos naciones ¿un territorio?" De Mercedes Medina en 2013

Tesis "El río como eje de vertebración territorial y urbana" De Pamela Duran Díaz en 2014

Tesis "Una ciudad para la Pampa" La construcción del territorio en la Provincia de Buenos Aires (1810-1916) De Melisa Pesoa en 2016

Tesis "El proyecto urbano moderno de los company towns en el Perú: La Oroya y Talara. 1940-1970" de Edith Teodora Aranda Dioses. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Facultad de ciencias sociales, unidad de posgrado. 2017



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA BARCELONATECH

DUOT Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori

ETSAB  Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona