

La ruta de *company towns* en la península de Baja California: trazados urbanos y patrimonio industrial, siglos XIX y XX

Las *company towns* o “ciudades de las compañías” en la península de Baja California pueden considerarse el instrumento de urbanización de ese territorio a finales del siglo XIX y principios del XX. El gobierno mexicano aprovechó la industrialización temprana en esa parte del país al usar una estrategia económica sin precedentes: intentar ocupar urbanísticamente esa larga y angosta península que estaba muy poco poblada. Se otorgaron grandes concesiones territoriales a capitales, en su mayoría extranjeros, para colonizar la región mediante grandes industrias que trazaron poblados y ciudades industriales. En este artículo se aborda la primera industrialización de los estados de Baja California y Baja California Sur con base en 10 casos donde las compañías trazaron poblaciones allí, y se defiende la hipótesis de que sus trazas originales contienen un rico patrimonio industrial, por lo que en un futuro podrían soportar estrategias de intervención al revalorar su identidad urbana, con el objetivo de reforzar su estructura territorial.

Palabras clave: proyecto territorial, *company town*, península de Baja California, ruta de patrimonio industrial.

Company towns on the Baja California peninsula can be considered an instrument for urbanization in the area from the late nineteenth to the early twentieth century. The Mexican government took advantage of the early industrialization in northern Mexico to use an unprecedented strategy: to try to occupy that long, narrow, sparsely populated peninsula with urban development. Major territorial concessions were granted to foreign capital to colonize the region via large industries that designed towns and industrial cities. This article reviews the initial industrialization of the states of Baja California and Baja California Sur based on ten case studies in which companies mapped cities in this territory. The text defends the hypothesis that these urban layouts contain rich industrial patrimony, so that in the future they can support intervention strategies by reassessing their urban identity, in order to reinforce their territorial structure.

Keywords: territorial project, company town, Baja California peninsula, industrial patrimony route.

En este artículo se presenta de una manera general una investigación que se ha realizado desde 2012,¹ la cual trata sobre el estudio de un modelo de urbanización que se desarrolló en la península de Baja California a finales del siglo XIX y principios del siglo XX bajo las denominadas *company towns*, trazadas en los últimos estados federativos de la República mexicana. Se plantea el reconocimiento del patrimonio industrial que contienen 10 trazados urbanos dentro de este territorio. En el periodo industrial se fundaron ciudades diseñadas en su gran mayoría por compañías extranjeras orientadas sobre todo a diferentes actividades económicas

* Doctorado en urbanismo por la Universitat Politècnica de Catalunya.

¹ Enrique Esteban Gómez Cavazos, “Las ciudades de los minerales: reconociendo el legado urbanístico del norte de México (1885-1921)”, tesina de *master* de urbanismo bajo la dirección del profesor Joaquín Sabaté, leída en abril de 2014 en el Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad Politècnica de Catalunya, Barcelona.

importantes, como la minería industrial, la agroindustria, la explotación salinera y la urbanización. Asimismo se reconocen los distintos casos para estudiar sus orígenes y valorarlos, con el fin de proponerlos como un conjunto de paisajes culturales y unirlos a la elaboración de una ruta de arquitectura industrial a lo largo del territorio peninsular.

El estudio se enfoca en los trazados urbanos realizados por las compañías y en el desarrollo del proyecto inicial, así como en observar cómo se encuentran en la actualidad estos edificios de la era industrial; algunos sí se han visto valorados, pero otros han desaparecido o se encuentran con graves deterioros.

Metodología

Respecto a la clasificación y al método, 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 ver en un orden cronológico la aparición de los casos y su evolución o despoblamiento.

En una primera aproximación de la evolución de este modelo urbano importado y su implantación en el territorio, los casos seleccionados se clasificaron en función de los inicios de las compañías, las actividades económicas y su patrimonio industrial. Los agrupamientos en el sistema de identificación de los factores tomados en cuenta se observan en la tabla 1.

Contexto histórico

Varias fueron las causas para que en 1848 México perdiera los territorios del norte, como la Alta California, Arizona, Nuevo México y Texas. La inestabilidad política, económica y territorial de esa época, aunada a la combinación de una escasa población y a la expansión de Estados Unidos en la era industrial, fue

una parte importante de lo que llevó a cambiar los límites entre ambos países.² A finales del siglo XIX, ya con la nueva línea divisoria internacional, el vecino del norte comenzó su penetración financiera en los territorios mexicanos fronterizos. Esto fue bien aprovechado por el gobierno mexicano a través de concesiones al capital extranjero, utilizando una arriesgada pero inteligente estrategia de ocupación, al obligar a las industrias interesadas en explotar suelo mexicano a construir poblaciones y a urbanizar territorios mexicanos, para de este modo evitar perderlos, como había ocurrido años atrás.

Se puede decir que la península de Baja California empezó a desarrollarse urbanísticamente a través del modelo *company town*. Esto implicó que durante el Porfiriato,³ de 1876 a 1910, comenzaran nuevas actividades en lugares donde antes nada existía. La minería industrial, la agroindustria y la construcción de puertos, fábricas y bodegas implicó que los capitalistas extranjeros no sólo debían construir sus instalaciones, sino crear pueblos enteros para consolidar sus industrias. Es importante mencionar que este fenómeno siguió presentándose a lo largo del siglo XX en este territorio, con varios ejemplos (figura 1).

² Fragmento de David Piñera Ramírez, "La frontera norte: de la Independencia a nuestros días", *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, vol. 12, 1989, pp. 27-50. Las cifras nos dicen que en 1848 México perdió una enorme superficie que representaba 51 % de su territorio, y que en esa gran extensión, compuesta por California, Nevada, Utah, Arizona, Nuevo México, Texas, una buena porción de Colorado y partes de Wyoming, Kansas y Oklahoma sólo había cerca de 115 000 habitantes, que representaban 1.6% de la población total de México. En otras palabras, en esa enorme extensión faltaba muchísimo para que al menos hubiera un habitante por kilómetro cuadrado. La inmensa mayoría de la población —es decir, 98.4% del total de los siete millones de habitantes— vivía en el territorio que se conservó. Se hace referencia a Viviana Brachet, *La población de los Estados Unidos Mexicanos, 1824-1895*, México, Departamento de Investigaciones Históricas-INAH, 1976.

³ El periodo de gobierno de Porfirio Díaz conocido como Porfiriato logró industrializar y poblar los territorios más al norte de México.

Tabla 1. Clasificación de las principales compañías involucradas en construir poblaciones en el periodo industrial 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

Nombre de la compañía	Actividad	Dueños	Nombre de la población	Duración	Causa del cierre	Población actual (aprox.)	Tipo de patrimonio industrial	Observaciones
<i>International Company of México</i>	Urbanización	Hanbury & Garvey. Capital inglés y estadounidense	Ensenada	1884-1917	Concesión cancelada por incumplimiento	519813	Bodegas de vino	Cuenta con patrimonio arquitectónico <i>balloonframe</i>
<i>Colorado River Land Company</i>	Agroindustria	Harrison Gray Otis, dueño de <i>Los Angeles Times</i> . Capital estadounidense	Mexicali	1901-1937	Asalto a las tierras	689775	Canales de irrigación, edificios de la compañía	Centro histórico muy deteriorado
<i>Compagnie du Boleo</i>	Minería	Familia Rothschild. Capital francés	Santa Rosalía	1885-1956	Mineral agotado	11765	Fundidora, edificios y minas	Rico patrimonio industrial en abandono
<i>Hanbury & Garvey Company</i>	Agroindustria	Capital inglés y estadounidense	San Quintín	1887-1917	Revolución mexicana	4777	Primer molino de harina	Molino y construcciones de la colonia inglesa
<i>El Progreso Mining Company</i>	Minería	Capital inglés y estadounidense	El Triunfo y San Antonio	1878-1912	Mineral agotado	321 y 463	Chimeneas, puentes y edificios	Patrimonio industrial en ruinas
<i>Exportadora de Sal, S.A. de C.V.</i>	Salina	Capital estadounidense	Guerrero Negro	Desde 1957	Venta al gobierno y en funciones	13054	Viviendas, bodegas y faro	Salina más grande del mundo y viviendas
<i>Compañía Occidental Mexicana</i>	Minería	Capital canadiense	Isla San Marcos	Desde 1923	En funciones	650	Viviendas y capilla de yeso	Patrimonio activo
<i>International Company of México</i>	Agroindustria y minería	Capital estadounidense	Tecate	1884-1917	Mineral agotado y agroindustria en funciones	65000	Estación del ferrocarril	Patrimonio activo
<i>Pacific Salt Company</i>	Salina	Capital inglés	Isla del Carmen	1900-1984	Abandonado	0	Infraestructura salinera	Muelle y edificios en ruinas
<i>Southwest Company of Onyx and Marbel</i>	Minería	Capital estadounidense	El Mármol	1889-1958	Abandonado	0	Escuela	Construcciones industriales y escuela construida de mármol

Fuente: elaboración propia.

Nota: los datos recopilados son aproximaciones que pueden variar en el transcurso de la investigación.



Figura 1. Porfirio Díaz en Palacio Nacional en 1908. Fotografía recuperada de <www.mexico-sigloxx.tumblr.com>.

Los proyectos de las nuevas ciudades eran desarrollados según la actividad económica. Los arquitectos e ingenieros eran contratados por los dueños de las compañías para diseñar poblaciones modelo, las cuales poco a poco modernizaron un territorio inhóspito rico en recursos, siempre acompañados de la desventaja de que éstos se hallaban muy dispersos en una península que es casi una isla, además de hallarse muy alejada del centro de México (figura 2).

Concesiones territoriales

Las concesiones territoriales otorgadas desde el gobierno de Benito Juárez, entre 1857 y 1872, en la península de Baja California fueron un peligroso mecanismo que se utilizó para tratar de contrarres-

tar el abandono y la poca población de ese delgado brazo que se quedó unido a la patria de milagro.⁴

Es verdad que los recursos naturales fueron saqueados y entregados a capitalistas extranjeros, y que las pérdidas territoriales comenzaron con las invasiones económicas, si se quiere ver así, pero también se puede ver a las concesiones territoriales como una estrategia mexicana para la activación económica y la ocupación; eso sí, a un precio muy alto para esta península tan alejada del centro del país, la cual se conservó como parte de México (figura 3).

⁴ Fernando Jordán, *El otro México: biografía de Baja California*, Tijuana, Instituto de investigaciones Históricas de Baja California-UABC, 2010 [1956].

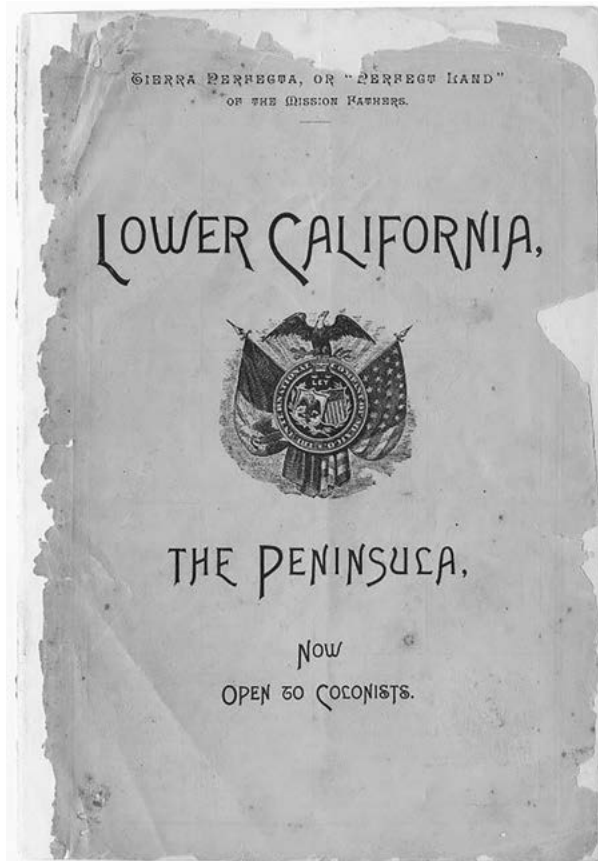


Figura 2. *Lower California. The Peninsula. Now Open to Colonist. Tierra Perfecta or "Perfect Land" of the Mission Fathers.* Portada del documento para promover la Baja California, publicado en 1887 por Hanbury & Garvey, *land agents*, San Diego, California. Fuente: recuperada de <<http://library.ucsd.edu/>>.

En México, la Ley de Colonización y Deslindes de Terrenos, emitida en 1880, durante el Porfiriato, permitió otorgar grandes contratos a particulares y a empresas para explotar los recursos naturales existentes en la península de Baja California, con el objetivo de que favorecieran el desarrollo productivo y la colonización de la zona. Se otorgaron grandes concesiones territoriales a capitales, en su mayoría extranjeros, para colonizar la región. Un ejemplo fue la inversión de la International Company of México, que llegó a controlar 62000 km² —la mitad de la península—, en un principio de capital estadounidense y luego de capital británico, la cual inició sus operaciones en el puerto de Ensenada. Esta misma compañía planeó su desarrollo urbanístico y tuvo la

intención de ubicar en San Quintín un centro agrícola potente para sus operaciones, el cual no llegó a desarrollarse a finales del siglo XIX. También de capital estadounidense era la Colorado River Land Company, que emprendió la gesta de irrigar el desierto de frontera entre México y Estados Unidos, al desarrollar un área de 340000 ha del lado mexicano, desviando el cauce del gran río Colorado por medio de canales para iniciar el desarrollo agrícola con las poblaciones fronterizas de Mexicali, en México, y Calexico, en Estados Unidos, consolidando así la frontera internacional. Dentro de este territorio se puede mencionar la pequeña concesión y colonia industrial de la New Pedrana Onyx Company, que explotaba mármol y que a finales del siglo XIX llegó a exportar una gran cantidad de mineral a Estados Unidos.

Una vez entrado el siglo XX, la concesión territorial en Guerrero Negro para la explotación de sal quizá sea el caso más significativo en la actualidad, ya que se ha consolidado como la primera colonia industrial exportadora de sal a escala mundial. La Compagnie Du Boleo, de capital francés, obtuvo del gobierno mexicano una superficie total de 20627 ha, donde explotaba cobre y construyó una ciudad industrial en el centro peninsular. Otros ejemplos son las concesiones de algunas islas en el golfo de California, como la del Carmen a la Pacific Salt Company Limited of London, que estableció allí una colonia industrial y realizó explotaciones de sal, y la San Marcos, que por medio de la Mexican Western Company y su colonia industrial sigue explotando y exportando yeso. Por último, el surgimiento urbano de El Triunfo y San Antonio por parte de compañías inglesas y estadounidenses, como la Progreso Mining Company y la Gold and Silver Mining Company, conforman las grandes concesiones mineras de este periodo histórico, ya que fue a través de estas industrias como se trazaron poblados y ciudades industriales (figura 4).

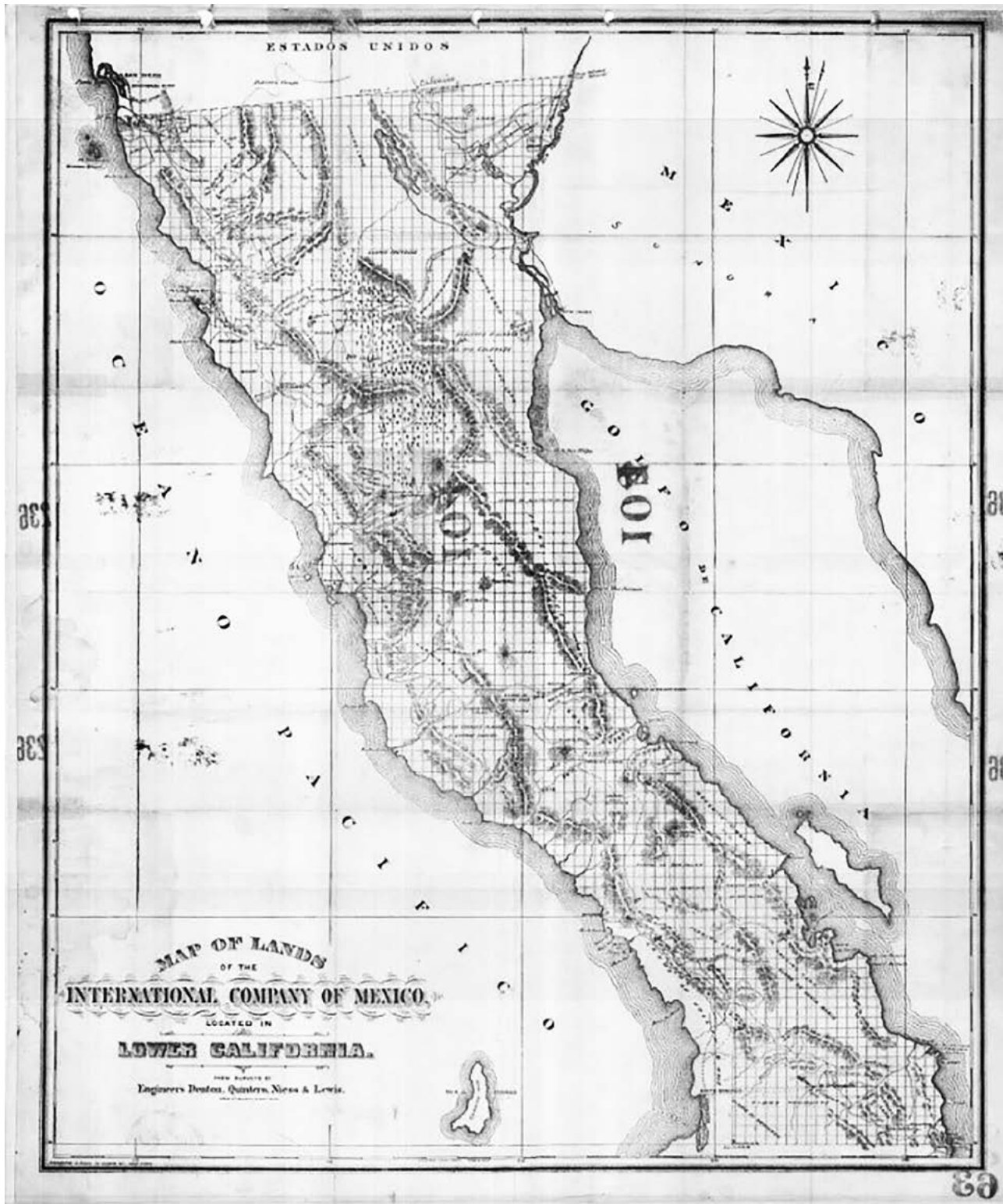


Figura 3. Mapa de la concesión territorial de 62000 km² que el gobierno mexicano otorgó a la International Company of México en Baja California a finales del siglo XX. Se aprecia la cuadrícula de tipo estadounidense de organización del territorio. Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra, col. gral.

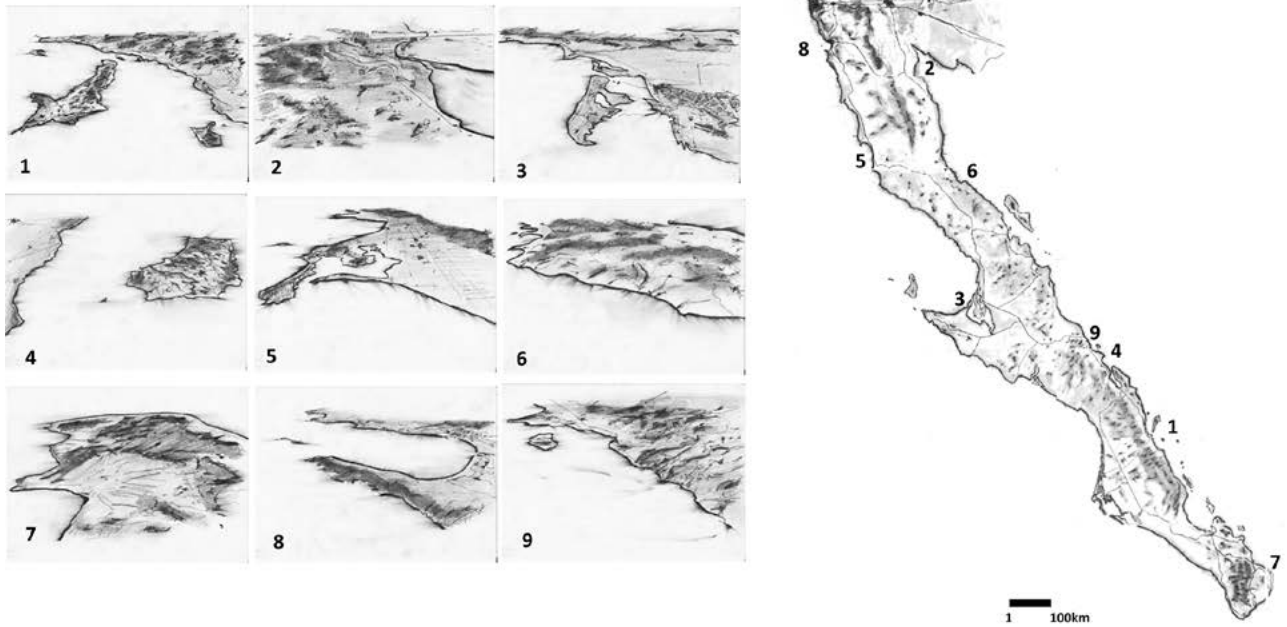


Figura 4. Localización de los espacios geográficos en el litoral peninsular donde surgieron los enclaves industriales, la mayoría de inversiones extranjeras. Esquema de Enrique Esteban Gómez Cavazos.

Dentro del proyecto colonizador que concibió el régimen de Porfirio Díaz para México, la península de Baja California ocupó un lugar muy importante, en razón de lo escasamente poblado de su territorio. Allí se inició la construcción del ferrocarril, el cual jamás fue terminado —sólo la vía en la frontera que conecta a Mexicali, Tecate y Tijuana con el ferrocarril estadounidense—. La ausencia de este medio de transporte en el sur de la península fue un factor importante para su lento poblamiento y pone en evidencia la estrategia de mantenerla desconectada, a finales del siglo XIX y principios del XX, de las intenciones anexionistas de Estados Unidos.⁵

⁵ En el artículo “El malogrado proyecto del ferrocarril peninsular del Distrito Norte de la Baja California, 1887-1892”, de Hilarie J. Heath (*Estudios Fronterizos*, vol. 12, núm. 24, julio-diciembre de 2011, pp. 185-221), profesora-investigadora de la Facultad de Ciencias Administrativas y Sociales de la Universidad Autónoma de Baja California-Universidad Universitaria Valle Dorado, se menciona el interés de Estados Unidos en la península y de la cancelación de la concesión ferroviaria por incumplimiento a la compañía extranjera.

El ferrocarril sólo tuvo presencia en circuitos cortos bien determinados, como en el puerto de Santa Rosalía y las minas del Boleo, el Triunfo y San Antonio, las cuales asimismo contaron con su pequeño circuito ferroviario, en tanto que en la salina de la isla El Carmen funcionó una locomotora. Existieron algunas otras vías proyectadas, pero tampoco terminadas, como en Ensenada o San Quintín. Y 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.⁶

El resultado de lo anterior fue que este territorio se incorpora a una economía mundial, el cual abastecía principalmente a Estados Unidos mediante la fundación de ciudades dedicadas a la producción algodonera, salinera, la agroindustria y la minería, todas

⁶ Estudio del estadounidense John A. Kirchner (*Baja California Railways*, San Marino, Golden West, 1988) acerca de los ferrocarriles en la península de Baja California.

ellas de carácter exportador. Cabe mencionar que algunas se han convertido en ciudades modernas y prósperas que han consolidado la frontera, mientras que otras simplemente son pueblos mineros fantasmas que, al agotarse el mineral, a mediados del siglo xx, se resistieron a desaparecer de aquel paisaje peninsular de desierto y mar.

Lo que queda como respuesta es un proyecto territorial que se inició con el gobierno de Benito Juárez, mediante las primeras concesiones, y continuó con mucha fuerza en el Porfiriato, sobre todo con objetivos de ocupación y modernización de la península. En tiempos de la Revolución mexicana, algunos de estos trazados fueron abandonados; algunos tuvieron un crecimiento lento —una vez entrado el siglo xx— y otros más acelerado; 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 aparecieron aproximadamente entre 1876 y 1954 en la península de Baja California.

Las ciudades de las compañías

La manera en que se fundaron estas urbanizaciones industriales puede ser vista como la defensa de la soberanía nacional del territorio mexicano, al utilizar paradójicamente a los capitalistas extranjeros para desarrollar el crecimiento de esta zona, ya que el gobierno de Porfirio Díaz deseaba, en primer lugar, conectar la península con el 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.⁷ Aunque la construcción del proyecto del ferrocarril peninsular no se concretó, tam-

poco evitó los grandes proyectos industriales de los inversionistas extranjeros. México tomó el control total del territorio, con el Distrito Norte, a finales del siglo xix, y a mediados del siglo xx la península quedó dividida en dos estados —los últimos en anexarse a México—, conformándose así como unas de las últimas entidades federativas de la república: Baja California y Baja California Sur. En cuanto a la fundación de la ciudad de Mexicali, ésta es la capital federativa más joven del país. Lo anterior representa un caso importante para el estudio de los inicios urbanos en la era industrial de este territorio. Por eso las inquietudes que fueron surgiendo durante estos últimos años se pueden resumir en dos grandes ejes: el primero surge del enorme interés de conocer el origen industrial de esta parte de México, y el segundo sigue una línea de investigación referente a la identidad del urbanismo que apareció y a la arquitectura de estos lugares, para intentar ver cuál fue su aportación, a finales del siglo xix y principios del siglo xx, para el desarrollo de esta región. Sin embargo, más importante aún sería analizar el papel que juegan en el contexto actual del país.

Así pues, el principio para el estudio del urbanismo de las *company towns* empieza con la revisión de los proyectos de las ciudades de las compañías. Esto nos permite encontrar ejemplos de arquitectura industrial para verificar la variedad y adaptación de este modelo de urbanización, y cómo la construcción de 10 casos a lo largo de esta angosta península —los cuales ayudaron a ocuparla— sería en la actualidad una ruta de patrimonio industrial que refuerce su débil estructura territorial actual (figura 5).

En el norte de México, con la industrialización apareció este tipo de formas urbanas, las cuales evolucionaron al ritmo del nuevo capitalismo y de las nuevas tecnologías, desarrollando resultados sorprendentes. Se puede definir a la *company town* como un ideal que representa la transformación de la base económica de la nación estadounidense y

⁷ Mencionado en H. J. Heath, *op. cit.*

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 que se estructura, sino por el hecho de asumir una única y nueva función —la fábrica—, sin otros fines que los de una máxima eficiencia productiva, creando un sistema monocultural sin rupturas socioeconómicas.⁸

La especulación territorial de promotores extranjeros generó varios establecimientos industriales que servirían para complementar la gran economía estadounidense y traería a México una ocupación estratégica de enclaves dentro de una tendencia económica de modernización que traspasó la línea fronteriza entre ambos países.

Los ejemplos encontrados presentan una clara influencia de modelos urbanos, en su mayoría estadounidenses, que eran implementados por las compañías. Esta nueva y distinta forma de ocupación es una característica constante a pesar de sus variaciones, y fue sin lugar a dudas una consecuencia para que esta región tuviera una identidad urbana diferente al resto de México.

A pesar de que la Southern Pacific Railroad no pudo extender más sus conexiones ferroviarias hacia el sur de la península de Baja California a principios del siglo xx, llegó a tener mucha influencia con la vía fronteriza. El ferrocarril trajo una nueva manera de construir. Llegaron nuevos materiales, como la madera y el ladrillo, así como equipos y tecnología procedentes del medio oeste estadounidense. Al mismo tiempo el ferrocarril se convirtió en un vehículo de modernidad arquitectónica. Se pasó de la construcción con adobe a la madera, el vidrio y las láminas de zinc. Se impulsó el sistema de construc-

ción llamado *balloonframe*, constituido por estructuras ligeras de madera.⁹ Igualmente se usaron las fachadas y los edificios prefabricados, consolidando rápidamente los proyectos urbanos de las nacientes poblaciones. Algunas estructuras de madera prefabricadas eran transportadas en embarcaciones desde la Costa Este de Estados Unidos antes de que el ferrocarril apareciera, recorriendo en embarcaciones el enorme continente americano, pasando por el cabo de Hornos, para llegar a la costa baja californiana, en el Pacífico mexicano.¹⁰

El enorme litoral que posee esta delgada península por sus dos mares, el de Cortés o golfo de California y el inmenso océano Pacífico, fue quizá otro motivo por lo que el proyecto del ferrocarril peninsular no completó su bajada al sur. Allí es donde los puertos tomaban su vital importancia económica para exportar minerales y ubicarlos en cualquier otro lugar del mundo, así como por ser el medio por donde llegaba gente, construcciones prefabricadas y el equipo y la maquinaria necesarios para empezar a echar a andar las ciudades de las compañías de finales del siglo xix y principios del xx.

Esta última reflexión nos hace pensar que estas poblaciones no se articularon entre ellas por el territorio, ya que la mayoría cuenta con acceso al mar, y por éste se conectaban con otros puertos. También es una razón más para pensar en su condición de enclaves que funcionaban independientes en las diferentes localizaciones estratégicas donde surgían, y en algunos casos no fue precisamente la articulación en el territorio lo que las caracterizó.

⁹ Ben Brown, *Introducción e impacto del ferrocarril en el Norte de México*, Ciudad Juárez, UACJ, 2009, pp. 231-236.

¹⁰ En el artículo "Expresiones arquitectónicas compartidas en la frontera de Baja California y California", de David Piñera y Alma Sonia Bejarano (*Culturales*, vol. 7, núm. 14, 2011, pp. 159-184), se menciona una construcción de madera que se mantiene en muy buenas condiciones en Ensenada, la cual realizó esa larga travesía.

⁸ Definición de Francesco dal Co, "De los parques a la región", en Giorgio Ciucci *et al.*, *La ciudad americana de la Guerra Civil al New Deal*, Barcelona, Gustavo Gili, 1975.

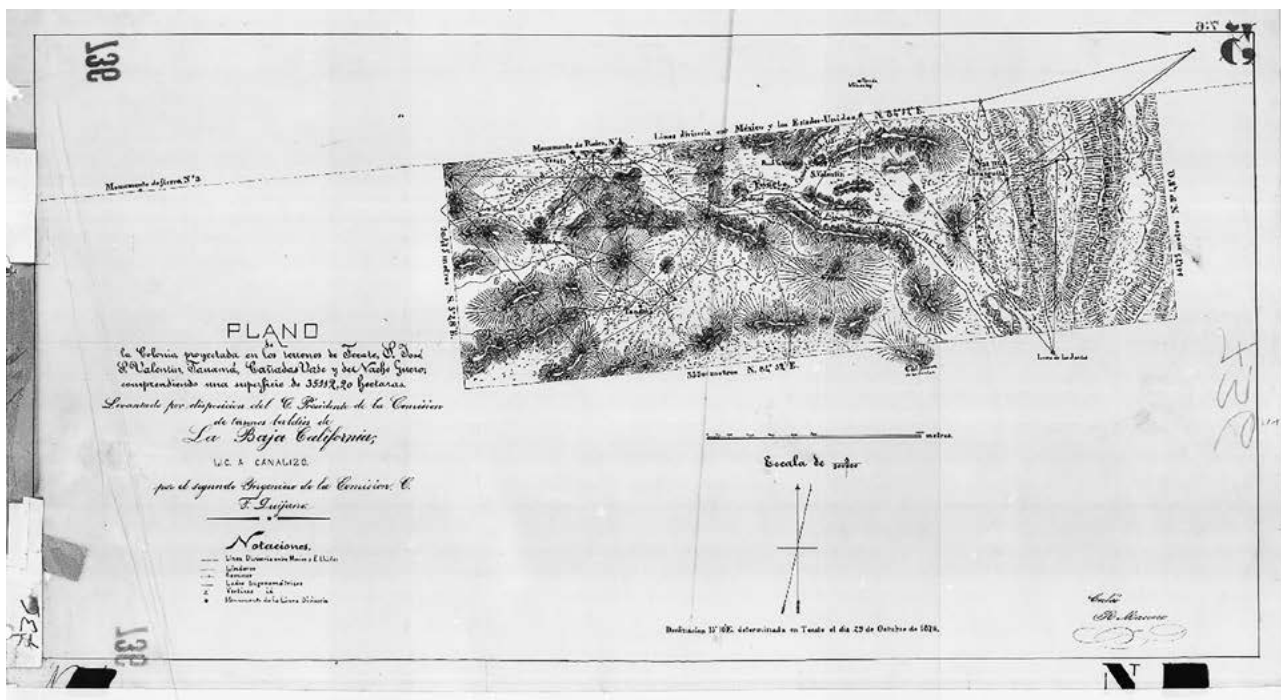


Figura 6. Plano de 1876 de la colonia agrícola proyectada en Tecate. Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra, col. gral., 736-OYB-7221-A.

¿Un proyecto territorial a través de la industria?

Tecate: de colonia agrícola a ciudad industrial

Desde 1861, por decreto del presidente Benito Juárez, se tenía la intención de desarrollar la región al establecer dos colonias. En 1876 apareció la colonia agrícola de Tecate, cuando el plano del ingeniero Fiarco Quijano fue autorizado y se estableció su tamaño, que incluía un rectángulo de 33 500 m de largo, 10 475 m de ancho y un área de 35 112 ha.¹¹ Varios ranchos, sitios mineros y haciendas aparecieron con la intención de empezar a poblar la frontera ubicada más al norte y que México comparte con Estados Unidos, y que varios años atrás había cambiado. La fundación del pueblo se realizó

¹¹ Leticia Bibiana Santiago Guerrero, "Profile of the Origins of Tecate's Population", en Paul Ganster *et al.* (eds.), *Realities and Challenges in a Mexican Border Community*, San Diego, Institute for Regional Studies of the Californias-San Diego State University Press, 2002, pp. 3-16.

en 1888, y su primer mapa fue terminado en 1892 (figura 6).

El ferrocarril llegó en 1908 y se construyó la estación,¹² hoy catalogada como patrimonio industrial de Baja California por su historia y contribución al desarrollo industrial de la población. Las primeras industrias de aceite, las primeras bodegas de vinos y la industria de cerveza fueron el motor económico para el desarrollo de la región. Años después, en 1919, se levantó el primer plano urbano, a cargo del ingeniero Luis Pavón, por órdenes del coronel y jefe político Esteban Cantú. En el plano, el trazo urbano consistió en un polígono de 21 manzanas, divididas en lotes de diferentes dimensiones. Así, la manzana siete se dividió en dos, y allí se construyeron los edificios públicos y la plaza principal. La zona urbana quedó en colindancia con la línea divi-

¹² La estación de ferrocarril de Tecate, en Baja California, recientemente fue incluida por el INAH en el *Catálogo Nacional de Monumentos Históricos*.



Figura 7. La estación de ferrocarril de Tecate, construida hacia 1914 y que formó parte del ferrocarril Intercalifornia, ramal del South Pacific de Estados Unidos. Fuente: información consultada en la Secretaría de Cultura. Red Nacional de Información Cultural, Coordinación Nacional de Desarrollo Institucional/sic. Este edificio forma parte del *Catálogo Nacional de Monumentos Históricos* del INAH, ficha 020030010003.

soria internacional con Estados Unidos. En 1940 se amplió el fundo legal a 25 manzanas, y en la actualidad Tecate tiene una población de 65000 habitantes (figura 7).

El Triunfo y San Antonio: dos pueblos mineros fantasmas de la era industrial

Estos lugares fueron dos reales de minas que en 1900 llegaron a estar entre las poblaciones más grandes de la península. Aproximadamente a 1000 km de la frontera con Estados Unidos, en el extremo sur de la península, en 1862 apareció en escena la Compañía Británica Gold & Silver Mining Co., que en pocos años estableció un sistema de trabajo completo de extracción, concentración y fundición en la

región, donde se encontraba el pequeño real de minas de Santa Ana, que desde mediados del siglo XVIII extraía los minerales en forma rudimentaria. Después surgieron dos asentamientos cercanos a las minas del mismo nombre: San Antonio y El Triunfo, a siete kilómetros de distancia uno del otro (figura 8). En 1878, la compañía Progreso Mining Company, de capital estadounidense, inició la construcción de un pueblo moderno dedicado a la minería industrial en El Triunfo. La consolidación de las compañías entre ese año y 1895 ayudó mucho para su crecimiento poblacional.

El establecimiento de tales compañías en la región contribuyó de manera significativa a la consolidación de posibles estructuras urbanas dedicadas a la minería industrial, cuyo auge duraría poco, ya

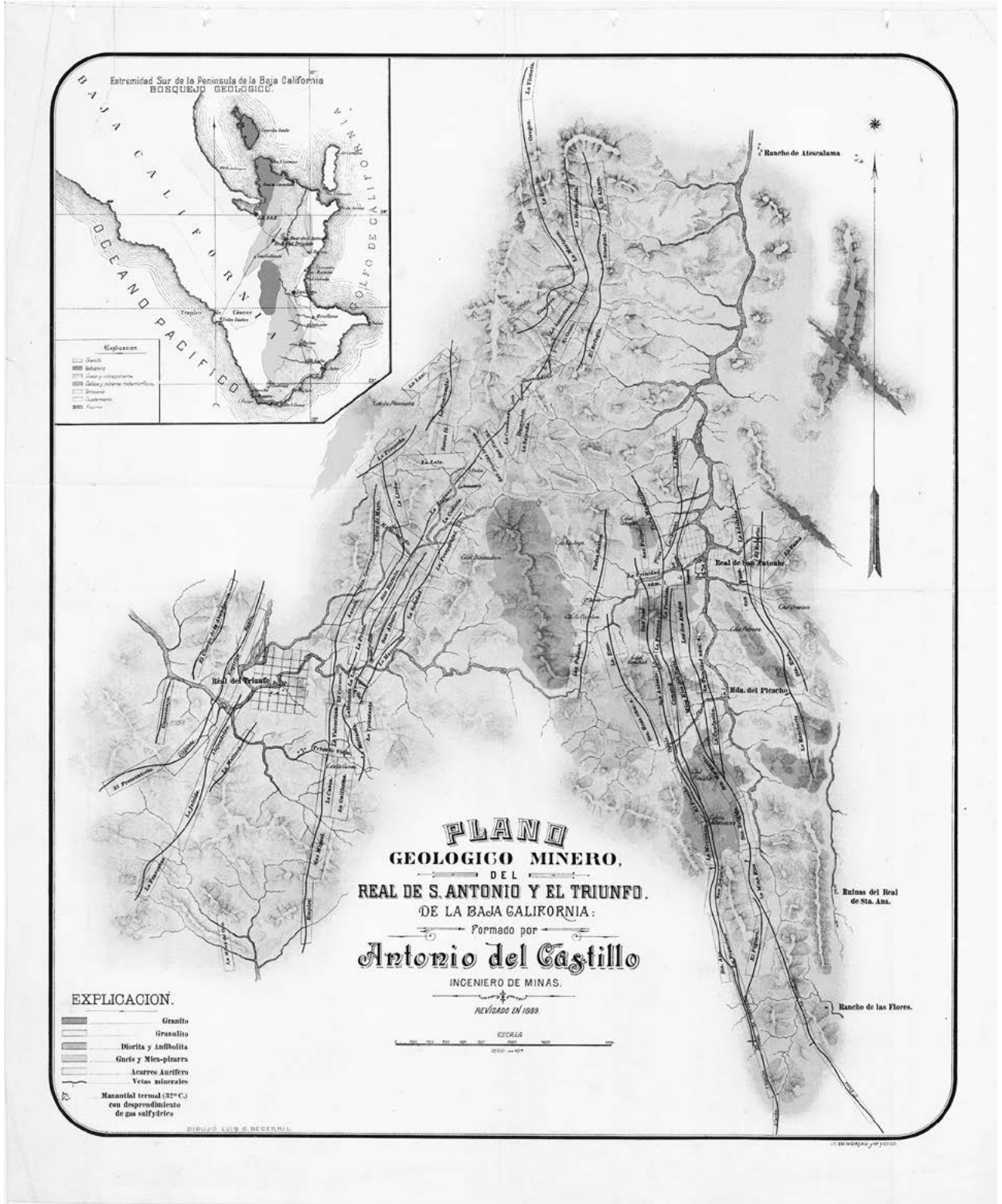


Figura 8. Plano geológico minero de 1889 del real de San Antonio y El Triunfo de la Baja California. Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra, col. gral., 217-CGE-7221-A.



Figura 9. Ruinas industriales en El Triunfo, Baja California Sur. Fotografía recuperada de <www.bajachallenge.com>.

que en los primeros 10 años del siglo xx quedaron abandonadas.¹³ A finales del siglo xix se construyeron tiros y socavones que requirieron de mecanismos más modernos; se introdujo la máquina de vapor en los túneles para el beneficio de los metales, la cual se conectó a un circuito ferroviario entre las poblaciones. También se construyeron fundiciones, puentes, vías, almacenes, bodegas, edificios administrativos y viviendas para los trabajadores (figuras 9 y 10).

En su mayoría, las construcciones son de finales del siglo xix, vestigios de la minería industrial, representadas en dos chimeneas: La Ramona y La Julia, las cuales siguen en pie y cuyo diseño se le atribuye al francés Gustave Eiffel. Hoy en día ambas poblaciones no llegan a los 800 habitantes, y sus trazados urbanos y ruinas industriales están en grave deterio-

¹³ Flor Barreto Cosío, Rocio Rochín Cota y Gilberto Piñeda Bañuelos (colaborador), "Breve historia urbana de los pueblos y ciudades de Baja California Sur. Una historia urbana de los pueblos de San Antonio y el Triunfo", *El Sudcaliforniano*, recuperado de <<http://edicionesespecialesdelbual.blogspot.com/>>.



Figura 10. Chimenea La Ramona, de 47 m, presuntamente diseñada por Gustave Eiffel, construida entre 1876 y 1886 en El Triunfo, Baja California Sur. Fotografía recuperada de <<http://tallerfotobcs.blogspot.mx/>>.

ro, a pesar de los intentos en los últimos años por parte del gobierno de Baja California Sur de incentivar la zona a través de programas de turismo cultural.

Ensenada: el puerto más al norte del Pacífico mexicano

En 1886, en los inicios del Porfiriato, se aceleraron las concesiones territoriales a grandes capitales extranjeros. Apareció así la traza urbana del puerto de Ensenada, con el propósito de atraer compradores estadounidenses a través de un ambicioso proyecto de urbanización en la costa del Pacífico por parte de la compañía International Company of México; años después, ésta fue adquirida por capital británico (figura 11).

Al mismo tiempo de esta concesión, en el sur de California se dio un auge en la venta de bienes raíces. El fenómeno conocido como *boom* representó una bonanza de bienes raíces, la cual se centró fundamentalmente en las ciudades de Los Ángeles

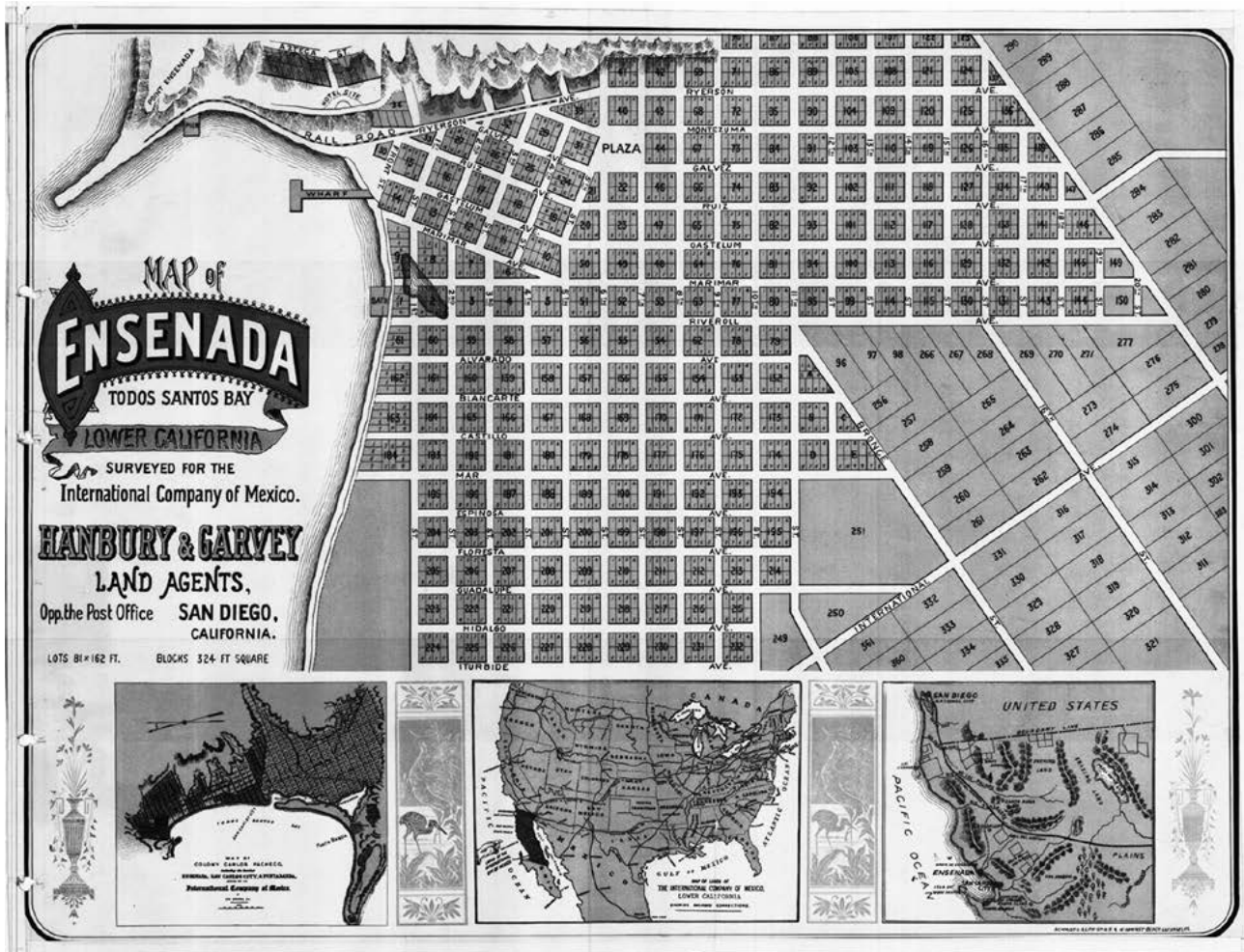


Figura 11. Plano de las lotificaciones del puerto de Ensenada, realizado por la International Company of México en 1889. Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra, col. gral., 739-OYB-7221-C.

y San Diego, y posteriormente se extendió hacia el sur de la línea divisoria internacional.¹⁴

La traza urbana del puerto de Ensenada se hizo siguiendo algunos modelos de urbanización vigentes por entonces en Estados Unidos.¹⁵ Se construyó un muelle y algunas instalaciones clave, como el edificio de oficinas de la compañía, las viviendas de madera con estilos victorianos y un hotel. Se edificaron asimismo bodegas de vinos, fábricas y un

puerto por donde llegaban las construcciones prefabricadas de madera, ya que allí nunca llegó el ferrocarril a pesar, de estar a sólo 100 kilómetros de la frontera con Estados Unidos. En la actualidad, el hotel Iturbide, que en su momento era un edificio singular de elegante estilo victoriano, ya no existe, pero sí el de la compañía, que hoy es la sede de la Delegación de Ensenada del INAH (figura 12).

Otro ejemplo es la reciente declaratoria de patrimonio cultural al conjunto arquitectónico de las Bodegas de Santo Tomás, en la categoría de zona protegida (modalidad de “distrito urbano”). El bien comprende 14 edificaciones de tipo industrial que

¹⁴ Mencionado en D. Piñera y A. S. Bejarano, *op. cit.*

¹⁵ Antonio Padilla Corona, *Inicios urbanos del norte de Baja California. Influencias e ideas, 1821-1906*, Mexicali, UABC, 1998.



Figura 12. Edificio de la International Company of México. Este inmueble de madera se inauguró a finales del siglo XIX en Ensenada. De dos plantas y estilo victoriano, fue construido en Inglaterra y armado en el centro histórico de este puerto. Fuente: www.inah.gob.mx. Fotografía recuperada de <http://resena.ens.uabc.mx/>.

constituyen un valor histórico, cultural, social, arquitectónico y artístico. Las bodegas forman parte de la historia, costumbres y tradiciones de la ciudad, en particular con la relación de la producción de vino, la cual le brinda a Baja California un lugar privilegiado a escala nacional en tal actividad. Las edificaciones están en las manzanas más antiguas y forman parte de la traza original, desarrollada en el plano de 1886.

En 1905 Ensenada tenía 2100 pobladores; hoy es una ciudad de aproximadamente 470 000 habitantes, y su puerto se consolida cada vez más con las conexiones con el continente asiático. Por eso es importante conservar las edificaciones de los inicios industriales de la urbe, así como valorar su identidad construida, ya que algunas han sido demolidas en los últimos años. Esto no puede seguir ocurriendo, porque se está borrando nuestra memoria que, aunque reciente, es muy valiosa (figura 13).

El Mármol: la mina fantasma de ónix

Estos ricos yacimientos fueron descubiertos en 1889, cuando la South West Company of Onyx and Marbel fundó una pequeña colonia industrial, y la New Pedrana Onyx Company se encargó de la extracción y exportación de todo el mineral a Estados Unidos. Esta mina de ónix fue la más importante en el periodo industrial, ya que 90% de este mineral que se vendió en Estados Unidos provenía de esta mina. La colonia industrial se localizaba en una mesa (figura 14), que por lo general eran los lugares donde se ubicaban las *company towns*.¹⁶ Un aspecto

¹⁶ Lawrence Douglas Taylor Hansen, "Baja California, ¿el cuerno de la abundancia? Inversiones estadounidenses y desarrollo económico en el norte de la península, en el Porfiriato", en José Alfredo Gómez Estrada y Araceli Almaraz Alvarado (coords.), *Inversiones, colonización y desarrollo económico en el noroeste de México, 1870-1940*, Mexicali/Tijuana, UABC/El Colegio de la Frontera Norte, 2011.

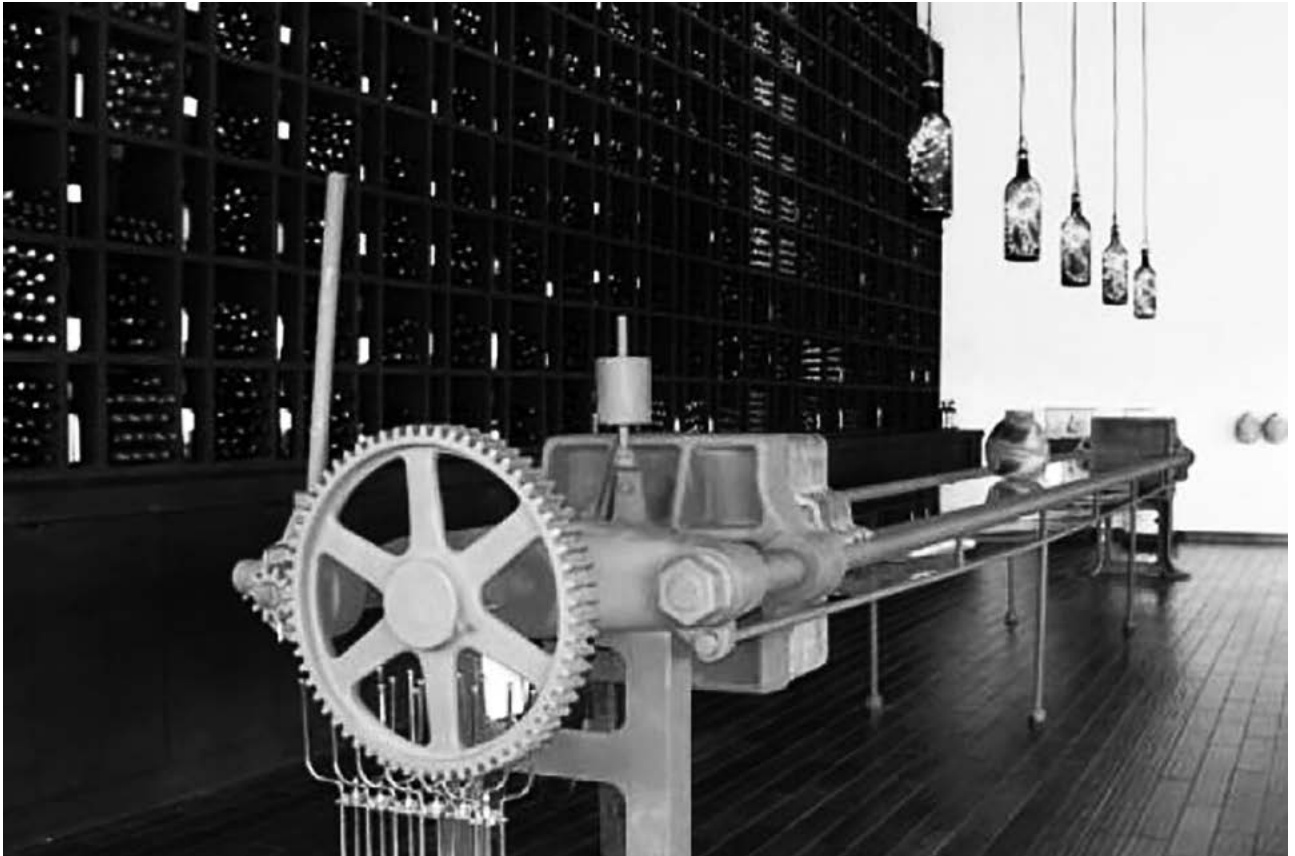


Figura 13. Bodegas Santo Tomás, una historia añeja del vino. Con 124 años de vida, fue la primera vinícola con una producción continua en todo Latinoamérica; la más antigua es Bodegas Santo Tomás, en Ensenada. Fuente: *El Economista*, artículo de Sandra Cervantes, 2012.



Figura 14. Colonia industrial de El Mármol en 1953. Fotografía de Ralph Hancock.



Figura 15. Fotografía de la escuela construida en mármol, que es lo único que queda de la colonia industrial. Fuente: Corredor Histórico CAREM, A. C. Fotografía de Ted Donovan.

que también muestra la relevancia de esta mina es que en la costa del Pacífico se estableció un pequeño muelle con grúas y bodegas para la exportación, transportando el mineral desde una distancia considerable. La mina cerró en 1958, y en la actualidad casi nada existe: sólo la escuela para los trabajadores, construida en mármol, que bien podría considerarse una huella de la temprana industrialización y, ¿por qué no?, aspirar a ser patrimonio industrial de Baja California (figura 15).

*El Boleo en Santa Rosalía, frente al mar de Cortés:
un pueblo francés en el desierto bajacaliforniano*

En 1885, la Compagnie Du Boleo, de capital francés, construyó el pueblo minero de Santa Rosalía, el cual fue el primero en su tipo para la extracción

y procesamiento de cobre en México. Una concesión territorial otorgada en tiempos del Porfiriato a una compañía minera francesa dio lugar a la fundación de una nueva ciudad, Santa Rosalía, en Baja California Sur, cuyo desarrollo urbano se basó en la conexión directa entre residencia y trabajo. La ciudad presenta en su urbanismo una segregación social evidente junto a condiciones laborales difíciles, deudoras de lo que acarreó la Revolución industrial en el país. A mediados del siglo xx la ciudad se encontraba en su apogeo económico; sin embargo, comenzaron los agotamientos minerales en el sistema de poblaciones y en las minas de cobre más productivas.¹⁷ La entrada al periodo posindustrial, la quie-

¹⁷ En referencia al caso de la *company town* de Santa Rosalía, en 2014 se presentó una ponencia en el Primer Coloquio de Procesos de Industrialización en México, organizado por INAH, con el

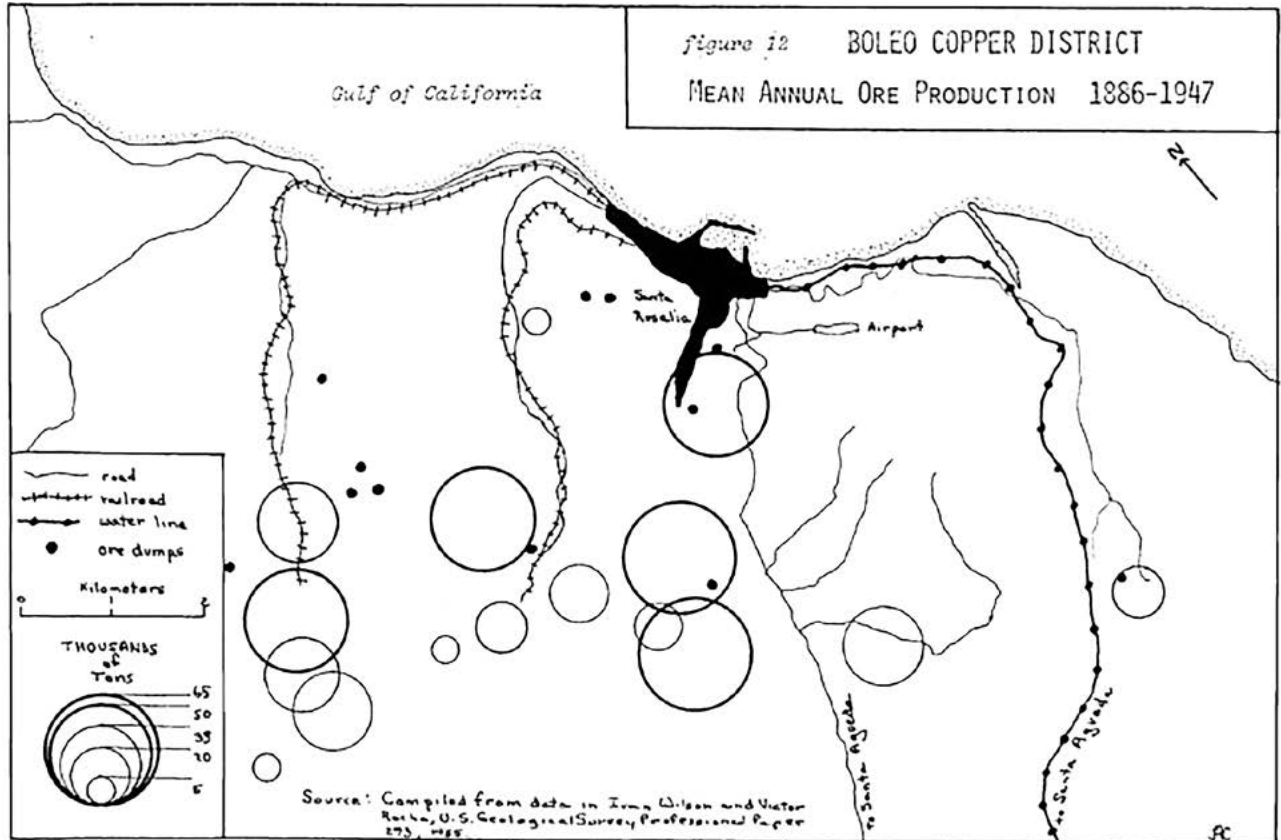


Figura 16. Región minera de Santa Rosalía, cuya mancha urbana y su circuito ferroviario, de aproximadamente 40 km, conectaba el sistema de minas con el puerto. Fuente: *The Economic Evolution of a Mining Community: Santa Rosalía, Baja California Sur, México*, The Department of Geography-Oregon State University, 1973. Plano de Judith Cichowicz.

bra de la compañía y el abandono fueron motivo para que, en 1986, un decreto presidencial declarara a Santa Rosalía zona de 31 Monumentos Históricos protegidos por el INAH (figura 16).

En 1896 Santa Rosalía tenía una población de casi 6000 habitantes, pero hasta 1940 nunca rebasó los 12000. En la actualidad es un pueblo que se negó a morir, como escribe Juan Manuel Romero Gil. La ciudad actual cuenta con 11 700 habitantes, y los ejemplos de arquitectura industrial se encuentran en todas partes, la mayoría en deterioro y abandonados. Poco a poco algunos edificios están siendo restaurados, pero aún falta el área industrial. El pueblo en general

se mantiene en buenas condiciones. Allí se encuentra la capilla de Santa Bárbara, una construcción exhibida en la exposición mundial de París de 1889, compuesta de paneles prefabricados de acero —casas duclos—, adjudicada también a la ingeniería del francés Gustave Eiffel. Hoy en día se mantiene en buen estado de conservación (figura 17). La vocación económica del pueblo cambió al agotarse el mineral de cobre. Ahora la economía gira en torno a la pesca y la minería de cobre, que ha tenido un nuevo auge en los alrededores. Recientemente se hizo un plan turístico a cargo del Fonatur, que incluyó a este puerto en el Proyecto Mar de Cortés.¹⁸

título "El legado edificado y el patrimonio industrial olvidado. El Boleo en Santa Rosalía, Baja California Sur".

¹⁸ En 2001, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) lanzó el proyecto de la ruta del mar de Cortés, que tenía como



Figura 17. Iglesia de Santa Bárbara, construida con paneles metálicos. Fuente: Gustavo Zarza, "La Iglesia 'Eiffel' queda en Santa Rosalía, B.C.S.".

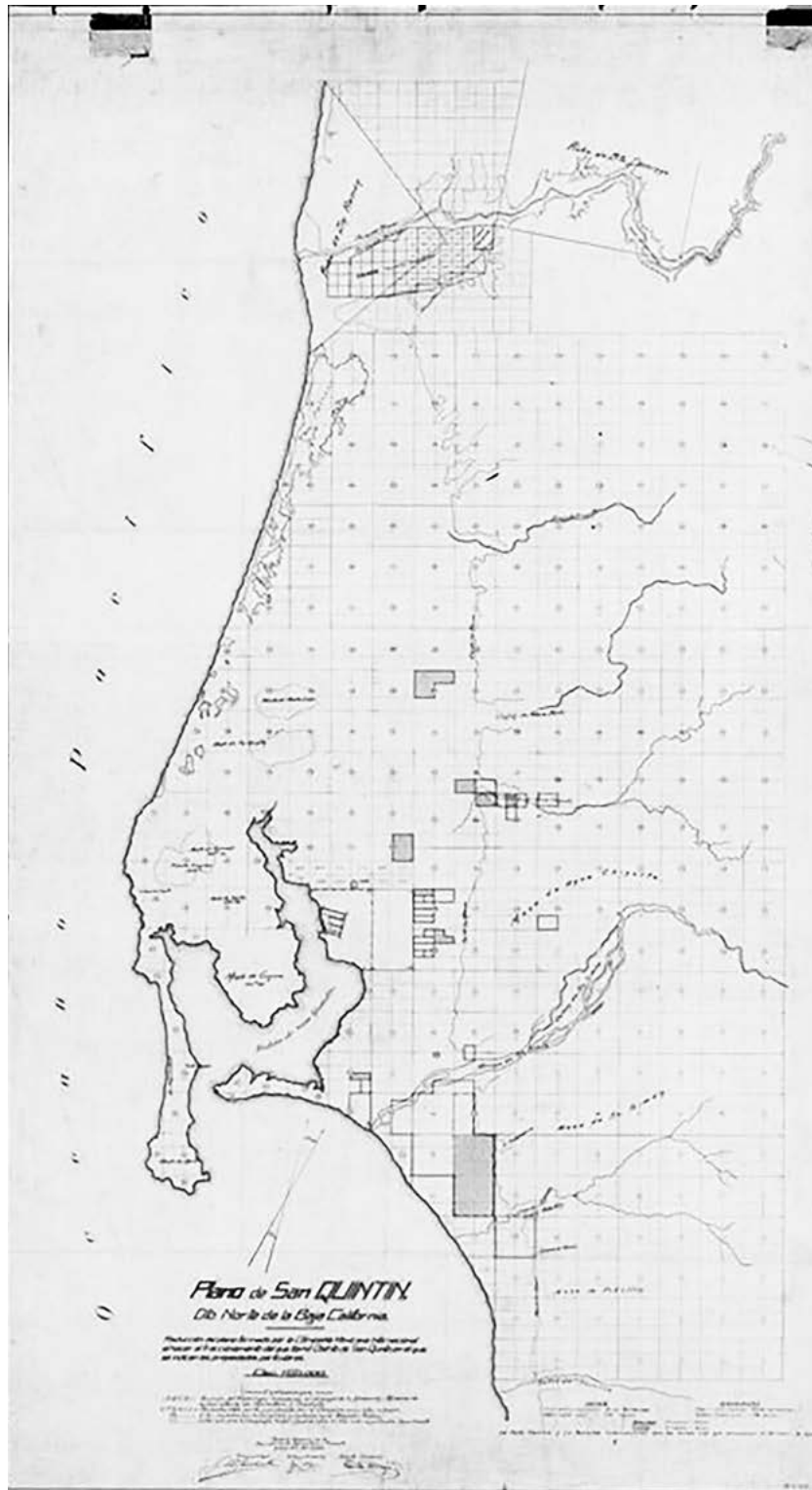


Figura 18. Plano de la ordenación territorial del valle de San Quintín a finales del siglo xx. Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra, col. gral.



Figura 19. El primer molino de harina en la península de Baja California. Fotografía recuperada de <<http://www.questconnect.org/>>.

La bahía de San Quintín: la capital trunca de la compañía inglesa (figura 18)

La propia International Company of México que proyectó el puerto de Ensenada cambió de dueños —y de capital estadounidense a británico—, e inmediatamente proyectó, sin mucho éxito, el poblado de San Quintín. Esto estaba fundamentado por la concesión de colonización firmada por el presidente Porfirio Díaz. En 1887 se fundó este pueblo y se desarrolló una pequeña colonia de irrigación para el valle. Durante esos años pretendió ser el centro para

propósito brindar una oferta integral de infraestructuras y servicios de apoyo náutico mediante una red de puertos.

esa compañía, con el interés del gobierno mexicano en ocupar el territorio.¹⁹ Durante los siguientes 20 años se consolidaron obras como caminos y trazado urbano, una compañía de agua potable y el molino de harina más moderno de Latinoamérica (figura 19), si bien se fracasó al conectar a la población por medio del ferrocarril con San Diego, a 250 km de distancia, ya que sólo se colocaron 30 km de vía en San Quintín. También se realizaron obras de acondicionamiento del muelle y el dragado de la bahía. En 1910, con la salida de Díaz del poder y la declaración por parte de los líderes revolucionarios de no reconocer los tratados firmados, quedó echada la suerte

¹⁹ Mencionado en H. J. Heath, *op. cit.*



Figura 20. *San Quintín Flour Mill*. Edificio donde se encontraba el molino de harina de San Quintín. Fuente: La Siesta, "Towns of Baja California", 1971, reimp. de los reportes de David Goldbaum (1918).



Figura 21. Casa de la colonia inglesa a finales del siglo XIX. Fuente: colección de Tomás Sánchez Ponce de León, miembro del primer ayuntamiento ciudadano de San Quintín, A. C., 2009.

del pueblo, y para 1917 ya no había casi nada del floreciente pueblo de San Quintín, el cual dejó de existir por más de 30 años (figuras 20 y 21).

Hoy en día es posible reconocer los trazados urbanos, los cuales cuentan con una población de 5000 habitantes. También se han desarrollado distintas poblaciones, en las que el número de habitantes ha crecido notablemente, y varias compañías agrícolas dominan el valle, las cuales siguen desarrollando algunos principios de las *company towns*. Se sabe de la existencia de construcciones industriales y la conservación del primer molino de harina en la región con piezas de hierro forjado, propiedad de la compañía inglesa, el cual fue desembarcado en la bahía de San Quintín y ensamblado a finales del siglo XIX (figura 22).

Mexicali: la ciudad de la compañía y su inmenso rancho algodonero

A principios del siglo XX surgió, en la esquina noreste de la península de Baja California, en la región del delta del río Colorado, un próspero emporio agrícola de capital estadounidense.²⁰ Fue la Colorado River Land Company la que proyectó una exitosa colonia de riego, al desviar por medio de canales el gran cauce del río Colorado en el valle de Mexicali, en la frontera con Estados Unidos. Los dueños eran empresarios de aquel país, responsables del desarrollo del sur de California, entre ellos el general Harrison Gray Otis, propietario del influyente diario *Los Angeles Times*.²¹ La compañía diseñó el trazado de Calexico, en Estados Unidos, como la colonia de los patrones con edificios administrativos y viviendas, mientras que en Mexicali, en el lado mexicano, se ubicaron las colonias de trabajadores, comercios, casas y bodegas (figura 22).

²⁰ Dorothy Pierson Kerig, *El valle de Mexicali y la Colorado River Land Company, 1902-1946*, Mexicali, UABC, 2001.

²¹ *Idem*.

En sus inicios, la población de Mexicali estuvo más conectada con Estados Unidos que con México. Las vías de ferrocarril llegaron en 1904, a cargo de la Southern Pacific Railroad, y desde 1902 la compañía se encargó de comprar y desarrollar las tierras, hasta 1946, cuando vendió las últimas que le quedaban, después de la expropiación agraria de México de 1937. La Colorado River Land había consolidado el rancho algodonero más grande del mundo. Hoy en día, el edificio de la misma, así como el de la Cervecería Mexicali, son patrimonio industrial reconocido por la ciudad, que cuenta con una población de 700 000 habitantes. Recientemente se ha visto que el trazado más antiguo de la ciudad se encuentra en grave deterioro, debido a la cantidad de edificios de la era industrial que se encuentran en estado de abandono. Esa imagen urbana del centro debería cambiar, ya que se cuenta con un trazado único de aquel periodo histórico, muy rico en recursos aún por valorar (figuras 23 y 24).

Isla El Carmen: la salina abandonada

Entre 1825 y 1860 hubo una extracción rudimentaria de sal en esta isla. Sin embargo, no fue sino a partir de finales del siglo XIX cuando el gobierno mexicano otorgó una concesión territorial a una compañía inglesa, la Pacific Salt Company. Fue cuando la pequeña población apareció. La compañía diseñó una productiva colonia industrial en la isla: construyó viviendas para los trabajadores, el edificio sede, la escuela, el banco, el cementerio, así como infraestructura industrial, bodegas y la iglesia. En 1899, J. R. Southworth escribió lo siguiente:

Existen además un ferrocarril que comunica las salinas con el muelle, compuesto de una locomotora y cuarenta carros, teniendo igualmente construidos, recientemente, dos edificios competentes de piedra y cemento de dos pisos, los cuales se usan para oficina uno, mien-



Figura 22. Plano de 1902 de Mexicali, en México, y de Calexico, en Estados Unidos, que incluye las dos poblaciones. Se aprecia la frontera en línea horizontal, y en línea vertical, algo curvada, la línea del ferrocarril. Lo interesante aquí es el proyecto conjunto de la compañía entre ambos países. Fuente: Héctor Quiroz Rothe, *Ciudades mexicanas del siglo xx*, México, UNAM.



Figura 23. Edificio de la Colorado River Land Company, construido en 1921 en Mexicali, el cual tiene una importancia histórica para Baja California, ya que fue el detonador del desarrollo agroindustrial del valle de Mexicali. Fotografía recuperada de <<http://www.mexicoenfotos.com/>>.



Figura 24. Edificio de la Cervecería Mexicali, construido en 1923. Fuente: Archivo Fotográfico del CIC-Museo de la UABC. Fotografía recuperada del artículo "Expresiones arquitectónicas compartidas en la frontera de Baja California y California", de David Piñera Ramírez y Alma Sonia Bejarano Suárez.

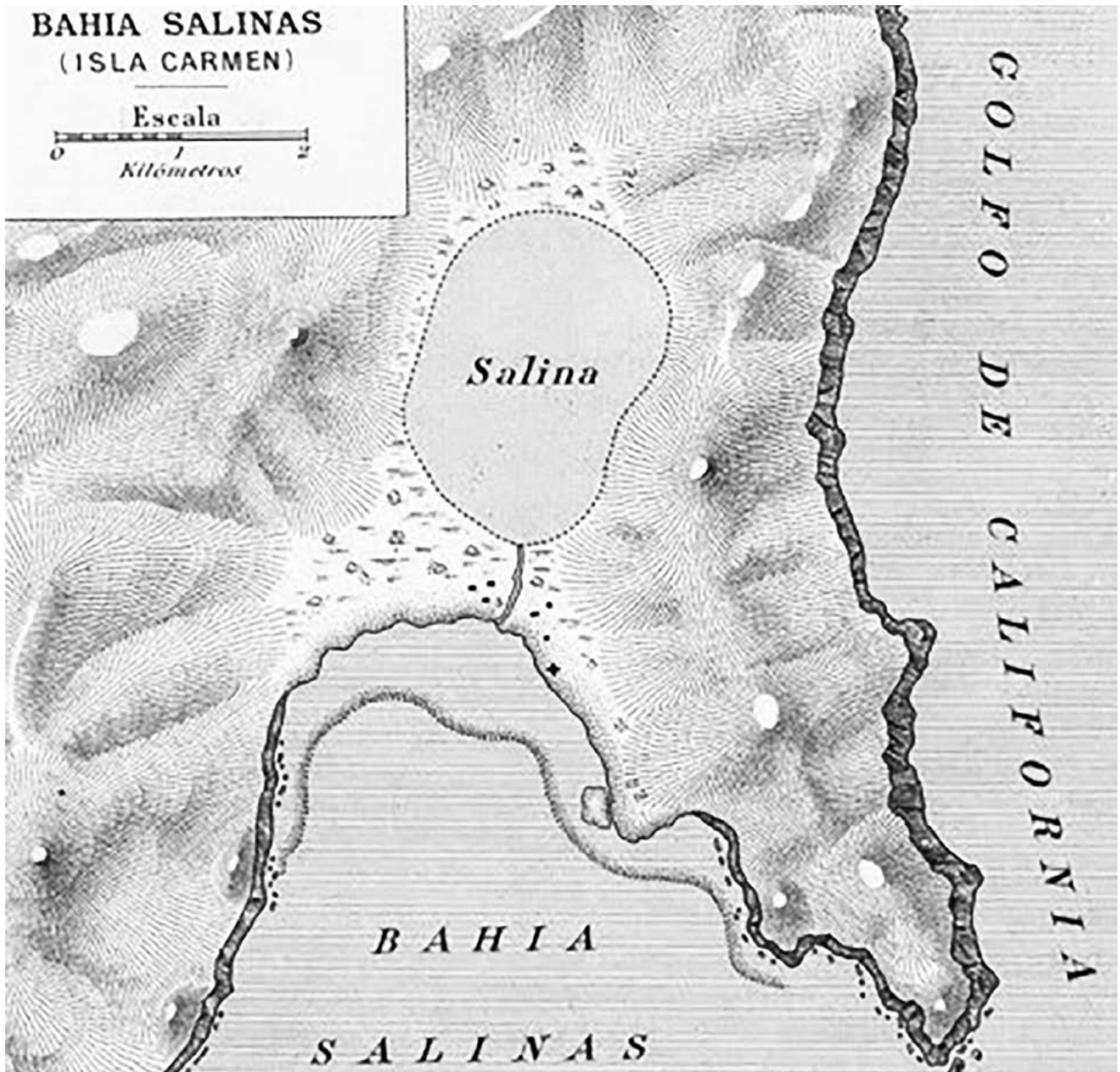


Figura 25. Dibujo de la salina de la isla El Carmen. Fuente: León Diguét, *Territorio de la Baja California. Reseña geográfica y estadística*, 1912.

tras que el otro se ocupa con la maquinaria de moler sal, etc.²²

²² John Reginald Southworth fue un cronista estadounidense a quien Porfirio Díaz le encomendó recorrer y escribir acerca de un territorio que le era prácticamente desconocido: la zona noroeste de México. Su trabajo se tradujo en ocho libros. Los primeros son de la región noroeste del país y narran la situación que guardaba Sonora en 1897, Sinaloa en 1898 y Baja California en 1899.

Los trabajos industriales se concluyeron en 1984, y en la actualidad en la bahía se encuentra un viejo barco hundido que da la bienvenida, junto con las ruinas del muelle y los edificios abandonados, los cuales constituyen los vestigios restantes en la isla, así como los restos de una identidad industrial perdida que resulta necesario reivindicar (figuras 25-28).



Figura 26. Fotografía de principios del siglo xx donde se aprecian los costales de sal y la vía ferroviaria. Recuperada de <<http://www.californax.com/>>.



Figura 27. Ruinas de los edificios industriales de la salina de la isla El Carmen. Fotografía de J. Davis.



Figura 28. Ruinas del muelle de la isla El Carmen. Fotografía de Geoffrey W. Schultz, 2012.



Figura 29. Fotografía aérea de la isla San Marcos, en el golfo de California. Recuperada de <http://www.airphotona.com/>.



Figura 30. Instalaciones industriales de transportación y carga de yeso en el muelle de isla San Marcos. Fuente: Luis Larreta, Homero Avilés y Gilberto Piñeda, "Breve historia de los pueblos mineros de Baja California. Isla San Marcos, un pequeño recorrido por su historia", en *Comsa, isla San Marcos: Una empresa, una comunidad, un reto*, México, Compañía Occidental Mexicana, 1997.

La isla de Yeso: patrimonio industrial activo de la isla San Marcos

En 1765 los misioneros que recorrieron la península de Baja California señalaron la existencia de una veta de yeso muy fino y transparente que habría sido difícil hallar en otra parte. Desde entonces se comenzó una pequeña extracción rudimentaria en esta isla. Se tienen datos de que, a finales del siglo XIX, embarcaciones suecas y estadounidenses extraían yeso de allí.²³

²³ Luis Larreta Mendía, Homero Avilés y G. Piñeda Bañuelos (colaborador), "Breve historia de los pueblos mineros de Baja Ca-

Fue en 1923 cuando se desarrolló un asentamiento, planeado por la Compañía Occidental Mexicana: una colonia industrial para la explotación de yeso. Se construyó la planta de electricidad y la infraestructura del muelle, junto con las viviendas y una capilla de bloques de yeso que bien podría ser patrimonio industrial del pequeño poblado.

Hoy en día la mitad del capital es canadiense, y son 400 las personas que viven en la isla. La isla San

lifornia Sur. Isla San Marcos, un pequeño recorrido por su historia", *El Sudcaliforniano*, recuperado de <<http://defiendelasierra.org/wp-content/uploads/Isla-San-Marcos.pdf>>.



Figura 31. Colonia industrial en la isla San Marcos. Fuente: Luis Larreta, Homero Avilés y Gilberto Piñeda, "Breve historia de los pueblos mineros de Baja California. Isla San Marcos, un pequeño recorrido por su historia", en Comsa, *isla San Marcos: una empresa, una comunidad, un reto*, México, Compañía Occidental Mexicana, 1997, p. 151.

Marcos y su población son la primera exportadora de yeso de México y la segunda a escala mundial, cuyo patrimonio industrial estará funcionando hasta que se agote el mineral y se abandone el lugar (figuras 29-31).

Guerrero Negro: la visión de la salina más grande del mundo

Se dice que Guerrero Negro viene del nombre de un barco ballenero que se hundió en 1858 cerca de la bahía Ojo de Liebre, llamado *Black Warrior*. En 1884 ya se extraía sal de allí mediante sistemas rudimentarios, pero no fue sino hasta casi 70 años después,

en 1953, cuando un visionario estadounidense llamado Daniel K. Ludwig, dueño de una importante naviera, consiguió ante la Comisión Mexicana de Fomento Minero una concesión territorial y fundó en 1957 una salina para satisfacer, en primer lugar, la demanda de sal de la costa oeste de Estados Unidos,²⁴ y después del continente asiático. En ese mismo año empezaron a llegar los primeros trabajadores. La compañía construyó varios campamentos, caminos y un muelle para exportar la sal, así como la

²⁴ Bianca Guadalupe Rodríguez Quiñones y G. Piñeda Bañuelos, "Breve historia de los pueblos mineros de Baja California Sur: Guerrero Negro, un pequeño recorrido por su historia", *El Sudcaliforniano*, recuperado de <<http://edicionesespecialesdelbaul.blogspot.com/>>.

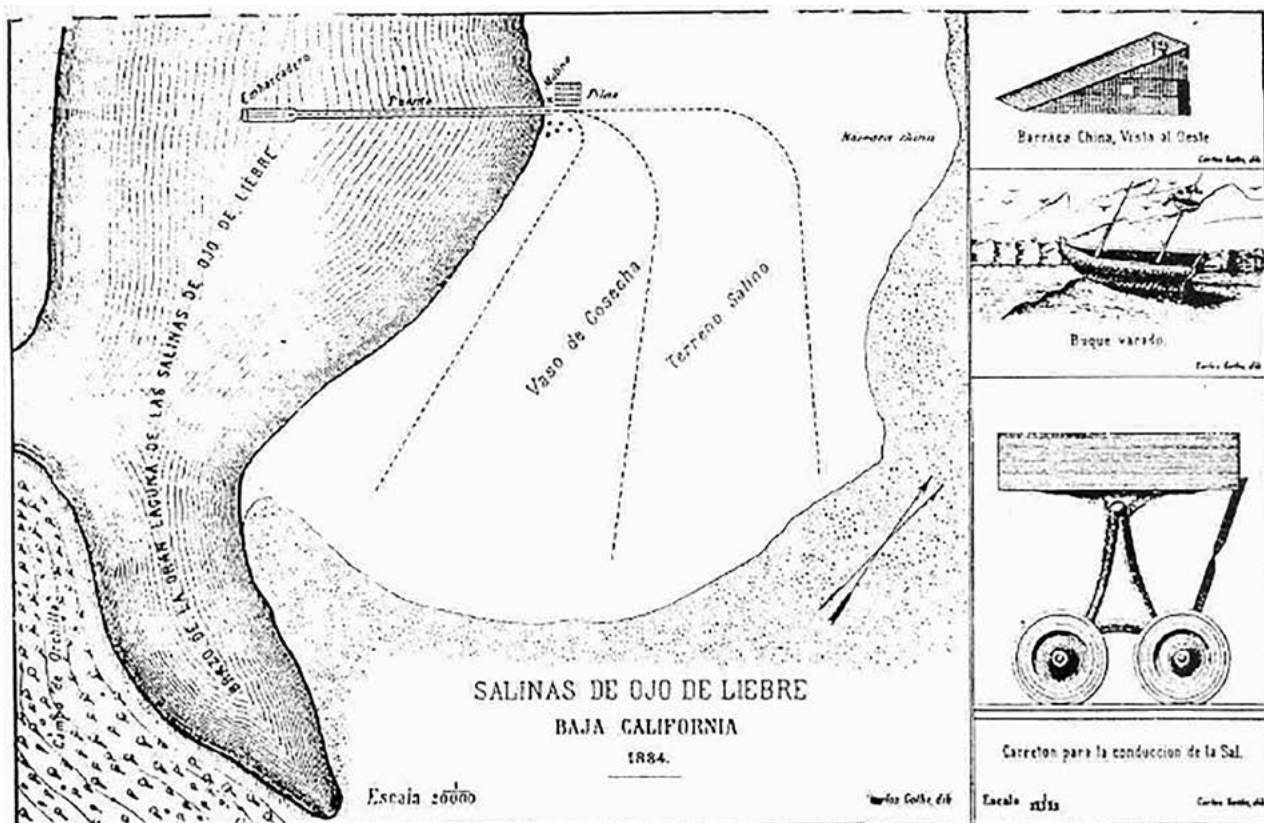


Figura 32. Mapa de la salina Ojo de Liebre, donde se aprecian los trabajos tempranos de 1884. Fuente: Karina Busto Ibarra, *Historical Archaeology of Baja California Sur*.

infraestructura industrial y una tienda. Hoy en día, la Exportadora de Sal, S.A. de C.V. es la más grande del mundo, enclavada en una orgullosa población minera de aproximadamente 15000 habitantes, que produce un promedio de 7.5 millones de toneladas métricas anuales de sal marina que se exporta a diferentes países, principalmente a Japón y Estados Unidos.²⁵ Se trata de un ejemplo de *company town* moderno, donde existen ruinas industriales, como el viejo faro y las primeras bodegas y canales, al igual que el patrimonio industrial en función y activo (figuras 32-35).

²⁵ Efraín Patiño, "Breve historia de la identidad minera peninsular y su aporte al desarrollo regional. La historia de la minería en Baja California Sur y su contribución al desarrollo social y económico de la entidad", @bcnoticias, recuperado de <<http://www.bcsnoticias.mx/breve-historia-de-la-identidad-minera-peninsular-y-su-aporte-al-desarrollo-regional/>>.

Una ruta cultural de arquitectura industrial para reforzar el territorio

En los últimos 35 años, las rutas culturales en territorios posindustriales han sido objeto de reflexiones urbanas y territoriales muy interesantes, las cuales están siendo capaces de revertir situaciones de abandono por medio del turismo cultural en todo el mundo.

En Estados Unidos y Europa, antes que en México, se comenzó a valorar la arquitectura industrial y a rescatar las construcciones, maquinaria e infraestructura de la producción. Hay casos pioneros, como el conjunto de *company towns* textiles en Lowell y su regeneración de edificios, mediante los cuales se relata la industrialización estadounidense,²⁶ o el del Iron

²⁶ Dennis Frenchman, "El patrimonio industrial como catalizador de la renovación urbana. Dos ejemplos americanos", en Joa-

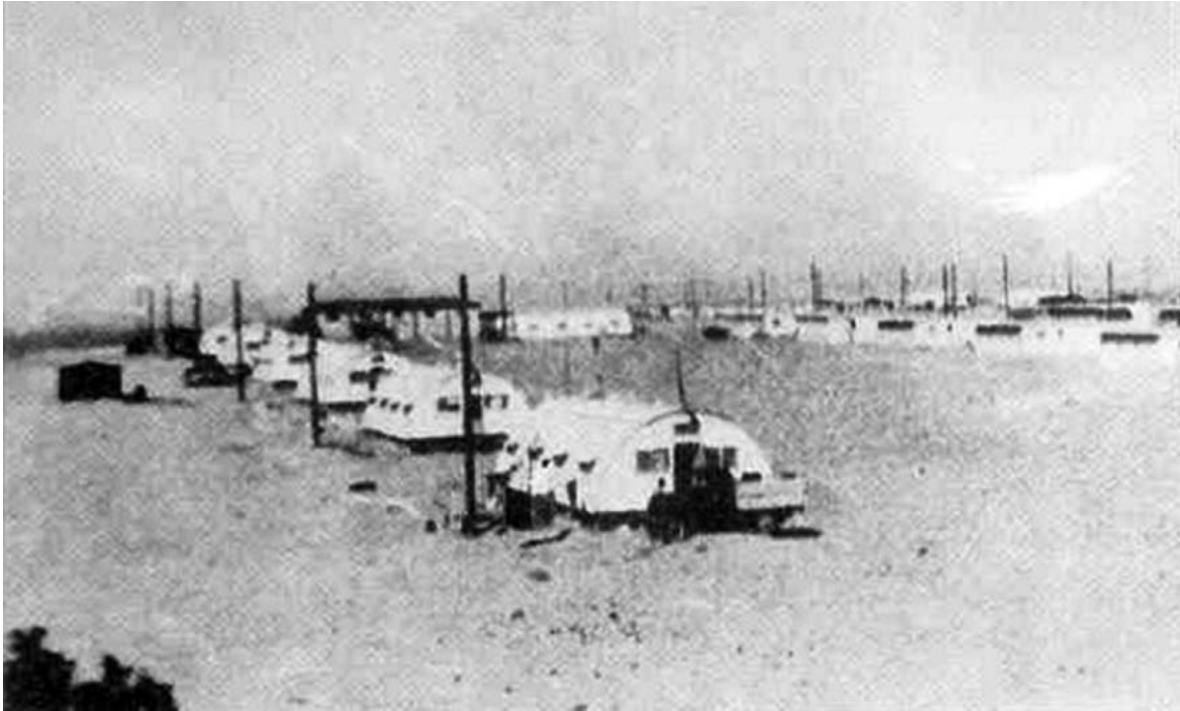


Figura 33. Colectivos y segunda vivienda para los trabajadores sindicalizados, fabricados en lámina y de forma cilíndrica, que en 1956 daban alojamiento para dos familias. Se usaron colectivos prefabricados, los cuales habían sido utilizados como dormitorios por los estadounidenses durante la Segunda Guerra Mundial. Fuente: "Crónicas de sal y arena", recuperada de <<http://www.guerronegro.org/>>.

144 |



Figura 34. Las carpas en 1956. A cada familia se le otorgaba una. Éstas se instalaron en la actual calle Francisco I. Madero. Fuente: "Crónicas de sal y arena", recuperada de <<http://www.guerronegro.org/>>.



Figura 35. Fotografía actual del faro y las bodegas en Guerrero Negro, que bien podrían ser patrimonio industrial de la región. Fuente: recuperada de <www.guerreronegro.mx>.

Bridge, en Inglaterra, 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 y de los más visitados.²⁷

En Francia, la región minera de Le Creusot y su ruta del carbón, o en Alemania, la región del río Ruhr, con su valoración patrimonial de la industria, son otros ejemplos admirables. En España, específicamente en Cataluña, se proyecta el eje patrimonial

quim Sabaté (coord.), *Patrimonio y proyecto territorial. Colonias, Sèquia de Manresa y Delta del Llobregat*, Barcelona, Diputació de Barcelona-Red de Municipios-Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge, 2004, pp. 101-115.

²⁷ Miguel Ángel Álvarez Areces, "Patrimonio industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea", *Apuntes*, vol. 21, núm. 1, junio-diciembre de 2008.

del río Llobregat, con sus colonias industriales,²⁸ así como la ruta de la cultura industrial en Guipúzcoa, que es otro caso de una ruta turístico-cultural que muestra una parte de la historia y que mejor representa las señas de identidad del País Vasco, la cultura industrial y los paisajes del hierro, como también lo hacen los ejemplos de Asturias y sus minas de carbón, en el norte español.

En América Latina, podemos citar el ejemplo de Chile, con sus ciudades del cobre y su patrimonio industrial reconocido por la UNESCO, o los de Uruguay y Argentina, con las ruinas de la industria ganadera, la cual logró posicionar a esa región a

²⁸ J. Sabaté (coord.), *Patrimonio y proyecto territorial*, op. cit.

escala mundial. Cuba, con su ruta industrial azucarera, sería otro ejemplo, sin olvidar a Brasil, con la ruta del Gaucho, que destaca las tradiciones del territorio sudamericano.

Todos estos proyectos pueden ser los referentes que necesitamos para empezar a buscar en América Latina la recuperación de la identidad de estas partes del territorio de una manera sostenible.

En México, casos como la Ruta de la Plata,²⁹ los caminos reales derivados de ésta y las ruinas que poseen han sido reconocidos por la UNESCO como patrimonio mundial en fechas recientes. La aparición del plan de manejo para el paisaje agavero y las antiguas instalaciones industriales de Tequila,³⁰ el cual valora la importancia del paisaje cultural mexicano, son claros ejemplos de la riqueza cultural del país. Otro 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, las cuales desde el año 2000 se transformaron en un centro cultural, museo de arqueología industrial y un gran parque de la ciudad, que en conjunto ayudan a mantener y valorar

²⁹ El Camino Real de Tierra Adentro fue incluido por la UNESCO en la Lista del Patrimonio de la Humanidad el 1 de agosto de 2010, en la categoría de "Itinerario cultural". La ruta incluye espacios de la Ciudad de México, Estado de México, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, San Luis Potosí y varios más. En la parte que queda dentro del territorio mexicano —es decir, unos 1 400 km de los 2 600 totales— se ubican elementos vinculados con el camino en sí, como puentes y antiguos empedrados, pueblos, haciendas, cementerios, templos, capillas y minas. Este camino funcionó desde el siglo XVI hasta el XIX, y era usado para llevar de manera ordenada, eficaz y hasta cierto punto segura la plata extraída de las minas de San Luis Potosí, Guanajuato y Zacatecas, así como para transportar, en sentido contrario, los utensilios y máquinas necesarias para los trabajos de extracción.

³⁰ Ignacio Gómez Arriola, "El 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", *Rizoma. Revista de Cultura Urbana*, núm. 12, abril-junio de 2009, pp. 34-37, recuperado de < http://openarchive.icomos.org/930/1/Rizoma_12_%284-6.2009%29.pdf >.

los restos de la industrialización.³¹ También es necesario mencionar el distrito minero de Real del Monte y Pachuca, Hidalgo, donde se está convirtiendo al turismo cultural en una alternativa viable para el patrimonio industrial,³² o bien la Ruta de la Plata del Sur, que es una estrategia para el desarrollo regional a partir del patrimonio industrial en el estado de Guerrero.³³ Como vemos, son muchos los ejemplos que hacen referencia al interés por la arqueología industrial existente, así como a la importancia de estas piezas posindustriales en el territorio.

En cuanto a la península de Baja California, lugar donde se enfoca nuestro interés, a finales del siglo pasado surgió la Ruta de las Misiones³⁴ como una oferta turística promovida por los estados de Baja California y Baja California Sur. Ésta sería la primera acción importante en el ámbito cultural para estructurar el territorio peninsular a gran escala. Ese camino real, iniciado en 1683 por los jesuitas, continuado por los dominicos y franciscanos hasta llegar a la Alta California —hoy en el estado de California, Estados Unidos—, fue la única vía que articuló estos territorios durante siglos. En realidad no fue más que una brecha de tierra extraviada sobre el desierto, pero que conectó muchas misiones y que, sorprendentemente, hoy 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 km entre el océano Pacífico y el golfo de

³¹ Francisco Vidargas, "Historia de una candidatura: Los Altos Hornos de Fundidora Monterrey. Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO", *Rizoma. Revista de Cultura Urbana*, *ibidem*, pp. 20-24.

³² Belem Oviedo Gámez, "El turismo cultural, una alternativa viable para el patrimonio industrial. Distrito minero de Real del Monte y Pachuca, Hidalgo", *Rizoma. Revista de Cultura Urbana*, *ibidem*, pp. 9-11.

³³ Néstor Salinas Rodríguez, "La ruta de la plata del Sur: una estrategia para el desarrollo regional a partir del patrimonio industrial. El patrimonio industrial y la arquitectura para la producción", *Rizoma. Revista de Cultura Urbana*, *ibidem*, pp. 12-15.

³⁴ Miguel Ángel Sorroche Cueva, *El paisaje cultural como patrimonio en Baja California*, Departamento de Historia, Geografía y Arte-Universidad Jaime I/Universidad de Granada, 2011.



Figura 36. La única carretera transpeninsular, que recorre más de 1 711 km, terminada en 1973. Fotografía de Enrique Esteban Gómez Cavazos, 2013.

California sobre suelo mexicano, y que sigue uniendo a las poblaciones chicas y grandes dentro de este largo y angosto territorio (figura 36).

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,³⁵ que cada agosto festeja su vendimia y se ha convertido en un itinerario cultural llamativo

en los últimos años. Estos nuevos proyectos territoriales, los cuales intentan estructurar las regiones, teniendo como activo su identidad, son el principio de muchos otras propuestas que deberán aparecer al implementarse herramientas actuales para un desarrollo económico sostenible, reconociendo el valor cultural de los territorios. Finalmente, podemos citar a Fernando Díaz,³⁶ quien describe muy bien los

³⁵ Lino Meraz, Jorge Valderrama y Sonia Elizabeth, "La ruta del vino del valle de Guadalupe: una estrategia competitiva diferenciada para el desarrollo local", doi: 10.13140/2.1.1409.7286.

³⁶ Fernando Díaz Terreno, "Trazas, mojones y poblados del norte de Traslasierra: elementos para la definición de una estructura territorial", *Identidades. Territorio, Cultura, Patrimonio*, núm. 2, 2010, pp. 52-76, recuperado de <<https://upcommons.upc.edu/handle/2099/10724>>.

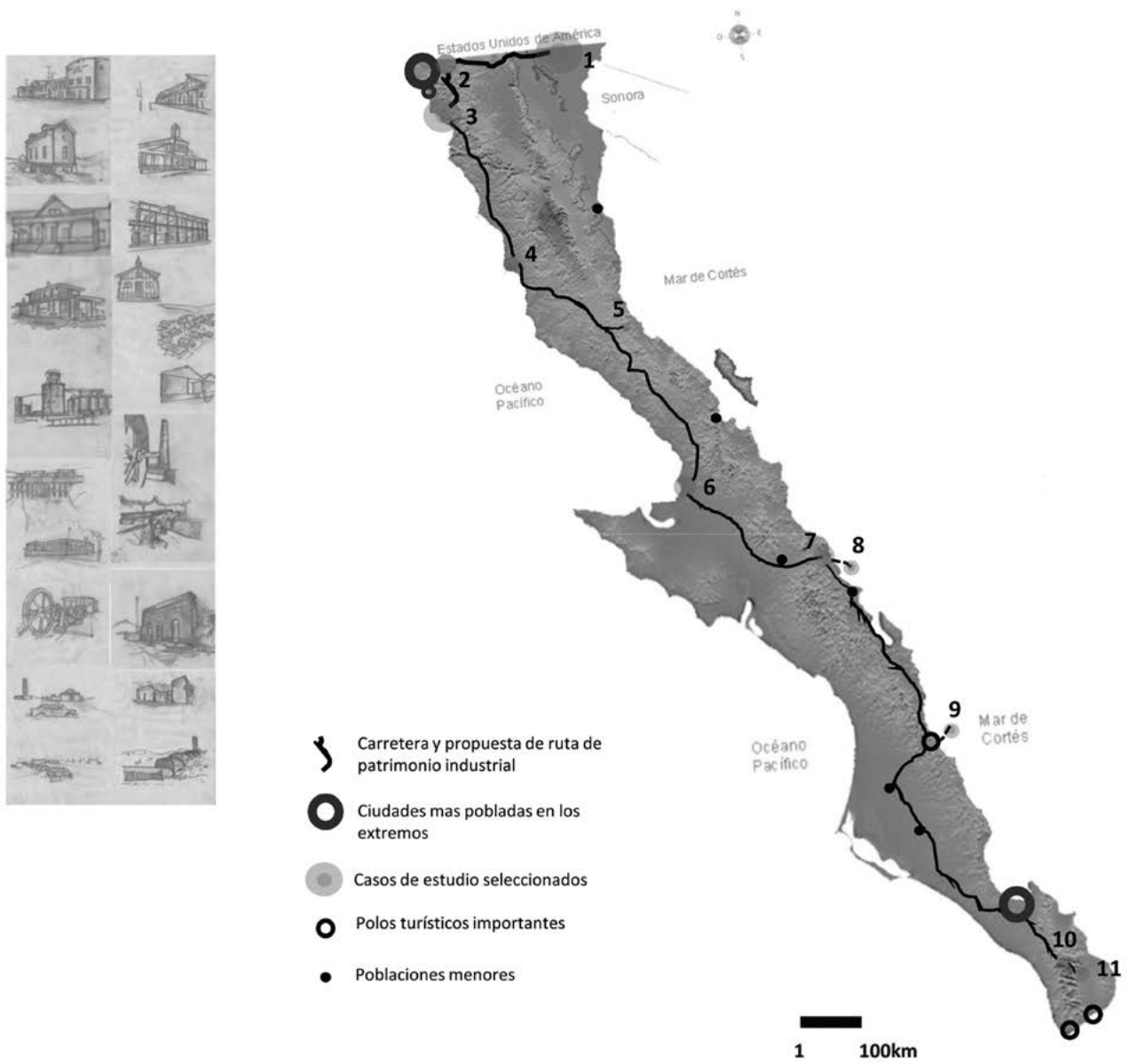


Figura 37. Esquema de la superficie de la península de Baja California, la cual cuenta con 143 396 km² y una población de 4 321 552. Mapa modificado por el autor, tomado del artículo "Crecimiento poblacional e instrumentos para la regulación ambiental de los asentamientos humanos en los municipios costeros 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. 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.



Figura 38. Retroexcavadora de principios del siglo xx, una pieza única de la antigua maquinaria industrial en el puerto de Santa Rosalía. Fotografía de Enrique Esteban Gómez Cavazos, 2013.

elementos y usos del territorio contemporáneo. Él 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 al situar y jerarquizar las piezas, así como al distribuir funciones entre las partes. En otros términos, transformar las huellas y los vestigios en recursos.

Conclusiones

Se puede decir que las *company towns* de la península de Baja California fueron, en sus inicios, modelos

urbanos que poblaron y modernizaron este territorio a través de la industria a finales del siglo xix y principios del xx. Esto ocasionó que en este territorio se empezara a urbanizar de una manera diferente, por medio de capitales extranjeros, y que el soporte conceptual de las ideas de urbanización tuvieran características específicas, sustentadas por los proyectos de las compañías, y que no vinieran de la tradición urbana novohispana, sino de la división comercial del suelo, muy característica del vecino del norte.

Hoy en día la situación es diferente. Los trazados originales, las fábricas, minas y el rico patrimonio industrial del territorio peninsular están en deterioro y requieren de una pronta valoración.

Este trabajo busca mostrar, en una primera etapa, el estado de la arquitectura industrial en la actualidad, para en un futuro plantear como propuesta una ruta patrimonial de *company towns* en la península

de Baja California, al mostrar un itinerario industrial que sea capaz de reforzar la estructura territorial y, con esto, la valoración de un legado construido que ha pasado inadvertido y no ha sido aprovechado, el cual además cuenta con un enorme potencial (figura 37).

Esta ruta hoy serviría para conectar a 10 *company towns* a través de la única carretera, así como para narrar, por medio de ellas, la historia industrial de la península de Baja California. El turismo cultural y la identidad como detonador económico resultan cla-

ve para poner en marcha iniciativas en las que los recursos sirvan para desarrollar políticas orientadas a la conservación de las ruinas industriales, reconociendo los valores olvidados de un territorio.

La de Baja California es quizá la península menos poblada del mundo, con una identidad diferente al resto de México. Se trata, en suma, de comprobar que la fundación de estas *company towns* fue un modelo de urbanización sustentado en la industria, y de estudiar qué tanto queda en la actualidad de sus primeros trazados y vestigios industriales (figura 38).

