

Coords.
Camilo Contreras Delgado
Francisco Alberto Núñez Tapia

Patrimonio industrial

Tensiones y expresiones



El Colegio
de la Frontera
Norte

 **CLACSO**

Patrimonio industrial

Patrimonio industrial: tensiones y expresiones / Sergio González Miranda... [et al.]; coordinación general de Camilo Contreras Delgado; Francisco Alberto Núñez Tapia. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO; Tijuana: El Colef, 2022.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN: 978-987-813-261-7 (Clacso)

ISBN: 978-607-479-888-8 (El Colef)

1. Industrias. 2. México. 3. Historia. I. González Miranda, Sergio. II. Contreras Delgado, Camilo, coord. III. Núñez Tapia, Francisco Alberto, coord.

CDD 306.34

Edición: Rosario Sofía

Diseño de tapa: Dominique Cortondo Arias

Diseño del interior y maquetado: Eleonora Silva

Lectura de control: Santi Valentina Santes Olmedo

Patrimonio industrial

Tensiones y expresiones

**Camilo Contreras Delgado
y Francisco Alberto Núñez Tapia
(Coords.)**



**El Colegio
de la Frontera
Norte**



CLACSO



CLACSO

Consejo Latinoamericano
de Ciencias Sociales
Conselho Latino-americano
de Ciências Sociais

CLACSO Secretaría Ejecutiva

Karina Batthyány - Directora Ejecutiva

María Fernanda Pampín - Directora de Publicaciones

Equipo Editorial

Lucas Sablich - Coordinador Editorial

Solange Victory y Marcela Alemandi - Gestión Editorial



**El Colegio
de la Frontera
Norte**

El Colef

D. R. © 2022 El Colegio de la Frontera
Norte, A. C.

Carretera escénica Tijuana-Ensenada
km 18.5. San Antonio del Mar, 22560
Tijuana, Baja California, México

www.colef.mx

ISBN: 978-607-479-888-8 (El Colef)



LIBRERÍA LATINOAMERICANA Y CARIBEÑA DE CIENCIAS SOCIALES

CONOCIMIENTO ABIERTO, CONOCIMIENTO LIBRE

Los libros de CLACSO pueden descargarse libremente en formato digital o adquirirse en versión impresa desde cualquier lugar del mundo ingresando a www.clacso.org.ar/libreria-latinoamericana

Patrimonio industrial. Tensiones y expresiones (Buenos Aires: CLACSO, octubre de 2022).

ISBN 978-987-813-261-7



CC BY-NC-ND 4.0

© Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales | Queda hecho el depósito que establece la Ley 11723.

La responsabilidad por las opiniones expresadas en los libros, artículos, estudios y otras colaboraciones incumbe exclusivamente a los autores firmantes, y su publicación no necesariamente refleja los puntos de vista de la Secretaría Ejecutiva de CLACSO.

CLACSO. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales - Conselho Latino-americano de Ciências Sociais

Estados Unidos 1168 | C1023AAB Ciudad de Buenos Aires | Argentina

Tel [54 11] 4304 9145 | Fax [54 11] 4305 0875 | [<clacso@clacsoinst.edu.ar>](mailto:clacso@clacsoinst.edu.ar) |

[<www.clacso.org>](http://www.clacso.org)



Este material/producción ha sido financiado por la Agencia Sueca de Cooperación Internacional para el Desarrollo, Asdi. La responsabilidad del contenido recae enteramente sobre el creador. Asdi no comparte necesariamente las opiniones e interpretaciones expresadas.

Índice

Las tensiones en la praxis y la reflexión del patrimonio industrial. Notas introductorias.....	11
<i>Camilo Contreras Delgado y Francisco Alberto Núñez Tapia</i>	

Producción y representación de la memoria industrial

La biografía de una oficina salitrera, Ramírez (1830-1930). El origen de una industria mundializada.....	27
<i>Sergio González Miranda</i>	

Loreto, una <i>Fábrica Hogar</i> con una lógica productiva hacendaria.....	67
<i>Sinhúe Lucas Landgrave</i>	

Modernización portuaria de Tampico y desarrollo industrial petrolero (1890-1910)	89
<i>Octavio Herrera Pérez</i>	

Las antiguas empaadoras de pescado de Baja California. Estudio exploratorio sobre su legado industrial en el noroeste de México	137
---	-----

Francisco Alberto Núñez Tapia

Patrimonio de la industrialización del agua en Monterrey	169
--	-----

Arnoldo Díaz

Álbum fotográfico de la Fábrica Camboa (1939-1949). Imágenes de la memoria industrial de São Luís	199
--	-----

Marcus Ramusyo de Almeida Brasil

Cinco décadas de historia. La difusión de la Fundidora de Monterrey en las publicaciones periódicas de arquitectura. 1923-1976	227
--	-----

Vanessa Nagel Vega

Desindustrialización en la CDMX y sus transformaciones espaciales	267
---	-----

Yúmari Pérez Ramos y Blanca Paredes Guerrero

Los retos de la valoración y conservación del patrimonio industrial

Desafíos de conservación en los acervos documentales sobre empresas. El caso del Archivo de Real de Minas de Otzumatlán, Michoacán	305
--	-----

Rubén Darío Núñez Altamirano

Patrimonio ferroviario y participación ciudadana. La ex-Estación de Ferrocarriles y el Barrio de La Plancha en Mérida de Yucatán	331
--	-----

María del Carmen Mendoza Vargas y Roberto Reyes Pérez

La puesta en valor del patrimonio industrial del Antiguo Distrito Minero de Pachuca a través de la gestión territorial	363
--	-----

Miguel D. Lazcano Benítez y Nora Mariana Romo López

Una ruta territorial de patrimonio industrial en la península de Baja California.....	409
<i>Enrique Esteban Gómez Cavazos</i>	
Sobre las autoras y autores.....	439

Las tensiones en la praxis y la reflexión del patrimonio industrial

Notas introductorias

Camilo Contreras Delgado y Francisco Alberto Núñez Tapia

Ponemos al patrimonio industrial en un doble escrutinio: en tanto por sí mismo, dado el énfasis fetichista en su materialidad, y en tanto patrimonio cultural. Trataremos de mostrar la relación entre ambos aspectos, pero, antes, conviene recalcar que concordamos en que el patrimonio cultural queda muy lejos de ser un asunto meramente académico: también ha sido objeto de interés de las políticas públicas (como las referentes al turismo, por decir un ejemplo), de la economía y urbanismo en la reutilización de espacios antes dedicados a la producción de bienes o servicios.

Aun dentro del ámbito académico, el patrimonio cultural, y dentro de este el patrimonio industrial, es de una rica complejidad, por lo que no es posible abarcarlo desde una sola disciplina del conocimiento. Estamos más en la sintonía de Sorensen y Carman (2009), quienes sitúan al patrimonio cultural como un campo de estudio donde participan diversas disciplinas que, incluso, pueden tener diferencias ontológicas y epistemológicas, tales como la antropología, la arqueología, la arquitectura, las artes, la historia, la psicología, la sociología y el turismo. Los mismos autores reconocen que el patrimonio cultural también es abordado para otros fines tales como la

generación de ingresos o como parte de políticas que impulsan la cohesión y el sentido de comunidad. A partir de este primer punto, y si compartimentamos la sociedad en grupos sociales, tenemos que el patrimonio cultural y, por supuesto, el patrimonio industrial, son un asunto académico, pero también de los sectores públicos y privados, de la sociedad civil organizada y no organizada formalmente.

El presente libro es un acercamiento a esa complejidad a través de estudios desde las ciencias sociales y humanidades como la sociología, la arqueología, la historia, la arquitectura, la antropología, así como desde campos como la gestión pública local. A lo largo de los textos veremos uno de los rasgos constitutivos del patrimonio cultural: la tensión. Aun cuando algunos de los estudios quedan circunscritos a la reflexión, es inevitable el planteamiento de la tensión y el conflicto, ya sea por la formación y lucha de clases, ya sea por las formas dominantes de representar el pasado a través de la memoria colectiva o, como lo muestra uno de los capítulos, por la falta de continuidad en los proyectos municipales al quedar sujetos a periodos administrativos y a una planeación de corto plazo.

La cuestión de las inherencias

Con frecuencia asistimos a congresos y conferencias donde el análisis parte de y concluye en el objeto, ya sea una máquina, una herramienta o un edificio de uso industrial. Esto no sería ningún problema si estuviéramos en un encuentro de ingeniería pura, pero pretender hablar de patrimonio solo a partir de las cosas físicas sin ver su dimensión cultural es empresa fallida. Es una forma de desproveer del dinamismo de la cultura en el tiempo y el espacio. Con esto entramos a la añeja (pero no superada) cuestión del sustancialismo y el esencialismo. Quisiéramos ser optimistas como Byrne (2008) quien afirma que se trata de residuos traducidos en el deseo de conservar antiguos lugares a costa de congelar la cultura en un estado ideal del pasado. Más que residuos, nosotros vemos todavía patrones en

las políticas de conservación donde, además, predominan grandes y espectaculares estructuras desprovistas de su historia y el presente de quienes las usaron cuando estuvieron en funciones, o bien de aquellas personas que, aun siendo ajenas a la experiencia directa, no tienen la posibilidad de construir o participar en una memoria histórica. El mismo Byrne con toda claridad habla de esta “substancialización de la cultura” cuando nos enfocamos en los artefactos como en una especie de fetiche, dice “nos olvidamos de que son productos de la cultura” y los ponemos como la cultura en sí mismos.

El otro aspecto problemático, también relacionado con esa dimensión “material” del patrimonio, es la idea de que a esos objetos el significado o el “valor” le son inherentes, como si fueran inamovibles en el tiempo y espacio, u homogéneos para todos los sectores de la sociedad; es lo que Sommer (2009) denomina esencialismo. Esto equivale a suponer que una caldera o cualquier otra estructura o herramienta siempre tuvo el mismo significado para toda la gente, ya sea para quienes trabajaron en ese lugar o para quienes la conocieron después, sin importar las propias biografías, edades o contextos culturales. Sin embargo, no es de sorprender que incluso una misma estructura pueda tener valores o significados diferentes para una misma persona en ciclos de vida y circunstancias diferentes.

Un posible puente para dialogar entre las posturas antes descritas es dejar de ver al patrimonio industrial como una cosa donde se puede separar lo material de lo inmaterial, o al menos circunscribir esa división a un mero recurso instrumental para el análisis parcial. Hay propuestas en las que se considera al patrimonio como un ensamblaje del pasado desde el presente, es decir hay una selección del pasado desde las circunstancias del presente en el que eso que se trae y es ensamblado tienen sentido en la identidad colectiva. En este caso no es relevante si en ese ensamblaje hay objetos materiales puesto que han sido seleccionados desde y para un sistema de significados. Así, el patrimonio es aquello que se practica y se vive. Con esto es cada vez más cuestionable una “declaración patrimonial” sin tomar en cuenta cómo se inscribe tal objeto, práctica o saberes en el

sistema de significados y las identidades de los grupos a los cuales se asocia.

La cuestión del valor dentro del enfoque del patrimonio industrial

Otra herramienta recurrente para estudiar o declarar algo como patrimonio es el llamado “valor patrimonial”. Por mucho tiempo el reconocimiento “oficial” de algo como patrimonio también estuvo basado en los llamados valores, sin que estos fueran cuestionados. Lo anterior funcionó y sigue funcionando en el marco de discurso dominante. Según Harrison (2013) fue hasta las décadas de los años ochenta y noventa del siglo XX cuando inició una revisión crítica del término de “valor”. Los problemas principales del manejo de un supuesto valor son, por un lado, los criterios con que este es definido y, por otro lado, quiénes definen ese valor.

Hoy cada vez queda atrás la idea de que el patrimonio está constituido solo por aquello que es declarado oficialmente por algún actor o sujeto autorizado, si el patrimonio es aquello que se trae del pasado porque tiene sentido en un marco de significados y de las identidades colectivas, entonces eso es patrimonio. Es por ese aspecto que el “valor social” también ha ganado terreno en el conjunto de los criterios de valor. Este tema nos lleva nuevamente al asunto de que el significado o el valor no son inherentes ni intrínsecos, de manera tal que nos permite reconocer que una misma práctica social, una estructura, un ritual, puede tener valores diferentes para personas o grupos de personas diferentes. El mismo Harrison es contundente al comentar, según lo que hemos mencionado, que la idea de “valor universal” como criterio para reconocer a algo como patrimonio es inconsistente en un mundo cada vez más diverso.

Ante lo anteriormente planteado, es así como llegamos al conjunto de capítulos que aquí presentamos, donde se sugieren nuevas lecturas del patrimonio industrial y donde es posible encontrar la

perspectiva desde quienes vivieron y viven ese legado, ya sea porque allí trabajaron, allí vivieron o usaron ese bien cultural. Advertimos tensiones, lo que hace más reales los análisis cuando se tocan los casos de la organización o gremios de la clase trabajadora, la representación de la memoria a través de fotografías, eso es congruente con lo que hemos venido mencionando sobre el campo de patrimonio como una arena de disputas. Vemos con cierto optimismo la presencia de estudiosos formados en las diferentes disciplinas de las artes, optimismo fundado en formas de representación más plurales de la memoria colectiva (a veces hasta reivindicativa) generada a propósito de la industria. Es una veta que puede ser más transversal con las otras disciplinas académicas y de la gestión del patrimonio industrial.

El libro está dividido en dos grandes grupos de trabajos. Una primera parte en la que son abordadas con gran detalle cuestiones centrales en la formación capitalista y que después son retomadas en la memoria colectiva. En este modo de producción están tratadas tanto la esfera de producción como de la reproducción. Son clave aspectos como la formación de una clase obrera, la extracción de recursos, la presencia de capitales de potencias mundiales de los siglos XIX y principios del XX. Un segundo grupo de trabajos son iniciativas de rescate, interpretación y conservación del patrimonio industrial. Podemos encontrar propuestas desde el campo académico, donde son valorados los documentos como parte de la memoria industrial, hasta propuestas coordinadas por diferentes instituciones académicas e incluso desde la misma administración pública local donde se tiene más posibilidades para la toma de decisiones en la intervención en el espacio público. Este segundo grupo de experiencias nos muestran el tamaño de los retos y tensiones que enfrenta la valoración y conservación del patrimonio industrial.

La memoria como concepto clave del patrimonio industrial

La primera investigación que se presenta en esta obra es la de Sergio González, en territorio chileno, donde se expone cómo se desarrolló la industria salitrera en el transcurso del siglo XIX al XX. González titula su trabajo “La biografía de una oficina salitrera, Ramírez (1830-1930). El origen de una industria mundializada”, donde argumenta cómo fue que la industria del salitre se fue afianzando en el mercado económico chileno al iniciar la exportación hacia Europa en la primera mitad del siglo XIX, y cómo entró en conflicto directo con esta minería desarrollada en el Perú. Asimismo, hace énfasis en que el salitre que se sustrajo de la región de Atacama cobró importancia globalizada debido a su exportación masiva, aunada a la Revolución Industrial, hasta bien entrada la segunda década del siglo XX. En su exposición llama a reflexionar sobre la importancia de rescatar del olvido este tipo de industrias, no solo para la nación, sino como parte del patrimonio de la humanidad, para salvaguardar regiones salitreras como la de Atacama que jugaron un papel de importancia en la economía mundial en épocas anteriores.

El segundo trabajo se denomina “Loreto, una *Fábrica hogar* con una lógica productiva hacendaria”. Lucas Sinhúe aborda la tradición productiva alusiva a los procesos de producción fabriles de papele-ras en la Ciudad de México y hace un llamado general a conocedores en torno a esta fábrica para entender la complejidad e importancia de este tipo asentamientos industriales en la sociedad y su impacto paisajístico a través de los años, que hoy forma parte del patrimonio urbano-arquitectónico industrial de la zona.

Asimismo, y para ahondar en el estudio de la memoria e historia industrial, debemos de recordar que el patrimonio industrial como tal es un asunto social que, como enfatiza Contreras (2020), se debe de reconocer en las distintas historias de hombres y mujeres traba-jadoras que, junto con empresarios, detonaron regiones al desarro-llarse sitios industriales y legaron nuevas formas de organización

social, así como nuevas formas de vida asociadas a las fábricas. Esto no solo es materia de la historia económica, sino del pasado que han permeado hasta el presente y vive en la memoria de generaciones actuales.

Es por lo anteriormente planteado que el estudio de la memoria complementa las investigaciones alusivas al patrimonio industrial, como se hace evidente en el tercer trabajo de esta obra titulado “Modernización portuaria de Tampico y desarrollo industrial petrolero (1890-1910)”, de Octavio Herrera, quien argumenta que, debido a la relevancia de la industria petrolera nacional, se dio paso para que el puerto de Tampico, en el estado de mexicano de Tamaulipas, se convirtiera en un nodo sustancial para el tráfico del petróleo fuera de la república. El autor hace énfasis en que esto se llevó a cabo debido a las conexiones terrestres (predominantemente la ferroviaria) con las marítimas que, efectivamente, pudieron detonar el avance de la industria petrolera con el exterior en esta zona del país. Asimismo, el especialista argumenta que, dada la modernización del puerto, la ciudad se industrializó en el periodo de estudio, desarrollándose los segmentos empresariales y financieros de la ciudad, los cuales cobraron nuevos dinamismos socioeconómicos y políticos en la zona.

El estudio de Herrera hace uso de una investigación de corte histórico asociada al patrimonio industrial en suelo mexicano. Se complementa con el trabajo de Francisco Núñez, denominado “Las antiguas empacadoras de pescado de Baja California. Estudio exploratorio sobre su legado industrial en el noroeste de México”, donde el autor hace exposición de los primeros acercamientos de su investigación relativa al mercado industrial suscitado en torno al enlatado de productos marinos llevado a cabo en el municipio de Ensenada, en el estado mexicano de Baja California. El académico nos ofrece un panorama general de la zona, de corte histórico, en donde se empezó a desarrollar la industria del enlatado con fines de exportación, principalmente hacia los Estados Unidos. Asimismo, argumenta que, debido a su auge en la zona de estudio, las empacadoras propiciaron la llegada de migrantes que se asentaron en el territorio mexicano aún

escasamente poblado a principios del siglo XX. Este trabajo tiene como finalidad propiciar el estudio de esta rama industrial de importancia para el desarrollo económico y demográfico de la región, pero debido al declive de este tipo de mercado se ha perdido gran parte del patrimonio industrial material, quedando parte de su historia en la memoria de sus extrabajadores, la cual, nos comenta, es importante documentar.

En el quinto trabajo que conforma esta obra encontramos el texto de Arnoldo Díaz, quien nos presenta su investigación titulada “Patrimonio de la industrialización del agua en Monterrey”, en donde destaca cómo el recurso hídrico se ha ido industrializando en Nuevo León, específicamente en la ciudad de Monterrey, y cómo las diversas construcciones para captar el agua, así como moverla al redireccionarla a los nuevos asentamientos urbanos e industriales de la zona, hicieron desarrollar la industria regiomontana en diferentes puntos de la creciente ciudad, teniendo como resultado la formación de un legado industrial hídrico de la ciudad, por cierto, muy poco estudiado en la zona.

Continuando con el recuento de las investigaciones que conforman esta primera parte del libro, encontramos el trabajo brasileño de Marcus Rasmuyo titulado “Álbum fotográfico de la Fábrica Camboa (1939-1949): imágenes de la memoria industrial de São Luís”. En su trabajo, el autor expone la importancia de trabajar el álbum fotográfico de la fábrica Fiação e Tecidos Camboa S. A. (1939-1949) desde el patrimonio industrial para así conocer la memoria de los trabajadores de la fábrica que, a través de la historia gráfica que nos presenta en su trabajo, se puede entender la vida laboral llevada en sus inmediaciones. Rasmuyo enfatiza que al trabajar y resguardar este tipo de material gráfico futuras generaciones podrán conocer, hasta cierto punto, cómo era la vida en esta industria que fue de gran importancia para el desarrollo económico regional en el siglo XIX y la primera mitad del XX, e incentivar ulteriores investigaciones relativas al desarrollo que se suscitó en sus cercanías, considerado también como parte de su paisaje industrial.

En el trabajo “Cinco décadas de historia. La difusión de la Fundidora de Monterrey en las publicaciones periódicas de arquitectura, (1923-1976)”, Vannesa Nagel nos presenta parte de la historia de la fundidora regiomontana a través de las publicaciones periódicas relativas a la arquitectura de la industria. Nagel argumenta que muchas de las transformaciones suscitadas dentro de esta industria son factibles de analizar por medio de los anuncios publicitarios de la época donde las innovaciones tecnológicas del momento eran motivo de elogio y admiración, esto en el contexto de la modernidad industrial que se suscitó en el noreste de México a principios del siglo XX. Además, argumenta la necesidad de profundizar en el archivo de relaciones públicas de Fundidora, porque a través de estudios de estos documentos se podrá detallar con mayor precisión la importancia que jugaron los medios publicitarios para el desarrollo arquitectónico, no solo en este tipo de industria, sino en los lugares circundantes en donde se basa la zona de estudio expuesta en su investigación.

Por último, y para finalizar la primera parte de la obra, se analiza el proceso de desindustrialización que se ha llevado a cabo específicamente en estados de la república mexicana, como se da en la Ciudad de México, en el trabajo denominado “Desindustrialización de la CDMX y sus transformaciones espaciales”, en el que Yúmarí Pérez y Blanca Paredes reflexionan sobre cómo se realizó la reconfiguración socio-espacial en el área urbana que analizan y cómo las antiguas zonas industriales de la Ciudad de México se han convertido en espacios problemáticos al desarrollo y crecimiento demográfico de la ciudad, teniendo como objetivo principal traer a discusión el tema de la valoración del patrimonio industrial y su significado para las personas asentadas en las cercanías de las antiguas industrias del lugar. Asimismo, hacen énfasis en que aun cuando muchas de las industrias fueron de importancia para propiciar el desarrollo de la ciudad en épocas pasadas, en la actualidad se han convertido en espacios inertes que, al quedar en un estado de deterioro y abandono, tienden a desaparecer o quedar a la deriva en espera de la intervención de terceros, que usualmente terminan con el desmantelamiento absoluto

de las zonas industriales. En su investigación, Pérez y Paredes hacen un llamado a repensar el crecimiento desmesurado de los centros urbanos y que, bajo la interpretación de la espacialidad urbana, se puedan concebir mejores vínculos en torno a cómo reestructurar las zonas desindustrializadas, específicamente en la Ciudad de México.

Este último caso nos lleva a reflexionar sobre nuevas vertientes del patrimonio industrial que apuestan por la valoración de los antiguos sitios industriales por las sociedades cambiantes cuando se rehabilitan y conservan adecuadamente. Gámez y Núñez (2020) hacen énfasis en que, si bien la modificación y desindustrialización de antiguos sitios industriales ha cobrado un significado relevante en los estudios del patrimonio industrial en los últimos años, no se podrán revalorar correctamente por carecer de procesos de reconversión y rehabilitación adecuados en los que se incluya la memoria colectiva y el valor social.

La conservación industrial: entre la complejidad y el éxito

Hemos denominado a la segunda parte del libro *Los retos de la valoración y conservación del patrimonio industrial*, allí ubicamos cuatro casos mexicanos alusivos a propuestas de rescate e intervención en pro de la conservación del patrimonio industrial.

Antes de entrar en el detalle de las últimas investigaciones que completan esta obra colectiva, es necesario reflexionar en la laboriosa y difícil situación que presentan muchos sitios industriales, los cuales se vuelven inoperantes por décadas y blancos fáciles para su destrucción, en tanto que se vuelven objeto de codicia para nuevos proyectos urbanistas. Cura y Ruiz (2014) argumentan que se puede empezar a hablar de una adecuada conservación de complejos y sitios industriales cuando se identifiquen sus bienes y valores por parte de la sociedad y así se revaloricen y conserven los restos patrimoniales industriales para poder ir más allá de la simple reutilización o reconfiguración de sus bienes que, como bien menciona

Cano (2007), este camino suele ser la única forma de asegurar la supervivencia de los mismos y así salvaguardar su memoria histórica.

Es aquí donde hace su aportación en este rubro Rubén Núñez, quien titula su estudio “Desafíos de conservación en los acervos sobre patrimonio industrial: el caso del Archivo de Real de Minas de Oztumatlán, Michoacán”. En esta investigación Núñez señala cómo suelen pasar desapercibidos y estar desvalorizados los restos materiales e inmateriales industriales, asociados a los lugares donde se desarrollaron, perdiéndose paulatinamente, pero, en la mayoría de los casos, en su totalidad aquellos situados en zonas lejanas a los centros históricos y asentados en zonas rurales como es el caso particular de áreas mineras. Núñez llama la atención sobre la vulnerabilidad de este tipo de patrimonio y diseña una propuesta para su conservación.

En el siguiente caso se presenta la investigación de Carmen Mendoza y Roberto Reyes denominada “Patrimonio ferroviario y participación ciudadana. La ex-Estación de Ferrocarriles y La Plancha en Mérida de Yucatán”, donde exponen cuáles han sido las diferentes estrategias que ha implementado el gobierno mexicano para conservar el patrimonio industrial ferroviario de la nación, en especial el localizado en el municipio de Mérida, Yucatán, a las cuales se han sumado diferentes asociaciones civiles y agentes locales en favor de conservar la antigua estación ferrocarrilera en óptimas condiciones. Casos como estos nos muestran que, a pesar del estudio riguroso y del planteamiento serio interinstitucional para rescatar y preservar estos lugares de memoria, son muchos los obstáculos que se interponen. El trabajo de Mendoza y Reyes anima a continuar en el estudio y preservación a pesar de los desafíos de diversa índole.

En “La puesta en valor del patrimonio industrial del Antiguo Distrito Minero de Pachuca a través de la gestión territorial”, Miguel Lazcano y Nora Romo presentan una propuesta para el rescate de la zona arqueológica minera del municipio de Pachuca de Soto, en el Estado de Hidalgo. Argumentan que a través de la valorización del paisaje cultural e industrial de la zona y la promoción de un turismo sustentable

es posible mejorar las condiciones laborales y de vivienda de la población. A su vez, hacen énfasis en el desarrollo de varios programas alusivos a la protección y resguardo del patrimonio cultural e industrial de la municipalidad (como parte del proyecto estratégico denominado la ruta arqueológica minera) se podrán conocer, catalogar y conservar elementos relacionados con la industria minera. El objetivo principal de su investigación es vincular y reforzar los lazos rurales-urbanos para generar una integración social, cultural y económica mediante el aprovechamiento de su patrimonio cultural e industrial con el establecimiento de la ruta y así reivindicar la identidad cultural y pasado minero. Nuevamente afloran las tensiones, esta vez en la propia lógica de la administración pública local.

En el último capítulo, “Una ruta territorial de patrimonio industrial en la península de Baja California”, Enrique Gómez expone cómo la carretera Transpeninsular es una vía que recorre y comunica casi en su totalidad todas las ciudades y poblados de los estados mexicanos de Baja California y Baja California Sur, lo que al mismo tiempo conecta a varios centros industriales de la región, así como los vestigios y restos de aquellos que han dejado de funcionar. Un dato relevante expuesto por Gómez es que por varios años estos sitios estuvieron conectados con el exterior por la vía marítima y no fue hasta completarse esta vialidad en la segunda mitad del siglo XX que se pudieron conectar por vía terrestre a pesar de que muchas de esas plantas habían dejado de funcionar. Es por esto que como objetivo fundamental de su trabajo se busca identificar los vestigios industriales de antaño, principalmente aquellos erigidos por compañías extranjeras en el territorio, para reconocerlos y poderlos conservar como parte de la historia y memoria industrial de la península de Baja California.

El conjunto de trabajos de este libro nos pone una doble prueba a quienes tenemos interés en el estudio y la gestión del patrimonio industrial. Por un lado, nuestra formación profesional en las ciencias sociales y las humanidades tiene un fuerte enfoque disciplinario, y lo mismo sucede en nuestra trayectoria académica, de manera que

cuando incursionamos en el campo del patrimonio cultural, incluyendo el industrial, tenemos el reto de trascender a los estudios de historia económica y social, de la sociología del trabajo, de la arquitectura, de las artes visuales, y exigirnos analizar desde lo que los sujetos colectivos o actores construyen a partir de las circunstancias del presente articulado a sus identidades. Este reto nos ha llevado al uso de otras categorías y conceptos tales como memoria colectiva, a trabajar desde las ruinas físicas de sitios fabriles para incursionar en los significados para las poblaciones. La vigencia de los análisis de las esferas de la producción y de la reproducción desde la economía política se hace patente.

La otra prueba (además del desafío interdisciplinario) es nuestra capacidad y habilidades para tejer alianzas virtuosas con actores no académicos, tales como la misma sociedad civil, las empresas privadas, funcionarios y autoridades gubernamentales. La gestión para la conservación y preservación del patrimonio industrial no es posible ni deseable de manera unilateral. Ya hemos visto proyectos fallidos cuando la gestión es impuesta por sectores dominantes o aislados. Esperamos que con estos capítulos y el encuentro que les dio origen contribuyamos a la valoración, sobre todo social y cultural, del patrimonio industrial.

Bibliografía

Byrne, D. (2008). Heritage as social action. En Fairclough, G. et al. (ed.), *The heritage reader* (pp. 149-173). New York: Routledge.

Cano, J. (2007). La Fábrica de la memoria. La reutilización del Patrimonio Arqueológico Industrial como medida de conservación. *ANTIQUITAS*, 18-19.

Contreras, C. (2020). Las memorias del trabajo y la fábrica. En C. Contreras y C. Morado (coords.), *Memoria industrial* (p. 17). México: Consejo para la Cultura y las Artes de Nuevo León.

Cura, A. y Ruiz, M. (2014). *Patrimonio industrial. Una aproximación a la gestión patrimonialista de las Asociaciones*. Buenas prácticas en protección del patrimonio cultural y natural: buena praxis en patrimonio industrial IIº Encuentro de asociaciones de protección del patrimonio local, Universidad de Sevilla.

Gámez, M. y Núñez, F. (2020). Investigaciones, enfoques interdisciplinarios y perspectivas sobre el patrimonio industrial. En M. Gámez y F. Núñez (coords.), *Y se detuvieron las máquinas. Lenguajes, reconversión y espacios simbólicos del patrimonio industrial* (pp. 18-20). México: El Colegio de San Luis.

Harrison, R. (2013). *Heritage. Critical approaches*. New York: Routledge.

Sorensen, M. y Carman, J. (2009). Introduction. Making the means transparent: reasons and reflections. En M. L. Stig y J. Carman (eds.), *Heritage studies. Methods and approaches* (pp. 3-10). New York: Routledge.

Tregenna, F. (2009). Characterising deindustrialisation: An analysis of changes in manufacturing employment and output internationally. *Cambridge Journal of Economics*, 33(3).

Producción y representación de la memoria industrial

La biografía de una oficina salitrera, Ramírez (1830-1930)

El origen de una industria mundializada*

Sergio González Miranda

Introducción

Las primeras prospecciones o cateos de terrenos con existencia de salitre¹ se realizaron en un territorio del desierto de Atacama, ubicado al interior del puerto de Pisagua (19°35'S / 70°13'O). En la provincia de Tarapacá se conocía como “desierto o pampa del Tamarugal”, debido a la existencia de bosques de tamarugos, los que fueron también de gran ayuda en las primeras décadas como combustible de fácil acceso para el proceso de lixiviación del salitre.

Los territorios donde se hallaron mantos de caliche, que los cateadores le denominaban “criaderos de salitre”, se conocieron como “pampas”, posteriormente se empleó el concepto de “cantón”, por

* Este escrito es resultado del Proyecto Fondecyt Regular N.º 1190303. Agradezco a Maximiliano Barrientos por el mapa.

¹ Del salitre se extrae nitrato potásico para la fabricación de pólvora, nitrato de soda que se empleó como fertilizante, y yodo, para la medicina, entre otros empleos.

ejemplo, Pampa Negra, Pampa Blanca, Chinquiquiray, Sal de Obispo, Negreiros, Sur Viejo, entre otros.

Las primeras “oficinas” salitreras fueron conocidas como oficinas de Paradas. Se llamaban “de paradas” porque la lixiviación era a fuego directo y se usaban dos pares de fondos, donde uno era más pequeño y hacía las veces de *chullador* para clarificar el caldo. Un par de décadas después surgirían paradas a vapor, que tenían fondos más grandes y eran calentados por un sistema de vapor a través de cañerías, poseían calderos y chimenea. Los fondos del proceso de lixiviación (tecnología transferida desde la minería de la plata) eran suficientemente livianos para transportarlos a otros mantos de caliche o criaderos de salitre, por lo que dejaron pocos vestigios, tanto de las faenas productivas como de los campamentos y sus viviendas. A mediados del siglo XIX ya comenzarían a plantificarse oficinas de máquina, iniciándose una fase industrial de esta minería.

En la Provincia de Tarapacá las leyes de la emergente república del Perú facilitaron la acción de los mineros en busca de salitre. Esta acción estaba prohibida por el Rey de España, debido a que el salitre era empleado para la fabricación de pólvora, la que estaba monopolizada por la Corona, al establecer un estanco (Riso Patrón, 1903). Sin embargo, no era la pólvora el destino del salitre tarapaqueño, sino su transformación en fertilizante, propiedad que era conocida desde la época precolombina por los pueblos indígenas que habitaban este territorio.

Perú desde 1840 en adelante comenzó a gozar de una posición dominante en el mercado internacional de los fertilizantes con el guano de aves marinas, como el guanay, que lo habían depositado en sus costas por miles de años, incluyendo las de Tarapacá. Por tanto, el salitre que, si bien comenzó sus exportaciones antes que el guano, no fue un competidor porque no se enfocó hacia el mercado de los fertilizantes. El estado nación peruano se había transformado en rentista, aprovechando precisamente los beneficios que le otorgaba la economía del guano. Shane Hunt (2011) afirma que: “de lejos, el producto peruano de exportación más importante durante el siglo XIX

fue el guano depositado en las islas costeras” (p. 95), pero ese beneficio el estado-nación peruano lo asoció a contratos con compañías extranjeras que, como lo dice este autor, “la contabilidad del guano se vio de esa manera mezclada con la contabilidad de la deuda pública, en donde los contratistas recibían comisiones y pagos de intereses, y los préstamos no se pagaban, sino que se extendían *ad infinitum*” (Hunt, 2011, p. 97). El salitre, a partir del gobierno de Manuel Pardo, quien llegó al poder en 1872, pudo ser el continuador del guano en esa escalada de contratos y deuda pública, aunque este presidente tenía un proyecto político nacional inédito para el Perú (Mc Evoy, 1994).

La industria del salitre tuvo un largo camino para alcanzar su primer *boom* económico y superar al guano y otras sustancias en el mercado mundial de los fertilizantes. Ese camino se inició, aproximadamente, hacia 1810, con los primeros cateos de caliche² en el subsuelo del desierto de la provincia litoral de Tarapacá, nombre que se le asignó durante el periodo peruano al espacio comprendido entre los ríos Camarones, por el sur, y Loa, por el norte, y que actualmente sigue designando al mismo territorio. En 1830 se realizaron las primeras exportaciones exitosas de nitrato de soda o salitre a Europa. Entre 1830 y 1834 se exportaron 361 mil quintales españoles de salitre. El cateo estaba regulado por la Diputación de Minería, se solicitaban pedimentos y se entregaba el terreno luego de una serie de procedimientos para evitar la superposición de destacamentos, incluyendo la publicación en algún periódico local. La unidad de medida que regía era la estaca peruana, que consistía en 200 varas por lado.

Según Carlos Contreras,

[...] al comienzo de su historia, el salitre había pagado unos pequeños derechos de exportación, como todos los productos de minería. En 1849, este impuesto fue suprimido, como parte de la *razzia* abolicionista en materia fiscal de esos años, pero en diciembre de 1865 la

² Caliche: se denomina al material que se encuentra en el subsuelo y que contiene el salitre y otros minerales.

gestión de Manuel Pardo en el Ministerio de Hacienda le aplicó un impuesto de 75 centavos de sol por quintal exportado (2012, p. 89).

No señala Contreras que, en 1849, estaba en el poder en Lima el tarapaqueño Ramón Castilla Marquesado, quien tuvo particular preocupación por potenciar el desarrollo de la industria salitrera, incluyendo el financiamiento de investigadores para el estudio etnográfico y geográfico de la provincia (Castro et al., 2017). Precisamente, en esos años se plantificaron las primeras oficinas³ que lixiviaban el salitre utilizando el vapor por medio de serpentines, superando la tecnología preindustrial de las oficinas de Parada (Kaemppfer, 1914) que todavía empleaban la técnica minera colonial.

El salitre, un mineral no metálico que se encuentra en grandes cantidades en el norte grande de Chile. En las primeras décadas del siglo XIX su explotación estaba destinada a la fabricación de pólvora, es decir, se trataba de nitrato potásico. Sería, sin embargo, su aplicación en la agricultura lo que permitiría su expansión que llegaría a desplazar al guano en el mercado de los fertilizantes en la década de 1870, entonces se trataba del nitrato de soda.

Para el salitre siempre fue una economía de incertidumbre porque estaba en desventaja con el guano, que tenía ventajas comparativas de localización, extracción y penetración en el mercado mundial de los fertilizantes. El salitre, que se encontraba en mantos de caliche aleatorios ubicados en el subsuelo, obligaba a una mayor inversión de los habilitadores. Por lo mismo, muchos comerciantes que prestaban dinero para el cateo e implantación de las oficinas terminaron siendo empresarios del salitre debido a la imposibilidad de los mineros locales de pagar los créditos, los que tenían por hipoteca a las propiedades mineras.

Hasta la década de 1860 esta industria estuvo localizada principalmente en la provincia de Tarapacá, la más septentrional del territorio peruano. En las décadas siguientes se levantarían oficinas

³ Este término ya era utilizado en la minería de la plata para designar una fábrica o buitrón.

en la entonces provincia boliviana de Antofagasta y en la provincia chilena de Taltal.

Antes de llegar al *boom* en 1870, esta minería se caracterizó por su inestabilidad, el periódico local de marzo de 1861 señalaba:

Salitre o nitrato de soda. Este artículo tan inagotable en la provincia y de bastante consumo en Europa; de 18 meses a esta parte se encuentra su precio tan abatido que son incalculables los guarismos a que ascienden las pérdidas sufridas por los elaboradores y exportadores, pérdidas que han puesto a la provincia toda en la desesperación (*El Mercurio de Tarapacá*, 9 de marzo de 1861, p. 3).

El riesgo lo asumieron los mineros locales que solían endeudarse con habilitadores o aviadores para poder extraer el caliche, transformarlo en salitre y transportarlo utilizando mulares a los puertos de embarque. Una vez embarcado se iniciaba el incierto viaje a diferentes puertos de destino, donde proliferaron los especuladores durante todo el largo ciclo del salitre.

El amanecer de la década de 1870 tuvo otro color para los mineros del salitre, aunque gran parte de sus propiedades habían cambiado de dueños, pasando a manos de compañías extranjeras, especialmente inglesas y alemanas. En enero del año 1872, el mismo periódico indica:

El año que acaba de pasar, ha sido fecundo en beneficios para la Provincia Litoral de Tarapacá.

En pocas partes de la República se habrían, como en esta, dejado sentir de un modo tan inmediato los beneficios de progreso y los adelantos de la industria. Empujados hacia adelante por una mano misteriosa, hemos marchado de conquista en conquista, de mejora en mejora, sin haber retrocedido un punto.

Siguiendo su suerte providencial y envidiable, no nos hemos parado a contemplar las transiciones de la política, que tanta influencia ha tenido en otras partes, ni hemos esperado de ella la vida o la muerte que otros pueblos esperan.

Viviendo de una industria libre, asegurada por la preponderancia que le da su propia riqueza, el trabajo ha sido la vida de nuestros pueblos, vida que ha alimentado con mano pródiga, la paz, hija de la libertad y de la ley (*El Mercurio de Iquique*, 7 de enero de 1872, p. 2).

Durante el gobierno de José Balta, en 1868, se prohibió la libertad de cateos en la pampa salitrera, la primera señal del interés de Lima por esta economía minera de Tarapacá, afectando la expansión a través de capitales locales. Al llegar al poder el presidente Manuel Pardo, una de sus primeras medidas fue decretar el estanco salitrero en 1873 y, debido a su fracaso, en 1875 decretó la expropiación de esta industria, generando uno de los mayores descabros para la economía regional de Tarapacá y, por añadidura, del Perú.

El tipo de organización de los empresarios mineros del salitre era entonces el gremio, por tanto, antes de la prohibición del cateo libre era necesario pertenecer a ellos para lograr el éxito en esta industria. Los pedimentos los realizaban grupos de personas que, generalmente, tenían algún parentesco, y no superaban las veinte estacas, porque la tecnología del nitrato era de baja escala de producción. Se trataba de una tecnología rudimentaria, denominada “de Paradas”, porque se empleaban pares de fondos en los que se realizaba la lixiviación a fuego directo.⁴ Aunque hubo casos de pedimentos de centenares de estacas, como en la amplia zona al sur de Tarapacá,⁵ lo que se lograba empleando una estrategia de peticiones relacionadas empleado redes familiares o pequeñas sociedades.

La oficina⁶ a la que se refiere este trabajo, llamada Ramírez, precisamente surge en este periodo inicial del ciclo del salitre, por tanto,

⁴ La tecnología “de paradas” se trataba de fondos de fierro forjado de, aproximadamente, unos 2 m³, que se instalaban en par, beneficiando mantos calichales de muy alta ley de nitrato, alrededor de 90 %.

⁵ El salitrero Ascencio Almonte era propietario de 408 estacas en el Cantón de Lagunas.

⁶ Oficina fue el nombre que desde un inicio se les dio a las factorías de producción de salitre, incluso antes que ellas estuvieran asociadas al mercado de los fertilizantes. Cuando se extraía salitre para la producción de pólvora se empleaba esa denominación. Durante el siglo XVIII, los mineros de la plata, especialmente de la mina de

es una de las pocas que sobrevivió a todo el ciclo del salitre hasta la gran crisis de los años de 1930. El nombre asociado a su creación entre 1830 y 1833 fue el del minero español, natural del pueblo de Calañás, Pedro Pérez Obligado.

A mediados del siglo XIX, se observan los primeros indicios de la revolución industrial en Tarapacá, porque hubo un importante salto tecnológico con la introducción del vapor en la máquina de elaboración de nitrato de soda. A partir de 1850 se podría afirmar que está presente en el desierto de Atacama la “máquina” de elaborar salitre, fenómeno que concentraría el interés de viajeros, científicos, ingenieros y de los propios trabajadores. El poeta Clodomiro Castro escribió, en 1896, “Las Pampas Salitreras”, donde describe en uno de sus capítulos a la “Máquina” y el proceso de elaboración de salitre y yodo:

La Máquina

¡Allá a lo lejos, alzase gigante
(especie de obelisco en el desierto)
robusto tubo de columna humeante
que invita al trabajo al gran concierto.

La mecánica allí su asiento tiene,
y con ella rudísimas faenas;
agua, fuego, vapor, todo va y viene
por el férreo tejido de sus venas.

Mientras tanto el vehículo rodante
por el círculo vicioso gira y gira
cargado de caliche lo bastante
a llenar la labor del día que expira.

Y va en acopio la materia prima
por las fauces del chanco es demolida,

Huantajaya utilizaron la pólvora negra. También los fondos que se emplearon para la lixiviación del salitre en las Paradas provinieron de esta minería argentífera colonial.

y vaciada en cachuchos de honda sima
por agua hirviendo en caldo convertida.

Por varias cañerías de allí dimanan
de ese salobre líquido corriente.
Y contenidas en bateas expuestas
al aire libre y al calor del día,
se condensan en capas superpuestas,
que en blancura a la nieve porfiarían.

He allí el salitre que en la cancha oreado
y repletos sacos rendirán por miles,
y que en estériles tierras transportados,
a los campos dará bellos abriles.

Al mismo tiempo de la hirviente espuma
de ese caldo salobre se deriva
el alivio del ser a quien abruma
algún dolor que de salud le priva.

Es el yodo que en punto rebatido
y a favor de la prensa decantado
sale en queso que a fuego sometido
láminas de hermoso sublimado.

¡Oh sabia Providencia, que doquiera
por mano oculta tu poder se siente;
ya en los giros de la tierra espera,
ya en la flor, en la costra, en el ambiente!

La máquina inmediatamente generó un impacto en la producción y exportación de salitre, pero estaba muy lejos de alcanzar al guano, que se producía y exportaba también desde Perú. Entre 1850 y 1854 se produjeron 3 260 492 quintales españoles de salitre, lo que era un salto exponencial. Sin embargo, el Perú exportó 1 443 845 t de guano, en ese mismo periodo. Además, esta economía extractiva no era industrial, pues solo implicaba extraer el guano blanco o rojo de las covaderas utilizando una mano de obra escasamente calificada, donde trabajaron incluso culíes chinos (Lin Chou, 2004). Como los depósitos de

guano estaban en islas o en peñones del litoral peruano, solo se requería del ensacado y luego del embarque para su exportación.

Por lo anterior, posiblemente el salitre no fue visto por las autoridades peruanas como competidor del guano sino hasta el primer *boom* salitrero entre 1870 y 1872, como lo confirma el historiador Carlos Contreras:

El verdadero, el más poderoso, y, por lo mismo, el más terrible competidor del guano del Perú es el SALITRE [mayúsculas en el original] que, aunque conocido con el falso y usurpado nombre de “Salitre de Chile”, se extrae del departamento peruano de Tarapacá”, señaló rotundamente, en julio de 1872, la comisión que el Congreso peruano designó para estudiar las posibilidades para mejorar el rendimiento del guano, ante las quejas de la firma *Dreyfus* a propósito del descenso de la calidad de ese recurso y de sus dificultades para conseguir mejores precios en el mercado europeo (2012, p. 87).

La aseveración de que el nombre de “salitre de Chile” fue una usurpación provino del sabio italiano, contratado por el gobierno del presidente Manuel Pardo, para el estudio del salitre. En realidad, el gobierno chileno estuvo lejos de haber intervenido respecto de ese fenómeno, puesto que para entonces el obligado paso por el cabo de Hornos de los vapores y veleros que venían desde Europa a buscar salitre a Tarapacá, permitió el florecimiento del puerto de Valparaíso (y no del puerto del Callao) no solo como recalada intermedia, sino como el puerto de servicios y comercio necesarios para surtir a la emergente industria del salitre (Pinto, 1987).

Solo en el año 1870, el primero del *boom* salitrero, esta industria alcanzó en producción una cifra superior a la del periodo 1850-1854, con 3 943 000 quintales españoles de nitrato de soda. Años después, con la tecnología Shanks-Humberstone, cualquier oficina de máquina podía alcanzar esa cifra. Hacia 1889 la salitrera Ramírez alcanzaba aproximadamente 1 680 000 quintales españoles anuales.

La supuesta debilidad de la economía salitrera, en comparación con la guanera, al encontrarse su materia prima en el desierto y en

el subsuelo, lo que obligaba a no solo catear el territorio, sino ubicar agua y construir pozos, abrir caminos y construir muelles de embarque, incluso levantar puertos menores como Junín, Mejillones del Norte y Caleta Molle, fue al final su fortaleza. La inversión industrial hacia 1850 permitió la producción de yodo, un subproducto que se extraía de las aguas madres del proceso de elaboración del salitre. También en la década de 1870 la inversión de ferrocarriles (desde los puertos de Iquique, Pisagua y Patillos) marcó un avance tecnológico muy relevante en transporte que, hasta entonces, era realizado por medio de mulares, como se hacía en la minería colonial. Todas estas inversiones fueron resultado de la iniciativa privada, impulsada principalmente por mineros tarapaqueños, muchos de ellos provenientes de la minería de la plata. En este periodo de la “máquina” el nombre asociado a la oficina salitrera Ramírez fue el de Simeón Castro Medina. Pedro Pérez Obligado había fallecido en 1852, para entonces llevaba décadas alejado de la oficina de Paradas que levantó en el pago Ramírez. Fue, en rigor, Simeón Castro el verdadero impulsor de que “Ramírez” llegara al sitio que se le conocería.

Un pequeño detalle que nos permite confirmar que antes de la guerra del Pacífico Ramírez ya era una oficina salitrera conocida, gracias al relato de James Thomas Humberstone, quien al huir de la oficina que administraba junto a su familia debido a la presencia de las tropas peruanas, en noviembre de 1879, inició un recorrido que incluyó a Ramírez:

Como el campamento estaba desierto había bastantes piezas disponibles. Escogimos las que se veían más limpias, a la luz de los faroles del coche, y en ellas repartimos los rollos de frazadas y algunas velas. Para las niñas improvisamos colchones con los cojines del coche; enseguida atendimos a los animales metiéndolos en un patio abrigado. Hechas las tareas nos tendimos en el suelo envueltos en ponchos y frazadas, cada uno a su manera. Naturalmente, nadie durmió bien y todos estábamos de pie de madrugada (Humberstone, 1980, p. 24).

El destino de Humberstone y su familia era el pueblo de San Lorenzo de Tarapacá, que estaba en un valle a unos 40 km al este de Ramírez. Para esa fecha esta oficina se encontraba en poder de los Bancos Asociados, la organización que –con el respaldo del gobierno peruano– había realizado el proceso de expropiación de la industria salitrera de Tarapacá. Simeón Castro en marzo de 1876 la había vendido por la suma de 75 mil soles en certificados salitreños. Además de sus instalaciones poseía un terreno calichal de 209 estacas útiles. Simeón se encontraba con su familia en Lima para cuando Humberstone visitó su oficina salitrera en ese momento angustiante previo a las primeras batallas de la guerra del Pacífico.

Humberstone era un Ingeniero y químico inglés, conocido como Santiago Humberstone, fue el administrador más conocido y respetado de la industria del salitre. A la oficina salitrera La Palma se le cambió el nombre por el de “Santiago Humberstone” en su honor en 1936, estando “don Santiago” presente. Esta oficina salitrera fue nombrada por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura [Unesco] patrimonio histórico de la humanidad en 2005.

Humberstone fue quien introdujo el sistema Shanks –con modificaciones realizadas por él– para la lixiviación del salitre, generando un salto tecnológico clave para el periodo de expansión de esta industria durante el periodo chileno.

Este personaje llegó en 1875 a la oficina San Antonio de Zapiga contratado por la empresa Campbell, Outram C^o; después en 1878 fue trasladado a la oficina Agua Santa. En ambas salitreras introdujo un procedimiento de lixiviación del salitre que cambiaría el curso de esta minería. En palabras del propio Humberstone:

[...] el sistema Shanks fue ideado para la elaboración de carbonato y bicarbonato de sodio en Inglaterra y goza de una aceptación general en todas partes del mundo. Pero su aplicación ha sido siempre para la disolución en frío, y fue necesario hacerle algunas modificaciones para adaptarlo a la Industria Salitrera que es esencialmente una elaboración en calor (Berry-Bravo y Bravo-Elizondo, 2007, p. 259).

No fue una simple aplicación de un sistema importado desde Inglaterra, sino que Humberstone le realizó modificaciones clave que merecen definir este sistema de lixiviación como *Shanks-Humberstone*.

A partir de entonces, prácticamente en todas las oficinas salitre-ras se implantó este sistema, tanto en Tarapacá como en las provincias chilenas de Antofagasta y Taltal (que ya se habían incorporado a la producción de salitre). Ramírez no fue la excepción, al contrario, estuvo entre las primeras, porque el nombre asociado a ella fue nada menos que el de John Thomas North, el “rey del salitre”.

Los orígenes de la Oficina Ramírez

En Tarapacá el siglo XVIII fue de la minería de la plata y Huantajaya la mina más importante. Una mina de plata que llegó a su apogeo de producción en dicho siglo, aunque fue explotada por el primer encomendero de Tarapacá, Lucas Martínez Vegazo, desde mediados del siglo XVI (Trelles, 1982).

Los mineros del salitre mayoritariamente provinieron de esa minería, transfiriendo sus capitales, sus saberes, las tecnologías, el habla minera y las expectativas de una nueva oportunidad debido a la decadencia de la minería argentífera, que era muy notoria con la llegada del siglo XIX.

Pedro Pérez Obligado trabajaba y vivía gran parte del año en el mineral de Huantajaya.⁷ La historiadora española María Concepción Gavira, registra a Pérez Obligado como uno de los mineros de Huantajaya (Gavira, 2005, p. 57). Hacia 1833 tenía propiedades en el pueblo de Huantajaya y en el de San Lorenzo, a la sazón la capital de la provincia de Tarapacá, sita en un valle bajo de la precordillera de los Andes. Poseía tierras, almacenes, comerciaba con Oruro y Potosí, incluyendo el

⁷ Hoy sabemos que era nada menos la “mina del sol” tan buscada por los españoles como Gonzalo Pizarro. Los incas sacrificaron allí, sobre la cima del cerro Huantaca a dos doncellas traídas del Cuzco, capacocha que solo se explica por la presencia de ese cerro rico de plata (Ojeda, 2012).

contrabando, se había casado dos veces y tenía hijos que también se dedicaron a la minería. Pedro Pérez Obligado era natural del pueblo de Calañas en el arzobispado de Sevilla. Había llegado a fines del siglo XVIII desde España a trabajar como perito en minería a la más austral provincia del Virreinato del Perú.

La distancia que separaba al mineral de Huantajaya, ubicado en el farellón costero, y el valle precordillerano donde estaba el pueblo de San Lorenzo, era de unos 70 km en línea recta. Aún se conservan vestigios de ese camino colonial que unía a la principal mina de la provincia con su capital, cruzaba una zona el desierto totalmente desprovisto de vegetación en pampa Orcoma [ver Mapa 1]. A mitad de camino, en pampa Iluga, se encontraba el pago Ramírez donde se encontraba un pozo viejo. Allí, Pérez Obligado, decidió descansar y un impulso le llevó a catear el terreno aledaño en busca de salitre. Pérez Obligado se definía a sí mismo como el “único perito facultativo de minería titulado por Tribunal General de España”, entonces nada podía impedirle mirar el terreno y escrutar sus colores en busca de señas de caliche depositado bajo la costra y la arena. Corría el año de 1830, en su relato Pérez Obligado señala:

[...] desde que salí de Huantajaya me contraí en la pampa desamparada de Iluga y en el pozo desamparado de Ramírez a catear terrenos salitrales, hacer ensayos y traer allí desde una legua los cascotes: que desengañado no dejarme cuenta abrí pozo en la serranía, abrí oficina, estuve fabricando salitre, lo mandé a Iquique y la plata a mi mujer, quien me remitía algunos víveres de socorro, a más de los que yo pedía a Iquique con lo que yo sostenía el laboreo y alguna plata a los peones en donde trabajé mucho personalmente, aun supliendo la falta en estos padecimientos muchas necesidades y como bajó el precio del salitre me retiré a mi casa me parece que a fines del año treinta y tres [...] (Archivo Regional de Tarapacá, s. f.).

De ese modo, nació una de las oficinas salitreras más importantes de la Historia del Salitre en Chile, cuyas ruinas se encuentran a la vera de la principal carretera que recorre Chile de norte a sur. Ramírez

Mapa 1



Fuente: Barrientos (2020).

Nota: Trabajo solicitado al geógrafo Maximiliano Barrientos Boccardo, dentro del Proyecto Fondecyt 1190303.

está ubicada (20°02'32" S / 69° 44'23" O) a unos 5 km al sur del pueblo de Huara (19°59'24" S / 69°46'6" O) y a unos 70 km del puerto de Iquique.

Ramírez fue la primera salitrera del cantón Huara, al comienzo se le localiza en el cantón La Peña. No sabemos cuánto salitre exportó Pérez Obligado, pero sin duda no fue significativo. El siguiente propietario, un tarapaqueño de nombre Simeón Castro Medina, realizaría un intento productivo de mayor escala, pero fracasado.

Los descendientes de Pérez Obligado vendieron a Simeón Castro Medina la oficinita de Paradas Ramírez. Tenía 20 estacas peruanas de superficie. Entonces Castro era un hombre casado, mayor de edad y, además, heredero de unos terrenos (20 estacas) que su padre Mariano se había adjudicado (en el mismo sector) en 1856.

En 1859, a Simeón Castro, como albacea y heredero de Mariano, se le otorgó la posesión de 20 estacas. El mismo Simeón Castro obtuvo el amparo de 30 estacas en 1858, de 34 en el mismo año. Más 60 estacas en 1865 y 12 estacas en 1859. Así, Castro adquirió por petición directa 156 estacas. Por escritura de 1867, María y Luisa Pérez Obligado vendieron a Castro la Oficina Ramírez con 20 estacas, advirtiendo que las 10 estacas restantes, como la tercera parte de la Oficina, eran de sus coherederos, la venta se hizo en mil pesos. Por otra escritura de 1867, Juana Saavedra y su esposo Santiago Ramírez, vendieron a Castro 6 estacas en 300 pesos. Por escritura de 1866, Alejandro Saavedra, le vendió 20 estacas en 1165 pesos. Por escritura de 1870, María y Simona Pérez Obligado vendieron a Castro, en 400 pesos, las 5 estacas y la parte correspondiente de la Oficina Ramírez, a su padre, Julián Pérez Obligado, hermano de María y Luisa. En 1871 Raimunda y Mercedes Pérez Obligado, hijas también de Julián, vendieron a Castro sus derechos en la misma Oficina, sus 5 estacas. En total su propiedad alcanzó un total de 212 estacas salitreras.

Simeón Castro, en su testamento, indica que era natural y vecino de Tarapacá, no se refiere a la provincia solamente, sino al pueblo de San Lorenzo de Tarapacá, capital provincial hasta 1874. El testamento está fechado el 19 de julio de 1893, Simeón tenía entonces 71 años,

por tanto, cuando adquirió Ramírez en 1867, tenía 26 años, pero observamos que asumió la herencia dejada por su padre en 1858, tuvo que asumir responsabilidad empresarial con solo 17 años.

Sus padres también eran naturales y vecinos de Tarapacá, se declaraba (al igual que Pérez Obligado) católico, apostólico y romano. Estuvo casado con Idelfonsa Vicentelo (apellido también asociado a la minería). No tuvo hijos, pero sí sobrinos, uno de ellos, Juan Vernal y Castro, fue un destacado salitrero y empresario.⁸

En 1868, a pesar de su juventud, era un vecino muy destacado en la capital de la provincia de Tarapacá. Cuando llegó el nuevo Prefecto Miguel Valle-Riestra, apareció un Acta en el periódico *El Mercurio* de Tarapacá de 19 de diciembre de ese año (p. 3) en la que se le daba la bienvenida a autoridad, siendo los principales firmantes Mariano Aguirre, el alcalde de la capital provincial, y el salitrero Simeón Castro.

Con relación a la Oficina Ramírez, señala que:

[...] fue vendida durante mi matrimonio en la cantidad de setenta y cinco mil soles, cuyo precio se consumió en su mayor parte en arreglar i establecer la Oficina de Huara y en los gastos causados en la emigración desde mil ochocientos setenta y nueve hasta el de mil ochocientos ochenta y tres [...] (Archivo del Obispado de Iquique, Notario Público 1885, fojas 149).

La Oficina de Huara que indica, se trata de “Rosario de Huara”, oficina salitrera de Paradas, que vendió a la compañía alemana Gildemeister, llegando a ser una de las más productivas de la provincia.

La emigración señalada se refiere a su partida –junto a su familia– a Lima, producto de la Guerra del Pacífico entre Perú, Bolivia y Chile. Es interesante confirmar que Castro no vendió los certificados que le fueron entregados por el gobierno del Perú en el proceso de expropiación, sino que muy prontamente –en 1883– recuperó

⁸ Dueño la oficina Santa Rosa de Huara.

su propiedad salitrera ante la administración chilena que, desde 1882, estaba reintegrando las oficinas a sus dueños o tenedores de certificados.

Simeón Castro, como adelantamos, había vendido Ramírez a los Bancos Asociados peruanos, que representaban el estado peruano. Esta venta se realizó un 25 de marzo de 1876. Simeón Castro contaba con 54 años y ya era un minero experimentado.

La compra quedó registrada en estos términos en el documento de los Bancos Asociados:

[...] 5 de junio de 1876 en Iquique de la provincia del Litoral, Simeón Castro, vecino de Tarapacá y en tránsito en esta ciudad, mayor de edad, casado, salitrero, y de la otra el señor Cajero Fiscal don Mariano Olazábal, de esta vecindad, casado y empleado de Hacienda y don Carlos Gallagher, de esta vecindad, mayor de edad, soltero y comerciante; que proceden el primero por sí, el segundo por el supremo Gobierno y el tercero como Presidente de la Agencia de los Bancos Asociados según el poder que se inserta y son inteligentes en el idioma castellano a quienes conozco y para extensión de esta escritura de venta me han traído minuta que les leí de un modo perceptible y hecha la indagación de lo prescrito en los artículos 735 y siguientes [...].

[...] en base a la ley del 28 de mayo de 1875 para adquirir los terrenos y establecimientos salitrales ha expedido el decreto de 14 de diciembre del mismo año, fijando las condiciones bajo las cuales el Fisco puede comprar los terrenos y establecimiento mencionados, que habiendo aceptado las condiciones don Simeón Castro, propietario del establecimiento denominado Ramírez, se ha remitido a esta oficina, en cumplimiento de la resolución de 5 de enero último, del expediente conjunto compuesto por el informe expedido por la Comisión de abogados respecto de los títulos y del inventario que comprende la tasación, y la aceptación del dueño para que se protocolice al entenderse que la presente escritura y que, en consecuencia, a nombre y en representación del Estado he venido en celebrar con dicho propietario el contrato de compraventa, cuyas condiciones constan de las cláusulas siguientes:

Primera, don Simeón Castro vende al Estado en venta real y enajenación perpetua el establecimiento salitral de Parada conocido como Ramírez, situado en el cantón Ramírez de esta Provincia, que comprende un área compuesta de 212 estacas, de las cuales hay útiles 209, con todos sus anexos y dependencias, máquinas, enseres, herramientas y útiles, incluso los edificios destinados a oficinas y depósitos.

Segunda, En la presente cláusula se comprenden todos bienes muebles e inmuebles, animales y demás existencias que se determinan en el inventario referido que forma parte de la presente escritura.

Tercera, el precio de los terrenos, oficinas y demás bienes de que hablan las cláusulas anteriores, es de 75 000 soles [...] cuya suma será pagada por el Estado en un plazo de dos años o antes, si el Supremo Gobierno pudiese proporcionarse los fondos necesarios, en virtud del negociado que debe realizar con tal objeto. Dicho pago se realizará con buenas letras sobre Londres giradas a un plazo que no excederá los 90 días a un cambio de 44 penique por sol.

Cuarta, mientras el pago se verifica con la entrega de las letras a que se refiere la anterior cláusula, don Simeón recibirá por trimestre el interés anual de 8 % sobre el precio de la venta, o sea, sobre la suma de 75 000 soles [...].

[...] El pago del interés deberá realizarse por los bancos que aceptaron el Supremo decreto del 10 de septiembre de 1875.

Quinta. Los citados bancos conforme con el artículo 11 del citado decreto, se comprometen a expedir certificados nominales, o al portador si lo desea el vendedor en número de 76, uno de 10 000 soles y 75 de 1 000 soles cada uno, que se entregarán a don Simeón o a su representante. En esos certificados se hará constar la procedencia del crédito, el nombre del establecimiento vendido, y la circunstancia de quedar este especialmente hipotecado, en virtud de la venta, al pago del valor de los certificados y los intereses, con arreglo a esta escritura.

Sexta, al verificarse el pago al vendedor, sus herederos o representantes, se cancelará la hipoteca que se constituye por esta escritura, poniendo, no obstante, al Supremo Gobierno, retener la suma

necesaria para abonar los certificados que no se presenten por el vendedor.

Séptima, la hipoteca que por el ministerio de la ley tiene el vendedor sobre el establecimiento que vende, solo subsistirá hasta que se haga el pago por la entrega de las letras al vendedor o a los tenedores de los certificados; de modo que dicha hipoteca se mandará a cancelar por el Gobierno en vista del documento que cueste el pago, aunque por cualquiera circunstancia el vendedor o quien lo represente no haga la cancelación.

Octava. Para subsanar las faltas a que se refiere el informe de los abogados respecto de los títulos, se concede al vendedor el plazo de dos meses, sin perjuicio de recibir entre tanto los intereses en los plazos estipulados. Durante dicho término el Supremo Gobierno retendrá el precio o los certificados que se expidan hasta que se complete la información.

Novena, el vendedor queda exonerado del pago de timbres por alcabala de enajenación.

Iquique, junio 1° de 1876. Presidencia de los bancos asociados. Salitre. Iquique. C. Gallagher.

Simeón Castro. Mariano Olazábal

Poder: los delegados de los bancos “La Providencia”, “Nacional del Perú”, “Lima” y “Perú” (Archivo Regional de Tarapacá, s. f.).

La información legal, que era resultado del trabajo de una Comisión de Abogados, se complementaba con lo realizado en paralelo por una Comisión de Ingenieros, la que se encargaba de verificar los deslindes del estacamento, la calidad de los mantos calichales, así como del inventario de la Oficina salitrera. Simeón Castro tuvo la intención de transformar a la Oficina Ramírez de una Parada –que en 1872 tenía una capacidad productiva de 9 mil quintales españoles mensuales– en una máquina a vapor que, probablemente, multiplicaría por 10 esa cifra. Lamentablemente tuvo la mala fortuna de que su nueva planta de elaboración se hundiera ese año, con el vapor Tacora

frente a la costa de Iquique. Por lo anterior, el inventario que registró la Comisión de Ingenieros se aproxima más al de una Parada salitre-
ra que a una máquina de vapor. A saber:

[...] Inventario de la oficina de Paradas Ramírez sita en el cantó La Peña, perteneciente a don Simeón Castro.

Terrenos salitrales 212 estacas. Cateadas treinta. Espesor medio de la costra: 1 vara.

Espesor de caliche: 1 vara.

diecisiete barretas

tres barretones

seis lampas

doce combos

seis combillos

ocho cucharas

cuatro carretillas

cinco taqueadores

tres mulas

un caballo

cuatro carretillas

una carreta de fierro

una carreta de madera

setenta varas de tubos de 2" diámetro

Aparatos de elaboración:

una parada corriente con seis bateas

una lampa canchadora

dos cacerolas

diez tinas y baldes

cuatro combillos

veintidós fardos sueltos para diversos usos

dieciséis bateas sueltas

dos pozos de agua cada uno con 36 varas de profundidad

dos farolas

un torno para pozos

una balanza de cuatro quintales

una romana pequeña

dos baldes de repuesto
un tanque grande
Herramientas de herrería y carpintería
una fragua corriente con fuelle y yunque.
un tornillo de banco de herrero
una llave ordinaria
tres martillos
cuatro tenazas
dos espetones
dos limas

Construcciones:

una casa habitación con seis piezas
treinta y ocho cuartos para peones
Con techos veinticinco cuartos
Sin techos veinticinco
Seis de estos con puertas
dieciséis corrales de diferentes tamaños
Cuatro depósitos para carbón, azufre, etc.
Una polvorería con su trapiche nuevo.
Dos salones para fonda con dos cuartos y una cocina sin techo
Una panadería con su horno y útiles
Seis cuartos para empleados y sirvientes. Tres de estos con techo de
madera, los otros de totora.
Una pulpería y un almacén
Un escritorio
Dos cuartos para carpintería
Valor de tasación de esta oficina: 75 000 soles

Fuente: Archivo Regional DIBAM de Tarapacá, Fondo SERNAGEOMIN (1876), Libro Oficina Ramírez 9, cantón La Peña, sin hojas numeradas. Copia realizada por el Ministerio de Hacienda de Chile el 14 de diciembre de 1893.

Siempre lo más importante de un inventario de este tipo era la máquina de elaboración y la cantidad / calidad del estacamento. En este caso vemos que tenía “una parada corriente con seis bateas”, es decir, lo mínimo. En cambio, contaba con doscientas doce estacas, de las

cuales treinta estaban cateadas, comprobando que el espesor medio de costra inerte era solo de una vara, para llegar al caliche, lo que era muy favorable. Algunos terrenos ocultaban el caliche a varios metros de profundidad. No solo hubo calicheras muy profundas, sino que también se extrajo caliche a través de pequeños socavones que eran conocidos en esta minería como “cuevas”.

El informe de la comisión de abogados sobre los títulos del establecimiento de paradas Ramírez no encontró mayores problemas, a diferencia de la mayoría de las salitreras, que solían tener problemas con los documentos o enfrentaban litigios de deslindes, etcétera. Simeón Castro aceptó el precio propuesto de 75 mil soles que, por cierto, no se tradujo en soles, sino en certificados o bonos al portador, los que recibieron por trimestre un interés anual de 8 % sobre el precio de la venta.

Una vez vendidas las oficinas salitreras a los Bancos Asociados del Perú, solían sus dueños acordar contratos de elaboración con el Gobierno peruano, porque este necesitaba que la industria continuara en operaciones. Ramírez estuvo en el grupo de las primeras salitreras en ser adquiridas por el estado peruano, y Simeón Castro no acordó ningún contrato de elaboración, básicamente porque no contaba con una máquina de vapor para responder a una alta exigencia de producción. Además, por los testimonios del propio Simeón, privilegió a su otra oficina salitrera, Rosario de Huara.

Ya sabemos que Simeón Castro viajó (emigró, según sus palabras) a Lima para evitar el conflicto bélico entre Perú y Chile que, irónicamente, se trasladó también a la capital peruana, mientras en Tarapacá las oficinas salitreras reiniciaron rápidamente su actividad industrial en diciembre de 1879, como fue el caso de la oficina Agua Santa, bajo la administración de J. T. Humberstone.

Las Oficinas salitreras en transición

Diversos autores (Mac Evoy, 1994) han destacado el proyecto modernizador del presidente Manuel Pardo, tanto por lo temprano que es pensado y ejecutado, considerando la realidad Latinoamericana de la década del setenta del siglo XIX, como por su ambición transformadora a escala nacional que, si era exitoso, cambiaría económica y culturalmente al Perú. Incluso, con el tiempo, intelectuales chilenos como Francisco Valdés Vergara (Valdés, 1884) llegaron a comparar a Pardo con Balmaceda, considerando que el mandatario peruano llegó al gobierno quince años antes.

Ese proyecto de Pardo tenía, sin embargo, aspectos muy discutibles que si bien son conocidos no han sido analizados en sus detalles y consecuencias en determinados actores. Respecto de Tarapacá lo más relevante fue su política de expropiación, supuestamente la base industrial de su proyecto modernizador, que sería vehiculizado por la banca limeña. No se ha puesto suficiente atención sobre quiénes fueron los expropiados, especialmente aquellos que se vieron notoriamente perjudicados por esta operación. Como bien lo señala O'Brien (1982), las grandes compañías salitreras fueron tasadas por sobre su valor real (Vgr. Casa Gibbs, Casa Gildemeister, etc.), a diferencia de los salitreros locales, tarapaqueños, quienes no pudieron continuar desenvolviéndose como lo venían haciendo hasta 1872. Pocas compañías locales se consolidaron después de la expropiación.

El gobierno de Pardo organizó una importante maquinaria expropiatoria a través de los Bancos Asociados, primero, el Banco de la Providencia, posteriormente, para concluir con la Compañía Salitrera del Perú. El Gobierno del Perú le encargó a Carlos Pividal la tarea de negociar en Europa un empréstito, tarea que resultó un fracaso. Perú en 1879 entró en *default*. La mayor deuda era con los empresarios del salitre.

¿Cuáles fueron las primeras oficinas salitreras que fueron vendidas al Gobierno del Perú, bajo la ley de 1875? [ver cuadro 1].

Cuadro 1. Primeras oficinas salitreras compradas por el estado peruano bajo la ley de expropiación de 1875. Contribución industrial oficinas salitreras vendidas al Estado. Relación de empresarios de industria en el ramo de negociantes de salitre que existen en la provincia litoral de Tarapacá, clasificada por el apoderado departamental que suscribe, en el año 1876 y cuyas oficinas han sido vendidas al Estado

N.º	NOMBRES DE OFICINAS	PROPIETARIOS	PRODUCCIÓN ANUAL QQ. ESPAÑOLES
1	Normandía	Gregoria C. Vda. Marquina	27 000
2	San Lorenzo	Eusebio Ramírez	9 000
3	Ramírez	Simeón Castro	9 000
4	Tres Marías	Damián Caques	36 000
5	Candelaria	Hercilia del Carpio	9 000
6	San Cristóbal	Lorenzo Quiroga	9 000
7	El Silencio	Calisto Zegarra	27 000
8	Carmen	Manuel Oviedo	18 000
9	San José de Puntunchara	Juan de Dios Aguirre	54 000
10	Ascensión	Ascencio Loayza	18 000
11	Carmen	Salvador Morales	18 000
12	Primitiva	Domingo Vernal	54 000
13	Pasto	Ídem	36 000
14	Pampa Negra	Simón Zegarra	18 000
15	San Francisco	José Zegarra	9 000
16	Concepción	Vicente Gárate	36 000
17	Buena Esperanza	Jorge Gárate	18 000
18	La Fortuna	Francisco Saavedra	18 000
19	Santo Domingo	Domingo Flores	54 000
20	Candelaria	Zavala y Bilbao	36 000
21	Chinquiquiray	Ramón Zavala	18 000
22	San Pedro	P. Dávalos Ramírez	9 000
23	La Banda	E. Labernardie	18 000
24	Ángela	Tomas Geogerson	36 000

N.º	NOMBRES DE OFICINAS	PROPIETARIOS	PRODUCCIÓN ANUAL QQ. ESPAÑOLES
25	Cruz De Zapiga	Roca y Montefinali	18 000
26	Reducto	Manuela Zeballos	18 000
27	San Miguel	Saturnino Palacios	18 000
28	Virginia	Bermúdez Hermanos	27 000
29	Santa Clara y Challacollito	Juan Cauvi	36 000
30	Asunta	Otayza Hnos.	27 000
31	San Benigno	Benigno Posada	9 000
32	Santa Emilia	Idem	18 000
33	Santa Beatriz	Pedro Elguera	18 000
34	Paccha	C° Salitrera América	54 000
35	Dolores	Ídem	54 000
36	San Lorenzo	Santiago Zavala	18 000
37	Salar del Carmen	C° Salitre Chucumata	54 000
38	Rosario	Eusebio Beas	36 000
39	Negreiros	Manuel Vernal	36 000
40	Yungay	Héctor Bustos	36 000
41	Santa Lucía	Lucía de Albarracín	9 000
42	Buenaventura	Manuel Barril	18 000
43	San Francisco	Fco. Marquesado	9 000
44	San Pascual	Domingo Lecaros	27 000
45	San Fernando	Genaro Canelo	45 000

Fuente: Archivo Regional DIBAM de Tarapacá. Fondo SERNAGEOMIN. Nómina de Oficinas Salitreras n° 16, f. s/n.(1878).

Podemos concluir que las 45 oficinas salitreras identificadas por el Apoderado Departamental del Gobierno del Perú en Tarapacá son todas “paradas”, mientras que las máquinas construidas entre 1872 y 1874 no aparecen en este listado. Lo que nos lleva a concluir que la presión de la ley fue mayor para los pequeños productores. Quienes habían realizado mayores inversiones esperaban obtener beneficios

del *boom* salitrero, por ello, abrían demorado más su venta. Ese no fue el caso de Simeón Castro y su Oficina Ramírez.

Tomemos como caso de ejemplo de este proceso de expropiación a Ramírez. Simeón Castro vendió al Estado peruano la Oficina Ramírez (N.º 3 del listado) el 1.º de junio de 1876, a través de los Bancos Asociados, en venta real y enajenación perpetua.

Su Parada comprendía 212 estacas, de las cuales 209 todavía eran útiles para su explotación. Esta venta comprendía máquinas, enseres, herramientas y útiles, incluso los edificios destinados a oficinas y depósitos, “todos los bienes muebles e inmuebles, animales y demás existencias que se determinan en el inventario referido que forma parte de la presente escritura”. “El precio de los terrenos, oficinas y demás bienes de que hablan las cláusulas anteriores” fue de 75 mil soles, lo que comparativamente era una venta de escala pequeña. La capacidad productiva de esta parada era de 9 mil quintales españoles anuales, cuando las salitreras de máquina alcanzaban los 300 mil o 400 mil quintales españoles anuales.

La pregunta es ¿cómo pagaba el Estado peruano una deuda cuando se estaba tramitando un empréstito? Es muy interesante que, en el contrato suscrito con la mayoría de los vendedores, se afirmaba más o menos lo siguiente:

[...] cuya suma se pagará por el Estado en un plazo de dos años contados desde la fecha o antes si el supremo gobierno pudiera proporcionarse los fondos necesarios; en virtud del negociado que debe celebrar con tal objeto. Dicho pago se verificará en buenas letras sobre Londres, giradas en un plazo que no excederá de noventa días y al cambio de 44 peniques por sol.

En rigor, lo que acontecía es que los Bancos Asociados comenzaban a pagar intereses, pues el contrato consideraba un posible retraso del empréstito, como ya lo hemos mencionado, era un 8 % trimestral sobre la suma, en este caso, de 75 mil soles.

El primero de junio de 1878 debió Simeón Castro haber recibido su dinero a cambio de los certificados. Mientras Carlos Pividál intentaba conseguir el mentado empréstito que nunca llegó.

Los bancos pagaban los intereses y eran ellos los que entregaban los certificados que acreditaban la venta. Estos certificados podían ser nominales o al portador. Esta distinción también tendría sus consecuencias durante el rescate de las salitreras bajo la administración chilena. En el caso de Simeón Castro, recibió 1 certificado de 10 000 soles y 75 de 1 000 soles cada uno.

Ya sabemos que, para la Guerra del Pacífico, Simeón Castro era uno de aquellos empresarios cuyos certificados estaban vencidos. No fue de los que los vendió a precio vil en esos meses de incertidumbre a compañías mayoritariamente inglesas. Simeón Castro conservó los certificados y rescató su salitrera bajo el gobierno de Chile, en 1882.

Resulta irónico pensar que el 18 de abril de 1887 Chile promulgó una ley que autorizó al presidente de la República, José Manuel Balmaceda, pagar certificados a razón de 105 libras esterlinas por cada mil soles e intereses, cuando la mayoría de los tenedores de certificados y bonos para esa fecha eran especuladores y no industriales. Sin embargo, el gobierno chileno claudicó frente a la presión de potencias europeas, de las que eran originarios esos supuestos acreedores. Balmaceda autorizó esa ley para resolver el litigio con Alemania e Italia, nacionalidades de muchos tenedores de bonos. Es decir, Simeón Castro hubiese recibido por lo menos nueve mil libras esterlinas por sus certificados si para ese año los hubiese tenido en su poder. Los había vendido a North y C^o en cinco mil libras esterlinas.

Después de la Guerra: la transformación de “Ramírez” en una industria

Recordemos que esta industria no fue ajena al mayor conflicto bélico que estremeció a Perú, Bolivia y Chile: la Guerra del Pacífico. Según Guillermo Billinghurst, Ramírez no estaba en operaciones para 1879

(Billinghurst, 1889, p. 67). El Estado nacional chileno dictó un decreto el 28 de mayo de 1882 que permitía rescatar a los tenedores de certificados las oficinas que, es evidente, no eran necesariamente los dueños originales, pues frente a la incertidumbre (a pesar de que el gobierno chileno dio señales de respetar la propiedad privada y retornar las salitreras a sus dueños) se generó un mercado de bonos o certificados peruanos.

El jefe político de Tarapacá, Francisco Valdés Vergara, en su informe de las salitreras de 1884, menciona que su dueño era John Dawson. Dawson, gerente del Banco de Valparaíso, en Iquique, fue el personaje clave para conseguir los créditos iniciales del negocio liderado por John Thomas North (González, 2018).

El otro socio de North era Robert Harvey, ingeniero, conocedor de las oficinas y estacamentos salitreros de Tarapacá, por haber sido Fiscal de Salitreras del Gobierno peruano y, curiosamente, conservó ese cargo bajo el Gobierno chileno. La corona británica le entregaría el título de Sir por los servicios prestados.⁹

North sería la figura más rutilante de esta industria, llegando a ser considerado “el rey del salitre”. A él le gustaba que le llamaran “coronel North”. En palabras de Edmundson: “el coronel North fuese el hombre más comentado de su generación, la personificación de la energía británica, el éxito, y la opulencia” (2011, p. 54). Desde este momento, la Oficina Ramírez comenzó a ser considerada como una salitrera importante, quedando en el olvido los nombres de Simeón Castro y, a fortiori, el de Pedro Pérez Obligado.

Edmundson nos cuenta más detalles de la relación entre Harvey y North y de la operación que transformó a la Oficina Ramírez en una de las tres grandes de esta sociedad, junto a las oficinas Buen Retiro y Primitiva [ver Mapa 1]:

[...] El 26 de junio de 1881, Robert Harvey se casa Iquique con una mujer de una importante familia franco-peruana de Lima, Alida María

⁹ Fue nombrado Caballero de la Orden de San Juan de Jerusalén en 1901.

Godefroy. En 1882, Harvey sigue (o acompaña) a North a Gran Bretaña para ayudar a fundar sociedades anónimas basadas en los certificados que habían obtenido a tan bajo precio, pero pronto regresa a Chile, en mayo del año siguiente, para montar equipamiento en la oficina Ramírez para su Compañía Liverpool Nitrate. Harvey se convierte en el director de varias de las industrias salitreras en el imperio de North y las áreas relacionadas de la banca y los ferrocarriles (2011, p. 31).

Ramírez fue la base de la Compañía Salitrera Liverpool Limitada, organizada un 3 de febrero de 1883 por North y Harvey, fue la primera sociedad que constituyeron en Inglaterra. Ese mismo año enviaron la maquinaria necesaria para iniciar sus faenas industriales para alcanzar una facultad productiva de 140 mil quintales españoles anuales hacia 1889.

Ese año Ramírez poseía un capital social de 200 mil libras esterlinas, divididas en 40 mil acciones de cinco libras cada una. Con una capacidad productiva de 140 mil quintales españoles mensuales, con unos quince empleados y 420 trabajadores. Tenía alumbrado eléctrico para trabajar de noche, poseía carros a vapor para el transporte de caliche y ripios, además de vías férreas desmontables para trasladar a los trabajadores a las faenas. Contaba con tres locomotoras y sesenta carros; una planta de elaboración, que fue traída desde Inglaterra, con doce cachuchos, seis calderos, noventa bateas, cuatro acendreras, una máquina para el beneficio de yodo, además de veintidós carretas y ciento cuarenta mulas (Boudat, 1889). Esa era la Oficina sobre la cual se sustentaba el discurso de J. T. North entre los inversionistas ingleses.

La Compañía Liverpool abrió las puertas de esos círculos de inversionistas. William Edmundson, nos cuenta que:

[...] La Compañía Salitrera Liverpool hizo que elogiaron a North a nivel mundial como “el rey del salitre”. Esto no era una exageración: North y sus colegas controlaban una acción importante de un monopolio mundial, ya que los únicos depósitos considerables de salitre (nitrato de

soda) en el mundo se encuentran en la región desértica de lo que ahora es el norte de Chile, en una veta de más o menos treinta kilómetros de ancho y setecientos kilómetros de largo. Los geólogos creen que el agua salina que se forma en los lagos poco profundos en esta área y que las bacterias transformaron el nitrógeno en nitrato de soda (2011, p. 40).

Para reforzar sus palabras, North invitó en 1889 al más famoso periodista inglés del momento, William Howard Russell, junto al dibujante Melton Prior, entre otros, para que realizaran un registro de la industria del salitre, cuyo resultado fue un libro publicado en Londres el año siguiente: *A Visit to Chile and The Nitrate Fields of Tarapacá, with Illustrations*. Por cierto, la Oficina Ramírez estuvo en el itinerario de esta comitiva, siendo registrada por la pluma de Russell y dibujada por el lápiz de Prior.

Mientras este libro salía de las prensas se desarrollaba la primera huelga general en el puerto de Iquique y, luego, en 1891, la guerra civil, que llevaría al suicidio al presidente Balmaceda y resultaría en miles de muertos (Ramírez, 1951). Cuando esta guerra civil comenzaba a gestarse, hubo un suceso el 4 de febrero de ese año acontecido en la Oficina Ramírez.

La masacre de la Oficina Ramírez

Autores como Hernán Ramírez Necochea (Ramírez, 1951) y Harold Blakemore (Blakemore, 1974) han relacionado a North con el presidente Manuel Balmaceda, el primero para conjeturar que detrás de la Guerra Civil de 1891, que llevó al derrocamiento y posterior suicidio de Balmaceda, estuvo la mano de North (y de Harvey) y, el segundo, para afirmar que no existen pruebas suficientes para dicha afirmación. Para Blakemore tampoco existen evidencias que salitreros como North o Harvey sobornaran de algún modo a políticos chilenos para asegurar sus intereses en esta industria. El paso del tiempo ha inclinado la balanza en favor de la hipótesis de Ramírez Necochea en esta disputa historiográfica, aunque todavía no está totalmente

resuelta, porque los documentos que, supuestamente, quedaron en manos del abogado de North, Julio Zegers, no han sido investigados.

Balmaceda, que después de su suicidio alcanzó ribetes de mártir, siendo la Lira Popular (Navarrete, 1997) una de las expresiones más relevantes que contribuyó a transformar la figura de este presidente de Chile en un ícono popular, también distorsionó la mirada sobre ese periodo histórico, en especial con relación a lo que acontecía en la pampa salitrera.

La huelga general de julio de 1890 en el puerto de Iquique es un indicio de que Balmaceda, antes de su derrocamiento, no gozaba del mismo prestigio, y tampoco su gobierno, como aconteció con posterioridad a su muerte. El propio Luis Emilio Recabarren, el principal líder obrero de la Historia de Chile, se unió a las fuerzas anti balmacedistas. Para el historiador Sergio Grez incluso esta huelga significó una fractura histórica en el movimiento popular (Grez, 1990). Por tanto, la marcha por la pampa de los obreros pampinos siete meses después de la huelga general, no puede ser considerada un caso aislado. El hecho de que se refugiaran en la Oficina Ramírez, cuyo administrador les protegiera y alimentara cubre, sin embargo, con un manto de duda este suceso.

El coronel Eulogio Robles –con asiento en el pueblo salitrero de Pozo Almonte– para evitar que obreros en huelga de los cantones del sector norte bajaran a Iquique a protestar, envió al sargento mayor Martín Larraín para ser interceptados, cuyo resultado fue la toma por asalto de esta oficina salitrera donde los obreros se habían refugiado.

Una carta dirigida al diario *El Nacional* de Iquique del 28 de ese mes señala:

Salió el tren y los trabajadores quedaron en Ramírez perfectamente tranquilos esperando a los comisionados.

Cuando más confiados se encontraban aquellos en la oficina nombrada, aparece el tren del lado de Pozo Almonte lleno de fuerzas del dictador, al mando del cobarde Martín Larraín, y sin mandar un parlamentario o individuo cualquiera notificándoles la desocupación de

dicha oficina, hizo parar la máquina a 1 milla de distancia de Ramírez, bajó su tropa (200 soldados de caballería e infantería) y la extendió a guerrilla, lo mismo si hubiera tenido tropa enemiga al frente.

Desde allí abrió los fuegos contra los novecientos y tantos indefensos y honrados trabajadores, mujeres y niños, y avanzando poco a poco llegó a la oficina, fusilando y asesinando cruelmente a cuanto trabajador hallaban a su paso.

Una decena de obreros fueron fusilados.

Con posterioridad a la masacre de la Oficina Ramírez, centenares de obreros, según *El Nacional* del 3 de marzo de 1891, iniciaron una marcha por el desierto debido a la paralización de las faenas. Quizás los obreros cuando marcharon por el desierto de 1907 tuvieron por imagen esta marcha que partió desde Ramírez en 1891. Este artículo periodístico señala que fue una caminata por la pampa inclemente y parte del pueblo fue a esperarlos a los pies de los cerros de Iquique, para llevarles agua y alimentos. La historia de la revolución de 1891 suele omitir esta masacre obrera, concentrándose solamente en los lugares donde se libraron batallas entre fuerzas regulares de balmacedistas y congresistas. Alto hospicio de Pisagua (6 de febrero), Zapiga (21 de enero), Dolores, Huara (17 de febrero), Pozo Almonte (7 de marzo) e Iquique (21 de febrero, aduana).

El coronel Robles, que había ascendido al grado de General de Brigada, fue derrotado en la batalla de Pozo Almonte y su cuerpo destrozado por los revolucionarios, despejando el camino a Jorge Montt, líder del gobierno provisional en Tarapacá, hacia toma del poder en Santiago después de la batalla de Placilla.

La mundialización del nitrato de Chile

El salitre extraído del desierto de Atacama, como hemos visto, se transformó en una mercancía mundializada y dominante en el mercado de los fertilizantes a partir de la década de 1870. La presencia

de la Revolución Industrial en la periferia de la economía-mundo (Wallerstein, 2010) posibilitó la comercialización del salitre en todos los continentes del planeta, con gran éxito hasta la Primera Guerra Mundial. A partir de 1919 se iniciarían crisis salitreras muy profundas que llevarían a esta economía minera a ser intervenida parcialmente por el estado-nación, a través de la Corporación de Salitre y Yodo de Chile (Cosach) entre 1927 y 1934 (González y Lizama, 2021).

Para ofrecer una imagen de los obreros que trabajaban en esta oficina salitrera, en el mes de enero del año 1904 había 252 de nacionalidad chilena, 47 peruana, 95 boliviana y 12 de otras nacionalidades, en total 406 operarios con sus familias, sus costumbres, sus sueños y esperanzas. Muchos de ellos venidos desde zonas campesinas muy lejanas, encontrando en esa oficina salitrera un mundo obrero organizado, un proletariado activo y un acceso a bienes culturales llegados de ultramar.

La palabra Nitrato de Chile / *Saltpetre* / *Saltpeter* / *Chilean Nitrate* comenzó a pronunciarse como sinónimo de fertilizante en los más diversos idiomas, desde mediados del siglo XIX. Hay que afirmar que el salitre hizo resaltar en el mapamundi a Perú y Chile, pero sobre todo al desierto de Atacama, fuente nutricia del nitrato, y los puertos de Valparaíso, principal plataforma del comercio de este fertilizante, Pisagua, Iquique, Tocopilla, Antofagasta y Taltal, principales puertos embarcadores de salitre.

Desde los más recónditos rincones agrarios del mundo, la propaganda salitrera motivó a muchos a imaginar el lugar de origen de este producto blanco como la sal, cuyas propiedades hacían milagros en las tierras del viejo continente y de Asia. La propaganda no consistió solamente en afiches que promocionaban las virtudes del salitre chileno en el idioma local, sino también se instalaron carteles en los campos, de diversos materiales como zinc o madera, incluso se empleó el azulejo, en Portugal. Adicionalmente, se editaron libros sobre el rendimiento de los cultivos en base al nitrato chileno en los países más importantes, tanto en Europa como en América. Para el caso norteamericano existió el editor William

Myers. La importancia del *Illustrated London News*, fundado en Londres en 1842, es innegable (el primer periódico en la historia que utilizó grabados y fotografías).

Algunos autores denominan a este periodo como la “segunda mundialización”, donde se establece la hegemonía de Inglaterra en el concierto internacional. Se puede definir de hegemonía porque, como lo señala Albert Imlah, no fue “su capacidad de imponer la paz de una manera romana, por la fuerza policial, sino porque fue capaz de ir gradualmente encontrando camino hacia políticas más inteligentes adaptadas a sus complejos y; sin embargo, pacíficos intereses” (Amayo, 1988, p. 22). La influencia de la “Pax británica” fue notoria en Chile del ciclo de expansión del salitre y hasta la Primera Guerra Mundial.

Existió una relación entre los agentes ingleses y la emergencia de la propaganda salitrera. Ellos vieron crecer sus intereses en el salitre, Semper y Michels nos dicen que el capital inglés estaba representado por un 13 % en 1878 y concluida la Guerra del Pacífico había subido a un 34 % (Semper y Michels, 1904), para seguir creciendo hasta tener un completo dominio de la producción salitrera y de su propaganda en el mercado mundial del nitrato de soda, a través del Nitrate Permanent Committee, formado en 1886, por ello, el empresario salitrero chileno Francisco Oliván hablaba en los años previos a la revolución de 1891, del “Círculo de Londres” que, según Oliván, dirigía desde la “City” (Londres) el devenir de la economía salitrera (González, 2014).

La Oficina Ramírez fue una de las salitreras que expresó esa presencia inglesa en esta industria. La *Liverpool Nitrate Co. Ltd.*, que fundara John Thomas North y sus socios, Robert Harvey y John Dawson, fue la propietaria hasta su paralización en 1936, y su directorio tuvo siempre residencia en la ciudad de Londres.

Como la mayoría de estas salitreras tradicionales, tras la gran crisis de 1930, Ramírez pasó a ser propiedad del Estado de Chile. Bajo el gobierno de Carlos Ibáñez del Campo, se decidió intervenir directamente la industria, permitiendo que el Estado chileno se convirtiera en el sostenedor directo.

En sus últimos años la Oficina Ramírez fue un campamento de la Oficina Mapocho, una de las más importantes del periodo posterior a la crisis de 1930, como Humberstone y Victoria. En la memoria de la población regional contemporánea la imagen sobre Ramírez es, precisamente, la de esta última etapa: un simple campamento de otra salitrera; es por ello, la importancia de conocer la biografía completa de una de las más emblemáticas oficinas de la historia del salitre.

Actualmente, las ruinas de Ramírez, incluyendo su hermoso ripio, son observadas por quienes transitan la carretera 5 Norte en ese sector, desconociendo su larga historia. En los alrededores se encuentra una empresa de explotación de yodo que podría (ninguna legislación lo impide) intervenir su ripio y borrar para siempre del paisaje a la Oficina Ramírez [ver fotografía 1].

Fotografía 1



Fuente: Archivo personal del autor, Iquique, Chile, 2019.

Nota: Fragmentos de las ruinas de la planta de lixiviación y del campamento de la oficina salitrera Ramírez.

Epílogo

La Unesco ha declarado en Chile patrimonio de la humanidad el pueblo minero del cobre de Sewell, y las salitreras Santiago Humberstone y Santa Laura. Sin embargo, la lista del patrimonio mundial de la Unesco, enmarcada en la convención del patrimonio mundial, cultural y natural (1972), no representa cabalmente los bienes del patrimonio industrial de América Latina. ¿Por qué son tan escasos sitios declarados patrimonio de la humanidad, que realmente corresponden a la industrialización en los términos en que este fue definido por la carta de Moscú, que pone en el centro la Revolución Industrial?

Esa misma pregunta nos podemos hacer respecto del patrimonio industrial minero en Chile, especialmente en las regiones de Tarapacá y Antofagasta. Oficinas salitreras como Ramírez, están siendo amenazadas a diario y otras, lamentablemente, ya fueron destruidas sin posibilidad alguna de recuperar sus ruinas como testimonio de la memoria histórica. En Antofagasta la Oficina Chacabuco, el pueblo Unión, y el Tranque Sloman, son símbolos patrimoniales de la era del nitrato en esa región, como lo son Humberstone y Santa Laura en Tarapacá, pero insuficiente para tan densa contribución económica y cultural de la industria y sociedad salitreras en el desierto de Atacama.

A través de la biografía de una de centenas de Oficinas salitreras que existieron a lo largo de todo el ciclo del nitrato de soda, hemos querido poder en evidencia la importancia a escala mundial de una industria, pero sobre todo de una sociedad, que habitó el desierto más seco del planeta y logró transformarlo en un espacio productivo en lo económico, en lo intelectual y en lo político.

Bibliografía

Amayo, E. (1988). *La política británica en la guerra del Pacífico*. Lima: Editorial Horizonte.

Archivo del Obispado de Iquique, Notario Público 1885, fojas 149.

Berry-Bravo, J. y Bravo, P. (2007). *James “Santiago” Humberstone. Autobiografía*. Iquique: Campvs Ediciones.

Billinghurst, G. (1889). *Los capitales salitreros de Tarapacá*. [Imprenta]. Santiago: El Progreso.

Blakemore, H. (1974). *British Nitrates and Chileans Politics, 1886-1896: Balmaceda and North*. University of London: Athlone Press.

Boudat, L. (1889). *Álbum Salitreras de Tarapacá*. L. Boudat y C°, (Iquique), (sin enumeración de páginas).

Castro, C. (1896). Las pampas salitreras. En: Bravo-Elizondo, P. y Guerrero, B. *Historia y ficción literaria sobre el ciclo del salitre en Chile* (pp. 41-50). Iquique: Ediciones Campvs.

Castro, L. (2017). Demanda de ciudadanía, construcción de nación y rentismo minero: los planteamientos regionalistas de los habitantes de la provincia peruana de Tarapacá (1827-1874). *Temas Americanistas*, (39).

Castro, L., Figueroa, C., Guerrero P. y Silva, B. (2017). William Bollaert y sus descripciones geográficas, cartográficas y antropológicas sobre la provincia de Tarapacá en la etapa inicial de la formación republicana del Perú, 1827-1854. *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*, 9(18).

Contreras, C. (2012). *La economía pública en el Perú después del guano y del salitre. Crisis fiscal y élites económicas durante su primer siglo independiente*. Lima: IEP.

Edmundson, W. (2011). *The nitrate King. A Biography of "Colonel" John Thomas North*. New York: Palgrave Macmillan.

El Mercurio de Iquique (enero 7 de 1872). Año XIII, (481), p. 2.

El Mercurio de Tarapacá (sábado 9 de marzo de 1861). Año 2, (65), p. 3.

Gavira, M. (2005). Producción de plata en el mineral de San Agustín de Huantajaya (Chile), 1750-1804. *Chungara, Revista de Antropología Chilena*, 37(1), 37-57.

González, S. (2014). *Matamunqui. El ciclo de expansión del nitrato de Chile. La sociedad pampina y su industria*. Santiago: RIL Editores.

González, S. (2018). Las primeras estacas del reino salitrero de John Thomas North. El origen del mito. *Cuadernos de Historia*, (49), 7-36.

González, S. y Lizama, D. (2021). La COSACH y la crisis de la industria salitrera, un intento de estanco comercial (1927-1934). *Revista Tiempo Histórico*, Año 12, (22), 39-55.

Grez, S. (1990). La huelga general de 1890. *Perspectivas*, (5), 127-167.

Humberstone, J. T. (1980). *Huida de Agua Santa en 1879*. Santiago: Editorial Andrés Bello.

Hunt, S. (2011). *La formación de la economía peruana. Distribución y crecimiento en la historia del Perú y América Latina*. Lima: IEP, PUCP.

Kaemppfer, E. (1914). *La industria del salitre y el yodo*. Santiago: Imprenta Cervantes.

Libro Oficina salitrera Ramírez (testamento Pérez Obligado). (s. f.). Archivo Regional de Tarapacá. Colección Sernageomin. Archivo Nacional, oficina Iquique.

Lin Chou, D. (2004). *Chile y China: inmigración y relaciones bilaterales (1845-1970)*. Santiago: DIBAM, CIDBA.

Mc Evoy, C. (1994). *El proyecto nacional en el siglo XIX. Manuel Pardo y su visión del Perú*. Lima: Fondo Editorial PUCP.

Navarrete, M. (1998). *Aunque no soy literaria: Rosa Araneda en la poesía popular del siglo XIX / compilación y estudio Micaela Navarrete A*. Santiago: Biblioteca Nacional. Archivo de Literatura Oral y Tradiciones Populares.

O'Brien, T. (1982). *The nitrate industry and Chile's crucial transition-1891*. New York: University Press.

Pinto, J. (1987). *Valparaíso: metrópolis financiera del boom del salitre. Valparaíso y el proceso de industrialización en Chile a fines del siglo XIX. Primera Jornada de Historia Urbana*, Instituto de Historia Universidad Católica de Valparaíso. Valparaíso: Ediciones Altazor.

Ramírez, H. (1951). *La guerra civil de 1891. Antecedentes económicos*. Santiago: Talleres del Pacífico.

Riso, F. (1903). *Provincia de Tarapacá*. Santiago: Imprenta de Emilio Pérez L.

Semper, E. y Michels, E. (1904). *La Industria del Salitre en Chile*. [Traducido y aumentado por J. Gandarillas y O. Ghiglotta Salas]. Santiago: Imprenta, Litografía y Encuadernación Barcelona.

Trelles, E. (1991). *Lucas Martínez Vegazo: funcionamiento de una encomienda peruana inicial*. Lima: PUCP, Fondo Editorial.

Valdés, F. (1884). *La crisis salitrera y las medidas que se proponen para remediarla*. Santiago: Imprenta de El Progreso.

Wallerstein, I. (2010). *El moderno sistema mundial. III La segunda era de gran expansión de la economía-mundo capitalista 1730-1850*. México: Siglo XXI.

Loreto, una *Fábrica Hogar*¹ con una lógica productiva hacendaria

Sinhúe Lucas Landgrave

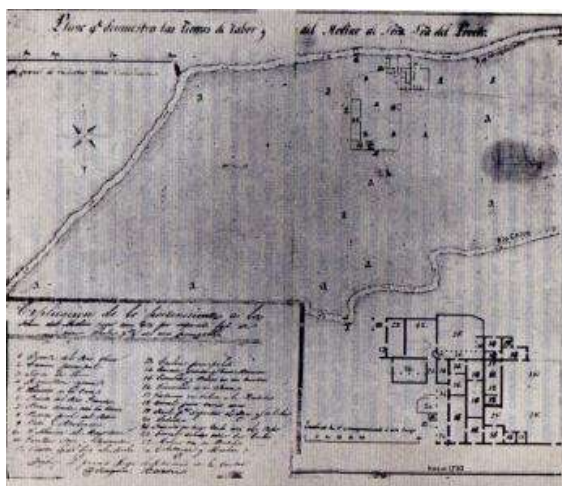
La fábrica papelera de Loreto, ubicada en las inmediaciones de San Ángel, al sur-poniente de la Ciudad de México, representa una larga tradición productiva del papel que abarca desde la Colonia hasta la década de los noventa del siglo XX, momento en que dicha factoría transitó de las funciones productivas fabriles papeleras a una recreativa y de esparcimiento como plaza comercial. En este lugar, por la colindancia con el río Magdalena, se desarrolló un importante corredor fabril en donde se ubicaron significativas industrias, como la fábrica de *La Magdalena*, *El Águila* también conocida como *El Batancito* por su antiguo batan colonial, *Santa Teresa*, la fábrica *La Hormiga* y *La Alpina* también conocida como *Puente Sierra*, dedicadas a los hilados y tejidos, así como un par de haciendas, *La Cañada* y *Eslava* cuyos orígenes datan del período colonial y un complejo sistema hidroeléctrico conocido actualmente como *Los Dínamos*.

Todos estos asentamientos productivos se erigieron en lo que se ha denominado la parte media y baja de la cuenca del río Magdalena,

¹ El concepto de *Fábrica Hogar* hace referencia a los espacios productivos y de aquellos en los que se desarrolla la vida comunitaria, característico de asentamientos fabriles altamente especializados, en torno a los cuales se reproduce la cultura de las sociedades productivas de la era industrial. Definición del autor.

la cual involucra a diversas demarcaciones territoriales y alcaldías en la Ciudad de México. Incluso en el área en que se asentó la fábrica de Loreto, se dieron lugar distintas actividades productivas a las del papel, como el Molino de trigo de *Mira Flores* en 1565; un batán de paños en 1591; obrajes en 1604 y una fábrica de hilados y tejidos de algodón para los años de 1885 [ver figura 1]. Respecto a estas actividades productivas, Hans Lenz menciona (mediante el uso de un plano de posible data 1750) que en el molino de Loreto: “[...] se llevaban a cabo dos actividades: la molienda de trigo y la elaboración de papel, tal vez empleando uno u otro medio disponible para ambas cosas” (Lenz, 1990, p. 580).

Figura 1. Plano 1E: Molino de Loreto, hacia 1750



Pese a la falta de precisión temporal en el mapa, lo cierto es que en esta zona se ubicó una de las concesiones coloniales más antiguas para la producción de papel. Esta fue una importante tradición en cuanto a producción papelera se refiere, que se conservó por largos años, y que durante el México Independiente continuó con una nueva lógica productiva propia del capitalismo industrial.

De acuerdo con Hanz Lenz –quien posee múltiples títulos sobre el tema que nos ocupa– este nuevo sistema de producción fabril papelerero se establece en la década de los veinte del siglo XIX, combinando en algunos periodos funciones disímolas a las papeleras, o incluso con breves lapsos para dedicarse exclusivamente a los hilados y tejidos de algodón, pero siempre retornando a las funciones productivas del papel. Para el autor “José Manuel Zozaya y Bermúdez arrendó, en 1824, una parte del edificio y ciertos derechos de agua, e instaló la primera fábrica de papel del México independiente, misma que inició sus actividades en 1825” (Lenz, 1990, p. 586).

La importancia de la fábrica de Loreto [ver fotografía 1] como objeto de estudio para la arquitectura y la arqueología radica precisamente en el hecho de su antigua tradición papelerera, debido a que se puede considerar como una empresa pionera en incorporarse a la lógica productiva del capitalismo industrial que llegaba a todo el mundo y que se expresaba en cada punto del orbe de distintas formas. En este sentido, es importante entender cómo este asentamiento fabril asume la nueva lógica, tanto constructiva como productiva, y pudo sortear con éxito diversos momentos de crisis como lo son los procesos políticos y sociales que definieron periodos de apogeo o depresión.

Fotografía 1. Foto aérea de Loreto 1933

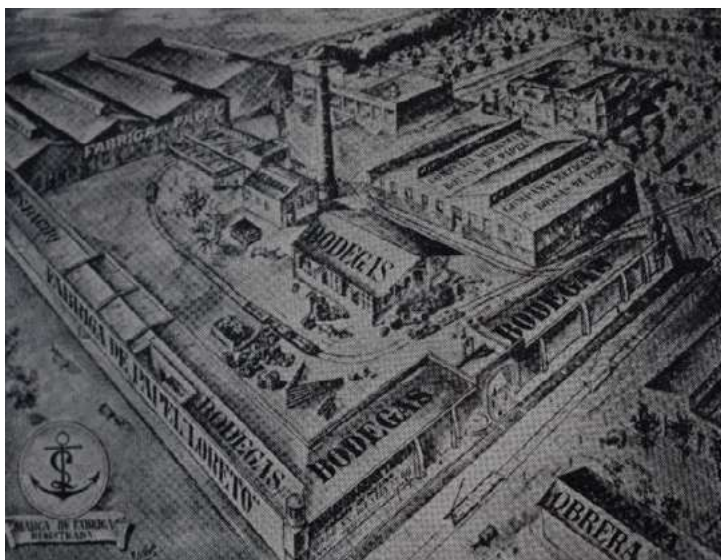


Fuente: Archivo fotográfico: Lenz (1990).

Para mediados del siglo XIX, las opiniones respecto a la calidad del papel fabricado en Loreto no se hicieron esperar, en un contexto en el que México incursionaba en la carrera industrial, sectores poderosos económica y políticamente hablando de la sociedad de la época fijaban sus expectativas de desarrollo del país, en fábricas emblemáticas como la de Loreto [ver figura 2]. Lenz comenta:

Lorenzo de Zabala se refirió (1828) a ese “útil y celebre establecimiento” en el sentido de que mediante más esfuerzo y eficacia lograría producir tan buen papel como el mejor de los extranjeros, y afirmaba que el que se fabricaba servía para “usos bastante delicados, así como para proveer a los principales periódicos de *El Sol*, y de *El Correo*. Según Lucas Alamán, el papel de más alta calidad era el de la fábrica de San Ángel; esta destinaba su producto al mercado de la Ciudad de México [...] (1990, p. 587).

Figura 2. Litografía de la fábrica Papelera Loreto, 1910



Fuente: Archivo fotográfico Fam. Lenz.

Posterior a esta etapa de renombre sobrevinieron distintos momentos de auge y depresión para la papelera, hasta que a principios del siglo XX se da uno de los sucesos más importantes para esta factoría: en 1904 toma las riendas de Loreto el alemán, nacionalizado mexicano, Alberto Lenz Adolph, quien fuera uno de sus últimos poseedores. Este personaje no solo continuó con la larga tradición productiva papelera que durante años se desarrolló, sino que permitió –con su acertada visión empresarial– consolidar a esta factoría como una de las más importantes y poderosas industrias de este ramo en nuestro país.

De igual manera, para estos primeros años productivos, Lenz desarrolló en Loreto una combinación entre la Hacienda y la fábrica. Una particular forma constructiva que evidencia funciones extra a las normalmente desarrolladas por las industrias fabriles papeleras de otras partes del mundo, ya que dichas funciones hacen suponer la adaptación de la lógica arquitectónica y productiva de la hacienda a los contextos de la industria. Hay que recordar que la hacienda es un fenómeno productivo único en una porción del continente americano, que fue abrazada por este empresario alemán creando un híbrido: una función productiva entre fábrica y hacienda que permitió una importante estabilidad económica y autosuficiencia. Esto pone al descubierto evidencias de prácticas distintas a lo que en otras partes del mundo sucedía y que dejaron su impronta, en las formas en que los seres humanos se relacionan para producir, la economía y la propia arquitectura, generando características únicas. De la Peña afirma:

Las relaciones salariales no desplazaron a las relaciones serviles en América Latina, por el contrario se mezclaron y articularon con éstas y los segmentos modernos de la economía, antes que eliminar a los atrasados, en muchos casos los refuncionalizaron, articularon o subordinaron; un ejemplo son las diversas relaciones que se establecen entre las haciendas exportadoras y las comunidades, así como la variada articulación de formas precapitalistas con la relación salarial en el interior de la hacienda-peonaje, permanente o acasillado, endeudado o no, temporal; arrendatarios, aparceros, medieros, entre

otros [...]. Aún en las “fábricas modernas” del Porfiriato, que usaban tecnología de punta, convivieron la tienda de raya, el pago en vales y el trabajo servil como formas de producción de esa articulación entre modernidad y atraso. Ello otorgo al capitalismo latinoamericano características particulares (De la Peña, 2006, p. 42).

Abonando en este mismo sentido, los autores, mencionan que “el modelo de crecimiento que emerge es en gran parte, un producto híbrido” (De la Peña, 2006, p. 22). Alberto Lenz Adolph [ver fotografía 2] adquiere por un módico precio la fábrica de Loreto debido a que esta había sido arrasada por las llamas. Sus antiguos propietarios, José Sordo y Agustín Rosada, vieron reducida a ruinas las instalaciones papeleras y textileras en las que habían invertido, por lo que consideraron oportuna su venta, es así como Lenz reconstruye el lugar e inicia nuevamente las labores asociadas a la industria del papel como única actividad productiva en Loreto.

Fotografía 2. Alberto Lenz con sombrero negro abajo al centro en compañía de empleados y amistades en Loreto. Principios del siglo XX



Fuente: Archivo fotográfico, Fam. Lenz.

Prácticamente, esta factoría reinicia labores de la nada, salvo con algunas maquinarias que no fueron presa de esta destrucción. A pesar de ello, el empresario solo retomó como eje rector productivo a la industria papelera, por lo menos, así lo da a notar Hans Lenz en su libro, *La Historia del Papel y cosas Relacionadas*, quien es una de las autoridades más competentes en el tema, fue hijo de Alberto Lenz Adolph y uno de los dueños de la fábrica.

El autor solo menciona que la actividad papelera se desarrolló en la fábrica un año más tarde, en 1904, y es donde, aparentemente por primera vez, se proyecta a esta fábrica como productora única de papel, rompiendo con la larga tradición productiva mixta o intercalada con otros productos. No obstante, Hans Lenz reconoce tiempos difíciles durante los primeros años de la empresa y las complicaciones productivas a raíz de diversos sucesos históricos que marcaron de forma definitiva a esta papelera:

La Decena Trágica tuvo lugar en febrero de 1913; en agosto de 1914 se inició la Primera Guerra Mundial, y también como consecuencia de los disturbios internos que agitaban al país, el desarrollo del negocio prácticamente se encontraba paralizado. Había que darse por satisfecho si se lograba mantener la fábrica en operación. Los efectos de la situación prevaleciente no tardaron en dejarse sentir, pues cada vez fue más difícil, y luego imposible, obtener la celulosa, los fieltros y las telas para la máquina de papel. La falta de celulosa se suplió con papel de desperdicio y fibras de palma y otras similares (Lenz, 1990, p. 599).

[...] Se agudizaba la situación. Proseguía la Revolución con el constante vaivén de grupos armados, que con frecuencia y por largas temporadas ocupaban el patio de la fábrica. Los constantes tiroteos y cañoneos, que no contribuían a la tranquilidad, no impidieron que la fábrica siguiera laborando. Hacia 1917 aminoraba la intensidad de la Revolución, pero la Guerra Mundial aún no había terminado, y a medida que el tiempo transcurría, el oportuno abastecimiento de la materia prima se volvía más problemático [...] (Lenz, 1990, pp. 599-600).

En este contexto de crisis fue menester procurar los recursos materiales y económicos necesarios para darle continuidad a las labores productivas papeleras en Loreto, y en este punto, Lenz no profundiza en las estrategias adoptadas para sortear con éxito los avatares de los hechos históricos más significativos tanto nacionales como aquellos que se suscitaron fuera de nuestras fronteras y que perturbaron sensiblemente a las economías locales, regionales y nacionales, hechos que de igual forma afectaron a muchos de los procesos productivos fabriles de principios del siglo XX.

A este respecto, solo se mencionan algunos indicios de las medidas adoptadas por la papelería, las cuales se fueron implementando al correr de los años de acuerdo con las necesidades de la época, sin embargo, en algunos momentos estas serían insuficientes ante el desabasto de materias primas y los trastornos económicos que se vivieron para los primeros años del siglo XX. Por su parte, Lenz en su texto comentó:

Inicióse la producción en 1906. El consumo de papeles que, en general, había en el país, era bastante reducido, motivo por el cual fue necesario diversificar las calidades (1990, p. 596) [...] el país se encontraba en efervescencia política y, en 1914, que se desató la primera Guerra Mundial, se dificultó conseguir las materias primas, las telas y los fieltros para mantener en producción la fábrica; pero don Alberto no se desanimó y en una bodega contigua se instaló un telar de mano en el que se tejían los fieltros que, al utilizarse en la máquina, se enjutasen y se hacían progresivamente más angostos y más largos.

Linga y Lenz, por su parte, mencionan sobre los cambios en el panorama:

Como el conflicto en Europa parecía prolongarse y amenazaba la escasez de materia prima, en 1918 instaló una planta de pasta madera, construida en México, que funcionó hasta 1924. Una vez instalada la planta de pasta madera, surgió otro problema: el de abastecimiento de madera y hubo necesidad de alquilar el bosque de la Venta, el que más adelante

adquirió por compra. Inmediatamente dio principio al establecimiento del vivero de *Tres Cruces*, que años después fue ampliado por el de *Peña Pobre*, el de la *Venta* y el *Alberto Lenz* (Linga y Lenz, 1957, pp. 13-14).

A pesar de los datos proporcionados, la fuente que puede arrojar mayor información sobre la estrategia que se adoptó en la fábrica papelerera de Loreto para sobrevivir a dicho contexto de crisis a principios del siglo XX, es un plano de 1916. El mapa de Loreto muestra, entre otras cosas, la manera en que esta factoría distribuía sus distintas áreas de actividad, los límites colindantes de esta papelerera, acueductos, diques, linderos, puentes, caminos, canales, ríos, acequias, pozos, la forma que se suministraba de agua para los diversos procesos productivos propios de la fabricación de papel y sus respectivos desagües o canalización de sus aguas residuales, áreas de servicios para los trabajadores, distintos tipos de talleres, así como la localización de diversas clases de maquinarias indispensables en los procesos para la fabricación del papel, barrios obreros aledaños a la fábrica, lavaderos, escusados, vías para el tránsito de ferrocarriles eléctricos en diversas direcciones como la ruta a la Ciudad de México y a una cantera local, entre otros. En el Anexo 1² se observa la imagen del plano topográfico, el cual transcribo a continuación:

Plano topográfico de terrenos y construcciones de la Fábrica de Papel “Loreto” en San Ángel D. F. México. Marzo 31 de 1916

escala 1:1000

Superficie Total= 243 100 m²

Superficie de los caminos

y derecho de vía de los

ferrocarriles eléctricos= 16 100 m²

Queda superficie.....= 227 000 m² = 22 ha 7 000 m².

² Plano Topográfico de terrenos y construcciones de la fábrica de Papel “Loreto” en San Ángel, D. F. México. Marzo 31 de 1916. Escala 1:1000 (Colección Particular).

Con esto, a partir de los diversos elementos que se registran, tanto en la lista de construcciones [ver cuadro 1] como en el croquis de este asentamiento industrial, se hace evidente la presencia de diversos espacios que prestan distintos servicios a la clase trabajadora, por lo que la fábrica papelera de Loreto puede inscribirse en lo que se considera como una *Fábrica hogar*. Esta está constituida por diversos espacios productivos que fueron perfeccionando el modelo de producción en masa. Para ello, fue necesario contar con varios componentes principales como: el acceso a diversos recursos naturales, caminos eficientes, materias primas asequibles, uso de diversas tecnologías, grandes capitales, generación de energía suficiente para los procesos productivos, una arquitectura especializada apta para la producción en serie, uso de energía inanimada, conocimientos técnicos practicados por expertos, mano de obra suficiente y calificada, entre otros. Dichos conocimientos técnicos y constructivos se aplicaron rápidamente en nuestro país gracias a los antecedentes de los contextos hacendarios que mostraban una gran afinidad con el concepto de las *Fábricas Hogar*. Esto implicó una compleja red de espacios destinados tanto a la producción como a proveer de los servicios básicos a la clase trabajadora.

A pesar de este desarrollo tecnológico y arquitectónico llama la atención que tanto en el plano como en su respectiva lista de construcciones en la fábrica papelera de Loreto es evidente la presencia de amplias áreas destinadas a funciones distintas a las productivas papeleras, como establos, porquerizas, un gran alfalar y una espaciosa huerta, características espaciales y constructivas que, sin lugar a duda, pertenecen a la arquitectura hacendaria; pero lo más interesante es la presencia de extensas áreas para cultivos de magueyes y un tinacal.

Cuadro 1. Lista de las construcciones

1. Terreno comprado a Florintino Cuellar.	26. Regulador eléctrico de la máquina de papel.
2. Casas para obreros.	27. Almacén.
3. Tienda antigua de la Fábrica.	28. Oficina particular.
4. Tienda antigua el triunfo.	29. Pasillo.
5. Casa habitación para empleados de la fábrica de bolsas.	30. Despacho.
6. Cuartos para empleados.	31. Sala de papel.
7. Nueva casa habitación particular.	32. Excusados.
8. Casa habitación particular.	33.
9. Calderas.	34. Tanques de agua.
10. Chimenea.	35.
11. Depósito para materia prima.	36. Máquina de papel.
12. Fábrica de bolsas de papel.	37. Pilas, Hervidor, Molino etc.
13. Bodega de alumbre.	38. Pozo.
14. Bodega.	39. Garaje.
15. Bodega.	40. Bomba para extinguir incendios.
16. Bodega.	41. Casas para empleados.
17. Cuartos para la portera.	42. Tanque séptico.
18. Tinacal.	43. Baños para empleados y obreros.
19. Bodegas.	44. Excusados.
20. Bodegas.	45. Establo de Puercos.
21. Bodegas.	46. Lavaderos.
22. Establo de vacas y mulas.	47. Casa de Bomba con pozo.
23. Fábrica de pasta madera.	48. Tanque de Fierro.
24. Carpintería.	49. Tanques de agua.
25. Taller mecánico.	50. Casa de transformadores.

Fuente: Alberto Lenz Krall.

Estas grandes superficies de cultivo destinados para este particular tipo de cactácea supera varias veces el tamaño del propio casco de la gran factoría, lo que hace suponer que la producción de pulque dentro de las instalaciones fabriles, para estos momentos, fue un proceso tan importante como lo fue la elaboración del papel. Esto no es de extrañarse, ya que en una economía como la del Porfiriato se amasaron grandes

fortunas a expensas de la producción de la “bebida de los dioses”. Sin embargo, lo que causa asombro es que al parecer el pulque fue un producto estratégico para esta papelería por lo menos para 1916, debido a que el mapa refleja que los cultivos de magueyes superan las alternativas de una producción local para satisfacer la demanda al interior de la factoría; además también se puede suponer que estos cultivos podrían ser usados como un recurso en la búsqueda de fibras vegetales para la elaboración de papel, como sustituto de la celulosa, experimento que sucedió con el henequén en la década de los veinte, sin mayor éxito, sin embargo, el plano no refleja la existencia de un área de procesamiento de este tipo de materiales, por el contrario, claramente se aprecia la existencia de un tinacal. Un Lenz melancólico comenta:

Siendo aún de fresca memoria la penuria por la cual la fábrica había tenido que pasar en cuanto a la disponibilidad de materia prima, instaló, en 1923, una planta experimental para investigar la posibilidad para emplear el bagazo del Henequén. Aunque de fibras muy cortas, se logró elaborar papel delgado con el ciento por ciento, pero el bajo rendimiento y los altísimos costos de transporte de Yucatán al distrito Federal, tanto por cabotaje como terrestre, con sus frecuentes traslados, nulificaron ese intento (Lenz, 1990, p. 600).

Esta producción al parecer superaba las expectativas de auto consumo, sus características tienden a una elaboración masiva pero modesta, sin llegar a los grandes desarrollos productivos de las haciendas pulqueras. Tal parece que, con dicha producción, se satisfacían tanto a las necesidades internas como las de una pequeña parte correspondientes a la demanda del mercado que, en su mayoría, pertenecía a la gran Ciudad de México, la cual acaparaba buena parte del pulque producido en la zona centro del país.

De dicha producción mixta no se tiene noticia de cuándo apareció y cuándo fue su término, porque no se cuenta con los registros productivos de Loreto, incluso la familia Lenz y los propios obreros o sus hijos no tuvieron conocimiento de este dato. Seguramente, la producción de pulque cesó por varios factores: al momento en que este dejó de ser

un negocio para la papelería; que se estabilizaron las relaciones comerciales nacionales e internacionales; porque fueron surtiendo efecto algunas de las medidas que implementó la compañía para superar esos momentos de crisis; acciones que sumadas a la pacificación interna del país y al término de los conflictos internacionales, permitieron asegurar una producción estable y constante de papel.

La disposición original del fundador de esta compañía de hacer de Loreto una fábrica destinada exclusivamente al papel se vio modificada al incluir dentro de sus procesos productivos al pulque. Este viraje de decisión históricamente no se había identificado hasta el hallazgo fortuito del mapa del que se ha comentado. Los motivos administrativos que orillaron a este cambio nunca se conocerán a cabalidad, pero al parecer sus motivaciones deben buscarse en los momentos históricos donde se hicieron necesarias fuentes alternativas de ingresos económicos que permitieran la subsistencia de la fábrica hasta el arribo de tiempos favorables a las necesidades productivas. Tal parece que, en este contexto de crisis de principios del siglo XX, la solución para esta factoría fue diversificar sus productos, una decisión que Alberto Lenz Adolph tomó conociendo de antemano la tradición productiva mixta que se había desarrollado en la zona desde la Colonia y que incluso dio lugar a características arquitectónicas que no pasaron desapercibidas por la propia familia Lenz.

No nos fue posible localizar datos sobre el equipo papelerero instalado en fecha posterior a 1852 y hasta 1880. Comparando el plano de 1876 con el de 1750, se observan: la adición de algunas construcciones en el edificio principal, nuevos salones a la fábrica, un tanque grande para el almacenamiento de agua, así como bodegas y habitaciones para los trabajadores. El molino de trigo había desaparecido.

[...] Esta conservaba el aspecto exterior que tenía en 1880, quizá aún en 1750, semejante al de una antigua y remota hacienda con sus torreonés que servían para vigilancia y defensa (Lenz, 1990, pp. 593-595).

Un empresario alemán nacionalizado mexicano produciendo pulque y papel simultáneamente a inicios del siglo XX no era algo común. Sin

embargo, el tema de Loreto en términos de producciones mixtas no es único, casos análogos a este en cuanto a características constructivas y productivas en el territorio nacional se desarrollaron ampliamente, lo que ha permitido la identificación de elementos arquitectónicos y espaciales compartidos en distintos periodos, haciendo visibles las diversas influencias procedentes de la hacienda mexicana, así como de los talleres coloniales en los contextos productivos fabriles. Dando lugar a descripciones de sus características más comunes, algunos investigadores a partir de estos datos identifican dos momentos de influencia: aquella que se desarrolla de 1835 a 1880, la denominada influencia Hacienda-Fábrica en contraste con aquella que parte de 1880 a 1910 conocida como Fábrica-Hacienda, en este sentido, es oportuno mencionar lo que Humberto Morales (2006) dice al respecto:

Entre 1835-1880 la expansión del sector manufacturero textil era notable, y con mucho, era el sector más dinámico de la industria mexicana en la época. Con las evidencias de investigaciones arqueológicas en las fábricas de “El Tunal” en Durango, “La Fama” en Monterrey, “Atemajac y El Salto” en Jalisco, “Bellavista” en Nayarit, “La Magdalena y San Ángel” en el D. F., “La Constancia” en Puebla, “La Aurora” de Yucatán y otras en proceso de rescate en Chiapas, Chihuahua y Aguascalientes, no nos queda ya duda de que el modelo Hacienda-Fábrica funcionó a lo largo y ancho del territorio nacional con las siguientes características entre 1835-1880:

- a) El espacio agrario diseminado en torno a centros mineros o de abasto mercantil de grandes polos urbanos fue una fuente inagotable de manufacturas tipo “hilanderas” y “telares sueltos”, a lo largo del periodo virreinal, que prepararon la base económica de la futura fábrica del siglo XIX.
- b) El obraje no fue el embrión de la fábrica, pero sí fue un factor de aglutinación de capital humano y de inversión que se diversificó ante su crisis, en el *hinterland* agrario regional.
- c) Los centros mineros desarrollaron eslabonamientos iniciales en el siglo XIX con la creación de “Ferrerías” y Haciendas de

Beneficio con tecnologías que evolucionaron a lo largo del siglo XIX. No lograron articular un proceso industrializador, pero sí desarrollaron las primeras empresas por acciones desde la primera mitad del siglo XIX.

- d) Las Haciendas trigueras y azucareras fueron la frontera histórica de las comunidades y los pueblos, donde la manufactura a domicilio estaba muy desarrollada. La disputa por la tierra y por el agua, así como por el régimen tecnológico basado en el control de la fuerza motriz hidráulica (ruedas para Molinos), permitieron la extensión de un sistema de fábrica con costos unitarios relativamente bajos, al aprovechar mano de obra, tecnología, caminos y mercados de consumo populares relativamente cerca.
- e) El sistema fabril mexicano no se explica sin el dinamismo de las haciendas, el aprovechamiento de las aguas de ríos y manantiales, acceso a mano de obra de gañanes y peones de alquiler que tenían ya una cierta tradición manufacturera doméstica. No se explica (además), sin los mecanismos de inversión de sociedades familiares de Hacendados y Comerciantes con tradición.
- f) No hay todavía un cálculo económico de la rentabilidad de las fábricas mexicanas de esta ola industrial hasta 1880. La mayoría eran pequeñas, pero si las estudiamos en el contexto agrario de los negocios de la hacienda, quizá descubriremos que muchas de ellas trabajaron bajo un sistema de compensaciones de ganancias y pérdidas, en donde muchas de ellas no eran rentables, pero otros negocios de la hacienda sí lo eran. Muchos empresarios veían a la *fábrica como una extensión de su prestigio, honor y virtud y no como la fuente principal de sus ingresos* (Morales, 2006, pp. 2-4).

Las características antes descritas no se aplican en su totalidad al caso de Loreto, como ya habíamos mencionado, la actividad fabril papelera de corte capitalista industrial de acuerdo a Hans Lenz nace en 1824. De corroborarse esta fecha nos encontramos con un momento previo a la fundación de La Constancia Mexicana, por lo que la presencia de la fábrica de Loreto no responde a la influencia industrial de 1835 venida desde Puebla, lo que tampoco quiere decir que

esta primera influencia industrial parta de San Ángel hacia territorio poblano, simplemente, el caso de Loreto debe de estudiarse como un fenómeno local con sus propias características.

Los obrajes para el caso de Loreto no pueden considerarse como elementos monocausales de aglutinación de capital humano y de inversión como afirma Morales, debido a que, para la zona de San Ángel lo que crea el efecto de aglutinación, es un fenómeno productivo en el que intervino el sistema molino-obraje-batán, que crea en San Ángel las condiciones posteriores indispensables para consolidar las características mencionadas y por consiguiente, dar paso a la industria papelera de Loreto de 1824, aunque tal vez, la misma producción colonial en la zona contribuyó en este mismo sentido.

Para el caso del periodo que comprende de 1880 a 1910, es decir la influencia *Fábrica-Hacienda* y que se acerca temporalmente al croquis de Loreto de 1916, Humberto Morales afirmó:

Entre 1880-1910 el ciclo manufacturero mexicano experimentó cambios importantes. La irrupción de las sociedades anónimas fue notable, así como la apertura a capitales extranjeros. Con la excepción de Monterrey cuyas fábricas textiles se habían formado por acciones desde 1842, el resto de las fábricas mexicanas eran negocios en comandita o familiares. En otros estudios he insistido sobre la inversión del modelo Hacienda-Fábrica por el de la Fábrica-Hacienda a partir de las políticas porfiristas de fomento industrial. [...] me permitiré adelantar los siguientes rasgos distintivos de esta inversión del “modelo” en esta etapa 1880-1910:

- a) Las grandes compañías por acciones aprovecharon el sistema fabril “Hacienda-Fábrica” para subordinar los negocios de la Hacienda y su entorno agrario a los de grandes empresas manufactureras. Un ejemplo ilustrativo de esta subordinación fue el aprovechamiento de las tierras de haciendas para cultivos agrícolas de subsistencia para obreros en paro laboral. Hay muchos otros ejemplos, pero este fue representativo en buena parte del país.
- b) Las empresas manufactureras pretendían ganar los precios de oligopolio del mercado nacional abaratando costos de la

localización industrial con una clara política de contubernio con la administración federal, basada en exenciones, subvenciones y concesiones de orden fiscal y crediticio.

- c) Recurrieron más a un uso extensivo de la mano de obra que a una verdadera modernización tecnológica. Mala integración de la planta industrial, mercados estrechos y pésima planeación de estrategias de inversión.
- d) Conclusión: la ola modernizadora del Porfiriato no rompió los antiguos lazos del viejo sistema industrial mexicano del siglo XIX. Se desarrolló sobre las bases tradicionales de localización y eslabonamientos, quizá con la excepción del tendido de vías férreas, que fue la gran novedad de la expansión de finales del siglo. La Fábrica subordinó a la Hacienda, pero los sistemas de trabajo industrial y las prácticas de control social se anclaron en el viejo sistema. Desde la perspectiva del régimen tecnológico, es falsa la idea de que en el siglo XIX y hasta 1910, México experimentó una transición de la energía hidráulica al vapor y luego a la electricidad. La fuerza motriz hidráulica fue la dominante y el vapor y la electricidad no comenzaron a sustituir el régimen tecnológico de la fuerza motriz sino con posterioridad a la etapa revolucionaria de 1910 (2006, pp. 4-5).

Pese a que no es precisamente la misma temporalidad que determina Morales, se puede afirmar que el caso de la fábrica de Loreto, a partir del estudio de su plano de 1916, es interesante porque rompe con varios de los elementos descritos por este autor, sobre todo en lo que respecta a la tecnología, ya que dicha factoría una vez que pasó a manos de Alberto Lenz Adolph en 1904, vivió sus mejores momentos tecnológicos relacionados con la industria del papel.

Así, es posible afirmar que esta empresa sí experimentó la transición de energía hidráulica al vapor y a la electricidad, esto sin contar con la presencia de la energía hidroeléctrica generada por los *Dínamos* con fines productivos. Por otro lado, lo que Morales menciona como *las prácticas de control social* y que fueron aplicadas a los contextos fabriles provenientes de la tradición explotadora hacendaria, no se dieron en esta unidad productiva, al parecer la fábrica papelera de Loreto,

con Alberto Lenz Adolph como propietario, fincó una nueva relación obrero-patronal más humana, que no necesariamente se inscribe en la tradición de algún tipo de experiencia utópica, sin embargo, es común escuchar referencias de los exobreros, incluso de hijos y nietos de estos, como aquella en que “para este empresario los trabajadores eran como sus hijos”, idea que ha pasado por varias generaciones.

La explicación del por qué Alberto Lenz decidió que dentro de las oportunidades de desarrollar una producción mixta tenía que ser aquella vinculada con el pulque solo será meramente especulativa por la falta de documentos, lo cierto es que dejó pasar por alto la energía que proporcionaba el río Magdalena para desarrollar otra actividad productiva que pudiera apuntalar a la del papel y utilizar una sola fuente de energía para ambas. Esto le hubiera abaratado los costos de producción, incluso para estos momentos se contaba con parte de la maquinaria textil de los dueños anteriores de Loreto y era conocido el pasado productivo molinero del lugar.

En ambos casos pasó por alto la trayectoria y tradición productiva y se inclinaría por otra en la que tuvo que desarrollar toda una infraestructura, así como espacios propicios para la elaboración de este tipo de bebida que no existían, a pesar de contar con una gran cantidad de recursos acuíferos tanto superficiales como de agua de pozo, los cuales se aprecian en el plano de Loreto. De haberse aprovechado, esto le hubiera permitido desarrollar otro tipo de actividades productivas no tan complejas como la elaboración del pulque. También es importante detallar que este mapa evidencia la transición que experimentó buena parte de estas industrias como un requisito para dar el paso del contexto hacendario rural al industrial urbano, ya que, como bien señala De la Peña:

[...] las grandes transformaciones que registró la economía de México en el periodo 1910-1952. Se trata de un periodo de intensos cambios, en que la fisonomía del país se transformó de una predominantemente rural a otra preeminentemente urbana. Esto se expresa en el desplazamiento de la primacía del sector agrario y minero por el

industrial, como eje dinámico del crecimiento, y en la reorientación de la producción del mercado externo al interno (De la Peña, p. 21).

A manera de colofón, es fundamental el estudio de Loreto como una forma adaptativa local en respuesta a la lógica productiva del capitalismo industrial que llegaba a nuestro país, en particular, a la cuenca media y baja del río Magdalena y que se relacionó con las formas tradicionales locales para producir venidas de la herencia hacendaria, así como de los molinos, obrajes, batanes y talleres coloniales que abonaron los terrenos para la fábrica de papel en 1824.

Por su parte, el plano de Loreto de 1916, si bien corrobora la presencia de elementos constructivos de la hacienda y demás tradiciones productivas coloniales aplicados a esta industria (aunque físicamente ya no existan y a pesar de que en la memoria colectiva se haya perdido este registro), evidencia que no todos los elementos atribuidos a las plantas productivas de inicios del siglo XX se aplican en su totalidad, lo que indica comportamientos distintos, por lo menos, de la fábrica de Loreto con respecto a los casos de Puebla y otros lugares.

En términos generales, este trabajo pretende llamar la atención de los especialistas en torno al caso de Loreto, así como del corredor industrial que se asentó en este territorio, con miras a sumar esfuerzos con otros investigadores. Debido a que estos asentamientos industriales corresponden a las primeras evidencias en nuestro país del paisaje transformado por un modelo capitalista de inversión en infraestructura fabril que incluyó: vivienda, transporte y servicios, los cuales forman parte de nuestro patrimonio urbano-arquitectónico industrial.

En este sentido, es imprescindible realizar más estudios desde diferentes enfoques que puedan arrojar mayor información sobre el tema de la industrialización de este corredor productivo al sur-poniente de la Ciudad de México, análisis desde la arquitectura, la historia, desde la microeconomía y la historia oral, entre otros, permitirán desarrollar nuevas propuestas que dirijan la mirada a casos anómalos a los de Puebla para tratar de entender cuáles fueron las causas de estas diferencias, como es el caso de la fábrica papelera de Loreto.

Anexo 1. Plano de la Fábrica de Loreto de 1916. Este plano muestra, entre otras cosas, los acueductos, diques, puentes, acequias, ríos, canales, pozos y, en síntesis, las diversas áreas de actividad propias de la fabricación de papel.



Fuente: Colección Alberto Lenz Krall.

Bibliografía

De la Peña, S. y Aguirre, T. (2006). *De la Revolución a la Industrialización*. México: UNAM / OCEÁNO,

Lenz, H. (1957). *Loreto. Historia y evolución de una fábrica de papel*. México: Cultura.

Lenz, H. (1990). *Historia del papel en México y cosas relacionadas (1525-1950)*. México: Porrúa.

Lenz, H. y Anuschka, L. (1968). *Paseos y viajes a San Ángel en el siglo XIX*. México: Libros de México S. A.

Linga, C. y Lenz, H. (1957). *Cincuenta años de la fábrica de papel Loreto dos discursos de Carlos Linga y Hans Lenz*. México: Cultura.

Morales, H. (21 a 25 de agosto de 2006). *Pre-industry, proto-industry and industrial system in Mexico in the XIX century. The factory system in agrarian landscapes since Borbonic Reforms to 1880*. IEHC. XIV International Economic History Congress, [en línea]. Helsinki, Finland. <https://xdoc.mx/documents/iehc-2006-xiv-international-economic-history-congress-pre-5dc9c1684b2ac>

Modernización portuaria de Tampico y desarrollo industrial petrolero (1890-1910)

Octavio Herrera Pérez

Introducción

El presente trabajo tiene como objetivo exponer de manera sucinta la conjunción en secuencia de dos procesos de carácter económico, ligado a las actividades de la infraestructura, las comunicaciones, el comercio y la industria petrolera, que convirtieron a Tampico en un puerto de altura de primer orden a inicios del siglo XX, con el componente estratégico de ser un nodo exportador de hidrocarburos en un momento clave para el consumo de este producto a escala mundial. De hecho, todos estos factores actuantes en sintonía se resumen en la moderna habilitación portuaria llevada a cabo por el gobierno federal a la par del arribo ferroviario, y el descubrimiento que tuvo lugar enseguida de los ricos yacimientos petroleros en la Huasteca. Estos acontecimientos transformaron el ritmo de vida en Tampico, que en la etapa previa experimentaba un declive notable respecto al comercio exterior, en buena medida por las dificultades naturales que presentaba la barra y canal de navegación del Río Pánuco, al igual que por los rudimentarios medios de transporte existentes

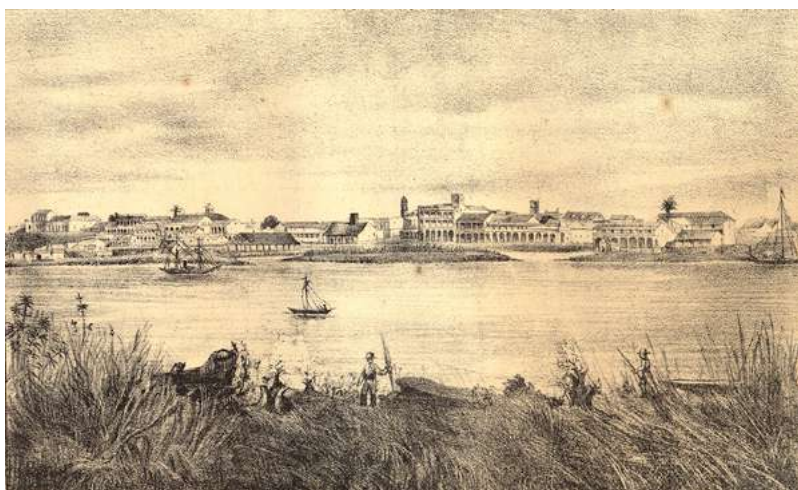
hacia su *hinterland* natural. Superado este obstáculo e industrializada la ciudad a consecuencia de la instalación de numerosos complejos de refinación de petróleo, el pulso económico, político y social local cobró una dinámica hasta entonces inédita. Múltiples son las vertientes históricas que se pueden estudiar sobre esta etapa, pero por ahora cabe un esbozo general de estos dos claros momentos, infraestructura y petróleo, para comprender la complejidad de aquella época.

Tampico en el último tercio del siglo XIX

Tras el triunfo de la república sobre la intervención francesa y la derrota del segundo imperio mexicano, el país se encaminó a tratar de consolidar sus instituciones políticas, aun con continuos sobresaltos y abiertas rebeliones que se prolongaron hasta 1877. Esto mismo repercutió en todas las regiones de la nación y más aún en sitios económicos y militarmente estratégicos, como era el caso de Tampico. De ahí las perturbaciones que experimentó en esa misma época, como el famoso motín de 1871. Y al sumarse a la precaria situación económica y financiera del país, hizo que se viviera aquí una de sus etapas más críticas, en la que se constriñó el movimiento portuario y las operaciones mercantiles; cerraron varias de las casas antes boyantes y emigraron muchos de los extranjeros dedicados a los negocios. Aun así, seguía conservando su prestigio y orgullo, que un contemporáneo quiso ensalzar apelando al recuerdo de las pasadas gestas patrióticas que aquí habían tenido lugar, como la derrota de la reconquista española (*Revista de los Estados*, 1 de febrero de 1871 / *El Siglo XIX*, 6 de marzo de 1871). El problema fue que en esos años la federación prestó poca atención al fomento y desarrollo de Tampico, particularmente en invertir en obras de infraestructura que facilitaran las operaciones portuarias, como el tratar de resolver el continuo azolve de la barra del Pánuco, lo que alejaba cada vez más al comercio marítimo desde el exterior, pues las embarcaciones de

estos nuevos tiempos tenían un mayor porte y tonelaje, lo que hacía imposible su entrada al cauce fluvial que actuaba como puerto en Tampico (*El Tamaulipeco*, 15 de noviembre de 1872). Aun así y con base en reclamaciones ante el gobierno nacional, se logró que se autorizara la construcción de un nuevo muelle, por lo que al inicio de 1873 llegó al puerto el pailebot “Matilde”, que transportaba la clava-zón y los pernos de fierro galvanizado con los que se construiría un nuevo muelle, esperándose el arribo de ochenta mil ft de tablones de pino americano (*El pájaro verde*, 11 de marzo de 1874).

Figura 1. Vista de Tampico en el siglo XIX, antes de su moderna transformación portuaria



Fuente: Alejandro Prieto (1873).

Los trabajos del primer muelle estuvieron a cargo del ingeniero Adolfo Obregón, sin que se lograra completar por falta de fondos (De Alba, 1910, p. 47). No obstante, sin la apertura efectiva de la barra del Pánuco el puerto quedaba condenado a perder su rango e importancia, además porque no se autorizó en este período que tuviera la categoría de

puerto de depósito, lo que habría paliado su situación, como sí ocurrió con Veracruz y Mazatlán y, por otra parte, debió competir en desventaja con el comercio que se realizaba desde la frontera norte hacia el mercado del norte del país, con el agravante de que en un gran volumen era de contrabando, como lo había sido desde 1848. A esto se sumaba los malos caminos que lo enlazaban con el interior, que durante años no habían recibido atención alguna.

Una alternativa con la que contó el comercio de Tampico en esa época fue la navegación fluvial por el Río Tamesí hasta Tantoyuquita, que se introducía 80 km tierra adentro y hasta cerca de la Sierra Madre, lo que ahorra los fletes de arriería, el camino intransitable en tiempo de aguas, y hasta la presencia de bandoleros. Por eso se promovió el funcionamiento de un sistema bimodal de transporte, tanto carretero como fluvial, algo en lo que se involucró directamente el gobierno del estado de San Luis Potosí. Este proyecto fue firmemente apoyado por el gobernador de esa entidad, general Mariano Escobedo, al aprovechar sus excelentes relaciones con el gobierno del centro, obtuvo en 1869 la aprobación oficial para llevar a cabo dicha empresa, en la que participaron como accionistas los señores Barragán y José Domingo Rascón. Para ello el congreso de la unión decretó que el camino a construir sería un compromiso financiero del gobierno federal. Se formó así la Compañía Anónima Constructora del Camino Carretero entre San Luis Potosí a Tampico, que tendría a Tantoyuquita y el Valle del Maíz como los extremos de su trazo (*El Siglo XIX*, 7 de marzo de 1869). El camino quedó listo en mayo de 1878, lo que fue solemnizado por comisión oficial potosina que llegó al puerto para felicitar al comercio de Tampico, presidida por el presidente de la legislatura, José Othón y otros funcionarios (*La Libertad*, 10 de mayo de 1878). Esta vía fue durante poco más de diez años la principal ruta de comercio entre Tampico y San Luis, caracterizado este tiempo por el uso intensivo de la diligencia y el barco de vapor de río como medios de transporte, lo que marcó una época. Y como complemento importante a este camino carretero, se instaló en todo su trayecto, al mismo tiempo que se construía, una línea telegráfica,

que también comenzó a funcionar en ese periodo (*El Foro*, 15 de agosto de 1877).

Del camino carretero al arribo del ferrocarril

En 1878 y como parte de su reconocimiento del nuevo camino carretero hacia San Luis Potosí, llegó a Tampico el ministro de fomento, Vicente Riva Palacio. La ocasión fue un momento extraordinario para que las elites políticas y mercantiles le plantearan a este alto funcionario sus demandas para que este puerto cobrara vitalidad, e incluso se ventiló su futura vinculación ferroviaria hacia el interior del país. El momento no pudo ser más oportuno al proyectarse desde ese momento la reactivación moderna de Tampico, para lo cual la intervención y apoyo del gobierno federal resultaba imprescindible. Y no hubo equivocación en cuanto esa apuesta, ya que se iniciaba una era de estabilidad política en el país en la que el soporte del desarrollo económico sería fundamental, y en cuyo esquema la modernización de los puertos de altura en ambos océanos era uno de los objetivos prioritarios del nuevo régimen porfiriano.

Sin perder su objetivo de largo plazo en cuanto a la conducción del país y en aras de guardar las formas legales en tanto consolidara absolutamente su poder, el general Porfirio Díaz permitió que su aliado Manuel González asumiera la presidencia de la república para el período 1880-1884; en tanto él ocupaba la cartera de la secretaría de fomento, en cuyo ejercicio hizo un recorrido por los puertos del litoral del Golfo; visitó Tampico en el momento en que se decidía la instalación de un moderno faro en la isla de Lobos, influyendo para que al final se instalara en la barra de Tampico; partió más tarde hacia Tuxpan a través del canal del Chijol y la laguna de Tamiahua (*La Voz de México*, 1 de mayo de 1881).¹ En el naciente poblado de La

¹ Se trató de un faro de segundo orden, soportado en una torre hexagonal de hierro de 43 m de altura, con un aparato de iluminación catadióptrico, de destello triple

Barra también se observó en esta época el arribo de un nuevo avance de la tecnología moderna, como fue en 1881 el tendido del cable submarino procedente de Galveston, Texas, por el que se trasmitían cablegramas; una de las primeras noticias transmitidas hacia México por ese medio, fue el asesinato del zar de Rusia, Alejandro II, en San Petersburgo, en un atentado con bombas (De Alba, 1910, p. 73).

Fue en este período cuando el gobierno federal abrió ampliamente la cartera de concesiones al capital extranjero para invertir en obras de infraestructura, y en especial en la construcción de redes ferroviarias. Lo que siguió fue un alud de solicitudes y sus correspondientes autorizaciones, aunque sobre la marcha, en su mayoría terminaron por caducar. Solo las empresas con capitales sólidos y experiencia en el ramo pudieron mantenerse, en su mayoría de procedencia estadounidense. Esto no importaba mayormente; atrás había quedado la amenaza intervencionista de los Estados Unidos en busca de nuevos territorios de México. Ahora ambos países compartían regímenes liberales y republicanos y conducían sus relaciones diplomáticas bajo las normas vigentes del derecho internacional del mundo civilizado. La compañía Atchison, Topeka and Santa Fe fue una de las empresas que pudo incursionar exitosamente en el territorio mexicano bajo la oferta de oportunidades que ofrecía el gobierno federal. Se trataba de una de las compañías más dinámicas con presencia en el *Southwest*, por lo que extender sus redes hacia el sur de la frontera resultó un objetivo prioritario, en medio de una feroz competencia con otras empresas que comenzaron a vislumbrar la misma meta, como el grupo Huntington. Robert Symons fue el representante de la empresa en el trámite de la concesión, la cual le fue otorgada en septiembre de 1880, con derecho a tender una vía desde Ciudad Juárez a la Ciudad de México y de extender dos ramales

cada 30 segundos, con iluminación de 3 619 lámparas Cárcel, y con un alcance de su luz de 2 199 millas náuticas en tiempo brumoso, de 3 241 en tiempo medio y 5 521 en tiempo claro.

en ambos mares, tanto hacia San Blas como a Tampico (De la Torre, 1888).

Inicialmente el proyecto del Central Mexicano fue acometer el enlace con San Luis Potosí desde el propio puerto, para lo cual instalaron en Tamós un gran campamento, unas dos leguas al poniente de Tampico, en el que operaban unos 1 500 trabajadores, “en términos que en aquel lugarejo se advierte ahora un movimiento semejante al de Tampico”, como lo apreció un observador de la época, donde la compañía había fabricado casas buenas de madera y “a la vista ofrece los caracteres de una ciudad naciente y de porvenir”; se calculaba que en la primavera de 1882 laborarían hasta seis mil hombres en las obras del tendido ferroviario, en el que “todos los labriegos comarcanos, una vez que entrojen sus semillas ocurrirán al peso diario, amén del sustento cotidiano que les dan” (*El Telégrafo*, 22 de octubre de 1881). Sin embargo, debido a los ajustes en sus proyectos de construcción de su ruta principal sobre el altiplano, la compañía del Central Mexicano suspendió los trabajos que se desarrollaban, mismos que iniciaban en Tampico en 1883. Esto desalentó la incipiente reactivación económica que se estaba experimentando en el puerto. Muchos negocios cerraron y hasta emigraron algunos comerciantes, sobre todo los de origen español, pero también se notó en la clausura del consulado de Francia; y, por si no fuera suficiente, se debía competir con el renovado comercio fronterizo, ahora que se había extendido la zona libre desde Tamaulipas a Baja California (Ocasio, 2012, pp. 103-113).

Fotografía 1. Patios del ferrocarril en Tampico, junto a la Aduana Marítima



Fuente: Museo de los Ferrocarriles Mexicanos, Puebla (1928).

Con el retorno al poder del general Díaz en 1885 se potenciaron las facilidades al capital extranjero, al que se dio mayor certeza en cuanto a la rentabilidad de sus inversiones, particularmente las que se realizaban en el sector de infraestructura de las comunicaciones. Esto hizo que la compañía del ferrocarril Central Mexicano reanudara los trabajos de la ruta San Luis-Tampico, estimulada ahora por el otorgamiento de los trabajos de construcción de las escolleras de la barra del Pánuco, lo que diversificaría sus actividades como un clúster de comunicaciones, al combinar las actividades ferroviarias y portuarias en el movimiento de carga desde afuera y hacia adentro del país, otorgándole esto un papel importante de cara al escenario económico del Atlántico y Golfo de México, similar al que operaban sus competidores del ferrocarril Nacional Mexicano, que disponían del control del puerto de Veracruz y el enlace directo con la Ciudad de México. Así, a inicios de 1888 las obras se encontraban en pleno cruce de la Sierra Madre Oriental. En

los trabajos laboraban 1 500 hombres, que padecían los rigores del clima, las lluvias abundantes y las “enfermedades perniciosas”. Hasta entonces se llevaba un tendido de 172 km, para lo cual habían importado por Tampico veinte mil durmientes, pólvora y otros materiales, e igualmente la compañía había adquirido un vapor para transportar por el Río Pánuco dichos materiales hasta tierra adentro y de allí hacia la sierra (*La Patria*, 3 de febrero de 1888). Finalmente, la vía quedó completa en 1890; sí, Tampico quedó ubicado a 669 km de la Ciudad de México, Doña Cecilia a 674 (como base de operaciones de la compañía ferroviaria) y la Barra a 678 km, hasta donde se extendieron las vías, para poder construir las escolleras (De Alba, 1910, p. 71). Su inauguración oficial tuvo lugar el 18 de abril de 1890, contándose con la presencia de cuatro ministros del gabinete del presidente Díaz: Manuel Romero Rubio (Gobernación), Carlos Pacheco (Fomento), Joaquín Baranda (Justicia e Instrucción Pública) y Pedro Hinojosa (Guerra); y de los gobernadores de Tamaulipas, Alejandro Prieto y de San Luis Potosí, Carlos Díez Gutiérrez. Asistieron también numerosos personajes de la clase política y económica el momento, como Iñigo Noriega y Demetrio Salazar, así como los directores de varios periódicos nacionales, como *El Siglo XIX*. El banquete de honor tuvo lugar en la Lonja Mercantil (Meade, 1978, pp. 178-180). Comenzó entonces una paulatina pero sostenida reactivación económica en Tampico que dejó atrás la crisis que se había prolongado ya por décadas.

Al finalizar la década de los ochenta no cesaba la liberalidad con la que el gobierno federal otorgaba concesiones ferroviarias. Una de ellas había sido otorgada al general Manuel González, quien pretendió tender una vía desde Matamoros a Tampico, y así vincular al puerto directamente con la frontera, una conexión que no resultaba económicamente lógica, de ahí seguramente la razón de que solo quedara en proyecto. En cambio, en Monterrey se organizó una compañía ferroviaria cuyos concesionarios fueron el general Gerónimo Treviño y J. A. Robertson, el primero un caudillo regional afecto a Díaz y el segundo un activo empresario estadounidense con gran incidencia en el origen de la industrialización regiomontana

(Mora-Torres, 2001, pp. 192-193). Su presencia planteaba teóricamente una significativa competencia para el Nacional Mexicano, pero a diferencia de aquel, este estaba posicionado en el eje histórico del comercio entre Tampico y el centro-norte de México, mientras que la nueva compañía cruzaba por un extenso territorio poco desarrollado, en tanto que los vínculos comerciales entre Monterrey y el puerto tenían poco relieve, ya que la capital de Nuevo León disponía de un abasto extranjero más directo, procedente de Laredo. El caso fue que ya para terminar el tendido hacia el puerto, los concesionarios vendieron la empresa a una compañía de capital belga, que a su vez acabó por venderla al Nacional Mexicano (Algunas constancias, 1898). A partir de ese momento y durante toda la década de 1890, esta empresa marcaría el pulso del desarrollo y modernización económica del puerto de Tampico.

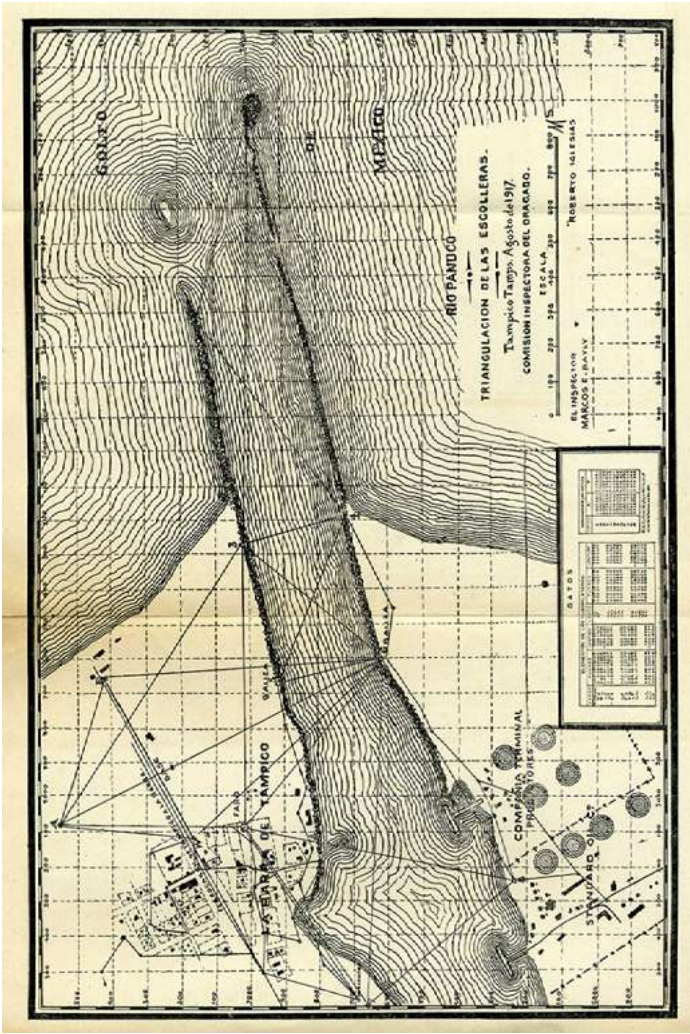
El puerto de gran calado

El propósito por emprender obras extensas que facilitaran de una vez por todas la barra del Río Pánuco no había dejado de ser recurrente durante años. El gobernador Juan José de la Garza quiso emprender algunos trabajos desde la década de 1850, pero careció de los recursos necesarios para acometer una obra de esa envergadura. También, la barra había sido objeto de estudios de ingeniería portuaria por parte de expertos franceses. En este contexto la apertura del canal del Chijol en 1878 por disposición de la secretaría de fomento, que abrió la navegación de cabotaje entre el Río Pánuco y la laguna de Tamiahua, estimuló aún más esta idea (*El Siglo XIX*, 18 de junio de 1878). Y es que poco se podía hacer para incrementar el movimiento portuario de Tampico mientras no se despejaran completa y definitivamente los obstáculos que, en forma natural, presentaba la barra. El ingeniero Alejandro Prieto, como amplio conocedor de esta situación, externó en 1873 su opinión de la situación que guardaba, que en esencia era el continuo bloqueo de la barra del Pánuco por los

azolves de la corriente al final del verano y los vientos fuertes del norte en el invierno (Prieto, 1873, pp. 319-320).

Por otra parte, el Almirantazgo británico, a través de su *Hydrographic Office*, afirmaba que las profundidades frente a la barra de Tampico iban disminuyendo paulatinamente desde 15 millas en mar abierto hasta 2 millas de la costa, se medían en 10 brazas, pero disminuía entonces sensiblemente a 3 brazas a solo $\frac{1}{4}$ millas de la barra. Y aunque esta salida fluvial tenía 600 yd de anchura, era “una de las más peligrosas barras de arenas movedizas”, que dejaban apenas un canal de 200 yd de anchura; en la época de lluvias tenía profundidades de 7 a 11 ft, por lo que solo permitía el acceso a barcos de 9 ft de calado. Y en caso de que los barcos mayores anclaran fuera de la barra, como solía ocurrir, a unos 4 km de la costa, era “enteramente inseguro en el invierno”. Pero no solo las variaciones naturales de la barra representaban un problema para los navegantes, sino que la acumulación de aluviones era favorecida por los despojos de muchas de las embarcaciones que habían zozobrado antes, precisamente por los peligros de este pasaje marino, que ofrecía solo canales tortuosos con una profundidad variable que iba de solo 1,5 a 3,6 m, lo que era a todas luces insuficiente para permitir un movimiento continuo y normal de embarcaciones a través de la barra en todo tiempo (*Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, 1919).

Figura 2. Plano de las escolleras en la boca del río Pánuco



Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra / Sagarpa (1917).

Desde su primera solicitud para realizar los trabajos de construcción de las escolleras en 1881, el ferrocarril Central Mexicano hizo venir a Tampico al capitán Joseph Eads y un grupo de ingenieros de la Luisiana Jetty and Lighterage Company, quienes hicieron los primeros estudios y levantamientos topográficos y batimétricos de la barra, los que servirían diez años más tarde, cuando quedó confirmado el contrato. La misma empresa sería la encargada de realizar la obra, bajo la dirección del coronel Joseph Hampson, quien sin pérdida de tiempo y a fin de iniciar los trabajos preliminares para la limpia de la barra y ante la ausencia de suficiente mano de obra local, mandó pegar en San Luis Potosí carteles en los que anunciaba la contratación de mil trabajadores, con salarios que irían de 1 peso a 75 centavos al día, según el tipo de labor, más el pasaje libre en el Ferrocarril Central (*Diario del Hogar*, 29 de marzo de 1980). Un técnico clave en esta tarea fue el ingeniero E. L. Corthell, constructor de las escolleras del puerto de Nueva Orleans sobre una de las bocas del Río Mississippi, asistido por los ingenieros Joseph Eads, Major Harrington, T. Smith, A. F. Wronotowski y el mexicano Emilio Lavit. El proyecto comprendía erigir dos barreras de piedra paralelas en la boca del río, separadas entre ellas por 300 m, las que se internarían 1,5 km desde el litoral. El material de piedra utilizado para construir las escolleras se hizo traer de una cantera situada en la sierra del Abra, cerca de Ciudad Valles, por cuyo cañón discurría el tendido ferroviario del Central Mexicano, transportándose un promedio de entre treinta a cincuenta carros de ferrocarril diarios, en una constante y febril actividad de trescientos hombres o más, a cargo de la compañía Hampson & Smith, la que para 1898 había llevado hasta la barra unos cuarenta y ocho mil carros (*The Mexican Herald*, 9 de julio de 1898). Una vez descargada la piedra, un espolón ferroviario se fue extendiendo paulatinamente dentro del mar a medida que avanzaban los trabajos; depositaban de tramo en tramo pacas de paja y ramas en bastidores, para que amortiguaran el depósito de las rocas y para que estas no se desparramaran en el fondo del agua y fueran formando un bordo o barrera firme; para el caso de la escollera sur se utilizaron chalanes

que transportaron la piedra de una orilla a la otra, y se usó la misma técnica (Corthell, 1898).

El trabajo de construcción avanzó rápidamente. No obstante, al profundizar el canal entre las escolleras en construcción, se descubrió a 1 000 m de distancia un banco formado por antiguos naufragios, a una profundidad de 5,15 m. Para tratar de removerlo se empleó dinamita, sin obtener resultados. Afortunadamente, una creciente extraordinaria ocurrida en julio de 1893 liberó este obstáculo, ya que las escolleras permitieron conducir la fuerza de la avenida y expulsar hacia mar adentro aquellos despojos; y no solo eso: dicha creciente influyó de una manera favorable en la profundización del canal, aumentando la profundidad a 6,55 m (*Anales*, 1919). El 26 de enero de 1894 un accidente marítimo estuvo a punto de desprestigiar los trabajos que se realizaban en la habilitación de la barra de Tampico cuando, por torpeza de su capitán, el vapor noruego Ravensdale se varó en un banco de arena al sureste del canal exterior, en 5,18 m de agua, al no esperar a un práctico y en medio de un fuerte norte. Entonces la tripulación debió desembarcar y para la mañana siguiente el vapor estaba a 4 km al sur de la barra y sufrió graves averías. Entonces, tratando de justificarse, su capitán atribuyó el episodio a la tortuosidad y estrechez del canal de navegación, lo que era falso, pero lo hizo para salvar su reputación ante sus armadores y para asegurar el pago de los daños sufridos. Lo lamentable de este caso fue que el Almirantazgo británico cuestionó la viabilidad de los trabajos de las escolleras, lo que podía perjudicar el futuro movimiento portuario en Tampico, lo que al final no ocurrió, porque las obras se estaban realizando con la técnica y dirección correctas (*Anales*, 1919). Finalmente, a principios de enero de 1897 se integró una comisión encargada de inspeccionar las obras, y una vez realizado su cometido rindió el dictamen correspondiente. Encontró una profundidad mínima de 7,31 m en el canal, dentro de las escolleras, y de 8,84 m fuera de estas. El banco de arena había desaparecido. Las escolleras, con el transcurso del tiempo, fueron objeto de importantes mejoras, cuyo mantenimiento y reparaciones requirieron el gasto de sumas considerables por parte del gobierno federal, lo

mismo que se hicieron constantes trabajos de dragado para mantener la profundidad necesaria a los barcos de gran calado. Tras la realización de estas obras, la Secretaría de Guerra y Marina consideraba que el puerto de Tampico “está llamado a ser el primero de la república” (*El Demócrata*, 1 de agosto de 1898).

Tan pronto terminó el bullicio del inicio de las operaciones del ferrocarril Central Mexicano se comenzó a observar cuáles eran los planes de esta empresa, apostada como lo estaba en los extensos terrenos que iban desde el Espartal o Llanos del Golfo hasta llegar al litoral. Y es que, al configurarse la contratación para que la compañía construyera los inmuebles de la aduana y de su muelle fiscal, se planteó la posibilidad de que quedaran instalados cerca del poblado de La Barra, donde había suficiente terreno, completamente libre de obstrucción alguna. Al conocerse esta idea los comerciantes y propietarios de la ciudad pusieron el grito en el cielo, se reunieron en un acalorado mitin que tuvo lugar en la Plaza de la Libertad en febrero de 1891, en el que formularon una enérgica protesta ante el gobierno federal, pues el traslado de la aduana acarrearía también el desplazamiento del resguardo de la misma y de la capitanía de puerto, lo que traería, dijeron, “la ruina completa de Tampico” (*El Monitor Republicano*, 25 de febrero de 1891).

Originalmente, desde 1881, el ayuntamiento de Tampico había otorgado indebidamente el usufructo de las islas del Zapotal (más tarde llamada Isla Muelle) y Moralillo, al tipificarlas como terrenos municipales, cuando en realidad eran de competencia federal por su localización, no solo en la margen de una corriente sino en medio de dos ríos. Dichas islas se habían formado por los azolves de la corriente del Río Tamesí al encontrarse con el Pánuco, constituyendo una estrecha faja de terreno situado justo frente al núcleo urbano de Tampico, sobre el que, dada la topografía de los terrenos (que se extendían hasta Tamós, fue por donde se tendió el trazo de las vías férreas procedentes de San Luis Potosí) al llegar al puerto se prolongaron enseguida hacia los llanos del Golfo o Espartal y el paso de Doña Cecilia y de allí hasta La Barra, situados estos lugares en

espacios abiertos, muy cómodos para erigir sus instalaciones. Y así lo hizo la compañía, al construir varios muelles sobre la ribera del Pánuco, hasta donde llegaban espolones ferroviarios; grandes talleres para reparación de sus locomotoras, incluida una “casa redonda”, así como bodegas y un edificio con todas las características de ser un recinto fiscal. Y es que los directivos de la compañía insistieron de nuevo, ahora con mayores bases, en que la sede de la aduana marítima de Tampico se ubicara en Doña Cecilia. En esta nueva ocasión contaba con la venia de algunos de los funcionarios aduanales, que veían factible que se realizara esa permuta. Esta actitud de los empleados del gobierno federal fue duramente criticada por varios sectores de Tampico, que en este caso se veían desencantados con la compañía del Central Mexicano, a la que habían apoyado en todo, al otorgarle tierras del ejido y toda clase de facilidades para su establecimiento en este lugar, y la que ahora, obedeciendo a sus propios intereses y su influencia económica y política, pretendía llevarse nada menos que la oficina que marcaba el pulso de la ciudad (*El Diario del Hogar*, 1 de junio de 1895).

Ante las demandas de los líderes y comerciantes de Tampico, personalmente el presidente Díaz aclaró que no habría cambio alguno de la aduana marítima, y no solo eso, sino que en el sitio que por tradición se ubicaba el muelle se erigiría un edificio en toda forma para cumplir con las funciones aduanales, lo mismo que un moderno muelle fiscal. Al conocerse esta decisión, espontáneamente fue celebrada en la ciudad “con una rumbosa fiesta”, a la que “se asociaron galantemente” las tripulaciones de los vapores “Anstralian” y “Nicaragua” surtos en el Pánuco, el primero de bandera alemana y el segundo británica (*La Patria*, 11 de agosto de 1895). Y si bien no se permitió a la compañía ferroviaria salirse con la suya, sí le fue concedido el contrato para ser la encargada de construir el inmueble de la aduana y su muelle anexo, cuyas condiciones especificaron que la empresa aportaría el coste de la obra a ser amortizado por el gobierno federal en base a bonos, exenciones de impuestos y otorgamiento de tierras.

Los planos y la obra de construcción del edificio de la aduana y del muelle fueron supervisados por el ingeniero Tranquilino Romero, quien también había sido subinspector de las obras portuarias en Veracruz (*Revista General*, 1 de octubre de 1898). El proyecto especificó que se trataría de una estructura de 300 m de largo y 46 de ancho, en dos pisos, el de abajo sería un almacén para recibir y entregar mercancías mientras que el piso superior sería ocupado por oficinas administrativas. El terreno por ocupar sería una extensión de 1,022 ft, equivalente a tres manzanas de la ciudad. El edificio se construyó en su totalidad con ladrillo prensado, traído de Monterrey, con adornos de piedra de San Luis Potosí. El piso segundo tenía un amplio corredor cubierto de 12 ft de ancho en los costados y 16 ft al frente, lo que permitía la ventilación a las oficinas, en tanto que las fachadas eran arqueadas, lo que daban porte y relevancia al inmueble (*El Chisme. Diario de la tarde*, 28 de octubre de 1900).

Fotografía 2. Edificio de la Aduana Marítima de Tampico, obra arquitectónica del porfiriato



Fuente: Eugenio Espino Barros, postal, Colección OHP (1920).

Debido al suelo pantanoso sobre el que debía levantarse un edificio tan pesado, la cimentación debió resolverse con la aplicación de técnicas muy precisas para este tipo de terrenos, ya que la mitad de la estructura descansaba sobre lo que fue antiguamente un lecho de río. Así, para suministrar una base sólida, se hizo necesario clavar 7 mil estacas de 50 a 65 ft de largo, conectadas por barrotes de acero y cubiertas con un sólido piso de cemento sobre toda el área. En las bodegas y donde transitarían intensivamente carretones, el cimientto se cubrió con una pesada tablazón de roble (*El Chisme. Diario de la tarde*, 28 de octubre de 1900).

Las cuatro bodegas tenían diversos tamaños: la primera de 100 ft de ancho por 760 de largo; la segunda, de 50 por 760; la tercera de 100 ft por un lado y 225 por otro, y la cuarta 50 por 225 ft; todas las bodegas y plataformas estaban provistas de rieles de carro y plataformas giratorias para el manejo de las mercancías pesadas. En la obra se emplearon 4 millones de ladrillo y 33 mil barriles de cemento. Se clavaron 11 mil estacas para la plataforma de cimentación y se consumieron dos mil toneladas de hierro de Pensilvania. En el edificio y a su alrededor se usaron 11 176 carros de arena en su construcción y relleno y 900 carros de piedra en la argamasa para los pisos y cimientos; se completó enteramente, aún hasta los pisos, con viguetas de roble blanco traído de Boston y el hierro ornamental vino de Chicago. Las baldosas para los pisos de la entrada principal y corredor del suelo segundo provenían de Ohio. Es decir, todo del mejor material, pues hasta las dos puertas del despacho costaron 600 pesos oro. El alumbrado fue con luces incandescentes y eléctricas de arco y en un edificio separado se ubicó una planta para generar la electricidad y suministrar fuerza a unas bombas del agua de 75 caballos, con capacidad de 1 mil galones por minuto que proporcionaban suficiente protección contra incendios (*El Chisme. Diario de la tarde*, 28 de octubre de 1900). El muelle fiscal se comenzó a construir hacia 1896, con una longitud de 350 m y una anchura de 15 m, y en cuya orilla del río tenía 24 m de profundidad (*El Faro*, 1 de junio de 1896). Así, luego de cuatro años de intensos

trabajos de construcción, en 1900 se anunció la inauguración de tan flamante edificio (*El Chisme. Diario de la tarde*, 28 de octubre de 1900).

Fotografía 3. Bodega de la aduana de Tampico durante el auge mercantil a inicios del siglo XX



Fuente: Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Tamaulipas [UAT] (1909).

Reactivación del movimiento mercantil

Con la construcción de las escolleras y la profundización del canal de navegación del Río Pánuco, el arribo de un mayor número de barcos se hizo presente en el puerto de Tampico, capaz ahora de recibir embarcaciones de gran calado. Según reportes de la época, comenzaron a llegar regularmente a Tampico las líneas Nueva York & Cuba Mail, Hamburg-American Packet, Harrison, West India & Pacific y la New York, Mobile and Mexican Steamship Lines to Tampico, los vapores Leylan y Harrison de Liverpool, Penillos, Izquierdo y Cía. De Cádiz y Folch y Cía. de Barcelona, así como los buques mercantes franceses Cie. Generale Atlantique. Y en cuanto al monto de las importaciones,

para el año de 1895 habían alcanzado las 174 215 ton, lo que tuvo un valor de \$ 5 893 961 pesos; una cifra en peso muy significativa, si se toma en cuenta que en 1891 el tonelaje de importación fue apenas de 23 583, y en 1885 de 9 672 ton. Y por cuanto a las exportaciones, en 1895 fueron de 67 461 ton, con un valor superior a los 19 millones de pesos; muy contrastadas contra las 8 853 ton exportadas en 1891 (*The Mexican Herald*, 2 de mayo de 1896). Un periódico de la época, sorprendido por aquel tráfico mercantil, llegó a asegurar que de seguir así Tampico se ubicaría en un primer sitio portuario en el Golfo de México (*El Siglo XIX*, México, 15 de julio de 1896). En realidad, eso no llegó a ocurrir ya que las áreas de influencia de ambos puertos eran muy diferentes, así como tampoco se construyó una vía directa entre Tampico y la capital del país. Lo que sí sucedió fue que para 1898 se movilizaba por aquí más carga en bruto que en Veracruz (*El Nacional*, 23 de junio de 1898). Lo sorprendente no era tanto el reposicionamiento y competencia que le pudiera hacer Tampico al viejo puerto de Veracruz, sino la rapidez con que había adquirido un rango de gran relevancia mercantil (Kendall, 1906, p. 11).

Los principales indicadores de la transformación que comenzó a experimentar el puerto de Tampico son las cifras oficiales de los productos de importación y exportación que se movizaron desde la etapa previa a la construcción de las escolleras y la canalización del río, a los tiempos que le sucedieron. Se cuenta con tres series de cifras para hacer comparaciones, aunque no en secuencia corrida, que dan cuenta sobre las importaciones recibidas en Tampico antes del arribo del ferrocarril. La primera comprende de los años 1871 a 1889. Luego vendría una etapa posterior al arribo del ferrocarril, en la que hay una primera serie que comprende tres años, de 1890 a 1894, período de franco crecimiento del ingreso al país de mercancías extranjeras, del 363 %, lo que hacía evidente una reactivación respecto a la década anterior, debido a la demanda de productos que requirieron los trabajos de la compañía del ferrocarril Central Mexicano. Le sigue otra serie que ocupa de 1895 a 1902; se trató de una etapa en la que Tampico ya era un puerto de gran calado y el monto de las mercancías extranjeras

aumentó exponencialmente con el paso de los años, representando un incremento del 272 % durante esa misma etapa. Un tercer período se extendió de 1903 a 1911, en el que los montos de las importaciones siguieron aumentando año con año, pero estabilizándose en un 6,9 % en cuanto al total del período. Todo esto se muestra en la siguiente tabla:

Cuadro 1. Importaciones por Tampico, 1871-1911

Año	Monto
<i>Pre-Ferrocarril</i>	
1871	\$189
1873	\$627
1889	\$694
<i>Primera Etapa</i>	
1890	\$996
1893	\$4 015
1894	\$4 615
<i>Segunda Etapa</i>	
1895	\$7 142
1896	\$16 085
1897	\$17 204
1898	\$16 482
1899	\$17 499
1900	\$21 596
1901	\$19 824
1902	\$26 02
<i>Tercera Etapa</i>	
1903	\$41 124
1904	\$32 647
1905	\$33 773
1906	\$31 117
1907	\$35 566
1908	\$43 553
1909	\$27 164
1910	\$36 956
1911	\$44 164

Fuente: Estadísticas económicas (1973).

Finalmente cabe una reflexión sobre el porcentaje total que se registró en las fechas extremas de estos registros, que se extendió entre 1890 y 1911, y cuyo incremento fue considerable, que nos habla del despegue mercantil que tuvo Tampico en esta época (Estadísticas económicas, 1973). En cuanto al tipo principal de los productos que abarcaban esas importaciones estaba un grupo relacionado con los medios de producción: aperos de agricultura, herramientas de todas clases, maquinaria agrícola y para industrias, acero y fierro. Otro grupo incluía armas, artefactos diversos, drogas, losa y papel; los artículos suntuarios no podían faltar, lo mismo que la cristalería y estampas. Un grupo especial eran los aguardientes y los vinos, lo mismo que el tabaco en rama de Virginia, al que se asociaban las conservas alimenticias y los jamones. Los artículos para vestir eran productos de importación imprescindibles, como telas de algodón, de lana, de seda. Hasta la ropa hecha y el calzado. De todos estos productos, una gran proporción provenía de los Estados Unidos, siendo los de procedencia europea los más especiales y sofisticados (Argüelles, 1910, pp. 308-309).

Fotografía 4. Vista aérea de la desembocadura del río Pánuco, del poblado Doña Cecilia y la ciudad de Tampico



Fuente: Compañía Mexicana de Aerofoto, Fundación ICA, (1935).

Las exportaciones por Tampico fueron en general significativas durante todo el último tercio del siglo XIX, y más aún en la primera década del XX. Una ventaja era la inmensa región geográfica en la que prestaba servicio para canalizar sus productos hacia el exterior, que comprendía buena parte del centro norte de México. Y como en este territorio seguían activos varios importantes centros mineros, la exportación de plata siguió siendo uno de los rubros más importantes, a pesar de la depreciación que comenzó a padecer en esta época, a raíz de la implantación y arraigo del patrón oro; a los que se sumaron otros de carácter agropecuario de gran demanda en el exterior. La fibra del ixtle, por ejemplo, se convirtió en una mercancía que alcanzó “grandísima proporción” al existir una fuerte demanda en la manufactura de cordelería y porque el núcleo de la zona de explotación de la lechuguilla y de su embarque como fibra hacia el puerto se hacía desde las estaciones ferroviarias de Cerritos (San Luis Potosí) y Ciudad Victoria; y también se hacían embarques de zapupe, otra fibra natural, abundante en la Huasteca. El ganado en pie era una mercancía muy preciada, especialmente hacia Cuba, de tipo vacuno, caballar y mular que salían en escala considerable. Las pieles sin curtir de res y ganado menor eran otros productos que tenían buen mercado en el exterior, lo mismo que infinidad de animales salvajes o montaraces, como jabalí, venado, tigre, león, gato montés y otros, lo que habla de la depredación de la fauna nativa que hubo en esa época para fines de comercialización, como también ocurrió con una inmensidad de las aves conocidas como cotorra y perico, que se exportaban a los Estados Unidos. Otros productos vegetales muy apreciados en otros países eran la zarzaparrilla (planta para bebidas refrescantes) y la jalapa (planta purgativa), así como palo moral (producto maderable). Las frutas tropicales, como plátano, piña y naranja; en el primer caso el cultivo del plátano fue muy atractivo en la Huasteca para su venta en los Estados Unidos, pero más tarde fue desplazado por la enorme producción que se hacía en Centroamérica, directamente por la empresa estadounidense United Fruit Company, que certificaba sus exportaciones para evitar

los filtros sanitarios, lo que acabó con la competencia mexicana. La miel de abeja y la cera de las colmenas fueron otros de los productos muy apreciados para el comercio exterior, de los que se exportaban grandes cantidades en barricas, las que retornaban rellenas de whiskey. Dada la cercanía de los consumidores estadounidenses, la exportación de hortalizas era frecuente, como cebolla, repollo, tomate y habichuela, provenientes sobre todo de las propias colonias de inmigrantes americanos que existían en el sur de Tamaulipas y este de San Luis Potosí (Kendall, 1906, pp. 9-10).

En cuanto al monto de las exportaciones se conocen las estadísticas de 1871 y 1873. Luego hay un vacío informativo y la información retoma en 1878 y, a partir de allí, es continuo un sensible declive de esta actividad, entre 1879 y 1889. Al momento de la llegada del ferrocarril en 1890 la cifra continuó baja, para enseguida ir aumentando considerablemente entre 1891 y 1895. En los años siguientes, entre 1896 y 1902, con el puerto de gran calado funcionando plenamente, el porcentaje se estabilizó, representando solo un aumento del 104 %. Por último, durante el resto de la primera década del siglo XX y un poco más, la proporción bajó al 49 %, en cuanto las exportaciones, con montos bastante elevados, tendieron a estabilizarse (Estadísticas económicas, 1973). Ahora bien, si hacemos un comparativo entre el periodo que se extendió durante 20 años, entre 1891 y 1911, se tiene que el aumento de las exportaciones por el puerto de Tampico tuvo un incremento notable. De esas exportaciones, hasta 1891, el 30 % eran adquiridas por la Gran Bretaña, en tanto que a partir de entonces su canalización al mercado estadounidense pasó del 53 % al 75 %, teniendo en el periodo que se extendió hasta 1911 una serie de fluctuaciones en cuanto a sus precios, a las ganancias producidas y a la valoración de la moneda nacional, que en general en todo momento fueron ascendentes (Rosenzweig, 537). Lo anterior se plasma en el cuadro 2:

Cuadro 2. Exportaciones por Tampico, 1871-1902

Año	Monto
<i>Pre-Ferrocarril</i>	
1871	\$2 446
1873	\$2 904
1878	\$1 058
1879	\$1 024
1880	\$1 790
1881	\$1 325
1882	\$1 163
1883	\$1 275
1884	\$1 098
1885	\$869
1886	\$880
1887	\$763
1888	\$720
1889	\$658
<i>1891-1895</i>	
1891	\$1 075
1892	\$3 596
1893	\$8 845
1894	\$10 967
1895	\$15 546
<i>1896 - 1902</i>	
1896	\$23 920
1897	\$29 952
1898	\$36 493
1899	\$40 716
1900	\$39 990
1901	\$43 877
1902	\$49 891

Fuente: Estadísticas económicas (1973).

Empresas y empresarios

Teniendo como precedente el funcionamiento de la Junta de Fomento y Tribunal Mercantil que operaron a partir de la década de 1840, los comerciantes de Tampico tenían suficiente experiencia en la defensa de sus intereses, como lo habían probado largamente contra las medidas arancelarias prohibitivas del gobierno nacional, su protesta ante las restricciones al comercio y otras luchas libradas. En esta nueva época, más estable, se organizaron al fundar en 1888 la Cámara de Comercio Local, la que paulatinamente fue adquiriendo fuerza para presionar y defender los intereses de sus agremiados, exigir mejores servicios ferroviarios y de las agencias federales y sirviendo como promotor y enlace entre sus miembros y el comercio internacional (De Alba, 1910, p. 73). Esta fortaleza fue indiscutiblemente resultado del arribo ferroviario y de la construcción de las obras de infraestructura portuaria realizadas, lo que de inmediato produjo un fuerte impulso en el movimiento mercantil, como se reconoció en aquella misma época por sus contemporáneos, al decir que era “consecuencia de esas mejoras, ya acrecentando sus operaciones las varias casas de algún tiempo atrás establecidas, o aumentando el número de los giros mercantiles con la inmigración de muchísimos hombres de empresa y de capitales” (Argüelles, 1910, p. 298). En efecto, en este momento se reconfiguró sensiblemente el escenario de las empresas mercantiles que de antemano estaban establecidas en el puerto, así como se observó la formación de nuevos negocios y la inversión de capitales en varios de los ramos del comercio. Para los establecimientos con años de operar en la ciudad y dedicados esencialmente a la venta de ropa, abarrotes vinos, telas y mercería, ahora la diversificación de nuevos productos de manufactura industrial les permitió modernizarse, entre los que se encontraba molinos de nixtamal, maquinaria agrícola, ferretería, refacciones, máquinas de coser, alambres de púas, materiales de construcción, materiales eléctricos y otros. Entre este grupo estaban los comerciantes de origen español.

Un registro pormenorizado del comercio local a inicios del siglo XX muestra una variedad de comercios y propietarios a cargo, lo que indica la diversidad que había alcanzado la oferta mercantil en la ciudad: El Péndulo Misterioso, de Luis M. Vázquez (joyería, relojería, orfebrería y óptica); New England. Gran sastrería Farías y Tejeda; La Gran Sociedad, de F. G. Ostos (restaurante, cantina y billares); Centro Industrial, de Romualdo Segovia; Gerardo Claussen, quien como cónsul del Imperio Alemán y vicecónsul de Siberia y Noruega fungía como agente de los vapores de la línea Harrison, además de representante de Lloyds de Londres y aseguradoras alemanas; Paulino Portela (sastrería); Santiago Saunders Sucesores (comerciantes y comisionistas, importadores y exportadores, y compra y venta de ganado); F. & J. Borde (mercería, fábrica de hielo y aguas gaseosas, alumbrado eléctrico); Las Fábricas de Francia, de H. Ugarte Sucesores (almacén de ropa); La Universal, de Damián Abad (almacén de ropa, calzado y sombreros); El Ferrocarril, de J. Prom Sucs. (almacén y tienda de abarrotes); Compañía de Madera de Tampico presidida por W. C. Nichols (importador y fabricante); Compañía Empacadora de Tampico (envasado de carne de tortuga, mariscos y legumbres); González y Ullrich (fincadores y contratistas de obras); José Clavera (comisionista y exportador); Marcial Pastrana (fincas y solares); Alberto C. Sánchez (comisionista); S. Torres Grillo (almacén de calzado y único agente del zapato Florsheim); Los Estados Unidos, de Álvaro Martínez (sastrería, camisería y almacén de ropa hecha); La Oficina (cantina y abarrotes); La Niña, de Baldomero Vergés (mueblería); El Labrador, de Villa y Hno. Sucesores (fábrica de cigarrillos); El Nivel, de José G. Grillo (taller de carpintería, herrería y carrocería); Honoré V. Dessommes (comerciante y comisionista en artículos del país); Manuel Manteca (tienda de abarrotes al por mayor y menor); Estado & Gloria, de Charles Berstron (salón cantina); José Tyxá y Yáñez (tienda de abarrotes y calzado); Droguería y Botica de la Unión, de B. Barrios (*Plano topográfico y mercantil de la ciudad de Tampico*, 1904). En 1910, las principales compañías mercantiles eran: José Gómez y Compañía (panadería); Pérez y del Olmo, almacén: Los Precios de México (ropa y novedades); Trápaga y Cía., El Comanche (ferretería); La Barata,

de Diego de la Lastra y Cía. Sucs. (comerciantes, comisionistas y agentes de vapores); Felipe Alava y Cía., la tienda La Palma (comisiones, ferretería y mercería); C. Fernández, Hno. y Cía., almacén Las Novedades (almacén de ropa); González Cueto, Padilla (abarrotes); Ordorica y Domínguez, almacén El Surtidor (abarrotes); Conde y Junco, Almacén, La Exposición de París (tienda de ropa y panadería); Fernández, Alava y Cía. (mayorista / minorista); y Cruz y Amoravieta, Sucesores, (ropa y petróleo), la casa mercantil más importante en Tampico en esta época (Hernández, 2007, p. 52).

Figura 3. Plano mercantil de la ciudad y puerto de Tampico al iniciar el siglo XX



Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra / Sagarpa (1904).

Las nuevas dinámicas y los crecientes montos del comercio requirieron de un nuevo perfil de comisionistas, adecuados para operar ante un comercio a gran escala. Al contar con una base previa, para

la Diego de la Lastra y Cía. Sucesores y la J. Prom, Sucesores no les fue difícil incursionar en este nuevo estilo de hacer negocios, en el que aparecieron también las empresas Heynen, Everbush y Cía., Bergan, Heynen y Cía., Agencia Mercantil, Heynen-Paterson y Compañía, Compañía Mercantil, Juan Hermosillo, Jesús G. Villamil, así como Manteca, Subyaga y Cía, además del cónsul Claussen ya mencionado. Otra modalidad de asociación de capitales comerciales, dedicados intensivamente a la exportación e importación, vio aparecer a las empresas Consolidated Export Lumber, Anglo-Mexicana, Tampico Lumber Co., David L. Bretzfelder y Hermano. Otras dedicadas a solo la exportación de mercancías: Compañía Mercantil del Golfo Mexicano, y The J. F. Keith Company. También estaban las exportadoras de ixtle, zacatón y plantas textiles: Adolfo Mayer y Hno., Adolfo Mayer y Hno. Sucs., H. Rodríguez y Cía. Las sociedades anónimas igualmente fueron otra categoría de organización empresarial en esta época, destacando la formación la Compañía Consolidada de Maderas, S. A., Tampico Navigation Company S.A, Ferrocarriles Urbanos de Tampico S. A., y el Banco de Tamaulipas (Hernández, 2007, pp. 43, 46 y 53).

Inicio de los servicios financieros

Con la modernización de la economía en Tampico a fines del siglo XIX, las viejas prácticas de los prestamistas y del pago de servicios o mercancías por medio de libranzas, quedó atrás. Era ahora el tiempo de la banca, en el que instituciones bien establecidas, bajo el amparo legal y regulación financiera de parte del ministerio de hacienda del estado mexicano, estaban al servicio del comercio y otras actividades productivas. En principio comenzaron a operar los agentes de algunos de los bancos ya en funciones en otras plazas de la república. Fue el caso de Federico Schultz, como representante del Banco Mercantil de Veracruz, lo mismo que del Banco Nacional de México hasta antes de su establecimiento como agencia, a cargo de Aristeo Rodríguez. Por su parte el Banco de Nuevo

León era representado por Pedro Assemat, quien además prestaba sus servicios a la razón social J. Prom Sucesores. También el Banco Mercantil de Monterrey –representado por Guerra y Compañía–, y el Banco de San Luis Potosí tenía en el puerto una representación, a cargo de Felipe González e hijos. Las instituciones financieras que sí establecieron agencias fueron el Banco de Londres y México y el Banco Nacional Mexicano, este último bajo la dirección de Juan J. Viña (Rodríguez, J., 2013, pp. 26-29).

Figura 4. Billete de cien pesos emitido por el Banco de Tamaulipas



Fuente: Instituto de Investigaciones Históricas / UAT (1903).

Pero no solo eso, la propia actividad económica de Tampico y de otras partes de Tamaulipas –como la zona ixtlera del Cuarto Distrito–, permitieron la creación del Banco de Tamaulipas en 1902. Esta institución se formalizó con acuerdo a la Ley General de Instituciones de Crédito expedida en 1897, con sede en Tampico y representaciones en varias plazas de la entidad, con un capital social de 1 millón de pesos, dividido en 10 mil acciones de 100 pesos cada una. Su carácter fue el de una sociedad anónima. Sus socios propietarios fueron Ángel Sainz Trápaga, quien fungió como presidente; Guillermo Obregón, Tomás J. Ugarte, Juan José Castaños y Gerónimo Berán. Como socios

en contrapartida lo fueron José María Raz, Carlos Heynen, Juan Amoravieta, Gerardo Claussen y Franco Peredo (Rodríguez Sánchez, 2013, pp. 67-77). Esta institución emitió su propio papel moneda, lo que facilitó sus operaciones e hizo que se arraigara inmediatamente entre la clase empresarial porteña, siendo la principal fuente crediticia para los negocios en boga, lo mismo que prestaba sus servicios al público en general. Y atraídos por el movimiento comercial, pronto funcionaron aquí sucursales de Banco Nacional de México y agencias de los de Londres y México, de Nuevo León y Mercantil de Monterrey, mientras el Banco de San Luis Potosí tenía un corresponsal. Y muy ligado al comercio y al movimiento migratorio del puerto, residían en Tampico cónsules o agentes consulares de varias naciones extranjeras (De Alba, 1910, p. 47).

Por otra parte, y ligado no al capital sino al sector del trabajo, también se organizaron en el Tampico de este tiempo dos organizaciones mutualistas que establecieron cajas o asociaciones de crédito, cuyos fondos provenían de las contribuciones de sus agremiados. Debido a su baja escala financiera no representaron en ningún momento una competencia para la banca establecida. Esto fue su ventaja, pues lograron sobrevivir por mucho tiempo a lo largo del siglo XX, en tanto que varios de los bancos mencionados desaparecieron (Ocasio, 2012, p. 157).

Primera presencia del petróleo

La primera empresa petrolera que se estableció en Tampico fue la Waters Pierce Oil, a la que en 1896 el gobierno de Tamaulipas le concedió una exención por siete años en el pago de contribuciones estatales y municipales, en los trabajos y productos que desarrollara en la “fábrica refinadora” que establecería en las inmediaciones de esta ciudad. Su llegada obedeció a la diligente invitación que su representante, John Davis, recibió por parte de Ángel Sáinz Trápaga, una vez fracasadas sus gestiones ante el gobierno de San Luis Potosí para instalarse en aquella entidad; y fue Sáinz Trápaga quien convenció al gobierno del estado

de apoyar a esta empresa, aliado con el diputado Juan Zubiaga. Pronto se le concedieron terrenos con grandes facilidades en Árbol Grande, donde de inmediato comenzó a erigir una planta refinadora de petróleo, mismo que sería importado desde Estados Unidos, que tan solo de inicio comenzó a procesar dos mil barriles diarios, los que eran fácilmente desembarcados desde un muelle situado en el Río Pánuco desde los buque-tanques de la Standard Oil, de la que era subsidiaria. Por ser pionera en su rubro, esta empresa cubrió al mercado nacional con la venta de petróleo refinado para lámparas, lubricantes de maquinaria, parafina, asfalto y, sobre todo, combustible para los ferrocarriles, surtiendo además a las compañías ferroviarias del Central Mexicano y el Ferrocarril Nacional. La comercialización de estos productos representó un gran negocio para la Waters Pierce, la que en 1903 obtuvo ganancias por 1,4 millones de dólares. Sin embargo, esta empresa no tuvo mayor interés en involucrarse en la exploración de los prometedores yacimientos que se encontraban a la mano de su área de influencia, por lo que poco más tarde no fue capaz de resistir la competencia que representó el arribo de las grandes empresas petroleras que se dispusieron a extraer el petróleo del subsuelo (Brown, 1996, pp. 25-29).

Fotografía 5. Campo de petrolero de Amatlán, Veracruz, en plena Huasteca



Fuente: Eugenio Espino Barros, Fototeca de Nuevo León (1920).

Laboralmente, la Waters Pierce y el ferrocarril Central Mexicano comenzaron a forjar en Tampico una planta laboral de obreros especializados, en este caso en la producción de petróleo refinado y de jabón, los que en 1901 sumaban ochenta operarios, que recibían sueldos del orden de cincuenta pesos mensuales, una cifra atractiva para la época (Anuario Estadístico, 1901, p. 32). Henry Clay Pierce, el presidente de la Waters Pierce, se hizo también de las riendas del ferrocarril Central Mexicano, siendo ambas compañías subsidiarias de la Standard Oil Company, lo que colocó a esta empresa en la controladora casi total del comercio exterior en el puerto de Tampico, a la vez que no tenía competidor en el mercado del petróleo en el país; esto hasta 1907, cuando el gobierno federal nacionalizó la empresa ferroviaria. Por otra parte, el control menguó de la Waters Pierce aún más, ya que enseguida, impulsados por la iniciativa del gobierno federal, deseoso de limitar la hegemonía de la Standard Oil, hicieron acto de presencia un par de empresarios que constituyeron en la región verdaderos emporios petroleros: la Huasteca Petroleum Company, del estadounidense Doheny, y El Águila, del británico Weetman Pearson, lord Cowdray. Y luego, tras ellos, llegó toda una avalancha de empresas de los más diversos tamaños, que hicieron de Tampico su base de operaciones.

Edward Doheny era un hábil empresario asentado en California, donde comenzó a desarrollar la industria petrolera, aunque con un éxito limitado (Méndez, 1958; La Botz, 1991; Davis, 1998). Fue en 1900 cuando este personaje llegó a la Huasteca, por invitación de Albert Robinson, quien se desempeñaba como presidente del ferrocarril Central Mexicano y estaba interesado en incorporar el combustible del petróleo en las locomotoras de esta empresa, además de saber que en el recorrido de la vía entre Tampico y San Luis Potosí había numerosos manantiales de petróleo –o chapopoteras– que era justo lo que estaba buscando el empresario californiano para su explotación industrial. Doheny se hizo acompañar por su socio Charles Canfield y, tras valorar las potencialidades de la región, decidieron adquirir las antiguas haciendas del Tullillo y Chapacao, situadas sobre la vía del

Central Mexicano, con lo que comenzaron a convertirse en grandes propietarios de tierras que más tarde les proporcionarían enormes dividendos.² Sin embargo en esta etapa todo era una apuesta propia de un empresario sagaz, confiado en el futuro, al que se aplicó inmediatamente, al crear en su país la razón empresarial The Mexican Petroleum Company of California, conocida más tarde como Huasteca Petroleum Company.

La primera extracción de petróleo de esta empresa se hizo en 1901 en el campamento de El Ébano, un crudo espeso que lo llevó a crear la Mexican Asphalt Paving & Construction Company, para dar salida al mercado a este producto y seguir explorando. En 1904 se perforó el pozo *Pez* núm. 1, del cual se extrajeron 1 500 barriles diarios; y aunque el resultado era bueno, no era suficiente para detonar una gran industria, porque incluso algunos estudios geológicos llevaron a considerar la inexistencia de grandes mantos en la Huasteca. Aun así, logró canalizar dicha producción para proveer al ferrocarril Central Mexicano –como había sido el proyecto original de operar en esta región–, que demandaba entre 4 mil y 7 mil barriles diarios; otros clientes en esta época inicial fueron la Compañía de Navegación, la de Luz Eléctrica y la Empacadora de Tampico, todas instaladas en el puerto (Canudas, 2005, p. 1152). Para ese momento, la noticia de estos descubrimientos incipientes fue motivo suficiente para que llegaran a operar varias compañías petroleras, como las americanas Texaco, la Gulf, la Pennsylvania Petroleum Company y la propia Standard Oil, además de la británica Oil Fields of México y otras.

Sin embargo, las cosas cambiaron radicalmente en 1910, cuando en las cercanías de la laguna de Tamiahua, a unos 87 km al sur de Tampico, se perforó el pozo *Casiano* núm. 7, que se convertiría en el principal soporte de la Huasteca Petroleum, al arrojar una producción inicial de 100 mil barriles diarios de crudo y que con el tiempo produjo

² La hacienda del Tulillo tenía poco más de 114 mil hectáreas de extensión, colindante con el estado de Tamaulipas. Fue parte de los antiquísimos terrenos de la hacienda de San Juan Evangelista del Mezquite, y que a fines del siglo XIX era propiedad de Mariano Arguinzoniz, un español residente en Tampico, quien se la vendió a Doheny.

unos 85 millones de barriles de petróleo. Lo que enseguida trajo consigo la consolidación de la infraestructura industrial que Doheny ya había comenzado a establecer en Tampico, con la terminación de un oleoducto desde este campo hacia el puerto, así como la instalación de tanques de almacenamiento y una represa de almacenamiento en la estación terminal de Mata Redonda, a la derecha del Pánuco frente a Doña Cecilia y más tarde, cerca de allí, erigir Tanksville, donde se instalaron 30 tanques con capacidad para 55 mil barriles. Para ese momento, la producción era tan evidente que la empresa emitió títulos para financiar sus trabajos, lo mismo que obtuvo préstamos hipotecarios, con el respaldo de su futura enorme riqueza petrolera.

Fotografía 6. Vista aérea de las instalaciones de la compañía petrolera El Águila, cerca de La Barra



Fuente: Compañía Mexicana de Aerofoto, Fundación ICA, (1935).

Paradójicamente, en el mercado nacional no había manera de que se absorbiera tanta producción, lo que en teoría sería originalmente su destino único y natural; y es que, durante esta etapa inicial, se consideraba que el país no disponía de petróleo y las inversiones que realizaran los empresarios extranjeros para extraer el poco que había

sería más provechosa para la nación que lo que ellos pudieran ganar, por lo que se crearía una suerte de economía de suministros, de ahí que el marco legal que se expidió durante el régimen de Díaz favorecía enormemente a las compañías extranjeras. Pero por encima de tal previsión y aun superando la traba que lo ataba territorialmente, Doheny pudo maniobrar y exportar el crudo hacia Estados Unidos, asegurando la exitosa continuidad de su empresa y dando un nuevo y definitivo sesgo para las empresas extranjeras establecidas en México: usufructuar los recursos del subsuelo del país y comercializarlos por su cuenta directamente hacia el exterior. Así, en mayo de 1911 partió de Tampico el primer embarque con más de 30 mil barriles de petróleo, que la Huasteca Petroleum vendió en Texas a la Magnolia Petroleum Company (Álvarez, 2006, pp. 32-35).

Otro personaje que dejó una impronta indeleble en el tremendo desarrollo acontecido en Tampico a raíz del auge petrolero en la región de la Huasteca fue Weetman Pearson, vizconde Cowdray y lord del imperio británico. Se trataba de un ingeniero y empresario inglés, muy acreditado por sus obras en Estados Unidos, quien a su llegada a México en 1889 se convirtió en contratista del gobierno federal y amigo personal del presidente Porfirio Díaz (Connolly, 1996, pp. 3-6). Con este aval construyó el Gran Canal de Desagüe de la Ciudad de México, la modernización de las instalaciones portuarias de Veracruz, Coatzacoalcos y Salina Cruz, además de construir el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (Garner, 2013). Fue precisamente en el sureste donde Pearson conoció las chapopoterías, a la par de tener conocimiento de los descubrimientos realizados en Texas y lo que ocurría en la Huasteca, por lo que se decidió incursionar en este campo –como también lo hacía en la agricultura, minería, generación de energía y transporte–, y que al final resultaría el más trascendente y exitoso de sus negocios en México. Y lo hizo con tanto ahínco que pronto estableció una refinería en Minatitlán y al poco tiempo ya estaba exportando crudo hacia la Gran Bretaña.

En 1908 y tras recién haber hecho una adquisición de tierras y derechos de explotación a orillas de la laguna de Tamiahua, sobre la que Pearson había obtenido una concesión para excavar un canal para

comunicar a los campos petroleros con el puerto de Tampico, estalló el pozo de Dos Bocas, del que brotaron inconteniblemente 100 mil barriles de crudo diarios, los que al incendiarse formaron una pira de 150 m de altura sobre un cráter de 200 m de diámetro que ardió durante seis meses, hasta que agotó todo su contenido.³ A pesar de esta pérdida, quedó comprobada la existencia de grandes reservas en la región alemana, por lo que este empresario se decidió por organizar la Compañía Mexicana de Petróleo El Águila, ubicando su sede corporativa en el puerto de Tampico en 1911, donde hizo construir un imponente edificio de hormigón con un diseño arquitectónico vanguardista y muy propio de un poderoso corporativo empresarial. Esta empresa se formalizó bajo las leyes mexicanas, añadiéndole una garantía política a su operación, además de hacer partícipe a la propia familia en el poder al incluir a un hijo del presidente en el consejo de administración, así como a varios de los más conspicuos miembros de la elite porfirista. Porque, en efecto, a partir de ese momento, Pearson se propuso incursionar en la distribución al menudeo de productos refinados del petróleo en el mercado nacional (Álvarez, 2006, pp. 36-40).

En Tampico, y tal y como lo había hecho en el puerto de Veracruz, Pearson intentó dominar el escenario local al adquirir el sistema de tranvía y el sistema eléctrico, modernizando ambos servicios. Al mismo tiempo, comenzó la construcción de una nueva refinería cerca del poblado de La Barra, donde tenía acceso a unos 4 km lineales de la margen del Pánuco, sobre la que instaló muelles en los que podían atracar numerosas embarcaciones a un mismo tiempo (Ocasio, 2012, pp. 192-194). Se encontraban ahora ya instalados los dos protagonistas del auge petrolero que se comenzaría a experimentar enseguida, desatándose una intensa competencia empresarial que hizo de Tampico un nodo económico único en su dinamismo y desarrollo en México durante la década de 1910, la misma en la que tendría

³ Hubo durante todo ese tiempo continuas noticias sobre esta sorprendente conflagración, como la documentó *El Imparcial*, de México, en su edición de julio 7 de 1908: "Está ardiendo el pozo de 'Dos Bocas'. Espantosa conflagración. Los ríos de petróleo ardiendo amenazan consumir bosques y embarcaciones", HN / UNAM.

lugar la Revolución Mexicana (Thourp, 1982, pp. 549-661). En tanto, el país entraba en la vorágine de la inestabilidad política tras el estallido revolucionario de Francisco Madero y los posteriores acontecimientos que se sucedieron a su asesinato, en la Huasteca tuvo lugar la culminación de los esfuerzos de las grandes compañías petroleras al realizar importantes descubrimientos en el subsuelo, lo que detonó en definitiva un importante auge económico en Tampico.

Un caso relevante fue el de la Compañía Mexicana de Petróleo El Águila, al perforar el pozo Potrero del Llano y con ello definir la famosa “Faja de Oro”. Al momento de su apertura, el pozo arrojó un chorro de 40 m de altura, y que una vez controlado reportó 60 mil barriles diarios y más tarde 100 mil diarios; fue el más productivo de cuantos se habían descubierto hasta entonces en el país (Canudas, 2005, p. 1158). Con este pozo, Weetman Pearson se puso al parejo de la Huasteca Petroleum Company de Doheny, por lo que el monto de la producción en general que tenía lugar en Tampico –considerando también la presencia ya de otras compañías petroleras establecidas, como la Standard Oil y la Royal Dutch Shell–, dio un salto cuantitativo notable, al pasar de 3,6 millones anuales en 1910 a 12,5 millones al siguiente año, y de allí crecería exponencialmente durante los siguientes 10 años. Esto quedó plenamente demostrado con el descubrimiento del pozo Cerro Azul, hecho por el ingeniero Ezequiel Ordóñez, que brotó con una fuerza de 260 mil barriles diarios, superando todos los récords anteriores, al dar un salto la producción de la Huasteca Petroleum, que pasó de 8,2 millones a 12,1 millones de barriles entre 1915 y 1916 (Álvarez, 2006, pp. 45-46).

Auge y decadencia del petróleo

Conocida para los petroleros extranjeros como *the golden age of Mexico's oil industrie*, los años que transcurrieron entre 1917 y 1921 constituyeron el pico de la producción de hidrocarburos en el país, que en gran medida fueron extraídos en la Huasteca y conducidos a Tampico para su refinamiento y exportación. En 1917 en ambas márgenes de

la desembocadura del Río Pánuco se sucedía todo un complejo industrial petrolero, que incluía, además de las gigantes El Águila y la Huasteca Petroleum, las refinerías de La Barra, de la Compañía Transcontinental de Petróleo, propiedad de la Standard Oil Company de Nueva Jersey; la refinería Matillas, de la Texas Oil Company; en Boca Cajeta (el Moralillo), la refinería de la Mexican Gulf Oil Company, del grupo Gulf de Pittsburg, Pensilvania; y en Chijol, se instaló la refinería de la Compañía Mexicana-Holandesa La Corona, propiedad de la Royal Dutch Shell, y otras (Adlson, 1984, pp. 29-44).

Fotografía 7. Embarque de petróleo de la Real Dutch Shell Company, directamente a los barcos a orillas del río Pánuco



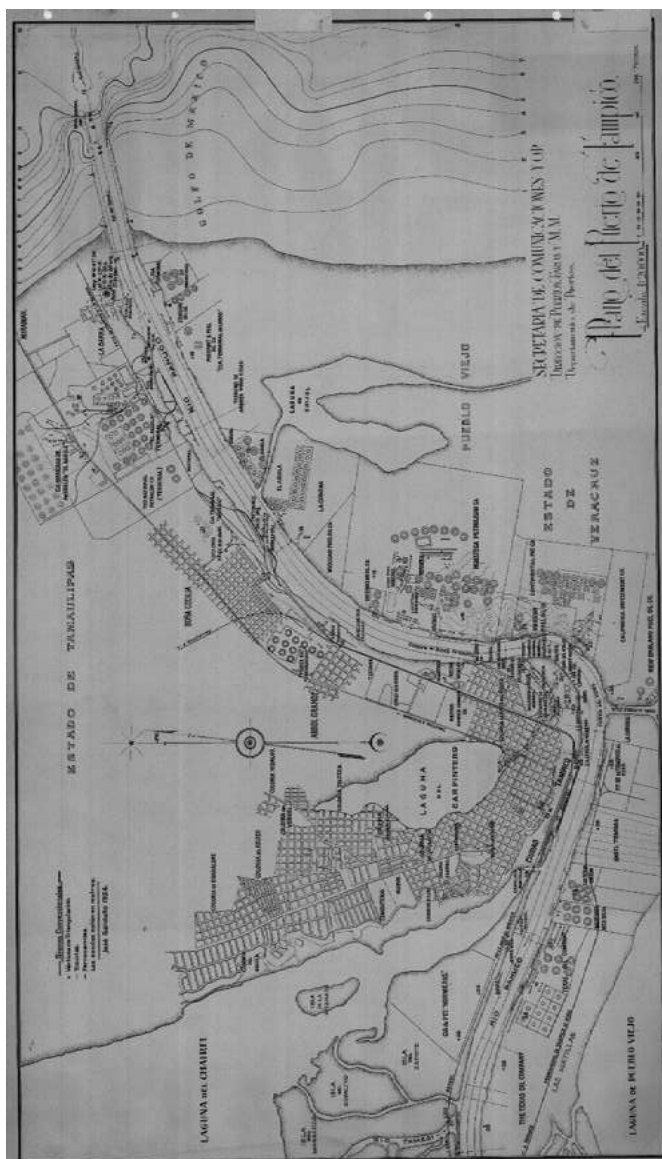
Fuente: DeGolyer Library, Southern Methodist University (1922).

Los ejemplos del impacto que tuvo esta bonanza en cada una de las empresas petroleras son diversos, pero todos presentaron incrementos notables en sus actividades productivas. Así, en 1917 la Huasteca Petroleum Company produjo 17 587 130 barriles, lo que representó ventas por \$ 17 millones de dólares, y 1919 el volumen de su producción fue de 20 200 millones de barriles; por tanto, tenía invertido en producción unos \$ 12 millones de dólares, pero sus ganancias anuales fueron del orden de los \$ 10 millones de dólares entre 1919 y 1921. Por su parte, El Águila disponía de ochenta pozos de producción en una superficie propia de 38 898 acres, con derechos sobre poco más de 1 millón de acres adicionales; poseía 2 refinerías, con capacidad de alrededor de 125 mil barriles diarios, cuya venta reportaba más de 29 millones

de pesos, y en 1919 produjo 16 900 millones de barriles (Rippy, 1972: 160). Al separarse de la Waters-Pierce Oil Company, la Standard Oil incurrió en 1914 por sí sola en México ante el auge petrolero, e instaló en Tampico una planta para desnatar crudo que obtuvo de otras compañías productoras, en tanto buscaba yacimientos por sí misma en la Faja de Oro; en 1917 adquirió la compañía Petrolera Transcontinental, una pequeña firma productora, por lo que pronto produjo 136 mil barriles diarios. Y para ampliar sus capacidades de almacenaje y transportación, instaló estaciones terminales y compró una refinería en Tampico. Hacia 1922 la inversión de la Transcontinental sumaba 32,5 millones de dólares.

Otras petroleras, según datos de 1919 reportaban las siguientes cifras: 1 728 millones de barriles de la Mexican Gulf Oil Co.; 1 280 millones de la Texas Oil Co.; 382 millones en barriles de la Compañía Transcontinental de Petróleo; y 337 600 millones en barriles de la Corona. Según el Departamento del Trabajo, en 1921 la Transcontinental empleaba 2 940 trabajadores; la Mexican Gulf, 1 597; la Texas Oil Co., 1 071; la Corona con 1 500 trabajadores, y aunque las demás refinerías no proporcionaron datos, se estimaba que El Águila y la Huasteca Petroleum empleaban aproximadamente un total de 6 mil obreros. Cabe destacar que, por su volumen de producción y empleo de mano de obra, la Huasteca y El Águila eran las compañías más importantes del complejo industrial petrolero de Tampico, así como las de mayor militancia laboral, en la década de los veinte (Alvarado, 1992, p. 248). Otras compañías petroleras con algún relieve, entre las múltiples que llegaron a instalarse en Tampico para llevar a cabo distintas labores en la cadena productiva del petróleo, fueron de capital inglés: Pánuco Valley Oil Fields, LTD., Tampico Pánuco Oil Fields LTD y Tampico Oil Limited. De capital estadounidense: Freeport and Mexican Fuel, Gulf Coast Corporation, International Petroleum, Continental Petroleum Co., Oil Fields of Mexico, Penn Mex Fuel Co., y The Southern Company (Brown, Knight, 1992).

Mapa 1. Mapa de Tampico y su entorno, que muestra las instalaciones de la industria petrolera situada en ambos lados del río Pánuco



Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra / Sagarpa (1924).

Para 1921 fue el mayor pico en la producción petrolera en la Huasteca. Sin embargo, la excesiva explotación y la paulatina salinización hidráulica de los pozos comenzaron a hacer declinar la extracción del crudo; todo a la par de los cambios en las reglas de operación de esta industria que el gobierno de México comenzó a exigir, en base al nuevo orden constitucional, lo que generó no pocas tensiones con las compañías extranjeras y sus gobiernos de origen. Para ese momento la composición y peso de las compañías petroleras había tenido ya grandes variaciones. Ya no se encontraban presentes las antiguas empresas gigantes, que sobre la marcha se fraccionaron. Así, Weetman Pearson, tan pronto terminó la guerra en Europa que le permitió vender sus propiedades en México, traspasó El Águila a la Corona Royal Dutch-Shell en 1919, logrando dos años más tarde doblar la producción, hasta los 38 millones de barriles en los primeros 6 meses de 1921, pero ya se notaban los signos del agotamiento de los mantos (Álvarez, 2006, p. 62). Edward Doheny por su parte, ya convertido en uno de los hombres más ricos de Estados Unidos, también vendió sus acciones mexicanas en 1921, nada menos que a su competidor, la Standard Oil. Pero como sucedió con las demás empresas, el agotamiento de los pozos afectó severamente todas las compañías en operación en el país, por lo que la Standard Oil se vio obligada en 1928 a transferir sus operaciones a Venezuela, país que comenzaba a despuntar como gran productor de petróleo. Y así por el estilo en todas las múltiples empresas petroleras que aún se aferraban a seguir usufructuando el subsuelo mexicano, solo que ahora ante una más rígida contracorriente oficial.

En efecto, durante la nueva presidencia a cargo de Plutarco Elías Calles, se avanzó en el proceso de regularización de la explotación petrolera, al promulgarse en 1925 la Ley Petrolera, que instauró un sistema de concesiones sobre la base del artículo 27°, las que se podían otorgar a mexicanos o extranjeros que reunieran las condiciones legales reglamentarias, sin que fueran de ningún modo a título de perpetuidad; se reafirmaba así el dominio directo de la nación sobre los recursos del subsuelo (Vega, 1999: 77). Y en previsión a cualquier turbulencia que pudiera suscitarse por parte de las compañías

extranjeras ante la promulgación de la ley, el presidente Calles nombró al general Lázaro Cárdenas como jefe de operaciones militares en las Huastecas, con sede en Villa Cuauhtémoc, Veracruz (Gilly, 2001, pp. 11-12). Allí se mantuvo mediando en distintos conflictos entre los sindicatos y las petroleras, tanto de Tampico como de los grupos situados al sur del Pánuco. Por otra parte, la nueva ley del petróleo dada a conocer hizo que el embajador estadounidense, James R. Sheffield, acusaran al presidente de “bolchevique” y amenazaran con intervenir militarmente en Tampico y la Huasteca, para lo cual Cárdenas recibió órdenes de incendiar los pozos petroleros si cumplían con sus amenazas (Cárdenas, s. f.). Y para que no hubiera duda de que el gobierno federal tomaría en sus manos todo lo relativo a los asuntos petroleros, pronto funcionó en Tampico la Agencia de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo en el Ramo Petrolero.

Conclusiones

Indiscutiblemente uno de los ejemplos más contundentes en cuanto a la modernización económica en México fue la habilitación del puerto de Tampico a la navegación de barcos de gran calado, lo que si bien formaba parte de las políticas de fomento y desarrollo del régimen del general Porfirio Díaz, el descubrimiento, explotación y refinación del petróleo en la Huasteca fue lo que le proporcionó una característica única y de alto valor estratégico en la escala de la economía global, ante la ingente demanda de hidrocarburos que provocó la industria motriz en los países líderes en el creciente desarrollo, así como a consecuencia del estallido de la Primera Guerra Mundial. Por tales motivos –que multiplicó el movimiento portuario a lo largo de este proceso–, se consolidó en Tampico un segmento empresarial y financiero vinculado a la actividad mercantil, en tanto que el capital de las compañías petroleras extranjeras, inyectaron una gran actividad tanto en el puerto como en toda la región. Fue una época intensa, irrepetible, de la cual se pueden escribir muchas historias.

Bibliografía

Adleson, L. (1984). Identidad comunitaria y transformación social: estibadores y petroleros en Tampico (1900-1925). *Historias*, 7.

(1898) *Algunas constancias de los autos del concurso de la Compañía del ferrocarril de Monterrey al Golfo Mexicano*. México: F. Díaz de León, impresor.

Alvarado, A. (1992). *El Portesgilismo en Tamaulipas. Estudio sobre la constitución de la autoridad pública en el México posrevolucionario*. México: El Colegio de México.

Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1919), México, 3ª serie, t. I.

Anuario Estadístico del Estado de Tamaulipas 1901. Formado por la Dirección General Técnica a cargo del Ing. Espiridión Ledesma. (1903). C. Victoria: Establecimiento Tipográfico del Gobierno dirigido por Víctor Pérez Ortiz.

Argüelles, J. A. (1910). *Reseña del Estado de Tamaulipas*. C. Victoria: Oficina Tipográfica del Gobierno del estado dirigida por Víctor Pérez Ortiz.

Brown J. (1996). La compañía Waters-Pierce en México. *Revista de la Universidad de México*, (545).

Brown, J. C. y Knight, A. (1992). *The Mexican petroleum industry in the twentieth century*. Austin: University of Texas Press.

Canudas, E. (2005). *Las venas de plata en la historia de México. Síntesis de Historia Económica. Siglo XIX*. (Vol. 2). México: Universidad Juárez Autónoma de Tabasco / Editorial Utopía, S. A. de C.V.

Cárdenas, L. (s. f.). *Memoria Política de México*. Instituto Nacional de Estudios Políticos A. C. <https://www.memoriapoliticademexico.org/Biografias/CRL95.html>

Connolly, P. (1996). Weetman Dickinson Pearson: el contratista de don Porfirio. *Revista Universidad de México*, (544).

Corthell, E. L. (1898). *The Tampico harbor Works, Mexico, with an abstract of the discussion upon the paper*. London: Great George Street, Westminster, S. W.

Davis, M. L. (1998). *Dark Side of Fortune. Triumph and scandal in the life of oil tycoon Edward L. Doheny*. Berkeley / Los Angeles / London: University of California Press.

De Alba, R. (1910). *La República Mexicana. Tamaulipas. Reseña, Geográfica y Estadística*. París/México: Librería de la Vda. De C. Bouret.

De la Borda, J. (2006). *Crónica del petróleo en México de 1863 a nuestros días*. México: Archivo Histórico de Petróleos Mexicanos.

De la Torre, J. (1888). *Historia y descripción del Ferrocarril Central Mexicano*. México: Imprenta de I. Cumplido.

De la Vega, A. (1999). *La evolución del componente petrolero en el desarrollo y la transición en México*. México: UNAM.

Diario del Hogar (29 de marzo de 1890). “La barra de Tampico”. México. HN / UNAM.

El Chisme. Diario de la tarde (28 de octubre 1900). “Inauguración de la nueva aduana de Tampico. El más hermoso edificio de la república”. México.

El Demócrata (1 de agosto de 1898). México. HN / UNAM.

El Diario del Hogar (1 de junio de 1895). “Tamaulipas. ‘El Intransigente’ y el cambio de la aduana marítima al Paso de Doña Cecilia”. México. HN / UNAM.

El Faro (1 de junio de 1896). “El puerto de Tampico”. México. HN / UNAM.

El Foro (15 de agosto de 1877). México. HN / UNAM.

El Monitor Republicano (25 de febrero de 1891). “Noticias de Tampico”. HN / UNAM.

El Nacional (23 de junio 1898). México. HN / UNAM.

El Siglo XIX (15 de julio de 1896). “Los dos importantes puertos”. México. HN / UNAM.

El Siglo XIX (18 de junio de 1878). México. HN / UNAM.

El Siglo XIX (6 de marzo de 1871). *Revista de los Estados* [Correspondencia particular del Siglo XIX] Tamaulipas, Jaumave, 1 de febrero de 1871. Hemeroteca Nacional [HM] / Universidad Autónoma de México [UNAM].

El Siglo XIX (7 de marzo de 1869). “Ministerio de fomento, colonización, industria y comercio. Dirección del camino de San Luis Potosí a Tampico, por Victoria”. México. HN / UNAM.

El Tamaulipeco (11 de marzo de 1874). “Materiales para el muelle del puerto de Tampico” [publicado por *El Pájaro Verde*]. México. HN / UNAM.

El Tamaulipeco (15 de noviembre de 1872). Tampico. Archivo Histórico Casa de la Cultura Jurídica de Ciudad Victoria.

El Telégrafo (22 de octubre de 1881). “Noticias agradables”. México. HN / UNAM.

Estadísticas económicas durante el porfiriato: comercio exterior de México, 1877-1911. (1973). México: El Colegio de México.

Garner, P. (2013). *Leones británicos y águilas mexicanas. Negocios, política e imperio en la carrera de Weetman Pearson en México, 1889-1919.* México: El Colegio de México / El Colegio de San Luis A. C. / Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

Gilly, A. (2001). *El Cardenismo: una utopía mexicana.* México: Ediciones Era.

Hernández, R. (2007). *Empresarios extranjeros, comercio y petróleo en Tampico y la Huasteca 1890-1930.* México: Universidad Autónoma de Tamaulipas.

Kendall, J. S. (1906). *Seven Mexican Cities.* New Orleans: Picayune Job Print.

La Botz, D. (1991). *Edward L. Doheny. Petroleum, Power, and Politics in the United States and Mexico.* New York / Westport, Connecticut / London.

La Libertad (10 de mayo de 1878). México. HN / UNAM.

La Patria (11 de agosto de 1895). "Regocijo en Tampico". México. HN / UNAM.

La Patria (3 de febrero de 1888). México. HN / UNAM.

La Voz de México (1 de mayo de 1881). México. HN / UNAM.

Meade, J. (1978). *La Huasteca Tamaulipeca.* (Tomo II). Ciudad Victoria: Universidad Autónoma de Tamaulipa.

Menéndez, G. A. (1958). *Doheny el cruel.* México: Ediciones Bolsa Mexicana del Libro.

Mora-Torres, J. (2001). *The making of the Mexican Border. The State, Capitalism, and Society in Nuevo León, 1848-1910*. Austin: University of Texas Press.

Ocasio, M. (2012). *Capitalismo y Desarrollo. Tampico 1876-1924*. Ciudad Victoria: Universidad Autónoma de Tamaulipas / Instituto Tamaulipeco para la Cultura y las Artes.

Plano topográfico y mercantil de la ciudad de Tampico (1904). Mapoteca Manuel Orozco y Berra / Sagarpa.

Prieto, A. (1873). *Historia, Geografía y Estadística del Estado de Tamaulipas*. México: Tip. Escalerillas.

Revista General (1 de octubre de 1898). "Tamaulipas". México. HN / UNAM.

Rippy, M. (1972). *Oil and the Mexican Revolution*. Leiden, E-J. Brill.

Rodríguez, J. (2013). *La fundación de una institución para la inversión: los accionistas del Banco de Tamaulipas, 1888-1902*. [Tesis de maestría]. El Colegio de San Luis.

Rosenzweig, F. (s. f.). Las exportaciones mexicanas de 1877 a 1911. *Trimestre Económico, Fondo de Cultura Económica*, XXVII, 108.

The Mexican Herald (2 de mayo de 1896). México. HN / UNAM.

The Mexican Herald (9 de julio de 1898). México. HN / UNAM.

Thourp, C. (1982). La competencia económica británica y norteamericana en México (1887-1910): el caso de Weetman Pearson. *Historia Mexicana*, 31(4).

Villarelo, J. D. (1908). *Algunas regiones petrolíferas de México*. México: Imprenta y fototipia de la Secretaría de Fomento.

Las antiguas empacadoras de pescado de Baja California

Estudio exploratorio sobre su legado industrial en el noroeste de México

Francisco Alberto Núñez Tapia

Introducción

El presente capítulo tiene como objetivo divulgar los avances de investigación respecto al auge y declive de las antiguas empacadoras de pescado en el municipio de Ensenada, Baja California. La primera planta empacadora que se montó en esta región fue a finales del siglo XIX por una compañía extranjera. Con el paso de los años, fueron estableciéndose cada vez más empacadoras dentro del territorio de Ensenada, específicamente en el puerto de El Sauzal. El auge de las distintas empacadoras en la región propició la migración de personas de distintos lugares del país y del mundo, quienes llegaron hasta Ensenada a trabajar en alguna de ellas. Esto convirtió a la industria empacadora de Ensenada como una de las fuentes laborales más atractivas de Baja California en el siglo XX. Es por ello que en este capítulo pretendo mostrarles algunos de los avances de la investigación de corte económico e industrial que realizo actualmente en torno a esta temática

para divulgar la importancia de rescatar la historia y restos que permanecen de las antiguas empacadoras de Ensenada, ya que gran parte de ellas, han sido destruidas perdiéndose así el patrimonio y legado industrial de la región. La metodología es de corte cualitativa, y parte del objetivo central de reconocer y revalorar el patrimonio industrial de estos sitios fabriles donde se procesó el empaque de pescado y así empezar a entender su impacto en la entidad y sociedad bajacaliforniana.

Panorama general de la región

El surgimiento del puerto de Ensenada de Todos Santos, en Baja California, México, se suscitó entre 1870 y 1890 debido a una intensa relación con el estado de California, territorio conjunto en los Estados Unidos. En estas décadas se generaron especulaciones que rumoraban que el vecino país del norte se quedaría con la península de Baja California, ya que era considerada complementaria al desarrollo de California y en sus múltiples bahías ofrecían elementos para detonar el desarrollo económico (Padilla, 2002, p. 188).

Fue por ello que, en 1877, el jefe político y comandante del territorio de Baja California, Andrés Tapia, abrió el puerto de Ensenada de Todos Santos al comercio, bautizándolo como Puerto México y mandó instalar por unos meses una oficina aduanal para suplir a la de Tijuana, que se cerró para la labor básica del cobro de derechos. Uno de los argumentos a favor del cambio de las oficinas aduanales fue porque resultaba más barato para los comerciantes locales importar y exportar las mercancías provenientes de California por Ensenada vía marítima, que por el poblado de Tijuana vía terrestre.¹

¹ En las últimas décadas del siglo decimonónico tiene lugar una serie de cambios en la política económica que buscan, entre otros objetivos, hacer que las finanzas públicas dependan menos de los derechos sobre comercio exterior. Es durante el porfiriato cuando se consolidan estas medidas, permitiendo que la política comercial vaya más allá de un fin meramente recaudatorio, para ser parte de una política económica que permita orientar el crecimiento de determinados sectores de la economía, particularmente favorecer al sector comercial y manufacturero. Paralelamente, el mercado

A esta última llegaban los artículos de primera necesidad provenientes del puerto de San Francisco, que en un principio resultaba menos costosos de conseguir que en el vecino poblado del puerto de San Diego (ambos localizados en California). Así que el personal de la aduana tijuanaense se instaló en Ensenada por un breve periodo hasta que reabrieron la primera. Pero, aunque Tapia abrió y reconoció el puerto de Ensenada (como Puerto México) en 1877, la resolución final del gobierno federal se dio hasta el 26 de octubre de 1880, cuando se confirmó la apertura del puerto y la clausura de la aduana fronteriza de Tijuana, mediante un decreto oficial. A continuación, presentamos algunos de sus puntos más notables:

Artículo 1. Se abre el comercio de altura y cabotaje, con el nombre de “Todos Santos”, un puerto en el Territorio de la Baja California; Artículo 2. Se cierra la aduana fronteriza de Tijuana, situada en el Territorio de la Baja California a inmediaciones de la línea divisoria con los Estados Unidos, estableciéndose en dicho lugar una sección de vigilancia, dependiente de la aduana de “Todos Santos”; Artículo 3. La clausura de la aduana fronteriza de Tijuana tendrá lugar un mes después de haberse instalado aduana de “Todos Santos” (Piñera, 2006, p. 115).

Abierto el puerto de Todos Santos en Ensenada al comercio, la importancia del alijo a causa del flete de la mercancía que arribaba y salía por el lugar fue el argumento para solicitar el cambio de la cabecera política del Partido Norte de Real del Castillo a Ensenada. El jefe del Partido Norte, José María Rangel, expuso tres puntos sobresalientes

mundial registra un acelerado crecimiento debido a una revolución en tecnología y en transportes, así como una serie de cambios institucionales en los países europeos y Estados Unidos. Estos países demandaron productos agrícolas y materias primas, mientras exportaban innovaciones tecnológicas, capitales y recursos humanos hacia América Latina y otras regiones. El cobro por derecho se refiriere al conjunto coordinado de construcciones ideales, emanadas de un poder público efectivo y destinado a actuar o realizarse en la vida humana de relación social a diferencia de un impuesto que es el ingreso público creado por ley y de cumplimiento obligatorio. Véase Unthoff, (2005, pp. 7-8); Cervantes (1977, p. 5); Calderón (2003, pp. 111-112).

en su informe ante el gobierno federal en los cuales destacó la importancia de llevar a cabo el cambio de la capital hacia el puerto:

1) Que existiendo en la Ensenada de Todos Santos la aduana marítima y por consecuencia los mayores y casi únicos intereses fiscales en ese partido, es de la mayor conveniencia sino necesidad; que para su mejor custodia existan allí las autoridades principales así políticas como judiciales; 2) Que ese punto es el conducto de más fácil comunicación con el extranjero y por donde se surten los habitantes de la frontera de todo lo necesario para la vida y esté llamado por lo mismo a progresar tanto en población como en capitales siendo un centro comercial y de tráfico que exige la presencia en él de las superiores autoridades; 3) Su ubicación en cuanto a la conveniencia administrativa también reclama la existencia en el de la cabecera de la localidad pues están en más pronta y fácil comunicación con esta capital por los vapores que periódicamente tocan dicho puerto y por que está respecto de los demás lugares habitados de la frontera.²

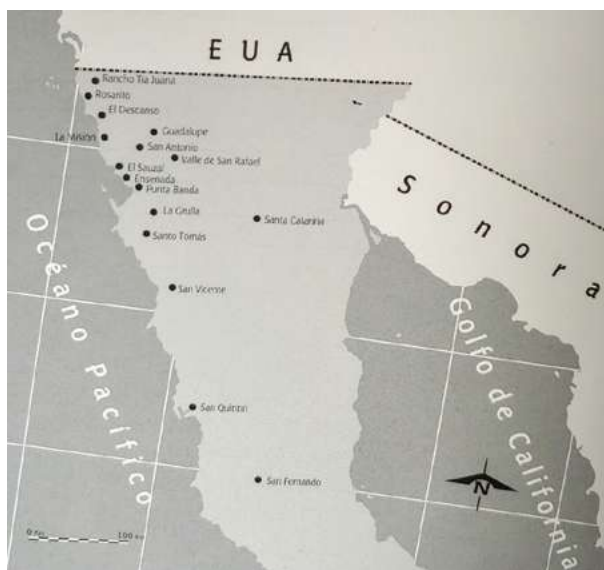
El tráfico marítimo que se empezó a dar con mayor auge dentro del espacio marítimo de Ensenada a partir de 1882, fue clave para establecer la capital en esta zona del territorio norte de la Baja California, por ser la vía más fácil de comunicación inmediata de los habitantes locales tanto con el extranjero que como con el resto de México. Sin embargo, debido a que en el territorio escaseaban buenos medios de comunicación hacia el sur, y al estar la capital del territorio sur en La Paz, en el otro extremo de la península a 1 058 km de distancia, hubo poca interacción y movimiento de embarcaciones entre ambas capitales, a diferencia de los navíos que llegaron del sur de California, y en especial de San Diego.

Finalmente, al establecerse el puerto de Ensenada de Todos Santos como el más cercano a Estados Unidos, la ventaja comparativa redujo

² Propuesta de José María Rangel, jefe político de la Baja California, para que se eleve el puerto de Ensenada de Todos Santos a cabecera política del Partido Norte de la Baja California. La Paz, 14 de diciembre de 1882, en Acervo Documental del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Archivo General de la Nación, 3.44.

los costos, tanto contables como de transacción política, y se utilizó además como fondeadero de distintas embarcaciones. El resultado a mediano plazo fue el aumento de volumen de comercio con el extranjero, mayor facilidad para la exportación e importación de todo tipo de mercancías, recursos y materias primas, así como un punto estratégico que funcionó como nodo o centro irradiador para la conformación de su *hinterland* integrado por varios poblados asentados en la cercanía del puerto, como se logra apreciar en el Mapa 1.

Mapa 1. Mapa ilustrativo del puerto de Ensenada y su hinterland hacia finales del siglo XIX



Fuente: Tomado de Ruiz, M. (2002).

Para 1886, a cuatro años de haber cambiado la capital hacia el puerto, se estableció una ruta de vapores con recorridos semanales entre el puerto mexicano y el puerto de San Diego. Esta dinámica favoreció a los habitantes de Ensenada porque pudieron comerciar y conocer

los sucesos que se desarrollaban en ambas naciones a través de las publicaciones o de primera mano cuando se trasladaban a bordo de los navíos que funcionaron como barcos de carga con bodegas, y transporte de pasajeros en los camarotes dispuestos para tal fin. En agosto de 1886 se estableció una agencia consular estadounidense en el puerto de Ensenada, que al poco tiempo fue elevada a viceconsulado hecho que sugiere un aumento en la actividad marítima y comercial, como también prospectiva positiva para el futuro. Las facilidades otorgadas por el gobierno mexicano por las Leyes de Colonización de 1883 propiciaron la inmigración y la colonización a la región. Esto convirtió al puerto de Ensenada en la puerta de llegada de colonos y mercancías, así como centro abastecedor de ranchos y distritos minerales de la zona fronteriza (Heath, 2002, pp. 251-252).

Debido al auge y potencial del puerto de Ensenada, The International Company of Mexico, conocida en la región como la Compañía Internacional, conformada por inversionistas estadounidenses, adquirió 3 511 ha de terrenos en Baja California en 1887 y el puerto ensenadense se convirtió en el principal centro de abasto para la compañía y, al interior del poblado, en el eje de desarrollo y crecimiento en todos sentidos. Al quedar legalizado el traslado de los terrenos a la Compañía Internacional en 1887, se empezó a llevar a cabo la urbanización del poblado de Ensenada al realizarse obras a mayor escala, que marcaron una nueva fase de desarrollo intensivo en el poblado donde se trazaron y delimitaron avenidas y calles e introdujeron los servicios de alumbrado público y agua potable, entre otros (Piñera, 1999, pp. 191-192).

La Compañía Internacional llevó a cabo una fuerte campaña publicitaria en todo el territorio de California para atraer colonos, de manera que arribaron un número importante de migrantes en estos años.³ La Compañía instaló una línea de vapores, The Mexico International Pacific and Gulf of California Steamship Company, para

³ Véase *Lower California, "Tierra Perfecta" or Perfect Land. The Fertile District Owned by the International Company of Mexico, Now Open to Colonists*, 1887.

pasaje y cargamento; comunicó al puerto ensenadense con San Diego al instalar líneas telefónicas y telegráficas; construyó dos muelles, el de Ensenada y uno más ubicado al sur de la bahía en Punta Banda. También reconstruyó el camino terrestre entre Tijuana y Ensenada que se destruía cada vez que se presentaban fuertes lluvias. Con el establecimiento de colonos en este lugar, la Compañía Internacional impulsó el comercio en Ensenada de Todos Santos⁴ y para 1888 la localidad contaba con diversos establecimientos relacionados con

[...] conservas, jabón y velas, escobas, muebles, textiles de lana, cerillos, aguas gaseosas; 1 maderería, 1 vinatería y destiladora, 1 tenería, 1 zapatería, 2 herrerías, 3 talabarterías, 1 carrocería y 2 molinos de harina, [...] 3 hoteles, el lujoso y al poco tiempo renombrado Hotel Iturbide inaugurado en octubre [de 1887], además de varias casas de hospedaje, 5 tiendas de abarrotes, 2 lavanderías de chinos, una barbería, varios restaurantes, 2 iglesias, 3 imprentas y suficientes cantinas para satisfacer la sed y ahogar las penas de una población mucho mayor. Había varias escuelas, para niñas, otra para niños y una mixta en la que se impartían clases en inglés, aunque varios de los colonos extranjeros preferían mandar a sus hijos a escuelas en San Diego o hasta San Francisco (Heath, 2002, pp. 250-252).

Sin embargo, la actividad mercantil se frenó debido al colapso de bienes raíces en California en 1889⁵ que provocó el retiro de compradores interesados en adquirir tierras en Baja California (Piñera, 1995, p. 68).

⁴ Al vender un gran número de lotes y terrenos a extranjeros, la Compañía Internacional propició una diversidad de actividades terciarias en Ensenada como el comercio, los servicios de transporte, educativos, religiosos, financieros, burocráticos e informativos característicos de las comunidades urbanas. De esta manera se intensificó y sistematizó el desarrollo de una pequeña población existente en un predio de grandes proporciones a finales de la década de 1880 (Piñera, 1999, p. 192).

⁵ Las posibilidades para promover la colonización de terrenos en Baja California parecieron favorables para los especuladores de bienes raíces estadounidenses debido al gran auge que se dio en San Diego hasta el colapso de este mercado en 1889 (Taylor, 2011, p. 34).

No obstante, la actividad económica no desapareció, como lo podemos advertir en el establecimiento de industrias como la fábrica de frazadas de propiedad estadounidense, y la finalización del muelle para transbordar, atracar y descargar embarcaciones, siempre y cuando la marea estuviese baja, lo que mejoró las actividades portuarias.⁶

Como consecuencia de esto, y a pesar de haber numerosos comercios y obras de mejoras llevadas a cabo por la Compañía Internacional, la empresa tuvo déficit. Al no cubrir sus adeudos, la Compañía buscó traspasar sus derechos en Ensenada y logró venderlos a una compañía británica, a la que le resultó muy favorable incursionar en el territorio contiguo al océano Pacífico y Estados Unidos. La Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización, conocida en la zona como la Compañía Inglesa, se interesó en el desarrollo iniciado en Ensenada por la Compañía Internacional y accedió a comprarle en 1888 todos sus derechos e infraestructura en el territorio.⁷

Para tratar de tener un mejor control sobre las concesiones adquiridas por los estadounidenses, los ingleses diversificaron sus actividades en Baja California, separándolas por giros o servicios: minería, agricultura, ganadería, comercio, transporte y demás actividades; y quedando divididas de esta forma, se pensó que se tendría un control más eficiente sobre los elementos básicos de la economía regional (Piñera, 1995, p. 74).

Los británicos estuvieron plenamente conscientes de que adquirieron una empresa a punto de la quiebra, pero sus motivaciones opacaban las desventajas.

De entrada, la concesión principal cubría un terreno que, además de vasto, se ubicaba en una zona fronteriza que les proporcionaba una

⁶ Informe de Luis Torres, jefe político del Distrito Norte de Baja California, sobre la población, industria y obras portuarias en Ensenada, en AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Archivo General de la Nación, 4.2.

⁷ Desde 1820 hasta 1890 aproximadamente, los ingleses invirtieron grandes sumas monetarias en empresas colonizadoras, mineras, ferrocarrileras, agrícolas, bancarias y demás en México (Heath, 2002, pp. 269 y 274).

entrada importante, asegurada según lo veían, al mercado del noroeste mexicano y más importante todavía, un acercamiento nada desdeñable al mercado del suroeste de Estados Unidos, por la cual la Bahía de Ensenada de Todos Santos era un fuerte atractivo. Los británicos habían mostrado, hasta entonces, poco interés en la península. [Desde 1836 se] enfatizó lo valioso que sería para el tráfico comercial de la Gran Bretaña adquirir los puertos de San Diego, Monterey, y, sobre todo, San Francisco. Pero, aunque diversos sectores tomaron nota, no se instrumentó ninguna medida al respecto, y poco a poco los ingleses vieron cerrarse las posibilidades de contar con una base estratégica-comercial en esas latitudes del Pacífico; el puerto de Ensenada representaba la última oportunidad. Por otro lado, y en términos generales, los británicos estaban ávidos de invertir en México y de recuperar terreno perdido ante el implacable avance de los estadounidenses (Heath, 2002, p. 273).

Las razones para adquirir la concesión de los terrenos ubicados en la zona de Ensenada fueron comerciales. Los ingleses sabían del interés de los estadounidenses por controlar el comercio en el Pacífico y al establecerse la Compañía Inglesa en la península de Baja California, podrían competir con ellos en la región. Por este motivo, los ingleses enviaron al capitán Buchanan Scott al puerto de Ensenada como nuevo director local de la Compañía. Scott hizo frente a los reclamos de tierras, pagó las deudas contraídas y logró que los comerciantes se organizaran y crearan la primera Cámara de Comercio en Ensenada. La finalidad de la organización era procurar nuevos mercados en la zona del Pacífico

[...] para los productos locales, tanto agrícolas como manufacturados, que incluían cebada, trigo, frutas y verduras; conservas, dulces, harina, carnes, textiles de lana, muebles, sillas de montar, jabones y herrería; y por otro, buscar donde satisfacer las necesidades locales ya que, por lo pronto, todo se compraba en California. Scott manifestaba que nada de lo que se podía producir localmente debería comprarse en Estados Unidos, citaba el ejemplo de la harina; 100 lb o aproximadamente 45 kg importados costaban 9 dólares (de los

cuales 5 eran de impuestos) mientras que la harina local, cuya calidad no le pedía nada a la mejor harina estadounidense, costaba 6 dólares (Heath, 2002, pp. 275-276).

Como se infiere, lo que querían los ingleses era minar la preponderancia del mercado californiano, donde San Diego era el principal abastecedor de los artículos de primera necesidad de la región.⁸ Ejemplo de esto lo encontramos con los materiales necesarios para la construcción de edificaciones y de viviendas. La cercanía e interacción con San Diego, y en menor medida con San Francisco, facilitó que algunas de las viviendas del puerto de Ensenada fueran adquiridas a través del sistema de venta por catálogo. Es así como se compraron casas completas en Estados Unidos y fueron enviadas desarmadas a Ensenada a bordo de embarcaciones. Como resultado, las viviendas construidas en Ensenada, entre finales del siglo XIX y principios del XX, se asemejaron a las del sur de California caracterizadas por usar tecnología de *balloon frame*.⁹

Entre 1890 y 1899 se produjeron grandes reveses para el naciente comercio en Ensenada. En la zona fronteriza se restringieron privilegios otorgados a los colonos como la libre importación de materias primas, manufacturas y mercancías.¹⁰ Ante este panorama y para tra-

⁸ En Baja California el traspaso del proyecto de colonización a las manos de la empresa británica no arrojó resultados significativos en primera instancia. La herencia de los problemas originados por la Compañía Internacional condicionó a los británicos los cuales tuvieron que enfrentarse a hostilidades y problemas en varios ámbitos: de los californianos, por el hecho de que la compañía había movido sus oficinas y sus compras de San Diego a México, y por los ambientes políticos estadounidenses, que los acusaban de ser una avanzada expansionista inglesa en el Pacífico (Riguzzi et al., 2012, p. 114).

⁹ La tecnología del *balloon frame* tiene como antecedente las primeras comunidades obreras europeas y estadounidenses que buscaron soluciones que les permitieran la producción masiva y, por lo tanto, industrializada y estandarizada de viviendas para la población en general. Esta tecnología constructiva utilizada en Ensenada proviene de la época del surgimiento del movimiento revival, el cual se entiende como una oposición a la pérdida vertiginosa de las tradiciones constructivas durante el siglo XIX (Calderón, 2011, p. 23).

¹⁰ Entre algunos de estos estaban ajos, chícharos, arroz, avena en grano, azúcar, café, trigo, semillas de cebada y todo tipo de semillas, cebollas, frijoles, guisantes de pollo,

tar de atraer a nuevos inversionistas y colonos, la Compañía Inglesa mandó a Ensenada a John Harrison Packard.

Packard, al igual que Scott, resultó ser muy dinámico e inició sus labores a través de campañas publicitarias en Estados Unidos sobre las oportunidades idóneas que resultaba invertir en Ensenada de Todos Santos y sus cercanías. Entre las medidas emprendidas estuvo la exposición de minerales de Baja California que se montó en San Diego durante el año 1899. El resultado fue el arribo de numerosos pasajeros por unos meses, en los vapores salidos del puerto sandieguino rumbo a Ensenada y sus campos mineros (Heath, 2002, pp. 279-295).

Algunos de los ejemplos de la publicidad referida en el párrafo anterior donde se alude y describe al puerto de Ensenada a finales del siglo XIX como excelente lugar para fondear y realizar las operaciones de embarque y desembarque de efectos, se presenta a continuación:

La Bahía de la Ensenada de Todos Santos ofrece un lugar seguro para la entrada y salida de buques de gran porte que se emplean en el tráfico de altura y cabotaje. El puerto es magnífico, y con las facilidades que ofrece para el embarque y desembarque de mercancías está dominando el comercio en la costa mexicana. Varias líneas de vapores tocan este puerto y en los puertos principales de la costa mexicana del Pacífico y de la Alta California, mientras que el ferrocarril y el telégrafo peninsular, la colocará en comunicación inmediata con todos los centros de comercio de Estados Unidos. Ya se encuentra establecido y en actual operación un sistema perfecto de comunicación telegráfica entre Ensenada de Todos Santos y los puertos principales de Estados Unidos (Southworth, 1899a, p.16).

tocino y carnes saladas, lentejas, maíz, manteca de cerdo, patatas, té, mesas, escobas, herramienta de trabajo de cualquier tipo, estufas, ladrillos, muebles usados, implementos agrícolas, maquinaria de cualquier tipo, madera para construcción, harina de maíz, harina de avena, acero para reparaciones, cuerdas, jarabes, pastas, tiendas para dormir, levadura en polvo, carretas, arneses, leche condensada, fruta seca y clavos (Stephens, 1889, p. 31).

Como se lee en la cita, el tren era una demanda de la época para el comercio y el transporte, lo cierto es que la llegada del ferrocarril no logró concretarse en estos años. De manera que las rutas marítimas siguieron siendo la mejor opción para realizar las actividades comerciales con el extranjero. Los vapores como el St. Denis realizaron el recorrido entre San Diego y Ensenada llevando a bordo pasajeros, suministros, carbón, correo y equipo de trabajo para las minas (James, 1986, p. 86).

Las embarcaciones que circularon en el espacio marítimo del norte de la península de Baja California con destino a los puertos de California incrementaron su notoriedad e interacción en la zona para finales del siglo XIX.

Existen excelentes medios de comunicación por vapor entre la Ensenada de Todos Santos, San Quintín, Santo Domingo, la Isla de Cedros y otros puntos intermedios y San Diego, Estados Unidos, así como también con los puertos de la costa mexicana del Pacífico. Los vapores y buques de vela empleados en ese tráfico [...] tienen excelentes comodidades para pasajeros, y amplios compartimientos y divisiones para el transporte de mercancías y cargamento de todas clases (Southworth, 1899a, p. 16).

Entrado el siglo XX, Ensenada llegó a sumar tres almacenes de abarrotes, una empresa telegráfica y telefónica, siete agencias de transportes, un molino de trigo, una fábrica de expendio de hielo y diez tiendas de abarrotes, a los otros existentes (Piñera, 1983, pp. 296-298).

Es por eso que se siguieron haciendo alusiones llamativas respecto al puerto como la que presentamos a continuación:

Ensenada, la capital del Distrito Norte [de Baja California], está situada en un paraje encantador, sobre una bahía abrigada a la que da vista, con cierto parecido, a la Bahía de Nápoles. Ensenada, es la mayor y más importante población de todo el Distrito y el único puerto de altura de la costa occidental de la península y tiene un tráfico muy considerable, manteniendo comunicación con el norte y el sur por medio de vapores; es también el puerto de donde se distribuyen

todos los artículos que se consumen en el Distrito. Su puerto vecino más próximo es San Diego, a 70 nm de distancia vía marítima, y Tijuana sobre la línea divisoria, está a 96 km de camino por tierra (*El Progresista*, 31 de enero de 1904).

Asimismo, el puerto ensenadense llegó a contar con un muelle en estos años de madera y hierro que se extendía un par de kilómetros mar adentro, pero debido a los avatares climatológicos constantes en la región, sufrió de constantes averías. En ocasiones debió clausurarse y esperar ser reparado para facilitar el embarque y desembarque de personas y mercancías. Aun así, Ensenada se convirtió en el nodo marítimo bajacaliforniano de mayor predominio en el alto Pacífico mexicano y sirvió de centro abastecedor de otros asentamientos de la península. Hasta 1915 aproximadamente, se empezó a idear un rompeolas y el dragado de la bahía, pero este tipo de obras se realizaron muchos años después (Gómez, 1918, p. 14).

En el ramo de carretero, para 1890 las condiciones de muchos de los caminos terrestres en el Distrito Norte no habían mejorado. En 1896 una junta de vecinos de Santo Tomás promovió y financió las mejoras del camino Santo Tomás-Ensenada-El Álamo, pero entrando el siglo XX las condiciones precarias de las vías terrestres aún eran muy notorias (Bonifaz, 1999, p. 339).

Es por ello que para 1910 la forma más práctica, rápida y segura de viajar, sobre todo hacia San Diego, siguió siendo la marítima. Para entonces, San Diego figuraba como el centro de abastecimiento y negocios de muchos ensenadenses que optaban por viajar hasta el puerto californiano por la vía marítima en una noche, que tomar el arduo y accidentado camino terrestre a Tijuana, para posteriormente llegar a San Diego, en una travesía de 26 horas.¹¹ Aun

¹¹ Las lluvias hicieron necesaria la erogación municipal de dos mil pesos para reparar algunos de los accesos en el Distrito, pero fueron insuficientes, pues según los cálculos del presidente municipal, eran necesarios veinticinco mil pesos anuales para solucionar efectivamente el problema del transporte carretero. En 1904, la precipitación pluvial causó graves daños, y a principios de 1905, el sendero a Tijuana quedó interrumpido. Debido a la creciente actividad minera, el camino a El Álamo

así, la dinámica económica se mantuvo por el movimiento minero, pero persistieron los obstáculos para el desarrollo de la minería, así como de las otras actividades comerciales internas del territorio, ante la escasez de combustibles, fuerza laboral y mejoras de los caminos (Bonifaz, 1999, p. 348).

El puerto de San Diego, California

San Diego, puerto californiano más cercano a Baja California, se convirtió en el lugar ideal de donde zarpar los navíos estadounidenses que se aventuraron a recorrer las aguas del Pacífico al sur de la frontera. Aunque las embarcaciones que llegaron a navegar en este, a finales del siglo XIX y principios del XX, fueron relativamente pequeñas y de corto alcance, como las balandras, sirvieron para acarrear a este puerto los diversos materiales y recursos encontrados en la península bajacaliforniana, así como en sus islas, por lo que llegó a servir de centro distribuidor del sur de California, ya que de él se enviaron los recursos explotados a otros puntos de Estados Unidos.

Desde 1850 aproximadamente, San Diego empezó a figurar como el centro abastecedor de mercancías, comestibles y vestimentas para los residentes de la península ya que por la distancia en que se encontraban los asentamientos en este lugar, resultó más viable comerciar con el puerto californiano, que con los otros puertos o poblaciones mexicanas del Pacífico (Padilla, 2002, p. 190).

La vida comercial de San Diego, desde sus inicios, estuvo ligada a las actividades marítimas. Una de las primeras actividades, en las cuales se ocuparon los navegantes hacia 1850, fue la caza de ballenas.

presentaba intenso tráfico comercial, por lo que la compañía de minas Aurora sugirió al Ayuntamiento que entre ambos cooperaran para el arreglo de la vía. Se organizó una suscripción pública entre comerciantes y particulares, se colectaron 465 pesos y el resto de los 1 000 pesos necesarios los aportó la Aurora. A insistencia de las autoridades locales, a finales de ese año, Gobernación contribuyó con 4 832,72 pesos para la compostura de la carretera a Tijuana, y designó al ingeniero Pedro Espinoza encargado de la obra, tarea que emprendió hasta enero de 1906 (Bonifaz, 1999, p. 345).

Muchas de sus cacerías resultaron más fructíferas en la península de Baja California donde podían practicar la caza y pesca de estos mamíferos, así como de otras especies marinas, sin restricción alguna. Entre 1850 y 1880, y ante el crecimiento de la industria ballenera en California, San Diego se convirtió en el puerto central de esta actividad marítima por su cercanía con Baja California, donde arribaban las ballenas a dar a luz a sus crías haciéndolas más vulnerables para cazarlas. Por ende, el tráfico de esta especie como mercancía fue muy intensivo y se convirtió en una actividad laboral de gran demanda.

Muchos balleneros radicados en la costa del Atlántico de Estados Unidos llegaron a San Diego buscando participar en la cacería de cetáceos. Por la distancia que tenía que recorrer la flota ballenera en busca de sus presas, desde San Diego hasta la laguna Ojo de Liebre o Scammon's Lagoon en Baja California,¹² se establecieron estaciones balleneras para auxiliar y dar servicio a los marinos y sus embarcaciones en donde podían atracar; dos de ellas estuvieron en San Diego y hubo una en Santo Tomás y otra en Punta Banda, en el territorio norte de la península; dos más en el territorio sur de la península, en Bahía Magdalena¹³ y Bahía Vizcaíno. La caza de ballenas por embarcaciones salidas desde San Diego se mantuvo activa hasta 1889 aproximadamente, cuando México inició la regulación de la pesca (Ruiz, 2002, p. 235).

¹² Por muchos años portó este nombre en honor al ballenero estadounidense Charles Melville Scammon quien, en 1857, a bordo de su navío Boston, pudo entrar a la laguna, algo que no se había logrado antes por los balleneros debido a la condición geográfica del lugar, y capturó 20 ballenas grises de las cuales extrajo 700 barriles de aceite (Busch, 1998, p. 90).

¹³ Debido al entorno geográfico de Bahía Magdalena, en el territorio sur de la península de Baja California, los estadounidenses se interesaron en la compra y adquisición de la península de Baja California por su parecido con la zona de San Francisco. Para ellos, si se establecía otro puerto de altura como el encontrado en el norte de California, se podría controlar el comercio marítimo en el Pacífico. Sin embargo, la zona tenía un gran problema: la falta de agua potable. Debido a esto, la población asentada en sus alrededores fue muy escasa y el interés estadounidense de construir un gran puerto aquí culminó cuando se inició la construcción del canal de Panamá. Aun así, se propiciaron algunas actividades marítimas en este puerto. Una de ellas fue la explotación de orquilla (Chamberlin, 1955).

Para finales del siglo XIX, el puerto de San Diego ya era un centro dinámico relacionado con las diversas actividades marítimas que se practicaban en sus cercanías y las labores agrícolas tierra adentro.¹⁴ Su ubicación geográfica lo convirtió en un puerto estratégicamente exitoso al recibir a grandes cantidades de embarcaciones de diversos tamaños y de distintas naciones. San Diego rápidamente se convirtió en un puerto de altura que contó con distintos atracaderos, aduana, estación de cuarentena, astilleros, muelles, fundiciones, depósitos para carbón y almacenes para mercancías. El puerto contó con un faro naval desde 1855, el cual sirvió para guiar a las embarcaciones que entraron y salieron del puerto. Además de recibir a buques con espaciosa bodegas para carga general y rodante, frigoríficos, graneleros y pesqueros de todo el Pacífico, contó también con un sistema ferroviario, por el cual pudo introducir tierra adentro productos llegados desde Inglaterra, Canadá, China, Japón y demás naciones poseedoras de flotas marítimas mercantiles. A esto se le sumó su cercanía a la frontera con México al sur, ya que era la puerta marítima estadounidense para los recursos provenientes del Pacífico mexicano, por razones geográficas, y podía introducir los productos mexicanos a la costa del atlántico de su nación mucho más rápido en comparación si eran enviados a San Francisco en el norte de California (Southworth, 1899b, pp. 1-6).

La pesca no fue inusual en la zona, (como se abordará con más detalle en el siguiente apartado de este capítulo), ya que, desde mediados del siglo XIX, varias compañías ubicadas en San Diego tenían chozas o lugares de desembarco en las islas pertenecientes al territorio de Ensenada, donde se dedicaban a esta actividad. Para finales del siglo XIX, chinos salieron de San Diego a bordo de sus *junks*, para explotar el abulón y el tiburón encontrados en las aguas

¹⁴ Las principales cosechas agrícolas fueron de limones y naranjas. Estas usualmente eran exportadas hacia el norte y este de Estados Unidos por vía ferroviaria. Otros productos agrícolas que se exportaban desde San Diego a finales del siglo XIX y principios del XX fueron manzanas, uvas, higos, ciruelas, almendras, trigo, peras, calabazas, cebada, alfalfa y papas (Southworth, 1899b, pp. 1-6).

de las islas; además, los juncos Xora, Fann y Neptune solían arribar a las islas y sus cercanías para practicar la pesca y recolectar abulón. Hubo también estadounidenses que se embarcaban únicamente por la recolección de este molusco cerca de las islas ya que se vendía bien en el mercado de San Diego. Para aquellos interesados en esta labor, estuvo a disposición el vapor Mckinley que les cobraba un dólar por persona por viaje redondo (*San Diego Union*, 14 de febrero de 1902 y 20 de marzo de 1909).

Explotación pesquera en Baja California

Desde mediados del siglo XIX, diversas embarcaciones salidas de los puertos de California navegaron rumbo al Pacífico sur, especialmente a las costas de Baja California, así como al Golfo de California, en busca de distintas especies marinas con alto valor de mercado en California. Variedades como la ballena, el lobo marino, la foca, la nutria de mar, el abulón, la concha perla y distintos tipos de peces fueron cazados, transportados y explotados por los marinos californianos en el espacio marítimo bajacaliforniano.

Históricamente, las costas del Pacífico fueron el escenario donde la ballena fue perseguida y atrapada para aprovechar su piel, grasa, carne y huesos para distintos usos y manufacturas. Tan pronto se perdieron los territorios mexicanos, debido a la derrota de México en la guerra con Estados Unidos, se estableció la industria ballenera en los puertos californianos, emergiendo San Diego, desde 1850 aproximadamente, como uno de los más importantes en este rubro, como abordamos de manera resumida en el apartado anterior de este capítulo.

Los navíos zarparon desde el puerto de San Diego en busca de la ballena gris, que hace su recorrido migratorio desde el alto Pacífico y finaliza en las costas de Baja California donde paren a sus

crías.¹⁵ Los balleneros californianos mataban a los mamíferos y los arrastraban a sus embarcaciones, para transportarlos a San Diego donde se pagaba un precio elevado por ellos en el mercado local (Crawford, 1983, p. 3).

Ante el crecimiento de esta industria, se establecieron estaciones balleneras desde Crescent City, California, hasta Ensenada de Todos Santos, en Baja California. La estación ballenera de Ballast Point, California, fue una de las primeras en operar y le siguieron las estaciones de Punta Banda, Santo Tomás, Ojo de Liebre, en el norte de la península, y en Bahía Magdalena y Bahía Vizcaíno, en el actual estado de Baja California Sur (Ruiz, 2002, p. 235).

El gobierno federal mexicano difícilmente pudo detener la incursión de embarcaciones californianas por la escasa vigilancia de las costas, la carencia de navíos nacionales dedicados a ese fin y la paupérrima recaudación fiscal destinada a frenar el saqueo y contrabando internacional. Además, por la política de colonización de Porfirio Díaz, la concesión de tierras fue una de las estrategias de poblamiento de los territorios más alejados de la capital del país. De manera que abrir las puertas a extranjeros en la península dio facilidades para que se explotaran los recursos marinos, así como los minerales y agrícolas.

En el caso de la explotación de fauna marina, las tripulaciones de navíos extranjeros fueron auxiliadas en algunas ocasiones por las autoridades locales, sin retribución al gobierno mexicano. Entre 1850 y 1860 la industria ballenera fue más lucrativa en el sur de California; para 1870 esta actividad empezó a irse a la baja por la sobreexplotación de este mamífero en las costas de California y Baja California y por las restricciones impuestas por el gobierno mexicano; diez años después funcionaron solamente cinco estaciones balleneras. Poco a poco se fue abandonando esta industria, y entre 1885

¹⁵ En las costas de la península de Baja California, los cetáceos fueron objeto de captura en grado extremo, ya que, por sus características geográficas, algunas especies en su ruta migratoria, adoptaron bahías, lagunas y estuarios, para su apareamiento y reproducción (Ruiz, 2002, p. 235).

y 1886 solo se lograron capturar ocho cetáceos, lo cual tuvo como resultado que, para 1887, se dejaron de realizar cualquier tipo de operaciones relacionadas con la cacería de ballenas desde San Diego (Crawford, 1983, p. 3).

La falta de atención del gobierno federal mexicano en cuestión de los recursos marítimos que se podían explotar en las costas de la península bajacaliforniana, fue constante causa de reclamación y lamento por parte de las autoridades y residentes de la península, ya que los beneficios de esta explotación no trajeron ganancias a la población local (Ruiz, 2002, p. 234).

Otro de los mamíferos que fue cazado en la península, hasta casi la extinción, fue la nutria de mar. Desde principios del siglo XIX, embarcaciones de distintas nacionalidades incursionaron en Baja California en busca de la nutria, debido a que su piel fue codiciada en los mercados estadounidenses, europeos y asiáticos. A mediados de 1850 solo se encontraban especímenes en las islas Channel, en California, y en algunas islas del espacio marítimo bajacaliforniano. Al igual que la industria ballenera, el puerto de San Diego se convirtió en el centro abastecedor, distribuidor y base de operaciones de los navíos dedicados a su caza. Cuando estas no hallaban nutria, aprovecharon para recolectar guano, abulón, cazar focas y otras especies de peces (Buxton, 2007, p. 9).

En estos casos hubo una sobreexplotación de la caza tanto de la ballena como de la nutria en las aguas de la península de Baja California utilizando embarcaciones provenientes principalmente de San Diego. Debido a la demanda cambiante del mercado y por la erradicación casi completa de las especies, las industrias que se desarrollaron gracias a la caza de estos dos mamíferos duraron poco tiempo.

Un proceso similar aconteció cuando se empezaron a buscar grandes bancos de peces, de diversas especies, para ser procesados y enlatados en la nueva industria de conservas que se desarrolló en California, desde finales de 1870 y principios de 1880. Para 1893, una fábrica de conservas ubicada en San Francisco fue la encargada de enlatar miles

de sardinas que se pescaron en las aguas inmediatas a su bahía. Al no encontrar en las cercanías más de esta especie, cerraron y desmantelaron su fábrica marchándose a San Pedro, en el sur del estado. Ahí la fábrica tomó el nombre de Southern California Fish Company y se dedicó a enlatar caballos de mar y sardinas.

En 1903 se vieron en aprietos al agotarse nuevamente las sardinas y optaron por enlatar albacora, especie marina de excelente calidad, sólida y de aspecto blanco. Llegó el éxito y la compañía alentó a los pescadores de San Diego capturar solamente albacoras y vendérselas a ella; la industria de enlatados creció y se establecieron nuevas fábricas de conservas, dedicadas a enlatar albacora, en San Francisco, San Pedro y San Diego. En 1907 la flota pesquera de más de cuatrocientas embarcaciones salida de San Diego llegó hasta Ensenada, en busca de esa especie, por lo que se denominó la *flota albacora* que recorría las costas e islas desde San Francisco, California hasta el sur del territorio de Ensenada en Baja California (Zolezzi et al., 2008, pp. 10-11).

De nuevo, la sobreexplotación de la especie empezó a agotar los bancos y reservas de albacora, y para 1910 las fábricas californianas tuvieron que buscar otro sustituto. Se enteraron de que en la península de Baja California había grandes bancos de barrilete y atún de aleta amarilla y, aunque sabían que la calidad de la carne sería menor que la de la albacora, decidieron incursionar en la pesca de esas dos especies a fin de seguir surtiendo de pescado enlatado a un mercado en expansión que demandaba cada vez más este tipo de productos. Debido a la distancia entre los puertos, las fábricas de conservas ubicadas en San Pedro y San Diego se enlazaron y ayudaron a los pescadores a mejorar sus embarcaciones pues se necesitaron navíos de mucho mayor tamaño. En ese mismo año zarpó desde San Diego, la primera flota atunera rumbo a Baja California en busca del barrilete y atún de aleta amarilla (Zolezzi et al., 2008, pp. 11-12).

El crecimiento de la flota atunera del sur de California propició a establecer estaciones de servicio a lo largo de la península de Baja California, como Bahía Tortugas, Bahía Magdalena, Cabo San Lucas

y en la Isla de Cedros. Las estaciones contaron con congeladores, sirvieron de centro de acopio de las especies capturadas y ofrecieron servicio a los navíos, como combustible, repuestos y provisiones para el regreso a San Diego (Zolezzi et al., 2008, p. 13).

Pero debido a la gran demanda por la captura y enlatado de diversas especies de peces en el Pacífico bajacaliforniano se reactivaron las plantas empacadoras de pescado en el norte de la península. Esto fue posible gracias al desarrollo de la industria pesquera estadounidense en California, donde San Francisco empezó con este tipo de proceso industrial, y ya entrado el siglo XX, en San Pedro, en 1903, se empezó a enlatar la codiciada albacora, que tuvo gran aceptación entre el público consumidor porque tenía un aspecto y sabor similar al pollo, por lo cual se le bautizó como *chicken of the sea*. Con este éxito, el número de empacadoras se elevó en la zona y casi quince años después contó con treinta y seis dedicadas a este giro comercial (Ochoa, 2003, p. 24).

El establecimiento de las empacadoras de pescado en el norte de península en el siglo XX

Como se hace mención en los apartados anteriores de este capítulo y en lo que compete esta investigación donde queremos establecer la vinculación e importancia de conocer la historia industrial para valorar el legado de las antiguas empacadoras de pescado en Baja California durante la primera mitad del siglo XX, debemos tener presente que, desde la óptica del patrimonio industrial, podemos evaluar los vestigios de este tipo de cultura industrial derivada de su desarrollo tecnológico-comercial, así como su impacto social que suscitaron, el establecimiento de este tipo de industrias en Ensenada. Asimismo, y desde el enfoque del patrimonio industrial¹⁶ para este caso, podemos

¹⁶ En las últimas décadas, tal como ha sucedido en la mayoría de las investigaciones de diverso carácter, el enfoque inter o multidisciplinar ha ido ganando terreno como

entonces tratar de reconocer cuáles son los restos tangibles e intangibles de estas fábricas de procesamiento y conocer cómo se dio, desde estos sitios fabriles, la generación de empleos, lazos con la comunidad, y por ende un legado histórico e industrial en el puerto, asunto que se aborda en el resto de este estudio exploratorio.

A principios del siglo XX, el puerto de Ensenada, Baja California, llegó a contar con once fábricas de diversas manufacturas: dos molinos de harina, una fábrica de lana, una fábrica de cerillos, una tenería, una cervecería, una empacadora de frutas, una fábrica de sodas, una empacadora de pescado, una fábrica de jabón y una destilería. Estas empresas emplearon a más de 150 personas (*Lower Californian*, 14 de agosto de 1899) pero, algunos de los negocios tuvieron una vida muy corta, como la empacadora de pescado que funcionó solo unos meses, así como la fábrica de jabón que, debido a la crecida de un arroyo por las intensas lluvias fue destruida y reubicada en San Diego, California en 1891 (*Lower Californian* 26 de febrero y 24 de julio de 1891).

Debido al aumento de la demanda de pescado enlatado en California desde finales del siglo XIX, la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización decidió establecer una pequeña planta en San Quintín, al sur de Ensenada, en 1880. Desconocemos si tuvo éxito o no, pero en 1907 la Compañía vendió sus bienes a los señores Charles Ames y David Hume, ambos residentes de San Diego, renombrándola La Pescadora. Al año siguiente, se unió al negocio Aurelio Sandoval, conocido comerciante en la zona, y en 1909 compraron tres concesiones de pesca al gobierno mexicano.¹⁷

un elemento indispensable para la comprensión de los fenómenos sociales, económicos, políticos y de todo tipo. Ha ido construyendo nuevos lenguajes, nuevas formas de hacer investigación; el estudio del Patrimonio Industrial se ha incorporado a esta nueva propuesta investigativa. Por otro lado, el propio Patrimonio Industrial tiene diversas y amplias formas de expresión, es decir, de lenguajes constructivos, tecnológicos, laborales, sociales, culturales, dependiendo del tipo de industria desarrollada. Ambas expresiones o tópicos hacen todavía más sugerente la investigación sobre el Patrimonio Industrial (Gámez y Núñez, 2020, p. 12).

¹⁷ En mayo la Secretaría de Fomento, Colonización e Industria fundió esas concesiones en un solo contrato que englobó los derechos y obligaciones de la compañía. Con este arreglo, el gobierno porfirista la convirtió en la única usufructuaria de los

La creciente industria pesquera en el norte de la península de Baja California incentivó la migración de los estados vecinos mexicanos, llegando principalmente a Ensenada comerciantes y trabajadores de Sinaloa y Sonora. Uno de estos fue Luis. M. Salazar, comerciante venido de Sonora quien al llegar al puerto ensenadense obtuvo empleo como gerente y, posteriormente, como apoderado de la empacadora *La Pescadora*. Salazar se convirtió rápidamente en una figura central de la industria del enlatado de pescado en la región, al grado que a solo unos años después de su arribo al puerto logró montar su propia planta que bautizó como *La Industrial de Ensenada*, la cual expandió al poco tiempo donde en una sección de su planta empacaba pescado y en otra legumbres y frutas. Entre ambas secciones de *La Industrial*, Salazar llegó a contar con una fuerza laboral de más de dos mil trabajadores, tanto hombres como mujeres, que la convirtieron en una de las más grandes empleadoras de personal en este periodo y rama industrial en todo México.¹⁸

A partir de 1920, y porque Baja California ya había incursionado en el comercio del enlatado y empaque de mariscos fuertemente, la industria pesquera se desarrolló rápido y creció aún más cuando se

recursos marinos de toda la península de Baja California [y] desde la línea divisoria internacional hasta Cabo San Lucas, La Pescadora tenía exclusividad para explotar un gran número de especies, entre ellas langosta, ballena, tortuga común y toda clase de pescado de escama. [...] El gobierno federal esperaba que el establecimiento de las empacadoras contribuyera al desarrollo económico del norte de Baja California y a su poblamiento, pues se suponía que las factorías darían empleo a un gran número de trabajadores y serían la base de otras actividades productivas (Gómez, 2011, pp. 122-123).

¹⁸ El señor Salazar es una figura clave para investigar, pues está relacionado tanto al sector industrial de Ensenada como al político de Baja California, porque llegó a convertirse por un corto tiempo en gobernador del antiguo Territorio Norte de la Baja California, en el año de 1920. Unos años antes de la breve gubernatura de Salazar, aparecen los primeros registros de la industria pesquera en Baja California, con la instalación de la planta beneficiadora de sargazo en El Sauzal, entre los años de 1917-1918. Con esta empresa se inició el desarrollo de la industria pesquera en el estado ya que, para 1922, se trabajó en el barco-fábrica "Calmex", en Isla de Cedros; en esa misma década se instaló una nueva empresa en El Sauzal, la primera empacadora de sardina, misma que permitirá el despegue del sector en el estado. Véase *Personalidades del Estado de Baja California*, 1953.

instaló la primera planta de enlatado de sardina, producto que se sumó a los casos exitosos de empaques de albacora y abulón; pero, las capturas de estas tres especies propiciaron el declive considerablemente de las mismas, debido a la sobreexplotación a la cual estuvieron sujetas, y como consecuencia, en Ensenada se empezó a incentivar el enlatado de atún, el cual resultó ser un producto muy atractivo para los consumidores tanto en México como en los Estados Unidos, donde radicaba el principal mercado de los productos enlatados en Baja California (Ochoa, 2003, p. 15).

Para 1922, la captura y enlatado de atún se empezó a desarrollar a pasos agigantados y con carácter comercial en Baja California, donde primeramente se capturó y procesó el espécimen a bordo del barco-fábrica *Calmex*, el cual fue trasladado de Estados Unidos a Isla de Cedros en Baja California para llevar a cabo su cometido. El éxito de esta embarcación propició que los hermanos Bernstein, migrantes llegados a Baja California por medio de las compañías colonizadoras y quienes conocían bien este tipo de comercio, hicieran crecer el recorrido de captura de la embarcación hasta Cabo San Lucas, al extremo sur de la península, donde lograron establecer en tierra una pequeña planta procesadora en 1925 debido a la abundancia de atún en esa zona (Ochoa, 2003, p. 25).

Todo el atún que fue procesado a bordo del *Calmex* se comercializó rápidamente al ingresar a los Estados Unidos, lo cual permitió obtener buenas ganancias porque redujo los costos a sus dueños, ya que no tuvieron que equipar otros barcos (dado que el *Calmex* poseía los instrumentos necesarios al contar con cámaras de refrigeración) y de esta forma podía conservar los pescados frescos y en óptimas condiciones. Al ingresar a los Estados Unidos, donde su principal base de compradores se encontraba en San Pedro, por ser el puerto californiano donde más abundaban las empacadoras de pescado, era adquirido a buen precio por haber sido acarreado desde zonas lejanas.¹⁹

¹⁹ El empaque de atún de aleta amarilla se logró en 1930, aunque desde 1922 (cuando el *Calmex* se encontraba en Isla de Cedros), procesaban jurel y bonito, por ello

Para este periodo los Bernstein ya eran conocidos comerciantes en Baja California porque desde 1919 habían constituido la Compañía Comercial Agrícola Mexicana con el objetivo de detonar la agricultura en la región y bajo esta empresa instalaron molinos harineros y una planta empaadora en San Quintín. En la empaadora, los Bernstein enlataron y exportaron diariamente casi 200 cajas hacia el oriente, vía Estados Unidos, de abulón, langosta y pescado entre 1920 y 1925.²⁰

Debido al auge comercial que se vivió entre 1920 y 1929 en Baja California, relativo al empaque de productos marinos en la región, fue que se logró instalar una procesadora de sargazo en el puerto de El Sauzal, a escasos kilómetros al norte de la ciudad de Ensenada, con la intención de extraer la potasa y así poder comercializarlo. Esta planta fue exitosa por un breve periodo, ya que el alga marina era bien conocida por los pescadores que llegaron habitar en la región y fueron estos quienes se encargaron de su recolección. A esta empaadora le siguieron muchas más la cuales se instalaron en El Sauzal, el cual pronto se convirtió en un poblado pesquero y en donde se lograron procesar diversas especies como el abulón, la almeja, el jurel y la sardina, entre otros.²¹

ubicamos el inicio de la pesquería del atún en ese año. Hay que agregar que el traslado del Calmex de EE. UU. a las costas mexicanas se realizó para procesar el atún que, por esos años, tenía una gran demanda en el mercado estadounidense (Ochoa, 2003, pp. 26-27).

²⁰ Los Bernstein utilizaron equipo y herramientas adquiridas en los Estados Unidos; no obstante, la planta era chica y las condiciones artesanales, los envases de lata, por ejemplo, eran soldados a mano (Gómez, 2011, p. 132).

²¹ Esta cañería comienza con una variedad de recursos marinos que se localizaban en las cercanías del lugar al igual que el sargazo. Estos productos se encontraban en abundancia debido a que antes no habían sido explotados comercialmente. Es decir, no solo se está hablando de la extracción de los recursos marinos sino de una nueva concepción del trabajo y de la explotación de estos recursos, o sea, de la introducción de una división internacional del trabajo y de la implantación de la monoexplotación de los recursos y especialización del trabajo pesquero que no se había practicado en Baja California. En los primeros años de esta empaadora no había más de 50 empleados –entre trabajadores de planta y eventuales– quienes se trasladaban de Ensenada a El Sauzal, en un recorrido de diez kilómetros diarios, en vehículo de la misma empresa, hasta que se empezaron a asentar en dicho lugar (Ochoa, 2003, p. 32).

Es a partir de 1920 cuando se establece Nacional de Productos Marinos, empresa dedicada a la explotación de los recursos marinos, la cual a su vez fue comprada por Abelardo Rodríguez en 1932. Con el cambio de administración y nombre de la empresa, la cual fue rebautizada como Pesquera del Pacífico en 1937, hubo una mejora notoria en las condiciones de trabajo y seguridad entre sus empleados, lo cual permitió que se incorporarán nuevos trabajadores y así creció la empacadora (Ochoa, 2003, p. 33).

Rodríguez, interesado en hacer prosperar su empacadora, así como la vida de sus trabajadores, mandó construir viviendas para hacer crecer el poblado y así evitar el traslado diario de sus empleados entre El Sauzal y Ensenada. Las primeras casas que se construyeron fueron de madera, pero llegaron a contar con luz eléctrica y agua. Asimismo, les facilitó la compra de los terrenos donde se establecieron las viviendas lo que propició que más personas se asentaran en El Sauzal y así se detonó el poblado formalmente, ya que muchos migrantes se quedaron a radicar en el lugar al ser muy bien remunerados sus empleos como trabajadores de la Pesquera de Pacífico, así como como por las facilidades para hacerse de viviendas y tierras (Ochoa, 2003, p. 34).

La incorporación de Rodríguez a la industria marítima favoreció a los pescadores mexicanos radicados en Baja California ya que los ayudó a poder pescar a bordo de cualquier tipo de embarcación nacional, aun aquellas que las tripulaban personas de otras nacionalidades, como fue el caso del navío Texas, conocido en la zona por ser una embarcación comandada por una tripulación japonesa y encargada de pescar sardinas, la cual se negó en emplear a pescadores mexicanos, aun cuando se llegó a pescar en aguas nacionales y comerciar en el país (Ochoa, 2003, p. 33).

Este fue un problema que recrudeció la vida de los pescadores mexicanos debido a que era una situación que se llegó a presentar en gran parte del Pacífico mexicano, aun cuando el artículo 32 de la Constitución Mexicana de 1917 claramente establecía que solo los mexicanos por nacimiento podrían tripular las embarcaciones

nacionales. El problema en Baja California fue derivado de una fuerte oleada migratoria desde finales del siglo XIX lo cual produjo que siguieran arribando migrantes de distintas nacionalidades los cuales, al contar con mayores recursos que los mexicanos, podían adquirir navíos y embarcarse dejando de lado a los nacionales (Ochoa, 2003, p. 34).

Fue entre 1930 y 1940 cuando se incrementó la industria de las empacadoras de recursos marinos en Baja California, al arribar un mayor número de navíos a sus cercanías en busca de la captura y venta de la sardina y macarela, por mencionar dos de las más codiciadas especies en su momento. El panorama industrial de Ensenada cambió rápidamente y

[...] los grupos pesqueros industriales más importantes estaban inicialmente formados por el grupo Rodríguez con Pesquera del Pacífico, la empacadora más grande de México, [...] se le unieron Peninsular, Isla de Cedros, Bahía de Tortugas. Competía en producción y calidad el grupo de los hermanos Salazar, con su gran planta La Industrial de Ensenada [...] Esta industria cerró al desaparecer la biomasa de sardinas en la zona; [...] Existían otras industrias y pequeñas empresas dedicadas a la explotación de productos como sargazo Agar, almejas, abulón, langosta, etc., que contribuían ampliamente con la economía regional; en conjunto, toda esta actividad industrial, representaba sin lugar a dudas, una de las mayores de Latinoamérica, y desde luego, la más importante de México (Prieto, 1997, pp. 23-24, énfasis propio).

Entre 1940 y 1950, tanto en Ensenada como en El Sauzal se llegaron a instalar plantas empacadoras de sardina, dado al auge comercial que aun poseía este producto en el mercado estadounidense, así como a nivel mundial. En el caso de Ensenada la primera empacadora que empezó a procesar este producto fue La Industrial, la cual inició con actividades como la fabricación de hielo y como procesadora de abulón y tiempo después a enlatar sardina; y posteriormente se inauguró la empacadora Galicia en 1953, siendo dueño el español Antonio Paz (Ochoa, 2003, pp. 35 y 51).

Conclusiones

Como se logra apreciar, el puerto de Ensenada posee una larga tradición exitosa en el ramo de la industria pesquera la cual hizo detonar en su territorio el comercio del enlatado y empaque de diversas especies marinas, lo cual continúa haciéndose hasta el día de hoy, pero en menor escala. Miles de personas, principalmente migrantes, ingresaron a trabajar a las distintas empacadoras que se establecieron contiguo al Pacífico bajacaliforniano, donde, gracias al auge de la industria marítima pudieron asentarse y prosperar. Por muchos años el trabajar en alguna de las empacadoras de pescado ubicadas en el puerto Ensenada significaba adquirir un trabajo bien remunerado, así como la posibilidad de crecer dentro la empresa y asegurar la estabilidad laboral.

Durante gran parte del siglo XX y en las costas contiguas pertenecientes al municipio de Ensenada, era una constante ver la entrada y salida de diversos navíos pesqueros los cuales acarreaban hasta las numerosas empacadoras que se establecieron en la región, el producto de su pesca de semanas o meses en aguas nacionales. Esto hizo crecer la industria marítima la cual fue una de las más prosperas en todo el noroeste de México.

Pero con los vaivenes de la economía mundial y el declive de muchas de las especies marinas explotadas en la región, muchas empacadoras cerraron y hasta cierto punto han desaparecido de la historia de los bajacalifornianos. Es por ello, que espero de cierta forma incentivar con este capítulo a futuros investigadores, a rescatar lo poco que queda de este tipo de fábricas las cuales formaron el núcleo básico de la economía del puerto de Ensenada, y así propiciar el rescate del patrimonio e historia industrial de la región dado que, aun cuando ya no esté en pie mucha de su infraestructura, su legado aún vive en los recuerdos de sus extrabajadores y archivos fabriles, así como en las generaciones de personas que fueron marcadas por las mismas.

Bibliografía

Acervo Documental del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, AD-IIH-UABC, colección AGN, serie Archivo General de la Nación.

Bonifaz, R. (1999). Conformación del Distrito Norte de Baja California, 1887-1911. En *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California.

Busch, H. (1998). *Gray Whales. Wandering Giants*. Canadá: Orca Publishers.

Buxton, M. (2007). The Sea Otter Hunters of San Diego and the Lower Coast, 1846 to 1903. *Mains'l Haul*, 43(3 y 4).

Calderón, C. (2011). *Adecuación bioclimática de la vivienda tradicional en Ensenada 1882-1930*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California.

Cervantes, R. (1977). *Derecho Marítimo*. México: Herrero.

Chamberlin, K. (1955). The Japanese Scare at Magdalena Bay. *Pacific Historical Review*, 24(4).

Crawford, R. (1983). The Whalemens of San Diego Bay. *Mains'l Haul*, XIX(2).

Gámez, M. y Núñez, F. A. (2020). Investigaciones, enfoques interdisciplinarios y perspectivas sobre el patrimonio industrial. En M. Gámez y F. A. Núñez (coords.), *Y se detuvieron las máquinas. Lenguajes, reconversión y espacios simbólicos sobre el Patrimonio Industrial*. San Luis Potosí: El Colegio de San Luis.

Gómez, M. (1918). *Breves apuntes geográficos del Distrito Norte de la Baja California*. México: Mexicali.

Gómez, J. (2011). Pesca, industria y poblamiento en el Distrito Norte de la Baja California, 1909-1919. En L. León (coord.), *Territorio, sociedad y frontera. Estudios históricos sobre Baja California*. Tijuana: Centro Cultural Tijuana / Conaculta.

Heath, H. (2002). La época de las grandes concesiones, 1883-1910. En C. Velázquez (coord.), *Baja California, Un presente con historia*. Tomo I. Mexicali: UABC.

James, G. (1986). The Cedros Island Gold Mine. [Ponencia]. XXIV Symposium de la Asociación Cultural de las Californias, San José del Cabo.

Lower California, "Tierra Perfecta" or Perfect Land. The Fertile District Owned by the International Company of Mexico, Now Open to Colonists (1887).

Ochoa, A. (2003). *A flor de agua. La pesquería del atún en Ensenada*. México: Conaculta.

Padilla, A. (2002). Escenario político en el Partido Norte, 1848-1882. En C. Velázquez (coord.), *Baja California, Un presente con historia*. Tomo I. Mexicali: UABC.

Personalidades del Estado de Baja California (1953). México: Publicaciones Antonio.

Piñera, D. (1983). Ensenada a principios del siglo XX. En D. Piñera (coord.), *Panorama Histórico de Baja California*. Tijuana: Universidad Autónoma de Baja California.

Piñera, D. (1995). *American and English Influence on the Early Development of Ensenada, Baja California, Mexico*. San Diego: Institute for Regional Studies of the Californias/San Diego State University.

Piñera, D. (1999). *Las Compañías Colonizadoras en Ensenada, 1886-1910*. En *Ensenada: Nuevas Aportaciones para su historia*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California.

Piñera, D. (2006). *Los orígenes de las poblaciones de Baja California. Factores externos, nacionales y locales*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California.

Prieto, J. (1997). *Nuestro Puerto. Relatos sobre algunos acontecimientos, anécdotas y vivencias en el puerto de Ensenada, B. C.; su correlación con el desarrollo regional y sus necesidades de tráfico marino y marina mercante*. Ensenada: CAPRISA.

Riguzzi, P. y Ríos, P. (2012). *Las relaciones México-Estados Unidos, 1756-2010. Tomo II. ¿Destino no manifiesto?, 1867-2010*. México: Universidad Nacional Autónoma de México / Secretaría de Relaciones Exteriores.

Ruiz, M. (2002). Aspectos económicos en el Partido Norte, 1849-1888. En C. Velázquez (coord.), *Baja California, Un presente con historia*. Tomo I. Mexicali: UABC.

Santiago, B. (2011). Mercado y medios de transporte como referentes a la apropiación del territorio en Baja California, 1850-1919. En L. León (coord.), *Territorio, sociedad y frontera. Estudios históricos sobre Baja California*. Tijuana: Centro Cultural Tijuana / Conaculta.

Southworth, J. (1899a). *Baja California ilustrada*. La Paz: Baja California Sur.

Southworth, J. (1899b). *The Port of San Diego. The Southwestern Gateway of the United States*. San Diego: San Diego Chamber of Commerce.

Stephens, A. (1899). *The Gold Fields of Lower California for Miners and Settlers*. Los Angeles: Southern California Publishing.

Taylor, L. (2011). Baja California, ¿el cuerno de la abundancia? Inversiones estadounidenses y desarrollo económico en el norte de la península, en el Porfiriato. En J. Gómez y A. Almaraz (coords.), *Inversiones, colonización y desarrollo económico en el noroeste de México, 1870-1940*. Tijuana: Universidad Autónoma de Baja California / El Colegio de la Frontera.

Treviño, H. (2003). *Historia y personajes de Ensenada*. Ensenada.

Uththoff, L. (2005, julio-diciembre). Los impuestos al comercio exterior en México en la era de las exportaciones, 1872-1930. *América Latina en la Historia Económica*, (24).

Zolezzi, H. y Lawrance, D. (2008). The Story of the San Diego Tuna Fleet. *Mains'l Haul*, 44(1 y 2).

Hemerografía

El Progresista

San Diego Union

Lower Californian

Patrimonio de la industrialización del agua en Monterrey

Arnoldo Díaz

Introducción

Desde los primeros intentos de colonizar el noreste de México, el agua ha sido parte central en la historia de la ciudad de Monterrey, Nuevo León. Alberto del Canto¹ argumentó que la principal razón por la que su expedición de 1577 no tuvo éxito fue la imposibilidad de arrebatar el control de los manantiales a los habitantes de estas tierras. Fue Diego de Montemayor² quien logró en 1596 derrotarlos y finalmente fundó su ciudad al norte del Ojo de Agua Grande (Torres y Santoscoy, 1985).

Tres siglos después, la industrialización avanzó por nuestro país, las fuentes de agua que permitieron el asentamiento sufrirían una

¹ Alberto del Canto (1547-1611), fundador de la ciudad de Saltillo, Coahuila en 1575, fue uno de los primeros pobladores de Monterrey. Militar dedicado a la guerra con los pueblos indígenas.

² Diego de Montemayor (1530-1611), militar español, alcalde de Saltillo y considerado el fundador definitivo de Monterrey. Fue gobernador del Nuevo Reino de León de 1589 a 1611. Considerado el primer feminicida de Nuevo León por el asesinato de su esposa Juana Porcayo.

transformación que trastocaría las actividades productivas, la vida cotidiana y el ecosistema de la ciudad; este proceso derivó en una crisis de abastecimiento del vital líquido que no hemos podido superar.

Este trabajo pretende poner a discusión las principales causas de los problemas de abastecimiento de agua en la ciudad de Monterrey en una perspectiva histórica y crítica. Al ser esto un primer acercamiento, se recurre a la bibliografía que se ha producido sobre el tema por cronistas, historiadores, ingenieros y diversas fuentes primarias que se han publicado para impulsar las investigaciones regionales sobre el vital líquido. Dichos materiales hacen necesario partir del patrimonio industrial para generar cuestionamientos sobre la vida en una de las principales ciudades industriales de México.

Aunque la bibliografía especializada no abunda, las grandes obras de captación y almacenamiento de agua del régimen porfirista y la consecuente construcción del drenaje son referencias comunes en la historiografía local, a partir de dichas obras comprendemos a la industrialización del consumo del agua y las obras que la hicieron posibles como patrimonio industrial tangible; así como reconocemos sus implicaciones en la vida de la urbe, es decir, la valoración de las transformaciones generadas a partir de “un proceso de producción caracterizado por la mecanización, dentro de una relación social capitalista” (Querol, 2010, p. 265).

La mecanización o industrialización del consumo del agua llevó el vital líquido a hogares y fábricas en cantidades nunca antes vistas en nuestra ciudad. Esto es considerado en la historiografía local tradicional como uno de los pasos a la Modernidad, reflejo del triunfo de la civilización. Materialmente, las obras de las que hablaremos marcan el inicio de una serie de transformaciones de las fuentes naturales de agua, proceso que algunos historiadores han identificado como causa de la crisis del agua durante 1970 y 1990.

Para comprender las transformaciones del medio físico, en este caso, las fuentes de agua del centro de Monterrey, es necesaria una breve descripción de los ríos de Nuevo León.

Nuevo León y sus ríos

La región fisiográfica conocida como Provincia Llanura Costera del Golfo Norte³ llega hasta los municipios de Allende, Apodaca, Aramberri, Cadereyta Jiménez, Ciénega de Flores, oeste de Dr. González, Gral. Terán, Gral. Zuazua, Guadalupe, sur de Higuera, Hualahuises, Juárez, Linares, Los Ramones, Marín, Montemorelos, Monterrey, Pesquería, sur de Salinas Victoria, San Nicolás de los Garza, San Pedro Garza García, este de Santiago, norte de Santa Catarina y Escobedo. Que a su vez pertenecen a la subprovincia de llanuras y lomeríos (Contreras, 2007, p. 20).

Por estos municipios fluyen los tres principales ríos del estado: el río Pesquería, el río Santa Catarina y el río San Juan, que da nombre a la cuenca hidrológica Bravo-San Juan, perteneciente a la región hidrológica Conchos-San Juan (Contreras, 2007, p. 32). Además de los principales ríos, el territorio de Nuevo León estaba repleto de otros ríos, arroyos y ojos de agua que apenas y han sido registrados ya sea por su bajo afluente o por su temprana desecación.

Otra característica importante es que existen zonas del estado en el que el nivel de lluvia es bastante alto en comparación con el resto de las poblaciones del noreste mexicano. Hoy en día se aproxima que anualmente caen entre 500 y 1 000 mm de lluvia (Contreras, 2007, p. 22), cifras históricas confirman esto ya que Vizcaya estima que para finales del siglo XIX caían 640 mm de lluvia anuales, mismo autor que admite que es poco para las condiciones del clima y la distribución preindustrial del agua, pero aun así señala esta característica como una ventaja para el auge industrial⁴ que tuvo la ciudad hacia 1890 (1971, p. 72).

³ Esta llanura es de origen aluvial, es decir, fue formada por la acumulación de material sedimentario acarreado por los ríos hacia el mar y por los movimientos tectónicos a través de millones de años (Jacome, 2012).

⁴ Durante la década de 1890 se fundan en Monterrey las fábricas representativas de la ciudad, muchas siguen existiendo como la Cervecería Cuauhtémoc y la embotelladora Topo Chico, ambas relacionadas con la extracción de agua.

La constancia de las lluvias y la presencia de diversas fuentes de agua permitieron la utilización de los suelos típicos de la subprovincia de llanuras y lomerías como son los vertisoles (suelos con alto contenido de arcilla) y los xerosoles (suelo árido que contiene materia orgánica) que pueden dar buenos resultados en el cultivo de diversos alimentos a través del riego (Contreras, 2007). Los buenos resultados fueron visibles en el centro histórico de Monterrey con el desarrollo de la agricultura que utilizaba el líquido de los ojos de agua y del río Santa Catarina.

El río Santa Catarina cruza los municipios de Santiago, San Pedro, Santa Catarina, Monterrey, Guadalupe, Juárez y Cadereyta, recoge las aguas de 32 cañones, se nutre del arroyo del Obispo de la sierra de las Mitras, el río la Silla desemboca en él y recibe también las corrientes de lluvia que bajan de la Loma Larga y antiguamente el río Santa Lucía desembocaba en él, finalmente une sus aguas con el río San Juan que desemboca en el río Bravo (Guerrero, 2011, pp. 38-39.)

Sus aguas alimentaban haciendas en todos los municipios mencionados, en Monterrey todavía a finales del siglo XIX el río regaba haciendas semirurales como Las Quintas (Vizcaya, 1971, p. 42), lo mismo que en Santa Catarina, donde se cultivaban manzanas, duraznos, ciruelas y tunas, entre otras frutas (Sánchez y Zaragoza, 1989). Ya desde el siglo XIX las aguas del río fueron utilizadas para la industria y comenzaron a presentarse las contradicciones entre la agricultura y la industria.

En la recopilación de fuentes primarias *La historia del agua en Nuevo León, Siglo XIX*, Daniel Sifuentes (2002) nos brinda el ejemplo de la disputa entre los hacendados de San Pedro, que buscaban aumentar su producción agrícola, contra la fábrica de tejidos e hilados La Fama, que utilizaba el agua del río para generar energía eléctrica. Este choque entre el interés de expandir los cultivos frente a la nueva necesidad de generar energía para la producción industrial es la antesala de la transformación del territorio regiomontano.

No está de más mencionar que la relación con el río Santa Catarina no siempre ha sido una historia de bonanza. Desde los primeros

asentamientos la enorme captación de aguas de lluvia que tiene el río Santa Catarina ha representado un problema constante. Podemos identificar al menos 18 inundaciones con niveles de destrucción importante, la inundación que cobró la mayor cantidad de muertos fue la de 1909, con un aproximado de cinco mil personas que perdieron la vida, afectando principalmente al municipio de Santa Catarina y al histórico barrio San Luisito –actual colonia Independencia–. La última vez que el río desbordó su cauce fue en el 2010, tras las lluvias del huracán Alex (Torres y Santoscoy, 1985; Guerrero, 2011).

Otras fuentes esenciales de agua para la agricultura y la industria han sido los ojos de agua permanentes, entre los que destacan el Ojo de Agua de Santa Lucía y Los Nogales. El Ojo de Santa Lucía se encontraba en lo que actualmente es el edificio del Poder Judicial de Nuevo León en las calles Allende y Zaragoza. Según Israel Cavazos, sus aguas no fueron utilizadas por los vecinos debido a su posición hacia el sur, por lo que se utilizaron para abastecer a los municipios de Cadereyta y Guadalupe, este último se alimentaba a través de la Acequia⁵ de los Pueblos Indios que dirigía las aguas del ojo cruzando el río Santa Catarina hasta llegar a las haciendas de Guadalupe, municipio habitado por tlaxcaltecas, de ahí el nombre de la acequia (Cavazos, 1997, p. 17).

En 1765 el cauce del río Santa Catarina (a la altura del actual centro de la ciudad) se volvió subterráneo, esto motivó la creación de nuevas acequias alimentadas por el Ojo de Santa Lucía para consumo de las haciendas que se encontraban alejadas del río Santa Catarina, como la de Labores Nuevas. Antiguamente el río homónimo desembocaba en el río Santa Catarina antes de ser secado (Torres y Santoscoy, 1985, p. 19).

El ojo de agua de Los Nogales regaba la Hacienda de los Tijerina al sur de la ciudad y generaba un cause que desembocaba en el río Santa Catarina. Existió otro ojo de agua llamado Los Peña, pero por ahora solo sabemos que se encontraban hacia el poniente, aunque no hay

⁵ “Acequia: Zona por donde van las aguas; acequias para el riego. En América: arroyo” (Sifuentes, 2002, p. 271).

claridad si se ubicaba en las actuales calles de Juan I. Ramón y 15 de mayo o a la altura del barrio del Mediterráneo. Sus aguas desembocaban en el río Santa Lucía (Torres y Santoscoy, 1985, pp. 16-19; Cavazos y Ortega, 2010, p. 293; Guerrero, 2011, p. 51; Sifuentes, 2002, p. 7).

Estos cuerpos de agua contaban con una flora y fauna específica. Fray Cristóbal Bellido y Fajardo para el siglo XVIII identificaba las siguientes especies de animales acuáticos: sardina, robalo, trucha, bagre, dorado, mojarra, anguila, camarón, piltontle (*Pyloodictis olivaris*) y puyón (desconocemos si eran *Galaxis platei* o *Galaxis macutus*). En cuanto a flora diversos testimonios nombran la existencia de fresnos, mezquite, huizache, anacahuita, anacua y capulín (Cavazos, 1997, p. 19; Saldaña, 1945, p. 187).

Las acequias solían tener fugas que generaban zonas pantanosas que eran vistas como focos de infecciones y enfermedades, mismas que se convirtieron en el enemigo de la política pública para mediados del siglo XIX. Con el segundo brote de cólera entre 1844 y 1849 se llevaron a cabo diversos proyectos para canalizar las aguas de estos ojos y arroyos. Dicho proceso llevó a la desecación de los pantanos, a tal grado que el Dr. González (creador intelectual de la idea de la canalización) se quejaba de que habían secado a Monterrey. Tras un tercer brote de cólera en la década de 1866 se comenzaron las obras de canalización del Ojo de Santa Lucía, las cuales terminaron hasta 1887 (Guerrero, 2011, p. 51; Salinas, 1975).

Esta fecha coincide con el final del primer periodo del Gral. Bernardo Reyes como gobernador de Nuevo León. Aunque el General es normalmente recordado por otras grandes obras, como el Palacio de Gobierno o por haber impulsado la creación de las industrias más importantes de la región, es tal vez el proyecto del drenaje su proyecto más grande y con mayores implicaciones sociales en la ciudad.

Las ideas positivistas de la elite porfirista eran muy claras respecto a las aguas que brotan a la superficie; para ellos eran focos de enfermedades, epidemias y plagas, pero también un recurso indispensable para la industria. Debían ser eliminadas del paisaje urbano y encausadas hacia la productividad, bajo la lógica del porfiriato la

solución estaba en la privatización del bien común que era el agua. Para entender las implicaciones de este proceso, a continuación trataremos cuestiones sobre la ideología de autoridades e industriales porfiristas que nos ayudarán a comprender el contexto en el que se enmarca el tema que estamos tratando.

El poder y el agua

Entre 1876 y 1910 México vivió el despegue de la industrialización gracias a capitalistas europeos y norteamericanos que vieron en América Latina una fuente de riquezas abundante. Tres factores llevaron a esto: 1) las crisis bancarias internacionales de 1871, 1893 y 1907, 2) las facilidades legislativas para la inversión industrial durante el Porfiriato, y 3) la competencia internacional entre Estados Unidos y Europa que buscaban expandir sus mercados. La extracción y privatización de recursos naturales para la industria, la transportación de personas, materiales y productos llevaron a burgueses extranjeros, nacionales y funcionarios gubernamentales a disfrutar de un auge económico sin precedentes (Akers Chacón, 2018).

Este proceso implicó la creación de drenajes, la desecación de lagos, ríos y ojos de agua, entre otras innovaciones. Las formas cotidianas de adquirir el agua se transforman, lo que se refleja también en las afectaciones a los ecosistemas.

Gamero afirma que esto convirtió al agua en un elemento intensamente político, pues conecta cuerpos y transgrede fronteras, siendo un elemento vital para humanos, animales y plantas; los conflictos en torno a su adquisición, organización de su flujo, transformación y control han representado la distribución del poder. El riego, el drenaje y las disputas territoriales son algunos de los casos de lo que Gamero identifica como articulaciones de un sistema hidrosocial específico, es decir, están dentro de “un proceso sacionatural en el que el agua y la sociedad se construyen y rehacen entre sí, en el espacio y el tiempo” (2018, p. 97).

Entre los cambios más significativos a nivel global en los procesos hidrosociales se encuentra la industrialización, la creación de los Estado-Nación y lo que llamamos la Modernidad, entendida como el conjunto de ideas burguesas del siglo XIX que se convierten en ley y en negocio gracias a su imposición a lo largo del mundo durante el siglo mencionado y su hegemonía en el siglo XX y el siglo XXI.

Por ejemplo, un elemento central del Estado-Nación es la idea de seguridad, la cual se obtiene a través de la seguridad en la vida, asegurar que toda la población tenga acceso al agua de manera rápida y segura es parte de dicha seguridad. Pero al no satisfacer a toda la población, el drenaje se convierte en un proyecto elitista. Sumemos a esto las ideas de higiene y salud que se difunden en la misma época, el agua en casa pasa de ser una necesidad a un requisito de la autoridad y, al mismo tiempo, se convierte en un lujo para quien no puede pagar (Gamero, 2018; Ekers y Loftus, 2008; Tortolero, 2000).

Para que fuera posible el dominio del Estado sobre el agua y la naturaleza fue indispensable desarrollar la industrialización y la urbanización que la acompaña. Son las necesidades creadas por las grandes ciudades industriales las que llevan al Estado a darle prioridad a estos proyectos, y a su vez, es el desarrollo tecnológico del siglo XIX lo que permite la creación de los sistemas modernos de drenaje en todo el mundo.

Las características globalizadoras de las ideas modernas y la imposición del capitalismo en el mundo hacen de esto una práctica que se ha considerado como algo indispensable e incuestionable, pero los trabajos de la historia ambiental y los estudios hidrosociales han dado cuenta de las contradicciones de estos proyectos hegemónicos (Gamero, 2018).

De cierta manera, este trabajo busca contribuir al estudio de las contradicciones de los proyectos hegemónicos en un nivel local que nos permita ver de cerca los efectos de la dominación en la vida cotidiana y su relación con el agua. Para lograr esto, Ekers y Loftus –basándose en Gramsci y Foucault– proponen: “identificar los fragmentos de ideologías expresadas en las prácticas cotidianas, e

identificando los retos que la gente hace a las técnicas del poder [...] podemos ver las contradicciones de un proyecto hegemónico” con miras a la superación de dichas contradicciones (2008, p. 713).

Nos concentraremos aquí en el proyecto hegemónico que conocemos como Porfiriato, momento en la historia de México donde finalmente se regulan las leyes sobre consumo de agua por parte de particulares y del gobierno. Porfirio Díaz, acompañado de “los científicos”, hacen del Estado un poder centralizante que busca controlar un país devastado por las guerras. El agua se volvió un punto central en este proceso, Tortolero habla de una ofensiva hacia los lagos y el sistema de acequias, lo que lleva a las desecaciones de lagos vitales para la subsistencia campesina e indígena y a la creación de nuevos sistemas de drenaje que vienen a transformar nuestra manera de relacionarnos con el vital líquido (2000).

Revisar el periodo porfirista y el proyecto hegemónico liberalista se hace necesario ante la actual tendencia neoliberal que reproduce el pensamiento del siglo XIX de superioridad sobre la naturaleza en un punto de crisis ecológica casi irremediable. Hacer esto desde un enfoque local se debe –además de la ubicación geográfica del autor– a que quienes han trabajado el tema del agua suelen usar como referencia dos trabajos con características que consideramos cuestionables y superables.

El primero es el texto de Torres y Santoscoy, quienes realizaron una investigación ordenada por el gobierno de Alfonso Martínez Domínguez⁶ que buscaba vanagloriar la supuesta solución a la crisis del agua durante su periodo como gobernador de Nuevo León de 1979 a 1985 y las grandes obras que realizó para resolverla; por lo tanto su actitud frente a la creación del drenaje es completamente acrítica, denota una postura industrialista en el que todo sacrificio es válido ante las necesidades del *progreso*.

⁶ Alfonso Martínez Domínguez (1922-2002) es mejor conocido por haber sido regente del Distrito Federal durante la matanza estudiantil del 10 de junio de 1971.

También tenemos la crónica de la inundación de 1909 realizada por Sánchez y Zaragoza recurrentemente citada cuando se habla de dicha inundación y que contiene información básica sobre el cauce de dicho río. Los autores tras varios párrafos de elogios a un gobernante supuestamente anónimo –Bernardo Reyes– justifican la pérdida de miles de vidas en el Barrio San Luisito (actual Independencia) como resultado de la imprudencia (1989), pero una simple revisión al urbanismo elitista de la ciudad demostraría que la imprudencia venía de otros lados. Para lograr esto el patrimonio industrial es nuestro punto de partida.

La Industrialización del Agua

Parte de esa falta de crítica es resultado, a su vez, de la falta de registro o memoria de lo que era el antiguo Monterrey, el Monterrey rural, aquel que fue desapareciendo conforme la industria y sus nuevos usos de la naturaleza fueron avanzando. Por lo tanto, daremos una pequeña revisión de esta otra ciudad con las huellas que se han encontrado del uso del agua antes de la industrialización del consumo de esta.

Al ser este un primer acercamiento al tema de investigación, se ha realizado una revisión bibliográfica que nos permite reconstruir una rápida mirada a la administración del agua antes de la llegada del general Bernardo Reyes a la gubernatura del estado de Nuevo León, esto con la intención de ilustrar lo mucho que cambian los usos del agua en nuestra ciudad con la aparición de este personaje y todo el aparato ideológico que le acompaña.

El agua antes de la industrialización

Apuntaremos en este apartado algunas de las características del consumo y administración del agua en Monterrey antes de la industrialización para tener un amplio panorama del proceso que nos

interesa. Desde su primera fundación en 1577 el agua ha sido factor crucial para el desarrollo de la ciudad, trataremos de que esto salga a relucir a continuación.

El año de 1765 es clave para el desarrollo urbano de la ciudad de Monterrey y su relación con el agua. En ese momento el río Santa Catarina se volvió subterráneo antes de pasar por el centro de la ciudad, para salir a la superficie más adelante. Esto hizo que se tomaran medidas con miras a cuidar y administrar el cauce de los ríos y ojos de agua. Entre ellas, en 1772 el gobernador Francisco Echegaray expidió un decreto que establecía severas multas a quienes descuidaran las condiciones de las acequias (Torres y Santoscoy, 1985, p. 19).

Tiempo después se realizó la primera construcción de almacenamiento en el Monterrey colonial alrededor de 1783, cuando el obispo Fray Rafael José Verger mandó construir un aljibe,⁷ ubicado en el obispado de la ciudad, para captar el agua de lluvia y poder disponer del líquido cuando se presentara la escasez. El obispo promovió la creación de nuevas acequias, cañerías y canales, constituyendo el primer sistema formal de distribución de agua en la ciudad. A su muerte en 1790, el obispo Verger donó “al pueblo de Monterrey” una acequia a la que se le denominaba acequia madre por ser el origen de otras acequias que alimentaban las haciendas y los hogares de los vecinos (Torres y Santoscoy, 1985, p. 20).

En 1791 se realizó el primer plano oficial de la ciudad de Monterrey, en el cual se localizan 23 acequias y 75 norias que alimentaban a las haciendas, las casas particulares y las fuentes públicas de la ciudad. Dichas norias regularmente tenían una profundidad de 10 m. La población que no tenía acceso a una noria solía adquirir el agua directamente de ríos, ojos de agua y fuentes públicas (Roel, 1984, p. 112; Sifuentes, 2002, pp. 9-13).

Posteriormente, en 1795, el gobernador Simón Herrera y Leyva ordenó la construcción de dos presas en el centro urbano: “La presa grande” –ubicada en lo que actualmente son las calles Diego de

⁷ “Aljibe: Cisterna para almacenar agua llovediza (deposito)” (Sifuentes, 2002, p. 271).

Montemayor entre Juan I. Ramón y 15 de mayo– y “La presa chica” –ubicada en la actual calle de Escobedo en lo que ahora es el edificio Latino– sirvieron para captar las aguas de los Ojos de Santa Lucía con el fin de regar solares⁸ y parcelas (Torres y Santoscoy, 1985, pp. 20-21; Sifuentes, 2002, pp. 13-14).

Después de dichas obras fueron pocas las transformaciones en el consumo del agua en la ciudad. A nivel nacional la administración del agua siguió las directrices coloniales hasta finales del siglo XIX. Entre las principales características de la administración nos encontramos con la inexactitud con la que se repartía, ya que se consideraba solamente el tamaño de la apertura por donde ingresaba el agua del río y no la cantidad de agua en sí misma (Tortolero, 2000).

La corona, propietaria de los recursos naturales, había cedido su uso a particulares a través de las mercedes reales. El derecho sobre el agua se podía comprar, arrendar u obtener mediante censo. Para distribuir el agua se empleaban partidores y cajas de agua que ocasionaban conflictos posteriores (Tortolero, 2000, p. 54).

Estos conflictos posteriores se manifestaban en problemas con la distribución debido a la inexactitud del cálculo, la cual era manipulada en múltiples ocasiones, generando conflictos legales y en muchas ocasiones enfrentamientos violentos entre hacendados, comunidades y otros hacendados.

Para tratar de evitar estos conflictos existían juntas locales que pretendían controlar la distribución del líquido en la ciudad. Las juntas estaban formadas por hacendados, comerciantes, industriales, funcionarios de gobierno y doctores. Para 1827 la junta tenía el nombre de Comunicación de Aguas, en 1867 la misma institución pasa a llamarse Comunidad de Aguas, compartiendo las mismas características (Cavazos, 1997).

⁸ “Solares: [...] Corral o huerto contiguo o alrededor de la casa habitación” (Sifuentes, 2002, p. 276).

A mitad del siglo XIX comienza la primera etapa de la industrialización, una etapa que se le ha caracterizado como preindustrial por el origen mercantil de los fundadores de las primeras fábricas, por su limitada producción o por la diversidad de relaciones de trabajo; pero este periodo es la base de un auge industrial que no ha parado.⁹ Podemos encontrar en este periodo características muy importantes sobre el proceso de industrialización.

Destacamos que en 1854 el gobierno del estado se pone en contacto con el señor Sebastián Pane, quien era experto en la instalación de pozos artesianos¹⁰ en la ciudad de México. Lo novedoso en este tipo de pozos era no tanto su profundidad, sino la efectividad de su tecnología, utilizando el “método chino”¹¹ para realizar los trabajos. La instalación fue realizada bajo ciertas condiciones, entre la que destaca la disposición de “ocho presidiarios con su respectiva custodia para los trabajos y nocturnos”. Cabe destacar también que para 1892 se registra la existencia de este tipo de pozos en la Cervecería Cuauhtémoc (Sifuentes, 2002, pp. 14-15 y 146).

Con el auge industrial a la vuelta de la esquina, el antiguo Monterrey se empieza a transformar paulatinamente. La Fábrica de Hilados y Tejidos “La Fama” se fundó en el municipio de Santa Catarina en 1854 y contaba con 3 mil husos,¹² 130 telares y maquinaria para blanqueo y tintorería, todo esto movido por turbinas hidráulicas e ingenios. Poco después se fundaron nuevas fábricas de tejidos e hilados como “El Porvenir”, en Santiago, y “La Leona”, la cual contaba con 3 296 husos y 150 telares movidos en su totalidad con turbinas hidráulicas. Las turbinas hidráulicas de “La Fama” y “La

⁹ Estas ideas fueron desarrolladas por el doctor Jacobo Castillo en una sesión del Seminario de Patrimonio Industrial de la UANL en mayo del 2019.

¹⁰ “Pozo artesiano: El horadado con una sonda y cuya agua suele surtir a bastante altura.” (Sifuentes, 2002, p. 275).

¹¹ Se le llamaba método chino por ser una adecuación del método utilizado por los campesinos chinos adoptada por los franciscanos franceses. Consistía en elevar y bajar un taladro con cuerdas de cáñamo (Sifuentes, 2002, p. 14).

¹² Pieza de hierro de ciertas máquinas de hilar para colocar en ella los carretes o bobinas en que se enrolla el hilo fabricado.

Leona” eran impulsadas con el agua del río Santa Catarina (Torres y Santoscoy, 1985, p. 34).

Ya hemos hecho referencia al conflicto entre “La Fama” y las haciendas de San Pedro, y aunque no tenemos mucho detalle sobre las resoluciones de este, lo que sí podemos observar es la creciente contradicción entre la administración del agua heredada del sistema colonial y las necesidades de la industria moderna.

El 11 de abril de 1863, los dueños de la fábrica “La Fama” solicitaron al gobernador Santiago Vidaurri su intervención en el conflicto por el agua que había dejado paralizada a dicha fábrica durante 12 días. Apparently, los dueños de la Hacienda San Pedro de los Naranjos y de la Hacienda San Pedro de Los Nogales desviaron la corriente del río Santa Catarina, haciendo imposible la utilización de las turbinas hidráulicas de la fábrica (Sifuentes, 2002).

Supuestamente los hacendados recibieron la aprobación del gobernador para realizar la desviación por contar con permisos que datan del siglo XVII. En su carta al gobernador, los dueños de la fábrica demostraron la invalidez de los decretos exponiendo los documentos de tres de las cinco veces que los hacendados de San Pedro habían intentado tener el control de las aguas del río Santa Catarina. La primera en 1645, la segunda en 1686, la tercera en 1778, la cuarta en 1851, siendo la quinta la referida en estas líneas. Todas las anteriores habían sido rechazadas por los gobiernos en turno con el argumento de que al no hacer uso de esas aguas durante un largo periodo de tiempo “voluntariamente han prescindido del derecho que a ellas pudieran tener” mismo argumento que sirvió para rechazar la solicitud la quinta vez (Sifuentes, 2002, p. 135).

Finalmente fue restablecido el caudal del río y con ello la producción de la fábrica de hilados. No podríamos especificar si este conflicto tuvo una solución definitiva o si volvió a surgir. Pero podemos darnos una idea del resultado al observar que la fábrica de “La Fama” cerró en el 2004, momento para el que las haciendas de San Pedro ya tenían varias décadas de haber desaparecido.

De vuelta al centro de la ciudad, los primeros esfuerzos por crear un sistema de drenaje se plantearon con la llegada de las epidemias del cólera, que se registran por primera vez en el estado en 1833. Tras una segunda epidemia en 1846 se organizó una Junta de Sanidad¹³ para realizar recomendaciones para controlar el brote de dicha enfermedad. Basados en las ideas de Kosh y Pasteur, se propone eliminar las aguas negras y pantanosas de la ciudad, por lo que se intenta canalizar el Ojo de Agua de Santa Lucía con el fin de evitar el brote de una nueva epidemia. La construcción comenzó hasta 1866 cuando una tercera ola de cólera golpeó a la ciudad y finalmente se construyó un canalón para evitar las fugas en las acequias y los pantanos que estas creaban, pero no se terminaron las obras hasta 1887 (Guertero, 2011; Salinas, 1975; Tortolero, 2000).

Por este retraso, la historia registra que el primer sistema de agua entubada en la ciudad se crea en 1878, con la creación de una tubería que conectaba la acequia de la Hacienda Las Quintas con la fuente de la plaza principal para el uso del público, sin embargo, la fuente pública no se concluyó (Torres y Santoscoy, 1985).

Otro uso que se le va dando al agua a finales del siglo XIX son los baños públicos, el primero fue fundado en 1866, y también se hicieron baños en el centro de la ciudad. Pero el baño más conocido se encontraba de 40 a 45 minutos del centro de la ciudad usando el tren impulsado por mulas, cuya última parada era el “Topo Chico Hot Springs”. En el estudio realizado por Francisco Vergara en 1892 sobre la hidrografía médica de Monterrey se describen las aguas del Topo Chico de la siguiente manera:

El agua del Topo está clasificada entre los minerales sulfurosos. Su manantial produce agua a la temperatura de 41° centígrados. Se

¹³ Algunos personajes que sobresalen en esta Junta son Manuel M. Del Llano (1799-1863), quien fungiera múltiples veces como alcalde de Monterrey y gobernador de Nuevo León. Y el Dr. Eleuterio González –conocido popularmente como Gonzalitos– (1813-1888), médico y político fundador del primer hospital público de la ciudad y la primera universidad pública de la ciudad. Tendrá un papel importante en las futuras transformaciones urbanas de la ciudad.

desprenden continuamente gases, constituidos por 97,50 de azoe¹⁴ y de 2,50 de ácido carbónico en cien volúmenes (Sifuentes, 2002, p. 225).

Estas propiedades hacían de las aguas del manantial parte de la medicina regional. La presencia del nitrógeno en el cuerpo humano se manifiesta como proteína y el ácido carbónico sirve para regular el pH en el cuerpo humano. El propio Vergara describe que sus aguas eran utilizadas para tratar enfermedades, por ejemplo: sífilis, trastornos uterinos crónicos, dismenorrea, catarro uterino, enfermedades de la piel y epilepsia (Sifuentes, 2002).

Para la década de 1890 se fundan las principales embotelladoras que se establecen en la Hacienda de San Bernabé y en la Hacienda de Topo Chico. Para 1908, la Gran Fábrica de Gaseosas de San Bernabé y la Fábrica de Aguas Minerales de Topo Chico deciden unirse para formar la Compañía de Embotelladora Topo Chico. Terminando así con el sitio recreativo y con las fuentes de agua para los ejidatarios de las antiguas haciendas (Vizcaya, 2007, p. 45) y para los residentes que poblaron el cerro después de la segunda mitad del siglo XX.

Ya para finales del siglo XIX, Bernardo Reyes trata de impulsar diversos proyectos para crear un drenaje de tubería subterránea en la ciudad de Monterrey, o al menos en el centro de esta, que en ese momento era poblado por las familias con mayor influencia en la política y la economía. La industrialización había llegado a la ciudad y era imposible sacar adelante dicha empresa con un sistema de distribución de agua no industrial. Corregir esto era una tarea a la que Reyes le dedicó todo su tiempo como gobernador del estado.

Las grandes obras

En este apartado revisaremos a continuación las negociaciones, los descubrimientos, los proyectos y tropiezos de esta empresa y el

¹⁴ Nitrógeno.

patrimonio industrial que nos ha legado y hoy en día se encuentra en medio de un nuevo proceso de transformación urbana.

Los múltiples trabajos de historia local que hemos citado referencian que fue el propio Bernardo Reyes quien resaltó la importancia de la creación de un sistema de drenaje para la ciudad, él mismo propuso la creación de una presa en el río Santa Catarina. El gobernador y la Junta de Mejoras Materiales¹⁵ ya habían invertido en la construcción de puentes sobre los ríos y la construcción de fuentes públicas que les permitieron recabar información suficiente para emprender la construcción del drenaje (Vizcaya, 1971, pp. 44-45).

Todo se facilitó en 1888, cuando se instauró una nueva ley sobre la administración del agua que daba al Estado el control sobre el agua nacional. Al centralizar el control de dicho recurso, los científicos y tecnócratas porfiristas, buscaban evitar enfermedades y contribuir a la industrialización impulsando la privatización del agua, convirtiéndola de un bien común en un bien económico, transformando el paisaje mexicano como nunca antes. Este esfuerzo de privatización se materializa con nuevas facilidades para la concesión de aguas en 1894 (Sifuentes, 2002, pp. 174-176 y 184-188; Tortolero, 2000).

Tras una serie de negociaciones, se otorgó la primera concesión para la construcción del drenaje a Robertson en 1896, quien acepta realizar el proyecto de la presa en Santa Catarina. Dicho proyecto comenzó andando con la excavación en la Boca del Potrero de Santa Catarina. Para su sorpresa, Robertson encontró depósitos de agua subterránea¹⁶ que superaban las cantidades que se esperaba sustraer originalmente (Graham, 2011; Sifuentes, 2002, p. 239).

Ante esto, buscó el permiso de la Federación para la explotación de dicha fuente de agua, a lo que en un principio el gobierno federal rechazó por las afectaciones que tendría en el caudal del río San

¹⁵ En esta junta participó también el Dr. Eleuterio González.

¹⁶ Robertson descubrió que entre el lecho del río y el agua subterránea existía una capa de barro, esto era indicio de que el agua que encontró no eran filtraciones como solía pensarse, sino parte de un manto acuífero y pensó que podría ser más abundante de lo que se pensaba. Esta es una característica del tipo de suelo vertisol.

Juan. A cambio, Robertson solicitó construir una segunda presa al sur de la ciudad, naciendo así el proyecto de la presa de la Estanzuela (Sifuentes, 2002, p. 249).

Una vez aprobados los proyectos Robertson argumentó tener problemas financieros por la caída del precio de la plata, y en 1900 renunció a las concesiones adquiridas. El gobierno del estado intentó realizar nuevos estudios para llevar a cabo ambas presas, pero se vieron interrumpidos por la llegada de la fiebre amarilla, ya que se creía que esta se transmitía a través del agua, argumento que intensificó la idea de realizar un drenaje para la población (Sifuentes, 2002, p. 256; Torres y Santoscoy, 1985, p. 43).

Es hasta 1904 que el gobierno del estado otorga de nuevo la concesión, ahora a James Stocker y William Walker, pero, antes de empezar la obra, la transfirieron a William Mackenzie, de la firma Mackenzie, Mann and Company Limited de Toronto. Mackenzie era también presidente de la Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz de Monterrey, ahora lo era también de la Compañía de Agua y Drenaje de Monterrey S. A., la que finalmente creó el drenaje de la ciudad [ver anexo 1] (Graham, 2011; Sifuentes, 2002; Vizcaya, 1971, p. 100).

El primer proyecto que realizó la recién fundada compañía fue la preparación de una presa que servía para concentrar el agua del arroyo La Estanzuela, localizado al sur de la ciudad que recibe las aguas de lluvia de la Sierra Madre Oriental y es tributario del río la Silla. Con una longitud de 52 m y una profundidad de 4,50 m, la presa estaba pensada para distribuir al menos 23 mil litros por segundo, pero tras las inundaciones de 1909 llegó a contener la cantidad de 82 070 litros por segundo (Graham, 2011, Sifuentes, 2002, p. 7).

La construcción de este proyecto implicó la intervención en el territorio, no solo en cuanto a la simple excavación, sino también en la extracción de los materiales para la construcción de las tuberías que se utilizaron en la obra. En el reporte de las construcciones que entregó Robert Graham Conway (2011) en 1911 se admite que la empresa era consciente de que estos materiales no eran de la mejor calidad,

pero sin duda era lo más barato que se podía hacer. Esta característica se replicó en el resto de los proyectos de la empresa.

Esta obra se conectó a través de canales, puentes y túneles a una reserva de distribución que se encuentra en la Loma Larga, conocida como Reserva del Sur o Tanque de Guadalupe. El Tanque de Guadalupe funcionaba como depósito para el agua que se captaba en la presa de la Estanzuela. El Tanque almacenaba hasta 38 millones de litros. Esta colosal obra inició en mayo de 1907 y se terminó en enero de 1908, iniciando operaciones el mismo año (Graham, 2011).

Con sus aguas se alimentaba a la mitad del centro de la ciudad y por algunos años se utilizó como destino turístico en la Loma Larga, intentando activar económicamente la zona, pero esto no progresó [ver anexo 2]. Actualmente se intentó dar un nuevo significado al Tanque a través de la creación de un centro comunitario, pero no se logró hasta que la propia población de la colonia Tanques e Independencia empezaron a usarlo como referente en su gráfica y medios de comunicación independientes.

Otra obra fue la construcción de un suplemento a la altura de San Jerónimo que consistió en la creación de un pozo en el río Santa Catarina. Este pozo fue considerablemente dañado durante la inundación de 1909. Su capacidad estimada era de 8 mil litros por minuto, pero pruebas realizadas en 1907 demostraron que era capaz de captar 10 millones de litros al día. También se perforó el lecho del río con nueve tubos encontrando los mantos acuíferos que Robertson había descrito (Graham, 2011).

Así como la Estanzuela tiene al Tanque de Guadalupe, San Jerónimo tiene al tanque del Obispado. De 126 por 81 m y una profundidad de 4 m, el Tanque del Obispado fue el encargado de administrar el agua para la otra mitad del centro, la mitad ubicada al norte, donde la presión del agua del Tanque de Guadalupe no llegaba (Graham, 2011).

Se realizaron también proyectos menores, como otro pozo en el río Santa Catarina, a la altura del municipio homónimo, del cual no tenemos más información, y la creación de un depósito de aguas

negras en el municipio de San Nicolás de los Garza (Graham, 2011; Roel, 1984, p. 112).

La ciudad se alimentaba a través de un sistema de tuberías que dividía al centro en dos distritos: 1) alta presión alimentada por el Tanque de Guadalupe que va de la calle 5 de Mayo a la calle Dr. Coss, y 2) baja presión alimentada por el Tanque del Obispado que abarca el resto del centro. Cabe destacar que en el distrito de alta presión se encuentran los edificios de gobierno, los hoteles y baños públicos, mientras que en el de baja presión se encontraban las haciendas semirrurales que intentaban sobrevivir a las transformaciones derivadas del nuevo sistema de drenaje. Dicho proceso no estaría exento de contradicciones y conflictos.

Identificando conflictos tras la industrialización del consumo del agua

Las transiciones entre dos formas distintas de relaciones sociales y relaciones naturales están siempre llenas de contradicciones y conflictos. La llegada del capitalismo industrial es peculiarmente violenta, reduciendo las relaciones naturales a relaciones basadas en el dinero, la ciudad industrial: “Destruyó donde quiera que penetrase, la artesanía y todas las fases anteriores de la de industria. Puso cima al triunfo de la ciudad comercial frente al campo” (Marx y Engels, 1980, p. 60).

El primer conflicto que podemos resaltar es la falta de aceptación de la población del sistema de drenaje. No todas las personas estaban de acuerdo con la creación de estas tuberías, ya que dicha tecnología monetizaba un bien que había sido relativamente libre durante toda la historia de la ciudad. Un artículo de 1903 en el periódico *La Voz de Nuevo León* menciona que desde la concesión a Robertson se estipuló que el uso de la policía sería necesario para poder convencer a la población de aceptar el servicio y, de negarse, se instaurarían diversas multas para poder lograr el cometido. Torres y Santoscoy mencionan que la misma solicitud hizo Makenzie cuando se le otorgó la concesión (Sifuentes, 2002; Torres y Santoscoy, 1985).

Durante el proceso de instalación fueron múltiples las quejas que los vecinos realizaron, principalmente porque la construcción de drenaje implicó la excavación de la mayoría de las calles de la ciudad haciendo complicado el tránsito por las estrechas avenidas de principios del siglo XX. Además, en un principio la cantidad de agua recolectada no era la esperada, por lo que se detuvo el inicio del servicio durante varios meses (Roel, 1984; Saldaña, 1945).

Dos fenómenos naturales permitieron que este proyecto no fracasara. Durante los primeros meses de 1909, el río Santa Catarina dejó de ser subterráneo y volvió a la superficie en su totalidad, lo que indicaba abundancia de agua. Meses después, en agosto, se registró una de las mayores inundaciones en la historia del estado, la cual cobró aproximadamente cinco mil vidas, dejando especialmente dañado al Barrio de San Luisito, ubicado en el centro de Monterrey, al lado del cauce del río Santa Catarina. La inundación proveyó de agua suficiente para que el sistema de drenaje empezara su servicio ese mismo año (Guerrero, 2011; Sánchez y Zaragoza, 1989; Torres y Santoscoy, 1985).

El segundo conflicto derivado de la industrialización del uso del agua es la transformación de las relaciones laborales. En el sistema colonial se tenía una jerarquía definida: en la cima teníamos a los guardias del agua, que eran elegidos anualmente por el cabildo; seguían los maestros del agua, que eran españoles con conocimientos técnicos en administración del recurso; obreros mayores del agua, quienes dirigían las obras y eran elegidos por el virrey; y finalmente los sobrestantes, que eran aprendices del obrero mayor (Tortolero, 2000, p. 45).

La primera transformación sucede a mediados del siglo XIX, como pudimos observar en el proyecto de los pozos artesianos, se empezaron a utilizar presidiarios para realizar los trabajos necesarios. Fue una medida tomada por el gobierno y los hacendados en Nuevo León ante la falta de mano de obra que generaban los constantes conflictos militares y el vagabundaje, el cual era castigado, precisamente, con trabajos forzados (Galindo, 2009; Sifuentes, 2002).

Pero el impacto de la industrialización del consumo del agua en las relaciones laborales va más allá de las actividades relacionadas al consumo del agua. Israel Cavazos menciona el caso de la Industria Hércules: en 1909 se presentó una queja hacia dicha industria, pues desviaba constantemente el cauce de la Acequia de los Pueblos Indios. Aunque en diversas ocasiones se logró recuperar la fuente de agua para las haciendas y asentamientos que dependían de la acequia, para 1919 la compañía Agua y Drenaje casi agotó las aguas del Ojo de Santa Lucía, por lo que la acequia no pudo seguir funcionando, la corriente era cada vez más limitada por tanto las actividades agropecuarias declinaron y la mayoría de los campesinos se vieron en la necesidad de integrarse al sistema de trabajo asalariado para sobrevivir (Cavazos, 1997, pp. 23-24).

Otro conflicto es la destrucción de la flora y la fauna que dependen de dichas fuentes de agua. Viendo un poco más allá de la temporalidad que nos proponemos estudiar, para 1940, año en el que la compañía Agua y Drenaje pasa a control estatal, casi todos los ojos de agua habían sido entubados o desecados. Durante la década de 1950 se canalizó el lecho del río Santa Catarina y con esto se terminó por completo con la mayoría de las actividades agropecuarias y la destrucción de los ecosistemas del ahora Área Metropolitana de Monterrey. Para mediados del siglo XX Monterrey se convirtió en una ciudad completamente industrial tras siglos de depender de la agricultura y la ganadería.

Pero el 2010 cambió un poco la cara de la ciudad y esto ha generado nuevos proyectos y conflictos que tienen al agua y al patrimonio industrial como actores determinantes de la historia. Pasaremos a concluir este trabajo dando una revisión a las nuevas transformaciones de la ciudad.

Conclusiones: Nuevos conflictos hidrosociales en Monterrey

Aunque la lista podría ser larga, aquí solo hablaremos de dos conflictos hidrosociales que se desarrollan en el centro de la ciudad,

territorio al que dedicamos este estudio: el segundo resurgimiento del río Santa Catarina, y la gentrificación en la Colonia Independencia (antiguo barrio de San Luisito).

El huracán Alex, que llegó a Monterrey el 30 de junio del 2010, destrozó en buena parte la canalización del río Santa Catarina, arrastró obras de arte colocadas en sus orillas y arrasó con cuanta construcción en su lecho encontraba. Pero tras el enorme costo material que significó, el huracán hizo resurgir el antiguo río de nuestra ciudad, y con él se formó un nuevo ecosistema que pasamos a enlistar:

1) Árboles: Sabino, Sauce, Álamo, Retama, Tronadora, Huizache, Mezquite, Anacahuita, Nogal, Jaboncillo. 2) Peces: Sardina (rojiazul, plateada y rayada, esta última endémica) Carpa, Bagre de canal, Mojarra (agallas azules, copetona y tilapia). 3) Anfibios: Sapo cavador, Sapo con espuelas, Rana verde, Rana toro, Rana leopardo (endémico). 4) Reptiles: Tortugas (de fango, de casco suave, del desierto), Iguana de collar, Camaleón, Lagartija de los árboles, Lagartija rayada (endémica), Víbora negra, Coralillo Falsa, coralillo, Culebra de agua. 5) Aves: Pato de collar, Chachalaca, Codorniz (cotui y escamozá), Ibis brillante, Garza blanca, Gavilán, Halcón peregrino pescador, Gavioeta, Martín pescador, Colibrí, Búho cornado. 6) Mamíferos: Tlacuache, Armadillo, Liebre cola negra, Conejo matorralero, Ardilla terrestre, Coyote, Zorrillo, Lince (Mendoza, 2014).

Cabe destacar que tanto las especies de flora como de peces coinciden con lo descrito por José Saldaña y por Fray Cristóbal Bellido y Fajardo.

Pero este resurgimiento se encuentra amenazado por diversos proyectos que buscan construir atracciones turísticas, vías de tránsito para automóviles particulares y corredores comerciales e industriales a lo largo y ancho del río Santa Catarina. El primer proyecto fue impulsado por el ahora gobernador Samuel García, de Movimiento Ciudadano, y el segundo por un conjunto de grupos inmobiliarios y constructoras privadas. Ambos proyectos han sido ampliamente

rechazados por la población, y aunque ninguno ha sido aprobado, tampoco han sido negados o cancelados (Zertuche, 2018).

El Barrio del San Luisito, al estar localizado desde mediados del siglo XIX en la Loma Larga cruzando el río Santa Catarina, se habían visto beneficiados del agua que podían adquirir del Ojo de Agua de Lourdes, haciéndolo sitio predilecto para la llegada de campesinos migrantes que se integrarían a la ciudad para convertirse en proletarios.

Tras la inundación de 1909 se privatiza el uso del Ojo de Agua y la colonia empieza a sufrir de la escasez del líquido a pesar de contar con el Tanque de Guadalupe a unos cuantos metros. La ahora nombrada colonia Independencia es el más claro ejemplo de la exclusión y elitismo del sistema de drenaje en Monterrey (Sifuentes, 2002; Díaz, 2018).

Hoy en día la colonia Independencia es amenazada por diversos megaproyectos que amenazan los ecosistemas de la Loma Larga y del río Santa Catarina, así como implican el eventual desplazamiento de vecinos y vecinas de la Loma Larga. El proyecto de la Interconexión Monterrey-San Pedro era quizá el más violento de todos, pretendiendo “nivelar” la Loma Larga para crear un cruce entre los municipios mencionados (Junta de Vecinos en Resistencia, 2018).

Justo por donde quiere pasar este circuito vial se encuentra la colonia Tanques de Guadalupe, que lleva su nombre precisamente por encontrarse en el territorio del tanque aquí descrito. Aunque los vecinos suponen que ese tanque ya no funciona, los posibles daños al Tanque harían que este pierda su valor como gran obra y como patrimonio industrial. Metros más arriba se encuentra otro tanque, cuyo origen desconocemos, este es el que surte a la colonia y a su vecina colonia Independencia.

El Tanque de Guadalupe estaba contemplado para ser conservado durante la realización de las obras, aunque sabemos que los daños serán inevitables por los métodos que se pretendían usar en la construcción. Otro inmueble que debería ser considerado patrimonio es la Secundaria N.º 2, unos metros debajo del Tanque, la cual fue

construida sobre la primera oficina de la compañía Agua y Drenaje. Dicha secundaria no aparece en los mapas del proyecto y se reportaron notificaciones no oficiales a maestros del plantel de que se planea demoler la escuela. Este tema no interesa solamente a las personas preocupadas por la educación o por el arte, sino también a quienes trabajamos con la historia y el patrimonio industrial. Juan Casas ha expuesto los elementos que hacen que la Secundaria pueda ser considerada patrimonio industrial:

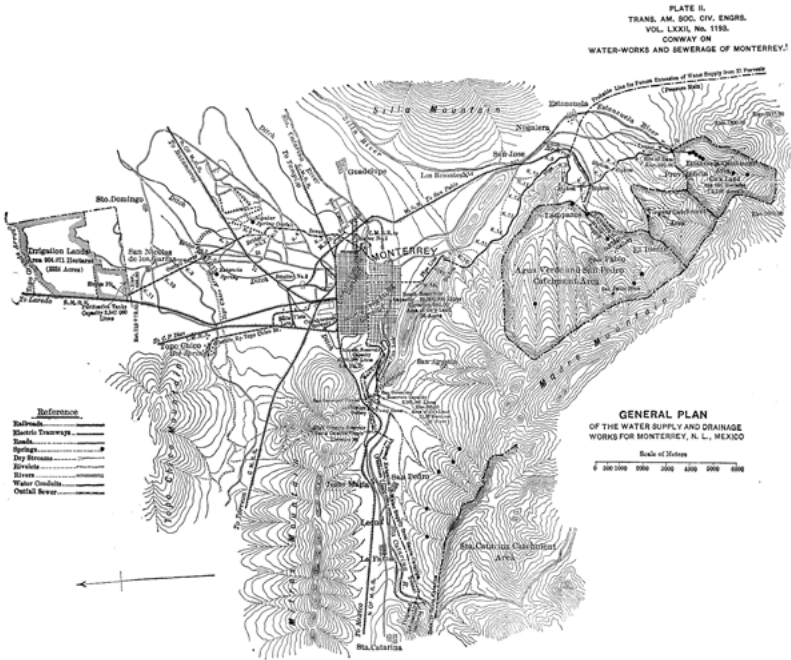
El tanque (subterráneo), el respiradero, la casa de bombas y la garita. Aunque en diversos grados de deterioro, todas estas unidades arquitectónicas son susceptibles de restauración e integración al discurso de valor histórico de la manzana en cuestión (Casas, 2018, p. 3).

La Junta de Vecinos en Resistencia supo atender a esta amenaza trabajando desde lo legal, desde la resistencia civil pacífica, con el registro de la flora y fauna de la Loma Larga y la difusión de su historia y patrimonio a través de su revista comunitaria *Del Mero San Lusito* y el proyecto comunitario Desde el río hasta la Loma. Sus esfuerzos se vieron reflejados en la negación del permiso al proyecto de la Interconexión por parte de la Semarnat (Porras, 2019).

Como podemos observar, el caso de la Colonia Independencia nos muestra que el patrimonio histórico está hoy en el centro de los conflictos que rodean las nuevas transformaciones urbanas. El estudio de su papel en la historia y su rol en la sociedad actual nos puede proveer de herramientas para construir una ciudad donde la convivencia entre iguales –incluyendo a la naturaleza– sea posible, y no una mera fantasía. Por su parte, el caso del río Santa Catarina nos enseña que la fuerza de la naturaleza va mucho más allá de la planeación humana y que aún es posible rescatar lo que creíamos perdido.

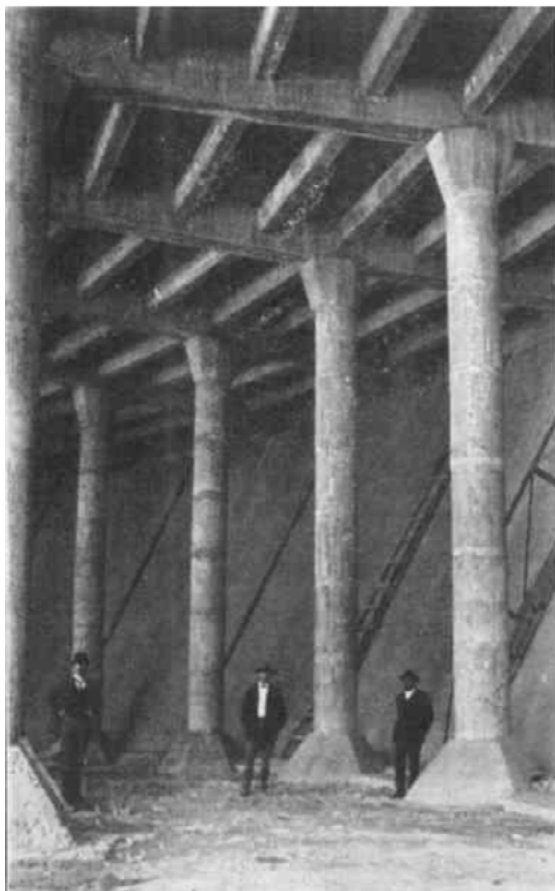
Anexos

Anexo 1. Plano General del abastecimiento de agua y trabajos de drenaje para Monterrey, N. L., México



Fuente: Graham (2011).

Anexo 2. Vista de una sección completa de la Reserva del Sur -Tanque de Guadalupe- sin rellenar



Fuente: Graham (2011).

Bibliografía

Ackers, J. (2018). *Radicals in the Barrio: Magonistas, Socialists, Wobblies, and Communists in the Mexican-American Working Class*. Chicago: Haymarket Books.

Cavazos, I. (1997). Los Ojos de Santa Lucía. *Monterrey, voces del viento*. Monterrey: UANL. [versión en línea] https://www.academia.edu/8172200/Monterrey_voces_del_viento_cap_Ojos_de_santa_Luc%C3%ADa_Israel_Cavazos_

Cavazos, I. y Ortega, I. (2010). Monterrey: Capital de Nuevo León. En C. Morado y J. Mendoza, (coords.), *Nuevo León a través de sus Municipios*. Monterrey: Milenio.

Casas, J. (2018). Escuela Secundaria no. 2 Jesús M. Montemayor. Valoración Patrimonial de su Edificio. *Del Mero San Luisito*, (2).

Contreras, C. (2007). *Geografía de Nuevo León*. Monterrey: Fondo Editorial de Nuevo León.

Díaz, A. (2018). Defender al río Santa Catarina es defender a la Independencia. [estado de Facebook]. <https://www.facebook.com/notes/del-mero-san-luisito-independencia-tanques-am%C3%A9rica/defender-al-r%C3%ADo-santa-catarina-es-defender-a-la-independencia/1867821129970006/>

Ekers, M. y Loftus, A. (2008). The power of water: developing dialogue between Foucault and Gramsci. *Environment and Planning D: Society and Space*, 26, 698-718.

Galindo, B. (2009). *Cautiverio y Servidumbre en Nuevo León (1820-1860)*. Monterrey: UANL.

Gamero, G. (2018). La Historia Ambiental y las Investigaciones Sobre el Ciclo Hidrosocial: Aportes para el Abordaje de la Historia

de los Ríos. *Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña*, 8(2), 91-120.

Graham, R. (2011). The Water-Works and Sewerage of Monterrey, N. L., Mexico. <http://www.gutenberg.org/files/38455/38455-h/38455-h.htm>

Guerrero, A. (2011). *Los ríos de Nuevo León*. UANL: Monterrey.

Jacome, L. (2012). Llanuras Costeras. [Entrada de blog]. <http://geo-graecologia.blogspot.com/2012/10/llanuras-costeras.html>

Junta de Vecinos en Resistencia Independencia-Tanques-América (2018). 3ª Marcha por la Defensa de Nuestros Barrios. *Del Mero San Luisito*, (3), 6-7.

Marx, K. y Engels, F. (1980). Ideología alemana. *Obras Escogidas*. Tomo 1. Moscú: Progreso.

Mendoza, G. (2014). El río Santa Catarina, aorta de la metrópoli. Milenio. <https://www.milenio.com/estados/el-rio-santa-catarina-aorta-de-la-metropoli>

Porras, J. (2019). Semarnat niega permiso para interconexión Monterrey-SP. Milenio. <https://www.milenio.com/ciencia-y-salud/sociedad/semarnat-niega-permiso-para-interconexion-monterrey-sp>

Querol, M. (2010). *Manual de Gestión del Patrimonio Cultural*. Madrid: Akal.

Roel, S. (1984). *Nuevo León: Apuntes históricos*. Monterrey: Castillo.

Saldaña, J. (1945). *Casos y Cosas de Monterrey*. Monterrey: Impresora de Monterrey S. A.

Salinas, H. (1975). *Sombras sobre la ciudad: Historia de las primeras grandes epidemias de viruela, cólera, fiebre amarilla e influenza*

española que ha sufrido Monterrey. Monterrey: Editorial Alfonso Reyes.

Sánchez, O. y Zaragoza, A. (1989). *El río fiera bramaba: 1909*. Monterrey: Archivo General del Estado.

Sifuentes, D. (2002). *Historia del agua en Nuevo León, siglo XIX*. Monterrey: UANL.

Torres, E. y Santoscoy, M. (1985). *La historia del agua en Monterrey: Desde 1577 hasta 1985*. Monterrey: Castillo.

Tortolero, A. (2000). *El agua y su historia: México y sus desafíos hacia el siglo XXI*. México: Siglo XXI Editores.

Vizcaya, I. (1971). *Orígenes de la Industrialización en Monterrey (1867-1920)*. Monterrey: Librería Tecnológico.

Vizcaya, I. (2007). Factores que propiciaron la industrialización de Monterrey (1890-1910). En C. Morado (coord.), *Nuevo León en el siglo XX. La transición al mundo Moderno: del reyismo a la reconstrucción (1885-1939)*. Monterrey: Fondo Editorial de Nuevo León.

Zertuche (2018). La tentación del río Santa Catarina. *Contextual Mx*. <https://contextual.mx/contenido/la-tentacin-del-rio-santa-catarina?rq=santa%20catarina>

Álbum fotográfico de la Fábrica Camboa (1939-1949)

Imágenes de la memoria industrial de São Luís

Marcus Ramusyo de Almeida Brasil

Hay una dramaturgia social que hace que la fotografía, la imagen, sean necesarias. La fotografía refuerza la necesidad de representar. En fotografías, la gente hace suponer. Al mismo tiempo, la fotografía se propone como una indicación de la memoria, y no como una memoria, como un recordatorio de lo que se perdió en la vida cotidiana, en la trivialización, en la segmentación de ciertos eventos, que no se quiso perder (Martins, 2008, p. 43).

La supervivencia de las imágenes no es, de hecho, un hecho, sino que requiere una operación, cuya realización es tarea del sujeto histórico... A través de esta operación, el pasado, las imágenes transmitidas por las generaciones anteriores a nosotros, que parecía completo en sí mismo e inaccesible, se reemplaza, para nosotros, en movimiento, vuelve a ser posible (Agamben, 2012, pp. 36-37).

Introducción: imágenes y memoria

Este artículo tiene como objetivo llevar a cabo algunas consideraciones sobre la memoria imagética de los obreros en el contexto del álbum fotográfico de la fábrica Fiação e Tecidos Camboa S. A.

(1939-1949), que forma parte de la colección del Museo Histórico y Artístico de Maranhão [MHAM]. El álbum está compuesto por cuarenta y seis fotografías en blanco y negro que revelan la vida cotidiana de una fábrica textil en la primera mitad del siglo XX en São Luís, Estado de Maranhão, noreste de Brasil.

A finales del siglo XVIII se desarrolló un importante parque industrial de textiles y arroz en São Luís. Esta industria tuvo su declive en la primera mitad del siglo XX, no sin antes experimentar varios altibajos.

La Fábrica Fiação e Tecidos Maranhenses S. A. pasó a conocerse como Fábrica Camboa S. A., por estar ubicada en el barrio del mismo nombre. Fue fundada en 1888 y se convirtió en la primera gran fábrica textil de la capital y la segunda en Maranhão. Tras su primera quiebra, fue comprada por el industrial Cândido Ribeiro, y pasó a formar parte de la empresa Ribeiro, Enes & Companhia. Era la más antigua de Maranhão. Operaba con trescientos telares y tenía una producción de más de 1 800 000 m anuales del tejido conocido como raya de algodón. Quebró en 1970. La zona donde operaba esta fábrica dio paso a las instalaciones de la Rádio y TV Difusora.

Las fotografías de la fábrica Fiação e Tecidos Camboa S. A. evocan la memoria de los trabajadores de Maranhão, así como la realidad de la vida de la fábrica. El álbum fue dejado en el Museo Histórico y Artístico de Maranhão [MHAM] por un expleado de la fábrica llamado Augusto Aranha Medeiros. Según las notas en el álbum, Augusto está presente en la foto oficial del personal de la fábrica y otra en la sección de teñido. En ambas fotos, su presencia es indicada con una flecha [ver fotografía 1 y fotografía 2].

Las marcas en las imágenes fotográficas llevadas a cabo por el propio Augusto, así como el texto que se encuentra dentro del álbum [ver fotografía 3], demuestran su apreciación indeleble por la memoria de la fábrica y su voluntad de entrar en la historia, para hacerse responsable de la preservación de un tan importante tesoro. Este valor es atestiguado por la donación del álbum al Museo, lugar por excelencia de la guardia de la memoria social y cultural de los pueblos occidentales.

Fotografía 1. Personal de la fábrica



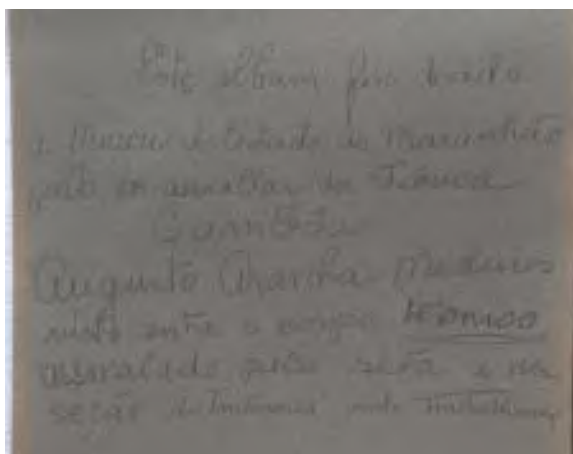
Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

Fotografía 2. Sección de teñido de la fábrica



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

Fotografía 3. Texto del señor Augusto Aranha Medeiros, en el álbum



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

Las fotos del álbum de Fiação e Tecidos Camboa S. A. ponen de relieve la discusión de la historia y de la memoria, siendo este último mi foco de debate. Por lo tanto, comparto con Le Goff esa noción, para quien: “El proceso de la memoria en el hombre interviene no apenas en el ordenamiento de las huellas, sino también en la relectura de estas huellas” (2013, p. 388). Por esta razón, al contemplar las fotografías del álbum, opero desde una memoria imaginativa, que lleva la tensión entre historicidad e imaginación.

En esta operación dialéctica, que trae consigo imágenes de pensamiento, las fotografías se abren, configurándose como signos de la memoria industrial de São Luís, un patrimonio destruido por las antiguas y actuales políticas de preservación del patrimonio local [ver fotografía 4]. Solo mediante acciones aisladas, como las del Sr. Augusto Aranha Medeiros, se puede disfrutar el acceso a un documento tan importante de la memoria del trabajo y la industria en la primera mitad del siglo XX en Maranhão. En este sentido, menciono el importante trabajo realizado por el Instituto Federal de Educación,

Ciencia y Tecnología de Maranhão, a través del Centro de Conservación Fotográfica Helber Macambira, vinculado al Centro de Investigación y Producción de Imágenes. Este centro es especializado en la conservación, almacenamiento y gestión de colecciones fotográficas, lo que confirma la vocación institucional del Instituto Federal de Educación, Ciencia y Tecnología de Maranhão, que consiste en transferir tecnología aplicada a sectores específicos y demandas de la sociedad civil, tanto públicas como privadas.

Fotografía 4. Entrada de la fábrica Camboa



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

La vida en la fábrica: representaciones y fantasmas

Imagen (fotografía, cine o video) como una cuestión de método; la imagen considerada como un artefacto cultural y, por lo tanto, capaz de convertirse en un objeto de antropología (Barbosa y Cunha, 2006, p. 7).

En el presente texto, el enfoque se dirige hacia una antropología de la imagen. Las imágenes fotográficas del álbum, como una ruta metodológica, revelan mucho sobre las formas de vida y trabajo en una fábrica textil en São Luís a fines del segundo cuarto del siglo XX. A continuación, propongo algunas notas sobre las fotografías y sus significantes, así como aspectos más generales del álbum y su textura narrativa.

Aparentemente, el álbum celebra una serie de renovaciones de la fábrica entre 1939 y 1949, fechas que conforman el título del álbum. En la foto oficial con los probables propietarios y gerentes de la fábrica, junto con el personal, los “personajes” están en una foto totalmente posada. Las personas en el centro, sentadas, representan el poder instituido. A su lado y en la fila de encima se sitúa el personal del sector fabril.

En la siguiente foto del álbum, el empresario e industrial aparece aparentemente flanqueado por el personal administrativo de la fábrica. Ambas fotos están bien planteadas, pero en la segunda imagen [Fotografía 5], todos los hombres llevan chaquetas y corbatas. Rastro de distinción social, las formas de vestir son signos que nos comunican sobre los medios de representación de las diferentes clases y sectores, dentro del contexto de la fábrica Fiação e Tecidos Camboa S. A.

Fotografía 5. Fotografía del personal administrativo junto al propietario



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

La transparencia, la nitidez y la dignidad de los personajes en estas dos fotos contrastan con otras fotografías, mientras nos detenemos en las imágenes de los “otros” empleados de la fábrica, a los que peyorativamente se los conoce como el “piso de la fábrica”. Es decir, los trabajadores, aquellos que trabajaron en los diversos sectores y que son retratados, en el álbum, en su trabajo diario.

Mientras que los empleados de la fábrica más “importantes” fueron retratados juntos, con un buen atuendo, por lo general de piel clara y de buena apariencia, los empleados de la fábrica menos prósperos fueron fotografiados en su rutina. No hay poses ni trajes específicos.

En la siguiente imagen [ver fotografía 6] podemos ver el sector de la fábrica de tejidos, con una fuerte presencia de las mujeres como mano de obra de este sector industrial. Algunas mujeres en la foto están desenfocadas y borrosas debido a su movimiento, a una velocidad de obturación probablemente lenta debido a la poca luz, lo que hizo que el tiempo del movimiento se ajustara a la fotografía de estos cuerpos enmarcados.

Fotografía 6. Mujeres en el sector del tejido



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

Lo que llama la atención en esta fotografía es la forma en que cuatro de las mujeres miran hacia la cámara. Hay una mezcla de extrañamiento y confrontación en relación con el objeto fotográfico, considerando que, si bien es un dispositivo ajeno al universo de la fábrica, sin duda también lo es en ese contexto, e incluso hoy, un objeto de poder. Las miradas que miran lo que miran son un signo de resistencia, frente a esta representación sin precedentes.

La fotografía de estos hombres de “taller” [ver fotografía 7], en mi opinión, es la más poética y llena de tensiones observables desde el punto de vista de una antropología de la imagen, o incluso de una antropología de lo visual. Esta imagen está llena de fantasmas. No apenas porque probablemente estén todos muertos, sino porque la imagen hace que estos temas se vean. De los siete hombres en la imagen, cuatro fijan su mirada directamente en la cámara. Uno de ellos se ríe. Otro hace una pose completamente altiva ante la lente del fotógrafo observador. Sin embargo, ninguno de ellos tiene su semblante nítido en la imagen. El hombre en primer plano está sobreexplotado en la fotografía, la luz estalla sobre él. Es de destacar que uno de los trabajadores continúa su trabajo a toda velocidad sin preocuparse por la presencia del fotógrafo. Es el más fantasmal de todos en la escena. Lo único que aparece es su figura en movimiento.

Pero en un sentido más profundo de la imagen, todos son fantasmas, porque las políticas de representación social no protegían a los menos favorecidos de una imagen digna, al menos no en esas imágenes. Especialmente si lo comparamos con las fotografías del personal.

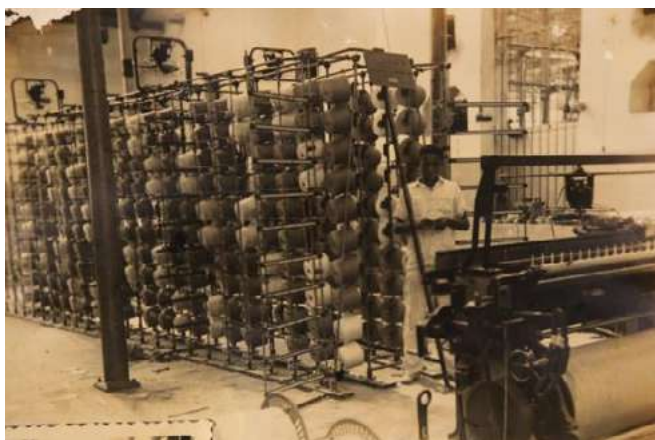
Fotografía 7. Hombres en la sala de máquinas



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

En la fotografía 8, el empleado mira atentamente hacia la cámara y produce una buena postura para la fotografía. A pesar de la cabeza ligeramente inclinada, la mirada contempla fijamente la lente del fotógrafo en una mezcla de confrontación y autorrepresentación. Las manos en contacto entre sí también brindan la oportunidad de la destreza de quienes trabajan con las manos, en lo que concierne con la maquinaria que está al lado de ellos.

Fotografía 8. Mirada del trabajador hacia el fotógrafo



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

Las fotografías de estos trabajadores hacen que la imaginación del patrimonio industrial se abra hacia los rostros, los cuerpos y las manos de quienes erigieron todo el patrimonio físico de estas fábricas. La memoria de los trabajadores se construye aquí a través de imágenes que plantean mucho más la idea de construir un imaginario que un documento histórico, ya que no se sabe quién es el fotógrafo ni quién es el fotografiado. En este sentido, se trabaja más con la noción de documento de cultura, en el sentido *benjaminiano*, que con la construcción de una historiografía. Por lo tanto, es una historia sobre el *convertirse*.

Frente a la cámara, las mujeres de la fotografía 9 no están ilesas, se paran en medio de las máquinas y posan para la fotografía. Los rostros casi inexpresivos, la mirada seria, los brazos cruzados de la mujer de la derecha nos permiten preguntarnos imaginativamente cuán duras son sus vidas en el trabajo de la fábrica. Recuerdo este que, sin informes orales, apenas manifiestan las huellas de las personas, o sus fantasmas, hasta ahora.

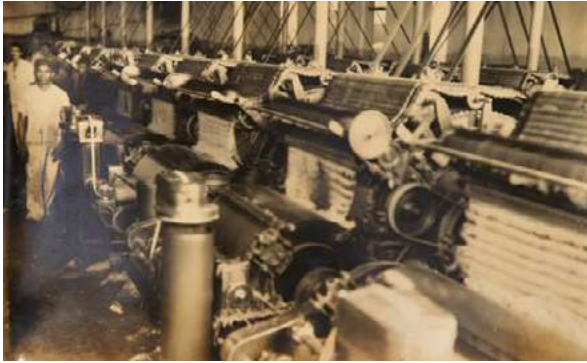
Fotografía 9. Trabajadoras de la Fábrica



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

Algunas fotografías del parque de la fábrica son de una estética sorprendentemente moderna, siguiendo las tendencias de los fotógrafos de la Bauhaus y todo el movimiento posterior hacia una fotografía de objetos usando una perspectiva artificial, serialismo, líneas y curvas como *leitmotiv* de las imágenes. En el ejemplo de la Fotografía 10, está claro que el foco está en los objetos más que en las personas. Los empleados en la fotografía son meros complementos en el fondo, mientras que las máquinas se encargan de cada foto. Pero no puedo evitar darme cuenta de la actitud altiva y diligente del hombre del primer plano, y la mirada curiosa del segundo hombre, que asoma su cabeza a un lado, para aparecer en la escena.

Fotografía 10. Fotografía moderna



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

En la fotografía 11, de gran composición y varias tomas, todas las personas apuntan a la cámara, aunque ninguna tiene su semblante claramente fijado por el fotógrafo. Sin embargo, lo que llama la atención en esta imagen es el hombre detrás de la columna, en un gesto en el que simultáneamente se muestra y se esconde, usando la columna como protección contra el “disparo” del fotógrafo, en este despliegue fotográfico que mientras que revela, también oculta, es decir, un “y así fue” lleno de preguntas.

Fotografía 11. Composiciones de líneas rectas y formas circulares



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

En la fotografía 12, de primer plano hay un empleado justo en frente de la cámara. Es fuerte y mira a la lente. Su cabeza está ligeramente recortada en el marco. Detrás de él aparece un empleado con la cabeza completamente cortada, mientras este último está fuera de foco. Las fotografías de los menos favorecidos de la fábrica siguen la lógica del borrado y la destrucción de los cuerpos menos importantes en el contexto de la fábrica.

Fotografía 12. Las miradas, los rostros de los obreros



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

La persona humana es, naturalmente, un *lugar de las imágenes*. [...] A pesar de todos los aparatos con los que en la actualidad enviamos y almacenamos imágenes, el ser humano es el único lugar en el que las imágenes reciben un sentido vivo (por lo tanto, efímero, difícil de controlar, etc.), así como un significado, por mucho que los aparatos pretendan imponer normas (Belting, 2009, p. 71).

La declaración de Belting es muy acertada porque asume diferentes sesgos. Las personas son “un lugar” de imágenes, porque aportan este significado vivo que transforma, infiere e informa sobre lo que ves y lo que quieres ver. Pero también es un lugar de imágenes, cuando pensamos en las formas y políticas de ser capturados, de inscribirse

en las fotografías, de pensar y de las posibilidades que brindan las fotos del álbum de la Fábrica e Fiação Camboa S. A. Las inscripciones de los cuerpos en el escenario, posturas, gestos, miradas, ropa, brindan una forma de hacerse ver, una forma de buscar, en ese contexto, poner su cuerpo en juego en un lugar, en este caso, el lugar de la fábrica. De esta forma, la persona se convierte en un lugar de imágenes, pero también de imágenes como espacio de inscripción de cuerpos y personas, en este movimiento pendular de subjetivación y desubjetivación, permitiendo esta doble oportunidad de la fotografía: (re)conocer para (des)conocer [ver fotografías 13 y 14].

Fotografía 13. Máquinas y personas



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

Fotografía 14. La gerencia



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

Desde una perspectiva comparativa, podemos ver las diferencias en el encuadre, el enfoque, la atención y la disposición de los cuerpos en el escenario, a partir de la observación de las dos fotografías de arriba, una de las mujeres en el patio de la fábrica, probablemente en el sector del tejido, y otra de los empleados de la administración, según lo informado por el título escrito en la foto. Incluso sin mirar a la cámara, la nitidez y la iluminación sobre la fisonomía del gerente son notables. Una suerte que no tuvo la señora en primer plano, en el sector de tejido, pues el foco fino no la alcanza.

Pensemos en estos bordes de representación colocados por la imagen fotográfica, especialmente en el contexto del álbum de la Fábrica e Fiação Camboa S. A., se refiere a la noción de límite sugerida por Martins (1996, p. 25). En ella, la frontera es considerada como “el lugar de alteridad y expresión de la contemporaneidad de los tiempos históricos”.

Por lo tanto, queda latente la comprensión de cómo las características distintivas de los signos de construcción de imágenes fotográficas pueden proporcionarnos información sobre cómo operan con los significantes, desde la noción de cómo las personas son puestas en escena y cómo son retratadas por la lente de un fotógrafo. Las cuestiones de clase, racismo y economía política de los cuerpos surgen como categorías operativas en la construcción de este discurso.

Fotografías y álbum: documental corto y digresión estético

En la mente de muchas personas, la fotografía a menudo se asocia con la noción de “documento”. Es decir, sirve en primer lugar para presenciar una realidad y luego recordar la existencia de esa realidad: el tiempo juega un papel importante aquí, particularmente desde un punto de vista emocional, porque la fotografía está asociada con la conciencia del cambio, desaparición, incluso muerte (Bauret, 2018, p. 23).

La foto de portada de un álbum de fotos [ver fotografía 15]. Observe las marcas de tiempo en la tela, en el papel, en las líneas y cuerdas de amarre. La decoloración del color rojo de la cubierta, que aún resiste en el papel. También se ha desmoronado un poco con el tiempo. Comprender la forma en que se produjo un álbum de fotos a fines del primer cuarto del siglo XX. Darse cuenta de que, tal vez, este álbum es el tesoro arqueológico más importante del patrimonio industrial de la ciudad de São Luís, en imágenes fotográficas, que revelarían, por lo tanto, quiénes eran las personas de la fábrica y cómo se ubicaban dentro del contexto operario y de la fábrica de la época.

Fotografía 15. Portada del álbum



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

Como la fotografía de aquel entonces todavía lleva esta marca de la afirmación de lo real, las fotografías aquí presentes se pueden colocar en una dimensión arqueológica de la imagen. En la fotografía arqueológica: “Es necesario ir directamente a lo esencial, a lugares donde el documento está garantizado, donde el valor del sujeto a fotografiar es innegable” (Bauret, 2018, p. 25). En este sentido, el monumento fotografiado era la fábrica, sus reformas, su magnitud, y no las personas que trabajaban allí [ver fotografía 16]. Estos constituyen un motivo menor en comparación con la maquinaria. Apenas en las fotos de alto nivel y administrativas de la compañía las principales razones se convierten en personas.

Fotografía 16. Vista general de la fábrica

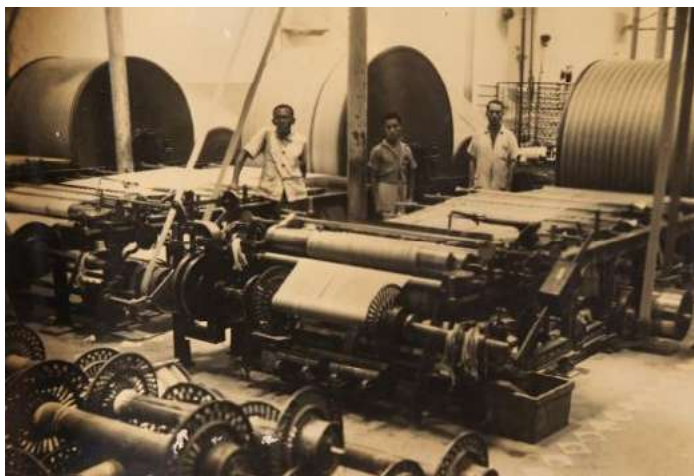


Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

Por lo tanto, se pueden hacer algunas consideraciones sobre la importancia del trabajador en el contexto capitalista e industrial, donde la idea del patrimonio industrial está más vinculada al patrimonio de los propietarios de las fábricas que a una noción de patrimonio con un enfoque en la sociedad y la población. Desde esta perspectiva, el patrimonio industrial es siempre un patrimonio material, es decir, principalmente arqueológico. Sin embargo, en una segunda capa, surgen los aspectos antropológicos de esta “arqueología” por imágenes. Aquí, en este ensayo, elegimos revertir las operaciones. Primero elegí presentar cuestiones antropológicas y sociológicas de representación a través de imágenes fotográficas, y ahora, en un segundo movimiento de pensamiento, presentar las preguntas propiamente arqueológicas de las fotografías y el álbum, en toda su materialidad. En este último movimiento, puede prosperar tanto una arqueología del patrimonio industrial local como una arqueología de la creación y el aspecto fotográfico de la época. En la fotografía 17, tanto los empleados como las máquinas

aparecen bien expuestos y planteados presentando un buen ejemplo de fotografía como documento de cultura, en este caso, cultura industrial. La fotografía a la que apunto ahora invariablemente refuta los argumentos que hice en el capítulo anterior. ¿Tal refutación anula los análisis e inferencias de las fotografías de los empleados menos ricos de imágenes anteriores? ¡No! Exclusivamente presenta nuevas aperturas, dudas, preguntas y pendularidades típicas de lo que Benjamín (2009) denomina como la “imagen dialéctica”, es decir, una imagen cargada de significados, tensiones irresolubles, cambios de significado, innumerables posibilidades de análisis y crítica. Especialmente cuando pueden analizarse como un todo, en formato de álbum, como es el caso aquí.

Fotografía 17. Hombres bien expuestos en la fotografía



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

Una característica importante del álbum de fotos de la Fiação e Tecidos Camboa S. A. (1939-1949) es el encuadre de las imágenes, la forma en que las máquinas de fábrica y todos los elementos que componen el encuadre se muestran al espectador. Hay una gran

influencia de la fotografía moderna y el constructivismo. La belleza de las imágenes de las maquinarias de la fábrica es en gran parte el resultado de la exploración de las líneas y curvas que componen el paisaje. Las líneas giratorias, las máquinas una detrás de la otra, guían la mirada del fotógrafo [ver fotografía 18].

Fotografía 18. Fotografía moderna, secuencialismo y líneas dominantes

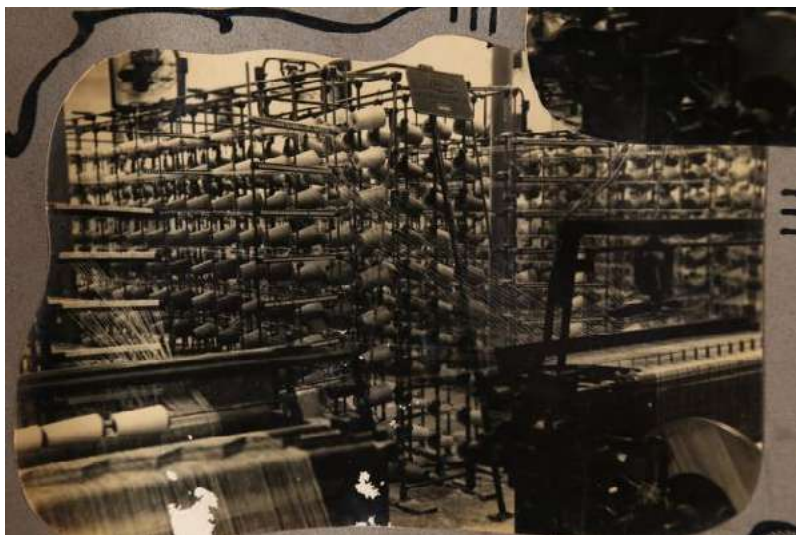


Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

Otro tema estético interesante sobre este álbum es su edición. La forma en cómo quien lo montó, lo hizo recortando las fotografías y juntándolas como un rompecabezas, proporcionando así una narración visual que conecta las imágenes. Algunos están cortados para adaptarse, mientras que otros están adornados con recortes curvos. Además, los adornos que están hechos con tinta negra en los bordes de la fotografía le dan al álbum un tono de diseño industrial, que se suma a su propia identidad [ver fotografía 19]. Los trazos gruesos, las formas geométricas y la fina interferencia de los dibujos, las formas y las letras en tinta negra en las propias fotografías, agregan encanto al álbum de fotos de la fábrica Fiação e Tecidos Camboa S. A. (1939-1949), obra tan importante y olvidada de la memoria industrial de Maranhão. Esta estética gráfica también fue encontrada en

un cuaderno de estudio geométrico de un estudiante del curso de Técnico en Diseño Industrial en la Escuela Técnica de Maranhão, de la década de 1960). Esta observación es importante en el sentido de que conecta, desde el punto de vista de la forma artística y la forma de operacionalizar el trabajo, la realización fotográfica y la creación industrial. Incluso considerando que la fotografía siempre ha dependido de un parque industrial que lo respalde, inclusive hoy, en su era digital.

Fotografía 19. Estética industrial del álbum



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

Consideraciones finales

A través de tales huellas presentes en las imágenes, es posible inferir y hacer alusiones importantes sobre la vida de los profesionales de la primera mitad del siglo XX, indicando, allí, importantes huellas de los cambios y permanencias de la vida laboral actual. Un aspecto

positivo que se puede enfatizar desde la vida de la fábrica es que en aquel entonces, década de 1940, la Fábrica e Fiação de Tecidos Camboa S. A., poseía una guardería para los hijos de los trabajadores de la fábrica [ver fotografía 20]. El derecho a la guardería para los hijos de los empleados es uno de los logros del trabajador brasileño en el período de los gobiernos del presidente Getúlio Vargas, que establecieron varias normas y derechos laborales, que se ajustaban en ese momento a esta nueva realidad. Tanto es así que la guardería de la fábrica no escapó a la lente del fotógrafo. También es notable el hecho de que los cuidadores de guarderías son monjas, que acompañan el espíritu educativo de la época.

Fotografía 20. Sitio para los hijos de los obreros de la fábrica



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

Otro rastro importante en el álbum es la existencia de una cooperativa de productos para los trabajadores de la fábrica. Este es un mecanismo de endeudamiento de los trabajadores y enriquecimiento de los jefes, porque a medida que los empleados compran en el propio almacén de la fábrica, se crea una política de dependencia dentro del lugar de trabajo, gobernada por relaciones desiguales y de poder que nunca favorecen al trabajador. En algunos casos recientes, hay trabajadores que llegan a fin de mes y deben más dinero en el almacén del jefe que su propio salario ganado durante el mes. Esta es una de las formas de esclavitud que la deuda histórica mantiene presente en Brasil. Es importante enfatizar que incluso hoy, Maranhão es el Estado brasileño con el mayor número de personas en regímenes laborales análogos a la esclavitud. La fotografía 21 es para recordarnos que esta historia no es reciente.

Fotografía 21. Cooperativa de Consumo dos Servidores da Fábrica Cambôa y el endeudamiento de los obreros



Fuente: Archivo del Museo Histórico y Artístico del Maranhão.

Un tema importante es la preservación de la memoria industrial de São Luís, que hoy celebra, incluso en ruinas, su patrimonio colonial

de los siglos XVIII y XIX, ubicado en el Centro Histórico, pero relega el patrimonio industrial de la ciudad al olvido, dado la destrucción de la chimenea de la antigua fábrica de Merck, donde actualmente opera la Facultad Mauricio de Nassau (Uninassau). Por lo tanto, las políticas para revivir la memoria industrial de la ciudad pueden alertar y sensibilizar a las autoridades públicas y privadas para revitalizar y reconocer la importante contribución de este parque industrial para el desarrollo del Estado de Maranhão.

Los caserones antiguos se están cayendo o en pésimo estado de conservación. La principal actividad económica en las manzanas del centro de la ciudad que se convierten en ruinas viene dada a través de su transformación en aparcamientos para coches. La fuerza devastadora del fordismo y del capitalismo pasa por encima y por dentro de las viviendas del siglo XIX, atravesando las calles y calzadas de piedra de lioz y “pie de moleque” traídas directamente de la región de Sintra (Portugal). Para empeorar la situación, el Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional [IPHAN], institución que cuida de la salvaguarda y fiscalización del patrimonio histórico brasileño, cuando hay solicitudes de mudanzas en las estructuras de las manzanas del Centro Histórico, exige una extremada fidelidad para mantener la arquitectura original en función de las políticas de manutención y conservación del patrimonio. Como la zona todavía no tiene suficiente valor económico para el mercado inmobiliario y algunos de los propietarios y moradores son de bajo poder adquisitivo, tales políticas inviabilizan las posibles mejoras que podrían ser realizadas en estos sitios. Procesos de empobrecimiento, desvalorización y ruina, surgidos por una falta de políticas públicas efectivas de preservación, restauración y conservación ponen en riesgo toda una riqueza y belleza arquitectónicas cuyo valor histórico, artístico y cultural es inestimable. Esta riqueza podría estar siendo convertida en valor para el bien turístico y cultural de la ciudad de São Luís, siguiendo el ejemplo de tantas otras ciudades en Brasil y en el mundo. Una teoría y una praxis crítica y propositiva de la arquitectura debería defender y proveer más usabilidad para los espacios del Centro Histórico, así como constituir una política pública de Estado que esté

dirigida a cuidar tanto de la atención para favorecer viviendas de calidad, como de aplicar actividades propiamente culturales en esos espacios históricos, donde memoria y presente se entrelazan a través de una trama de reactualizaciones y relecturas (Brasil, 2018, p. 1738).

Por lo tanto, pensar en el patrimonio industrial de São Luís es importante para prestar atención a un legado de un inmenso patrimonio material sin políticas específicas de conservación y memoria que puedan garantizar el mantenimiento de la historia reciente de Maranhão y de una actividad económica que fue la fuerza motriz del desarrollo de la sociedad local durante el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX. Por lo tanto, la existencia del álbum fotográfico de la Fábrica e Fiação Camboa S. A. permite la recuperación de imágenes que traen consigo un imaginario, que se convierte en memoria, que se convierte en historia.

Esta historia también es la historia de las personas, las personas que construyeron las fábricas, las personas que trabajaron en ellas, las personas que vivían a su alrededor, los vecindarios que crecieron alrededor de estos espacios. El barrio de Camboa, donde se encontraba esta fábrica, es un área de altos niveles de violencia en la ciudad de São Luís, zona poco atendida por el gobierno local. En cuanto a estos materiales vivos, que son las fotografías, nos impulsa a buscar preguntas y respuestas sobre cómo se conforma la identidad que nos acoge, el modelo de ciudad que tenemos, así como las permanencias y los cambios en el mundo del trabajo de la fábrica local, en función de lo que se desea ver y lo que no se desea mostrar en la fotografía.

Finalmente, subrayo la importancia del Sr. Augusto Aranha Medeiros, empleado de la Fábrica e Fiação Camboa S. A., en haber sido el guardián durante tantos años de este importante documento del patrimonio industrial de Maranhão. Agradezco al Museo Histórico y Artístico de Maranhão (y a todo su personal profesional) de la Secretaría de Estado de Cultura de Maranhão, museo que mantiene el álbum en su colección, por proporcionar el material para esta investigación.

En este sentido, el siguiente paso de la investigación es profundizar el conocimiento sobre este parque industrial, esta fábrica y período histórico, para saber más sobre el álbum y todo lo que lo rodea. En segundo lugar, encontrar a alguien(s) del álbum que todavía esté vivo, o incluso parientes de las personas en las fotos. Para ello, se requerirán jornadas de campo en las asociaciones de ‘residentes’ y terreiros (templos) de las religiones afrobrasileñas, en los barrios de Camboa y Liberdade, en la ciudad de São Luís, ya que estos son lugares de cohesión social, intercambio de información y recuerdos de las comunidades populares de la zona semicentral de la capital del Estado de Maranhão, Brasil. En un tercer momento, la tarea es republicar el álbum, con artículos y textos que traten sobre la memoria industrial de São Luís, haciendo que la investigación cumpla su papel social: hacer posible que la sociedad de Maranhão se conozca a sí misma, en este ejercicio eterno del recuerdo.

Bibliografia

Agamben, G. (2012). *Ninfas*. São Paulo: Hedra.

Barbosa, A. y Cunha, E. (2006). *Antropologia e imagem*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.

Bauret, G. (2018). *A fotografia: história, estilos, tendências, aplicações*. Lisboa: Edições 70.

Belting, H. (2009). *Antropología de la imagen*. Madrid / Buenos Aires: Katz Editores.

Benjamin, W. (2009). *Passagens*. São Paulo / Belo Horizonte: Editora UFMG y Imprensa Oficial do Estado de São Paulo.

Brasil, M. R. (2018). Ruinas, Grafitis y Pintadas: la fotografía, los jóvenes y la estética del abandono. [Ponencia]. Memorias de la III Bienal Latinoamericana y Caribeña de Infancias y Juventudes, 30 de julio al 3 de agosto.

Le Goff, J. (2013). *História e memória*. Campinas-SP: Editora da UNICAMP.

Martins, J. S. (2008). *Sociologia da fotografia e da imagem*. São Paulo: Contexto.

Martins, J. S. (1996). O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. *Revista Tempo Social*, mayo.

Cinco décadas de historia

La difusión de la Fundidora de Monterrey en las publicaciones periódicas de arquitectura (1923-1976)

Vanessa Nagel Vega

Introducción

La Compañía Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey¹ es una de las industrias que mejor define al México del siglo XX. Su propia historia reflejada en los anuncios comerciales que por más de cinco décadas aparecieron en las principales publicaciones periódicas de arquitectura del país conforman un precedente fundamental de su actual valoración como patrimonio industrial. El acero como símbolo del progreso, los altos hornos y las chimeneas como emblemas de modernidad y los obreros del industrioso norte como el modelo del trabajador mexicano dibujaron, en su conjunto, el ideal del desarrollo nacional.

La publicidad constante, superando el fin obvio de divulgar los materiales hechos en México, fue consolidando a la industria que se

¹ En adelante Fundidora de Monterrey, Fundidora Monterrey o, simplemente, Fundidora.

convertiría en el símbolo de Monterrey. Así, los anuncios comerciales –un inventario que forma parte de las fuentes impresas de primera mano– son un material invaluable para hacer una nueva interpretación sobre los procesos productivos que, en su momento, crearon la imagen del México moderno. El análisis de una cuidadosa selección de entre decenas de anuncios aparecidos en revistas de arquitectura entre 1923 y 1976, se ofrece aquí como una vía novedosa para abordar el estudio del patrimonio industrial desde una perspectiva por completo actual.

También cabe decir que lo fundamental al tomar como material principal de consulta a estas fuentes es que así se destaca la difusión que tuvo la siderurgia en su momento. Lo que interesa es lo que se publicó cuando la industria estaba en funciones. Por lo tanto, se ofrece aquí una interpretación sobre el impacto y la constancia publicitaria de una de las empresas clave para entender el Monterrey moderno, y, así, comprender uno de los eslabones fundamentales de la industrialización nacional y de su valoración actual como patrimonio industrial.

La Fundidora de Monterrey fue la compañía que más se anunció en las revistas mexicanas de arquitectura, considerando tanto su presencia constante por varias décadas como la posición de su publicidad pagada. Cada una de las revistas que surgían del gremio de arquitectos de la capital del país contaba entre sus principales anunciantes a la Fundidora. Esta presencia, sin duda, consolidó la imagen del Monterrey industrial que todavía está vigente.

La Fundidora, que pasó de ser, en sus años productivos (1900-1986) el emblema identitario de la capital de Nuevo León se transformó, con el cambio de siglo, en un símbolo adaptado a una metrópoli volcada a las actividades terciarias y cuya imagen sigue siendo un enorme crisol que en vez de verter arrabio candente vierte agua en una fuente artificial e inocua, una de las insignias del actual Parque Fundidora. La transformación de la primera siderurgia de Latinoamérica en lustroso patrimonio industrial verifica la incalculable capacidad de adaptación al mercado de Monterrey.

Así, este texto ofrece una revisión a la historia de la Fundidora contada a partir de su difusión en las publicaciones periódicas mexicanas de arquitectura. Se comprobará que las transformaciones internas de la siderurgia estarán bien representadas en los anuncios de la época, a la vez que estos mismos exponen las innovaciones en el hacer arquitectónico nacional, con ejemplos sobresalientes de modernidad.

Las revistas de arquitectura y el patrimonio arquitectónico industrial y moderno

Las revistas de arquitectura fueron la plataforma más importante de difusión de la modernidad arquitectónica mexicana. La cultura moderna, sus diversas revisiones y reinterpretaciones eran vertidas constantemente en las páginas impresas que circulaban asiduamente entre un gremio ansioso por verificar la pertinencia de sus propias propuestas de diseño. La modernidad mexicana es impensable sin el intercambio constante de editores, promotores y anunciantes, tanto dentro como fuera de las fronteras nacionales. Como parte de este círculo de influencias grandes y pequeños anunciantes encontraban la que era entonces la mejor tribuna para promocionar todo tipo de materiales relacionados con el mundo de la construcción. Así, la Fundidora de Monterrey entre 1923 y 1976 anunció sus productos, dirigidos, en especial, a la industria de la construcción de la Ciudad de México. Las más de 5 décadas de publicidad constante perfilaron no una sino variadas estrategias de venta de la siderurgia regiomontana.

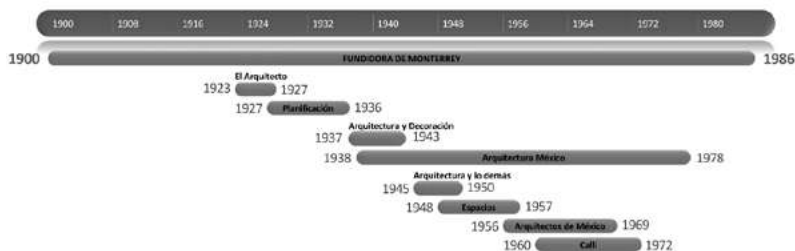
Es por demás significativo que todas las revistas de arquitectura que circularon en esos años contaron siempre con publicidad de Fundidora, lo que subraya la importancia de la industria regia. Así, *El Arquitecto* (1923-1927),² *Planificación* (1927-1936),³ *Arquitectura*

² Editada por Alfonso Pallares, publicó 17 números entre 1923 y 1927. *El Arquitecto* nació como boletín mensual de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos [SAM].

³ Editada por Carlos Contreras, y a partir de 1934 por Enrique E. Schulz, publicó 23 números entre 1927 y 1936. *Planificación* fue el órgano de difusión de la Asociación

y *Decoración* (1937-1943),⁴ *Arquitectura y lo demás* (1945-1949),⁵ *Espacios* (1948-1957),⁶ *Arquitectos de México* (1956-1969),⁷ *Calli* (1960-1972)⁸ y *Arquitectura México* (1938-1976)⁹ se beneficiaron, por décadas, de los intereses comerciales de la emblemática industria de Monterrey [Gráfica 1].

Gráfica 1. La Fundidora de Monterrey en el tiempo y el tiempo de las revistas de arquitectura mexicanas



Fuente: Elaboración propia (2019).

Nacional para la Planificación de la República Mexicana, asociación civil. Su periodicidad fue irregular.

⁴ Editada por Luis Cañedo Gerard, publicó 22 números entre 1937 y 1943. *Arquitectura y Decoración* sucedió a *El Arquitecto* como órgano de difusión de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos [SAM]. De aparición mensual, a los diez meses se deslindó de la Sociedad, lo que repercutió, igual que su predecesora, en las irregularidades de su edición impresa.

⁵ Tuvo como editor-director a Lorenzo Favela, como subdirector a Mauricio Gómez Mayorga y como jefe de redacción a Jorge L. Medellín. De aparición irregular, *Arquitectura y lo demás* llegaría a los 14 números publicados entre 1945 y 1949.

⁶ *Espacios* tuvo como director a Guillermo Rossell de la Lama y como jefes de redacción a Lorenzo Carrasco y a José Arriaga. Publicó 40 números entre 1948 y 1957.

⁷ *Arquitectos de México* contó con 33 números publicados entre 1956 y 1969 por Jorge Gleason Peart y Manuel González Rul.

⁸ *Calli* fue el órgano oficial del Colegio Nacional de Arquitectos de México [CNAM]. Editó 68 números entre 1960 y 1972.

⁹ *Arquitectura México*, proyecto editorial de Mario Pani, ha sido la revista de arquitectura más longeva, abarcando la casi totalidad de los años de estudio. Se publicaron 119 números entre 1938 y 1976.

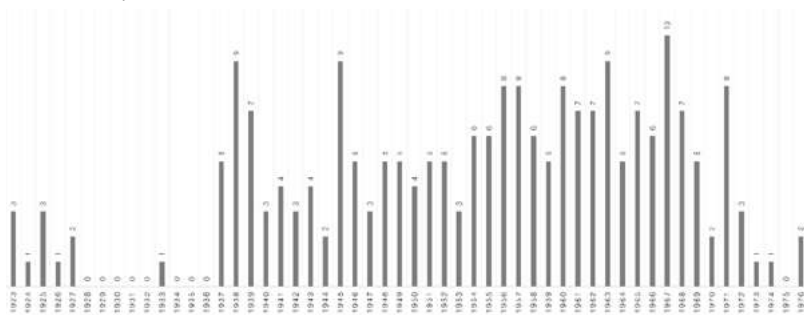
Si bien es cierto que la Fundidora Monterrey no tuvo presencia exclusivamente en la publicidad, sino también en contados artículos de fondo y noticias (*Espacios*, 1950; *Arquitectura México*, 1952; *Arquitectura México*, 1971), el verdadero impacto de la siderurgia, y, lo que es más notable, su propia historia, se va revelando a lo largo de los años en sus propios anuncios pagados [Gráfica 2]. No cabe duda de que la Fundidora Monterrey fue la empresa que más larga vida tuvo como anunciante en las revistas mexicanas de arquitectura.¹⁰ De un total de 219 anuncios registrados para esta investigación¹¹ 91 –41 %– ocuparon la cuarta de forros, el espacio publicitario mejor pagado por su evidente impacto en el ejemplar impreso. El 37 % del total de carteles –que equivale a 82 páginas completas– se registran al interior de cada revista. La nada desdeñable cifra de 23 anuncios –un 11 %– corresponde a la tercera de forros, mientras que un 7 % –15 páginas– se destinaron a la segunda de forros.¹² Apenas un 4 % de los anuncios no llegaron a ocupar la página completa de publicidad, repartiéndose en medias páginas.

¹⁰ Se insiste en la constancia de los anuncios pagados de Fundidora aun cuando la Gráfica 2 muestra algunos años sin registrar publicidad alguna. Esto se debe a que las revistas de arquitectura seleccionadas para este análisis solían editarse de manera irregular. Es el caso de *Planificación*, cuyo periodo de vida se considera de 1927 a 1936, aun cuando entre 1930 y 1932 no salió ningún número a la luz debido a que su editor se ocupaba de un cargo público en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, dejando en pausa la revista, para retomarla en 1933.

¹¹ Esta investigación es el antecedente de la estancia posdoctoral en curso que aborda los procesos de patrimonialización del legado industrial y moderno regiomontano a través de fuentes impresas. El trabajo se lleva a cabo en el Centro de Investigaciones en Arquitectura, Urbanismo y Paisaje [CIAUP] de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México [FA-UNAM], con el apoyo invaluable del Archivo de Arquitectos Mexicanos [AAM], de la misma dependencia universitaria, en el periodo 2019-2020.

¹² Se emplea aquí la terminología de editores, diseñadores e impresores, donde la cuarta de forros se conoce comúnmente como contraportada, la tercera de forros como el reverso de la contraportada y la segunda de forros como el reverso de la portada. Esta última, en el argot del oficio, sería la primera de forros.

Gráfica 2. Anuncios de Fundidora Monterrey en las revistas consultadas durante el periodo de estudio



Fuente: Elaboración propia (2019).

Desde el inicio de sus operaciones la Fundidora de Monterrey mantuvo un estrecho vínculo con las publicaciones periódicas de arquitectura. En 1903, *El Arte y la Ciencia*¹³ anunciaba la inauguración de la fundición de acero en Nuevo León y, en 1976, a pocos meses de que la siderurgia dejase de ser una empresa privada para convertirse en paraestatal, *Arquitectura México* mostraba los alcances de la última etapa de su plan de expansión y modernización, llevado a cabo en tres periodos a lo largo de 2 décadas.

La historia de esta industria emblemática se ve reflejada claramente en sus anuncios publicitarios. Las imágenes icónicas de su planta productora de acero –en especial los altos hornos– los edificios construidos con Acero Monterrey, la enorme gama de sus perfiles estructurales y hasta objetos artísticos de la colección privada de la empresa, fueron usados periódicamente como estrategia visual para consolidar una industria que superó con creces la influencia regional y se posesionó como el emblema indiscutible de Monterrey a nivel nacional. Esta imagen, primero coincidente con la ciudad moderna y con la siderurgia activa, se ha transformado en la insignia

¹³ Se publicó entre 1899 y 1911 por Nicolás Mariscal. Fue la primera revista editada por un arquitecto y dirigida a su gremio, aun cuando sus contenidos abarcaban ampliamente las ingenierías y las bellas artes.

del patrimonio industrial de una ciudad de servicios, brindando un cuadro de cultura y entretenimiento bien adaptado a las necesidades comerciales del siglo XXI.

En 2001 –3 lustros después de la quiebra de la siderurgia– se declaraba a los restos de bienes muebles e inmuebles de Fundidora como Museo de Sitio de Arqueología Industrial Parque Fundidora por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (Parque Fundidora, 2018). Este nombramiento robustece la difusión que, a lo largo de 6 décadas, se dio en las revistas de arquitectura y que se estudian aquí como uno de los principales precedentes para conocer y reinterpretar lo que ahora es nuestro patrimonio. La hipótesis que aquí se expone es que la difusión de la Fundidora perfiló la imagen mejor conocida del Monterrey moderno: la ciudad industrial del siglo XX. La divulgación constante de la acerera en las principales plataformas de intercambio de ideas del gremio de arquitectos no se puede desvincular de su valoración actual como patrimonio industrial. Un patrimonio que es apremiante aumentar a muchos otros casos representativos de la modernidad de nuestro país.

También, cabe enfatizar que la propia historia de la siderurgia es la de una empresa que sorteó un sinnúmero de dificultades económicas, técnicas y de producción, que nunca alcanzó la capacidad instalada de producción, que se endeudó –lo que la llevaría, finalmente, a la quiebra– y que, paradójicamente, fue y sigue siendo el símbolo de Monterrey. Tampoco podemos obviar que, actualmente, el Parque Fundidora –casa de nuestro patrimonio industrial– con una extensa cantidad de sus hectáreas como propiedad privada –cuando el fin principal de su expropiación fue hacer un parque público– son un claro reflejo de la realidad regiomontana y nacional (Jurado, 2016).

La lectura que se ofrece sobre la Fundidora de Monterrey a través de los anuncios en las revistas de arquitectura tiene mucho que ver con la historia de un fracaso disfrazada de éxito. Al final, toda publicidad se nutre de estos preceptos. Pero, lo que hace fundamental esta interpretación es el poder que tiene para valorar los casos de hoy y del pasado desde una plataforma crítica que entreteje la imagen que

se iba consolidando de Monterrey a través de la industria, los datos duros de la producción de la acerera, la imagen potente de solidez y experiencia en su producción junto con la propia historia de la que fuera la primera siderurgia latinoamericana.

La imagen de la industria como estrategia publicitaria constante

La Fundidora Monterrey, durante las más de 5 décadas en que fungió como el principal anunciante de las revistas mexicanas de arquitectura, desarrolló diferentes estrategias de venta para promocionar sus productos. Para este análisis nos basamos en las imágenes de la industria en sí, sin embargo, cabe mencionar que las representaciones y fotografías de la siderurgia, si bien numerosas, no fueron las únicas como táctica comercial. Así, los productos terminados como los perfiles estructurales o la varilla corrugada, una gran cantidad de edificios construidos con el acero regiomontano o incluso objetos artísticos procedentes de la colección de arte de la empresa fueron, en su momento, los medios por los que se fue construyendo la imagen comercial de la acería.

Lo cierto es que, desde los primeros anuncios registrados en 1923, hasta los últimos en 1976, las imágenes de la industria siempre estuvieron presentes en la publicidad. El Alto Horno 1 [AH1] en una vista nocturna [Figura 1] abre, así, una serie de anuncios publicitarios en las revistas mexicanas de arquitectura cuya estrategia de ventas se sustentó en las vistas de la industria regia. El AH1, que entraría en operaciones en 1903, aparecería en la publicidad de *El Arquitecto* en diciembre de 1923. A partir de ese momento, en diferentes épocas y con mayor o menor intensidad, mostrar alguna de las fases del proceso productivo del acero sería recurrente en la publicidad de la Fundidora de Monterrey. Las materias primas, los altos hornos, los departamentos de aceración y laminación, e incluso los talleres auxiliares y los

almacenes, representaron alguna vez a la siderurgia a través de su publicidad. Se cuenta, así, con la línea de producción completa.

Figura 1. Alto Horno 1 y sus equipos auxiliares: sus cuatro estufas, casa de calderas, casa de sopladores y chimenea



Fuente: *El Arquitecto* (diciembre, 1923).

Es cierto que algunos elementos tuvieron mucho más impacto que otros. Los altos hornos, por ejemplo, fueron, sin ninguna duda, las estructuras más potentes para representar a la industria.¹⁴ Sin embargo, también, algunas maquinarias fueron recurrentes, como los molinos desbastadores o los laminadores. De igual forma, las enormes ollas refractarias –crisoles– fueron asiduos elementos visuales para representar a la industria en su publicidad.¹⁵ Incluso aspectos

¹⁴ Además del dibujo a color ya citado, más de una docena de fotografías distintas, repetidas en al menos una veintena de anuncios en seis revistas dan cuenta del impacto visual de los altos hornos de la Fundidora como estrategia para la venta de sus productos.

¹⁵ Una de ellas fue convertida en fuente como parte del escenario artificial del Canal de Santa Lucía.

vinculados a la calidad de la producción, como el laboratorio de análisis, llegaron a ilustrar los anuncios comerciales de la compañía.

Si bien, como ya se dijo, la industria como referente visual se encuentra tanto en los primeros anuncios como en los últimos, cabe puntualizar que fue solo durante la década del cuarenta cuando la práctica totalidad de anuncios se ilustró con esta. La imagen de la industria en sí mantendría su aparición periódicamente durante la década del cincuenta esporádicamente durante la siguiente y escasamente durante los últimos años de actividad de la siderurgia.

Los perfiles, la lámina, la varilla corrugada, esto es, los productos finales destinados al mercado también serían explotados como referente visual de la Fundidora. Las vigas estructurales y la varilla corrugada, por su relación directa con la industria de la construcción, fueron motivo de numerosos anuncios durante todas las décadas de estudio. Tan temprano como 1925, el dibujo de un obrero manipulando con la ayuda de una grúa una enorme viga indica la practicidad de su empleo en la construcción de estructuras de acero (*El Arquitecto*, 1925). Por su parte, la varilla corrugada iniciaría un prolífico periodo de difusión ya entrada la década del cincuenta coincidiendo con el mayor auge de la arquitectura moderna construida en concreto armado. Entre 1953 y 1958 la publicidad de Fundidora insistiría en la calidad de su varilla, derivada de la producción lineal de la misma, desde la extracción del mineral hasta el producto acabado.¹⁶ Por otro lado, la lámina se divulgaría asiduamente entre 1961-1965, coincidiendo, como se verá con detalle más adelante, con la puesta en marcha y el auge del Departamento de Aceros Planos.

Aun cuando los anuncios de productos terminados se concentran en las décadas del cincuenta y sesenta, es notable que la última página de publicidad, registrada a finales de 1976, vuelva a los materiales con un collage de fotografías que señalaba la variedad de perfiles y

¹⁶ Los anuncios de esa época repetían que sus productos satisfacían las normas de calidad de la Secretaría de la Economía Nacional y las especificaciones de la Sociedad Americana para Pruebas de Materiales.

láminas producidas en la Fundidora de Monterrey: plancha de acero, varilla corrugada, lámina de acero rolada en frío y en caliente, vigas de acero soldadas, perfiles mon-ten y alambrón (*Arquitectura México*, 1976).

La Fundidora de Monterrey desde las páginas impresas

La Fundidora de Monterrey no puede entenderse sin mencionar algunos aspectos del proceso de industrialización de Nuevo León. Durante la última década del siglo XIX y la primera del siglo XX se pasó de una economía basada en la agricultura y el comercio a una economía sostenida principalmente por la industria. ¿Qué propició dicho cambio? Entre varias coyunturas se encuentran las leyes de protección a la industria de 1888 y 1889, decretos que exentaban de todo impuesto, primero por siete años y después hasta por 20, a las nuevas empresas establecidas en el territorio del estado de Nuevo León (Cavazos et al., 2010, pp. 179-181). También contó mucho la situación geográfica de Monterrey, que quedó cerca de la frontera estadounidense a partir de la pérdida del territorio en 1848, a lo que se aunó la red ferroviaria que, en apenas una década, comunicó la capital neoleonesa con el resto del país. Primero, con Laredo, en 1882, con la Ciudad de México, en 1887, con la ruta de Torreón a Piedras Negras en 1889 y, por último, Monterrey alcanzaría la costa del Golfo de México comunicándose con el puerto de Tampico, –pasando por Ciudad Victoria, Linares, Montemorelos y Cadereyta– en 1891. La red ferroviaria, sin duda, detonó la movilización de grandes cantidades de recursos, desde materias primas hasta bienes industrializados (Cavazos et al., 2010, pp. 172-173). Paralelo a este crecimiento en las comunicaciones, el sistema bancario de Monterrey apuntaló el desarrollo comercial y la incipiente industria. Por último, varios yacimientos de minerales industriales en la región, en especial el plomo, pero también el hierro y el cobre, explican el crecimiento exponencial de la industria regiomontana (Rojas, 1997, p. 42).

De esta manera, la infraestructura básica para el establecimiento de grandes industrias estaba bien resuelta en Nuevo León con el cambio de siglo. La tradición consolidada de minería y fundiciones en Monterrey y sus municipios aledaños, así como los abundantes yacimientos de minerales de hierro y carbón en Nuevo León y en Coahuila, propiciaron que se fundara legalmente, el 5 de mayo de 1900, la Compañía Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, con el impresionante capital social de 10 millones de pesos, inversión sin precedentes que no tardaría en situar a la nueva industria a la cabeza de las empresas fundamentales del noreste mexicano.

En 1902 la planta industrial en Monterrey se encontraba en construcción y en febrero de 1903 darían inicio las operaciones del que sería el primer alto horno de Latinoamérica (Covarrubias et al., 2000, p. 29). La producción de acero en México iniciaba así con una capacidad instalada en el Alto Horno 1 de 300 t de arrabio¹⁷ al día, que equivalía a 100 mil t anuales de acero de capacidad instalada. Cabe decir (para contextualizar el volumen de la producción de hierro en lingotes) que en los Estados Unidos, en 1899, se superaban los 8 millones de t (*El Arte y la Ciencia*, 1900, p. 32).¹⁸ La gran empresa regia, toda proporción guardada con los países industrializados, nacía con el fin de proveer el incipiente mercado nacional, que, en sus primeras décadas, priorizaba la producción de rieles y ruedas de ferrocarril, así como vigas, columnas, tubos, alambre y gran variedad de piezas pequeñas. *El Arte y la Ciencia*, la primera publicación periódica mexicana dirigida al gremio de arquitectos, no pasaría por alto la noticia de la inaugural producción nacional del acero, fundamental para el desarrollo del país (*El Arte y la Ciencia*, 1903, p. 112).

Apenas 4 años después de iniciadas las operaciones en la Fundidora, la siderurgia se enfrentaría a una inminente quiebra debido a

¹⁷ El arrabio es la fundición de hierro que se obtiene en el alto horno y que constituye la materia prima de la industria del acero.

¹⁸ Información proporcionada por la American Iron and Steel Association, basada en la ofrecida por los fabricantes estadounidenses. La producción de hierro en lingotes de Bessemer fue de 8 202 778 t en 1899.

la poca demanda, al deficiente suministro de materias primas y a la falta de experiencia comercializadora de los productos. Ante la crisis, se reorganizaría su Consejo de Administración, entrando Adolfo Prieto al grupo de consejeros y quedando, al poco tiempo, como consejero delegado con amplias facultades. Su papel fue sustancial ya que consiguió un importante crédito y un contrato de venta de rieles para los Ferrocarriles Nacionales de México (Ávila, 2002, p. 449). La crisis de Fundidora no sería ajena al impacto que significó el pánico financiero de 1907,¹⁹ que desestabilizaría, también, a todas las fundidoras estadounidenses. La noticia llegaría a *El Arte y la Ciencia* en junio de 1910, en donde se pormenoriza el estado de la crisis de 1907 en Estados Unidos a través del gigante siderúrgico de la United States Steel Corporation, que concentraba, en la primera década del siglo XX, el 65 % de la producción de acero en el país vecino del norte (*El Arte y la Ciencia*, 1910, pp. 335-36). El acero, en esos años, era el más claro indicador de las economías nacionales.

Para 1908 las siderurgias vuelven a incrementar su productividad. La Fundidora de Monterrey no fue la excepción. En 1911 se registra la mayor producción anual, alcanzando las 84 mil t de acero, de las 100 mil de capacidad instalada. Sin embargo, ahora la crisis era interna. Durante 1913 el AH1 operaría interrumpidamente, cesando por completo de operar entre 1914 y 1916. Pasados los turbulentos años revolucionarios, la industria retomaría su crecimiento sostenido de manera más o menos independiente de las constantes crisis políticas que seguirían asolando al país durante toda la década de 1920 (Cavazos et al., 2010, p. 196).

De esta manera, a veinte años del inicio de operaciones del que todavía era el único alto horno mexicano, iniciaría también una

¹⁹ En octubre de ese año, la Bolsa de Nueva York cayó un 51 % debido a un momento de recesión. Se desplomaron varios bancos y sociedades de créditos e inversión. El pánico se generalizó en todo el país debido a la retracción de la liquidez en los bancos, ya que en ese momento todavía no existía el Sistema de Reserva Federal. Esto provocó un retiro masivo de fondos de los bancos, en especial de los de Nueva York, lo que alimentó el pánico.

fructífera carrera comercial expresada en las decenas de anuncios de la siderurgia regia que poblaron las revistas mexicanas de arquitectura. En diciembre de 1923, la publicidad en *El Arquitecto* destacaría por el completo listado de materiales terminados que ofertaba la Fundidora de Monterrey: fierro comercial, fierro corrugado, fierro en lingotes, fierro para tirantes de caldera, fierro angular y te, viguetas y canales, acero octagonal para minas, acero octagonal para hornos, acero cuadrado para arados, acero redondo y plano para muelles, rieles y accesorios, tornillos máquina y coche, pijas, tuercas, arandelas, remaches, clavos y tornillos para vía, tubería negra y galvanizada, estructuras de acero para fábricas, teatros, almacenes, edificios comerciales, residencias, puentes... (*El Arquitecto*, 1923). Subrayar el capital social –10 millones– justo debajo del nombre de la compañía tampoco era trivial. Hasta 1927, año en que *El Arquitecto* deja de publicarse, los anuncios de Fundidora mantienen su lugar protagónico, ocupando siempre la cuarta de forros de la revista. Los dibujos de la época se distinguen por mostrar una industria activa y en movimiento. Entre 1929 y 1930 la producción superaría, por fin, los niveles de 1911, esto es, se rozaron las 100 mil t anuales, que equivalía a la totalidad de la capacidad instalada. Sin embargo, igual que dos décadas antes la Revolución había paralizado la industria, a partir del crac bursátil del 29 se registraría una importante disminución en la producción del acero entre 1930 y 1934 (Rojas, 1997, p. 141). Momento inestable tanto para las revistas de arquitectura como para la publicidad pagada.

El sexenio de Lázaro Cárdenas (1934-1940) coincide con un primer auge o recuperación de la Fundidora en números globales de producción de acero. En este periodo Cárdenas pondría en marcha la primera etapa de la industrialización por sustitución de importaciones que favorecería a la industria nacional. La prosperidad nacional coincide, paradójicamente, con el curso de la Segunda Guerra Mundial, años en que los países industrializados dejaron de exportar productos acabados a otros mercados y se centraron en sus propias necesidades. Por lo tanto, la Fundidora intentó hacer frente a las

demandas del mercado interno. Sería la primera vez en tres décadas operando que la siderurgia regia evaluaba las instalaciones existentes y se planteaba hacer las ampliaciones necesarias para poder aumentar la producción.

Así, entre 1934 y 1939 se superaría la producción estimada de 100 mil t anuales de acero. En 1938 se alcanzaron las 122 700 t (Rojas, 1997, p. 142). Este auge coincide con la aparición de 2 revistas de arquitectura que salieron casi de forma simultánea: *Arquitectura y Decoración*, en agosto de 1937 y *Arquitectura México*, en diciembre de 1938. En ambas publicaciones la Fundidora de Monterrey sería uno de sus más fieles anunciantes. En la primera, la siderurgia pagaría la cuarta de forros de todos sus ejemplares. En la segunda, la cuarta de forros se ocuparía por veintinueve números consecutivos, entre 1938 y 1949.²⁰

La imagen del AH1 en la publicidad, justo en el periodo en que la producción de arrabio era insuficiente para alcanzar la capacidad instalada es, hasta cierto punto, paradójica. Sin embargo, ¿qué otro inmueble de la enorme planta industrial serviría mejor a los fines publicitarios cuando se buscaba reflejar solidez y confianza? Así, en mayo de 1938 *Arquitectura y Decoración* lucía en la cuarta de forros una fotografía en blanco y negro del –todavía entonces– único alto horno de la acerera.²¹ [Figura 2] Los datos duros de la empresa tambalean esta imagen que, con todo, fue y siguió siendo efectiva como símbolo del desarrollo nacional.

²⁰ Cabe recordar que *Arquitectura México* ha sido la revista de arquitectura más longeva del siglo XX: se publicó entre 1938 y 1978. Fundidora Monterrey nunca dejó de anunciarse aquí. A partir de 1950 sus anuncios ocuparían la tercera de forros o las páginas interiores, para, en sus últimos números, recuperar el sitio mejor pagado, la cuarta de forros.

²¹ El texto que acompaña a la imagen refuerza el vínculo de la calidad de los productos con las instalaciones regiomontanas: “El acero es un material que ofrece todas las garantías porque, además de las excelencias de su naturaleza y composición, se halla respaldado por millones de pesos invertidos en plantas y equipos”.

Figura 2. El AH1 como símbolo de solidez y confianza en la industria regiomontana



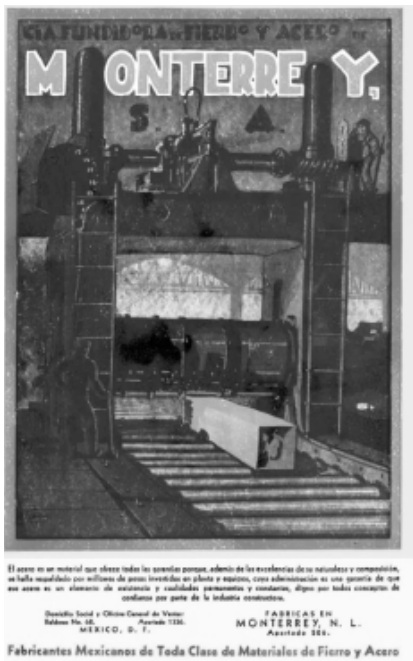
Fuente: *Arquitectura y decoración* (mayo, 1938).

Al finalizar la década del treinta y después de hacer una evaluación general del funcionamiento de la planta los directivos de Fundidora deciden reconvertir y ampliar las instalaciones. No cabía duda de que un segundo alto horno era impostergable. Así, en diciembre de 1941 iniciaría la construcción del Alto Horno 2 [AH2] (Ávila, 2007, p. 43).

En esta época hubo otros elementos de la industria que resultaron muy efectivos como imagen comercial de Fundidora. Uno de ellos fue el molino desbastador de 40". Su dibujo, primero, y su fotografía en sepia, después, se repitieron constantemente. El dibujo, que desde la década de los veinte ya había aparecido en *El Arquitecto*, volvió a dejarse ver en *Arquitectura y Decoración* en 1937 y en *Arquitectura México* entre 1939 y 1940

[Figura 3]. El texto de este anuncio subrayaba las propiedades mecánicas del acero y sus inherentes ventajas para la construcción contemporánea. El mismo molino, en fotografía, se repetiría en *Arquitectura México* un par de años después, en 1942, otras tres veces [Figura 4]. No cabe duda de que, ante las imágenes, el dibujo es mucho más potente en términos visuales y publicitarios. La fotografía, sin embargo, proporciona una escala mucho más adecuada de las naves industriales en las que se llevaban a cabo los procesos de transformación del arrabio en perfiles estructurales terminados. El encabezado de la publicidad: “El acero domina al mundo actualmente” coincide, paradójicamente, con la fundación de la competencia directa de Fundidora: Altos Hornos de México, S. A. [AHMSA].

Figura 3. Molino desbastador de 40 pulgadas



Fuente: *Arquitectura y decoración* (octubre, 1937).

Figura 4. Fotografía del molino desbastador de 40 pulgadas



Fuente: *Arquitectura México* (enero, 1942).

Así es que, en el momento en el que en Monterrey se ampliaba la capacidad productiva del acero, se fundaría en 1942 en Monclova, Coahuila, AHMSA. Esta nueva siderurgia se convertiría rápidamente en el líder nacional en producción y comercialización de productos planos: lámina rolada en caliente, placa, lámina rolada en frío, hojalata y lámina cromada. La fundación de AHMSA se acompañó de una tregua comercial, un acuerdo de colaboración y no competencia entre la Fundidora y Altos Hornos de México, en el cual se precisaba que en un lapso de diez años (1944-1954) ninguna de las dos incursionaría en la producción de derivados de acero exclusivos de cada planta: perfiles en Fundidora y aceros planos en AHMSA (Ávila, 2002, p. 451).

Sería en julio de 1943 cuando iniciaría operaciones en la Fundidora el AH2, con capacidad de producción de 500 t diarias de arrabio.

En números globales, la meta de la siderurgia era aumentar la capacidad instalada hasta las 240 mil t anuales de acero.

No cabe duda de que la imagen de la industria en la publicidad, en la década del cuarenta, fue el método más potente para promocionar a la siderurgia regiomontana. Vistas aéreas de la planta y toda la línea de producción: materias primas, altos hornos, aceración, laminación, talleres auxiliares e incluso almacén, tuvieron cabida en los anuncios comerciales de la Fundidora.

La vista aérea de la siderurgia que se publicó en el primer número de *Arquitectura y lo demás* en mayo de 1945 contextualiza la magnitud de la planta de producción en Monterrey. Se observan los altos hornos 1 y 2, ya en operaciones, y las extensas naves de los departamentos de aceración y laminación en un entramado de vías de comunicación internas [Figura 5]. Destaca, asimismo, el considerable incremento al capital social con respecto a lo anunciado 2 décadas antes, pues de 10 millones alcanzaría 50 millones.

Figura 5. Vista aérea de la planta siderúrgica en Monterrey



Fuente: *Arquitectura y lo demás* (mayo, 1945).

De los tres altos hornos que llegó a tener la Fundidora, es incuestionable que el primero –que entró en operaciones en 1903 y que se mantuvo como el único productor de arrabio de la Fundidora por cuatro décadas– fue el protagonista de las imágenes que tomaron como estrategia comercial a la propia industria regiomontana. Su repetición persistente durante la década del cuarenta, predominando las vistas exteriores y las chimeneas –a veces humeantes y a veces en reposo– consolidarían el imaginario industrial de Monterrey. No es casual que, en 1943, al crearse el escudo del estado de Nuevo León, se integraran a este las cinco chimeneas del primer alto horno que se construyó en Latinoamérica. Y es justamente en este año 1943 cuando el AH1 aparece en la cuarta de forros de *Arquitectura México*, con dos imágenes que, con ser del mismo alto horno, tienen poca relación entre sí y que, paradójicamente, comparten el mismo pie de imagen: “Hermosa perspectiva del Horno Alto N.º 1”. En la primera [Figura 6], la vista exterior ofrece el horno en operaciones, lo que produce un enorme volumen de gas contaminante –en total acuerdo con la estética moderna– y, en la segunda [Figura 7], la panorámica desde los patios de acceso de la materia prima, con la enorme explanada limpia y la maquinaria en reposo, emparenta su visión mucho más a una fotografía actual sobre patrimonio industrial. Como sea, se estaba brindando una clara escala de la imponente infraestructura con la que contaba la siderurgia en esos años.

Figuras 6 y 7. Alto Horno 1 en actividad y en pausa. Ambas fotografías usadas con fines comerciales el año en que las chimeneas del horno formaron parte del escudo de Nuevo León



Fuente: *Arquitectura México* (abril, 1943), izquierda y (julio 1943), derecha.

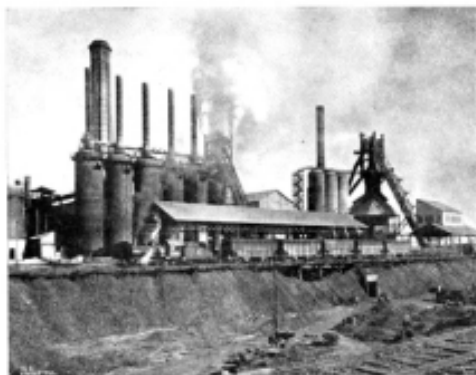
En 1945, cuando los Altos Hornos 1 y 2 operaban en conjunto para alcanzar la capacidad instalada de 800 t de arrabio diarias, la segunda de forros de *Arquitectura y lo demás* ofrecía una “Hermosa panorámica de los Hornos Altos números 1 y 2” [Figura 8]. En una época en la que se promovía la producción nacional debido a la política de la sustitución de importaciones, no sorprende el encabezado de la foto: “Fabricantes mexicanos”.

Figura 8. Panorámica de los altos hornos 1 y 2

Compañía Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, S. A.

Capital Social: \$30,000,000.00

FABRICANTES MEXICANOS



HERMOSA PANORAMICA DE LOS HORNOS ALTOS NUM. 1 Y 2, CON PRODUCCION DIARIA, MEDIA, DE 300 Y 350 TONELADAS, RESPECTIVAMENTE

DIRECCION GENERAL
Oficina General de Ventas
Edificio central, 30.
Avenida 1400
MONTERREY, N. L.

FABRICA
100
MONTERREY, N. L.
Avenida 1400, 200

TODA CLASE DE PRODUCTOS DE FIERRO Y ACERO

Fuente: *Arquitectura y lo demás* (julio, 1945).

A partir de la década del cuarenta iniciaría la verdadera bonanza comercial de la Fundidora, que alcanzaría el final de la década de sesenta. Treinta años de prosperidad contra más de cincuenta años de dificultades económicas que, como se sabe, se volvieron insalvables. Pero, mucho antes de la crisis final, en 1950, la Fundidora festejaba su cincuentenario. La noticia se hacía eco en *Espacios*. Carlos Prieto, director de la compañía y sobrino de Adolfo Prieto –quien había fallecido en 1945– comentaba que “esta empresa básica para la economía del país fue puesta en marcha sobre bases de una firmeza incommovible, que le ha permitido, durante cincuenta años, resistir todas las vicisitudes del negocio, con todas sus angustias y desesperanzas”.

Más adelante, continúa ensalzando el “trascendental episodio del espíritu de aventura y de tenacidad de las gentes que lucharon por ella, con el afán de llevar hasta el éxito final una de las hazañas más grandes de la tan incipiente vida industrial de México” (*Espacios*, 1950).

Sobre todo, llaman la atención los adjetivos para describir la idiosincrasia regiomontana: tenacidad y éxito comercial. Coincidiendo con los festejos, en 1950 se sometía al AH2 –que apenas contaba unos años en uso– a una transformación para aumentar su capacidad instalada de producción de arrabio. Estas mejoras corresponden al primer plan de expansión y modernización de la planta, ideado entre 1950 y 1954 (Covarrubias et al., 2000, p. 41). Este ambicioso programa de ampliaciones se llevó a cabo, en gran medida, gracias a un préstamo de 4,5 millones de dólares que otorgó The Export-Import Bank of the United States (Eximbank) en 1952. De esta manera se financió el molino de combinación Lewis de 56”, el tren de laminación que sustituyó a los obsoletos 18/12/11” en la fabricación de perfiles comerciales (Casillas, 2009, p. 38).

Ese año de 1952, coincidiendo con el VIII Congreso Panamericano de Arquitectos –que reunió para la inauguración de la Ciudad Universitaria de México a cientos de arquitectos de todo el mundo–, la revista *Arquitectura México* lanzó un número especial sobre la magna obra universitaria. Ese número, que tuvo repercusión inmediata en términos de difusión internacional de la arquitectura moderna mexicana, contó con un artículo de fondo sobre la Fundidora de Monterrey. Hacia el final del ejemplar, y en el marco de las industrias nacionales que habían aportado sus materiales, mano de obra y financiamiento para hacer posible la construcción del nuevo campus,²² la Fundidora se hacía presente como una de las empresas más

²² Las empresas anunciadas, además de la Fundidora Monterrey, son: Compañía Constructora CUFAC, S. A.; La Tolteca, Compañía de Cemento Portland, S. A. y Cemento de Mixcoac, S. A.; Compañía Mexicana de Tubos de Albañal, S. A. –industria que produjo los blocks cerámicos vitrificados–, Banco Nacional Hipotecario Urbano y de Obras Públicas, S. A. y Calidra, S. A.

significativas para la construcción de la modernidad mexicana (*Arquitectura México*, 1952, p. 362).

Las imágenes que acompañaron a este artículo de fondo en *Arquitectura México* bien podrían ser las mismas que, en esa época, se usaban como parte de la publicidad pagada. Así, los altos hornos, el molino desbastador de 40", los hornos de hogar abierto y de acera-ción, la convertidora Bessemer, los acarreadores automáticos e incluso el movimiento de rieles con una grúa magnética de embarque fueron temas que se explotaron para publicitar la Fundidora.

Cabe recordar que, durante las primeras décadas del siglo XX, los rieles se consideraban productos fundamentales para el progreso de México, ya que daban vida a las comunicaciones terrestres. Durante sus primeros 25 años Fundidora se mantuvo gracias a la producción de rieles, llegándose a fabricar 212 500 t de rieles para los Ferrocarriles Nacionales de México. Esto representaba un tercio de su producción total en ese primer cuarto de siglo (*Arquitectura México*, 1952, p. 362). Por lo tanto, 1954 debió ser un año difícil para la empresa, pues Ferrocarriles cancelaría el contrato de compra de rieles, exclusiva que –recordemos– había sido conseguida en 1907 en una de las primeras gestiones de Adolfo Prieto. Todavía en 1951 los rieles eran parte de la estrategia comercial de la empresa, como se comprueba en el número 34 de *Arquitectura México*.

En 1954, también, se terminaba la tregua comercial con AHMSA, que ponía fin a la veda en la producción de perfiles –para la siderurgia de Monclova– y de aceros planos para Monterrey. Asimismo, iniciaba la construcción del molino de combinación Lewis, diseñado para laminar hasta 150 mil t de perfiles anuales de una gran variedad. Por estos motivos lo que la publicidad pretendía era reforzar el departamento de aceros no planos, esto es, los perfiles, que ya no serían exclusividad de la Fundidora Monterrey.

En esta época se registra un cambio sustancial en la publicidad de la siderurgia. Antes destacaban las fotografías de la industria, ahora se les da prioridad a los productos terminados que son representados con dibujos. En agosto de 1954, *Espacios* muestra los perfiles

proyectados hacia el espectador, no restando importancia al obrero –idealizando al hombre fuerte y trabajador del norte–, que se ve de espaldas al espectador. Al fondo se dibuja un esbozo de maquinaria [Figura 9]. No cabe duda de que la Fundidora apelaba a dos estrategias de venta. Una, la tradición de la industria, pues, una vez superado el cincuentenario, sería recurrente el lema “Más de medio siglo sirviendo a México”. Otra, la garantía de que, aun tratándose de una empresa de inicios de siglo, su infraestructura estaba al día, ya que encabezaba el anuncio la frase: “Procedimientos modernos para producir productos de calidad”. Tampoco podemos obviar que la publicidad no se inspira en algún espacio o maquinaria particular, sino que es una representación idealizada. Esto coincide con los años en que apenas se había iniciado la construcción del molino de combinación Lewis, que sustituiría a los trenes de laminación ya prácticamente obsoletos de principios del siglo.

Figura 9. Perfiles de acero: producción nacional exclusiva de Fundidora por cinco décadas



Fuente: *Espacios* (agosto, 1954).

La estrategia comercial también echó mano del “acero invisible”. Como rezaba la publicidad de la mitad del siglo, “El acero no necesita manifestarse a los ojos para comprobar su valor como elemento del progreso” (*Arquitectos de México*, 1956 y *Arquitectura México*, 1956). Tocaba el turno de publicitar la varilla corrugada, la gran aliada del concreto armado y, por lo tanto, de la modernidad. En octubre de 1954 en *Espacios* la varilla fue la protagonista del anuncio de Fundidora y, de paso, de la Presa Falcón, Tamaulipas [Figura 10]. Esta importante obra de ingeniería, construida entre 1950 y 1954 para aprovechar las aguas del Río Bravo, delimita los territorios mexicano y estadounidense. El tema de la presa internacional había sido noticia de las publicaciones especializadas desde años atrás. En la misma *Espacios*, en agosto de 1950, se publicaría un artículo de fondo dedicado al proyecto de Nueva Ciudad Guerrero, propuesta urbana de Guillermo Rossell.²³ Cabe destacar que la publicidad de la varilla corrugada coincidía con el inicio del plan de expansión y modernización, esto es, las primeras reformas de ampliación de la siderurgia en Monterrey, etapa inmediata anterior a la puesta en operaciones del departamento de aceros planos.

La historia de la Fundidora es una constante de mejoras, ampliaciones, reformas y transformaciones. En 1955, una de las primeras acciones del Plan de Expansión y Modernización fue someter al AH1 a una reconversión general para elevar su capacidad al doble, de 300 a 600 t de arrabio diarias. Con todo, desde entonces se sabía que, aun con las reformas aplicadas, el AH1 sería pronto obsoleto, lo que llevó a la planeación de un tercer alto horno que sustituyese por completo al primero y que mantuviese en operaciones al segundo.

En estos años de ampliaciones se mantuvo la publicidad basada en dibujos y esquemas. Este fue el medio más eficaz para comunicar la novedad, pues todavía no existían las obras nuevas. Así, los

²³ Con esta propuesta se recibiría Rossell como arquitecto en la Escuela Nacional de Arquitectura. La obra, realizada por la Secretaría de Recursos Hidráulicos en los mismos años en que se construyó la presa, no consideró el innovador proyecto moderno del arquitecto, quien proponía un desarrollo urbano zigzagueante siguiendo los márgenes ondulantes de la presa, y optó por un trazo reticular un par de kilómetros tierra adentro.

gráficos resumían el trabajo de la industria. El énfasis se ponía en los materiales y no en las instalaciones pues, hacia la mitad del siglo, ya tenían más de cinco décadas operando y no eran obras que reflejaran, precisamente, actualidad –por mucho que se mantenían operando y seguían surtiendo gran parte de la demanda nacional.

Figura 10. Varilla corrugada de la Fundidora Monterrey para la construcción de la Presa Falcón, importante obra de ingeniería de la frontera norte de México



Fuente: *Espacios* (octubre-diciembre, 1954).

Además de los altos hornos, las maquinarias fundamentales de la siderurgia eran los trenes de laminación, los cuales terminaban los productos que salían al mercado. En febrero de 1956 iniciaría operaciones el molino de combinación Lewis que, como ya se dijo, sustituyó a los casi obsoletos molinos comerciales de principios de siglo, que no eran automatizados y requerían de mucho personal para su operación (Casillas, 2009, pp. 45-53). El nuevo molino permitía laminar una gran variedad de perfiles en forma automatizada, posicionando a la Fundidora, de nuevo, a la vanguardia en la producción nacional de aceros no planos.

A partir de 1957 aparecería el Molino Lewis en la publicidad de las revistas mexicanas de arquitectura. En *Espacios* en septiembre de 1957 y en *Arquitectura México* en marzo de 1958, el esquema de los 24 castillos laminadores tenía como remate en la composición gráfica una enorme varilla corrugada [Figura 11]. Bajo el encabezado de “Nuevas Técnicas. Nuevos métodos en la producción” se anunciaba la varilla de acero para refuerzo de concreto. Llama la atención que, a diferencia de otras épocas, no se recurre a la fotografía como recurso de venta, aun cuando la imponente nueva nave industrial para alojar al Lewis fue extensamente fotografiada por el –en aquel entonces– fotógrafo oficial de la Fundidora: Eugenio Espino Barros. Al contrario, se echa mano de un dibujo que simplifica los complejos engranajes del nuevo tren de laminación y que ofrece como producto final la varilla corrugada, material indisoluble de la modernidad. Es evidente que la publicidad va bien dirigida al gremio de arquitectos y constructores del país.

Figura 11. Las nuevas instalaciones de la Fundidora y el producto estrella de la publicidad en esos años: el molino de combinación Lewis y la varilla corrugada



Fuente: *Arquitectura México* (marzo, 1958).

De nuevo en *Arquitectura México*, mediando 1958, se mantiene la intención de la publicidad, pero se amplía el panorama del dibujo, que ahora contextualiza el Molino Lewis dentro de su nave. Es sintomático de los nuevos tiempos de Fundidora que en la imagen –aun cuando se trate de una idealización– solo se muestra a un operario, aislado en medio de la nave, sobre una plataforma de controles, él solo, operando la gigantesca maquinaria. Al fondo de la nave, hacia afuera en el paisaje, se intuye la silueta del Cerro de la Silla, emblema natural de Monterrey y, ciertamente, remate visual real de la Fundidora.

De 1956 y 1960 se llevó a cabo la primera fase del Plan de Expansión y Modernización. Poco antes –1955– el AH1 ya había pasado por una serie de mejoras y adaptaciones para duplicar su capacidad instalada en la producción de arrabio, de 300 a 600 t diarias. En 1959, apenas tres lustros después del inicio de operaciones, el AH2 también pasó por una serie de reformas para ampliar su producción de arrabio diario a 650 t. Entre otras obras de nuevas instalaciones y ampliaciones –como la planta termoeléctrica, la planta de tratamiento de aguas negras, la instalación de un nuevo taller de aceración con dos hornos de hogar abierto Siemens-Martin– una de las obras principales de estos años fue la creación del Departamento de Aceros Planos, que iniciaría operaciones en 1961. Tenía una capacidad de 750 mil t de productos anuales, entre los cuales se encontraban planchas de hasta 24' de ancho y láminas de 60', que serían procesadas en molinos de laminación en caliente y en frío (Ávila, 2002, pp. 451-452).

Esta fue la principal apuesta de Fundidora en estos años, una vez que la tregua comercial había finalizado desde 1954 y la siderurgia regia pudo por fin incursionar en el mercado nacional de laminados planos. Es notorio que en estos años la publicidad se centre, precisamente, en ofrecer estos nuevos productos, antes solo producidos por AHMSA.

Así, la revista del Colegio de Arquitectos de México –*Calli*– en sus primeros números, anunció la lámina de acero de la Fundidora, de incipiente producción en Monterrey. Una de las estrategias visuales de venta fue el collage de elementos modernos como automóviles,

trenes, tanques elevados, bodegas, estructuras varias, sin faltar la chimenea industrial para promover la lámina de 60' de ancho (Calli, 1961).²⁴ Es cierto que el dibujo indica la versatilidad y aplicaciones de la lámina en la industria, mucho más que en la arquitectura y la construcción. En los siguientes años –1962 y 1963– la lámina de acero Monterrey acaparó el espacio publicitario de la siderurgia en las revistas de arquitectura que circulaban entonces. Uno de los anuncios más efectivos en términos visuales sobre la nueva producción de la Fundidora bien puede ser el que apareció en *Arquitectos de México* en enero de 1964, compuesto con las letras a toda página formando la palabra “lámina” y, como relleno de estas, fotos a color de la industria [Figura 12].

Figura 12. La apuesta de Fundidora por los laminados planos



Fuente: *Arquitectos de México* (enero, 1964).

²⁴ El texto del anuncio destaca: “Por primera vez en México. Producción en molino continuo con la técnica más avanzada y el acero de la más alta calidad. Lámina fabricada en caliente del No. 3 al 15. Lámina acabada en frío del N.º 10 al 31”.

Si bien, por su repetición constante en las revistas de arquitectura, el dibujo a color de un obrero de la construcción manipulando con el apoyo de una grúa una enorme lámina de acero sería la imagen canónica de Fundidora a mitad de la década de 1960 (*Arquitectura México*, 1964; *Arquitectura México*, 1965; *Arquitectos de México* 1965; *Arquitectos de México*, 1966). Destaca, casi más que el propio croquis, la palabra “ACERO” en tipografía gigante y, a continuación, en letra pequeña “En su construcción, obtenga los mejores resultados utilizando los productos de la más alta calidad: perfiles estructurales, varillas corrugadas, planchas y láminas, fabricados con ACERO MONTERREY” [Figura 13].

Figura 13. La imagen de Fundidora en las publicaciones periódicas de arquitectura mediada la década de 1960



Fuente: *Arquitectos de México* (septiembre, 1965).

Justo en esos años, entre 1964 y 1968, se llevaría a cabo la segunda etapa del Plan de Expansión y Modernización de la Fundidora Monterrey. La meta era alcanzar una capacidad de 900 mil t de acero por año. Si bien la obra emblemática sería el Alto Horno 3 [AH3], también fue fundamental para la planta la ampliación del segundo taller de aceración con la instalación de dos hornos de hogar abierto Siemens-Martin, con lo cual se completaban un total de cuatro. Aceración se anunciaría a doble página en *Arquitectura México* en 1966) [Figura 14].

Figura 14. Nuevas instalaciones del Departamento de Aceración. Publicidad a doble página en Arquitectura México



Fuente: *Arquitectura México* (junio-septiembre, 1966).

Ya se adelantó que una de las últimas obras icónicas de la Fundidora sería su tercer alto horno, cuyo montaje inició en 1965 (Covarrubias et al., 2000, p. 45). La capacidad instalada del AH3 fue de 1 500 a 2 000 t de arrabio diarias, lo que dimensiona el crecimiento de producción de la planta comparándola con los primeros dos altos hornos. Así, en diciembre de 1967, después de más de seis décadas en operaciones, se

registró el cese definitivo del AH1. Poco más de tres décadas después sus restos materiales serían declarados patrimonio nacional.

En 1968 iniciaría operaciones el AH3, con este, la capacidad instalada de la Fundidora se establecía en 1 000 000 de t anuales de acero. No podía faltar en la publicidad de las revistas mexicanas de arquitectura el tercer alto horno de la acerera (Calli, 1968). [Figura 15] En 1969 la producción real de acero en lingote llegó a las 837 100 t. Ese año, también, marcó el fin del crecimiento sostenido del país que se registraba desde inicios de la década del cincuenta (Rojas, 1997, p. 144).

Figura 15. Alto Horno 3: la última gran obra icónica de la Fundidora Monterrey, hoy Museo del Acero en Parque Fundidora



Fuente: Calli (septiembre-octubre, 1968).

El inicio de la década del setenta fue desfavorable, incluso con pérdidas en ese primer año, registrándose ligeras ganancias en los siguientes dos años. En 1972 se diseñó un plan de recuperación que

consistía en la consolidación a diez años de pasivos a corto y mediano plazo. Ese año también, se aprobó la tercera y última fase del Plan de Expansión y Modernización, que consistió en el desarrollo de tres líneas básicas: alcanzar una producción de 1,5 millones de toneladas de acero por año, concentrar la producción en la línea de aceros planos y modernizar los equipos técnicos de la planta. Entre 1974 y 1977 se llevó a cabo la tercera fase del plan de expansión y modernización. Para conseguir las metas anunciadas se construyó una planta concentradora de mineral de hierro, una planta peletizadora, una planta de cal, se amplió el AH3 –que llevaba apenas unos años laborando– y se instaló un horno de oxígeno o BOF para aceración (Ávila, 2002, p. 453).

Para 1976 se había alcanzado la capacidad instalada de un millón y medio de toneladas anuales de acero, si bien, nunca se alcanzó a producir ni el millón... Ese año se registró el último anuncio de la Fundidora en las publicaciones periódicas de arquitectura. La crisis financiera nacional golpearía no solo a la industria, sino, también, a las revistas. *Arquitectos de México* había desaparecido en 1969, *Calli* en 1972 y *Arquitectura México* llevaba ya unos años de intermitencia, lo que provocó que los anunciantes se retiraran, haciendo inviable, para 1978, el proyecto editorial que cumplía ya su cuarta década. Si volvemos por un momento a la Gráfica 2, notamos que en 1975 no se registró ningún anuncio de la Fundidora. Esto se debe no tanto a la crisis de la industria, sino a la interrupción de la única revista que seguía en circulación en esos años –*Arquitectura México*–, pues justo en 1975 no editó número alguno. En 1976, con nuevos ímpetus y una dirección editorial renovada –coincidiendo, además, con la culminación de la tercera fase de expansión y modernización en la Fundidora–, *Arquitectura México* intenta, por última vez, mantenerse en pie.

Así, los últimos dos anuncios de Fundidora darían a conocer, primero (*Arquitectura México*, 1976a), todas las obras de ampliación de la tercera fase del plan de expansión y modernización

[Figura 16]²⁵ y, después, los materiales que se ofertaban (*Arquitectura México*, 1976b). El optimismo de la publicidad no transparentaba – como toda buena publicidad – la crisis interna de la empresa. Con el encabezado: “Las obras proyectadas a futuro... ¡Presentes!” se exhibían las más recientes obras de modernización de la acerera que, al siguiente año, pasaría a manos del control estatal después de una ardua labor de refinanciamiento de su deuda externa gracias al apoyo de fondos públicos. A partir de este momento, y hasta su cierre definitivo en 1986, la publicidad estaba de más.

Figura 16. Últimas obras de la tercera fase del plan de expansión y modernización de Fundidora



Fuente: *Arquitectura México* 111 (septiembre-octubre, 1976).

²⁵ Las fotografías incluyeron la planta concentradora de mineral de hierro, la planta peletizadora de mineral de hierro, adiciones y mejoras en Aceros Planos, laminación en caliente y frío, ampliación al AH3, modernización y adiciones a la planta termoelectrica, acería al oxígeno [BOF] y la planta de cal.

Conclusiones

Los alcances de esta comunicación nos han permitido ofrecer apenas una de las estrategias con que se anunció la Fundidora de Monterrey durante más de cinco décadas: las imágenes de su propia industria como la principal característica de sus anuncios comerciales en las revistas mexicanas de arquitectura. Esta aproximación mantiene al margen una visión global, ya no solo de su publicidad sino, incluso, de la destinada solamente a las publicaciones periódicas. Es evidente que un análisis que incluya los otros elementos con que la Fundidora se anunció –los materiales de construcción, los edificios levantados con Acero Monterrey, los objetos artísticos o los productos industriales– complementaría el estudio que aquí se expone.

También, hay que decir que la cuantificación mostrada en la Gráfica 2 considera todos los anuncios registrados para esta investigación, no solo los que tomaron como imagen a la propia industria. Esto se debe a que se consideró que aportar una visión global de la publicidad de Fundidora verificaría la constancia de la siderurgia como anunciante en los que fueron los principales medios de difusión de la modernidad mexicana. La presencia prácticamente ininterrumpida de la acerera en estas plataformas de divulgación, sin duda, propició la consolidación de la imagen de Monterrey como la principal ciudad industrial del país. Esta visión ha resultado fundamental para el caso de la valoración del patrimonio arquitectónico regiomontano, en especial, de su actual patrimonio industrial.

La primera prospección a la publicidad de Fundidora en las publicaciones periódicas de arquitectura se fundamenta en los anuncios que, efectivamente, se imprimieron en las revistas consultadas. La revisión exhaustiva de todos los ejemplares de estas fuentes de primera mano ha aportado una considerable cantidad de material para un primer análisis cuantitativo. Sin embargo, no solo no se descarta, sino que se plantea como la continuación pertinente a este estudio, el explorar a los agentes que hicieron posible este invaluable

intercambio de información entre la siderurgia y las propias revistas de arquitectura. Así, la continuación de esta investigación buscará profundizar en las relaciones públicas de Fundidora con el gremio de arquitectos de la capital mexicana.

Se reconoce, asimismo, que este análisis es una pequeña aportación a los innumerables estudios ya realizados y de los que está siendo objeto la Fundidora Monterrey. Se tiene la certeza de que esta aproximación, igual que lo hicieron décadas atrás los anuncios comerciales en las publicaciones periódicas de arquitectura, servirá para apuntalar el conocimiento de la que fuera, sin ninguna duda, la referencia obligada e icono indiscutible del Monterrey moderno y contemporáneo.

Referencias

Ávila, O. (2002). La tecnología en la industria siderúrgica mexicana. El caso Fundidora Monterrey. *Revista CIENCIA UANL*, V(4).

Ávila, O. (2007). Los altos hornos de la Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey. *Ingenierías*, X(36).

Casillas, A. (2009). *El Molino de Combinación Lewis. Un ejemplo de modernización en Monterrey 1944-1981*. México: Universidad de Monterrey - Centro de Estudios Históricos / Asociación Mexicana de Historia Económica.

Cavazos, I. y Ortega, I. (2010). *Nuevo León. Historia Breve*. México: El Colegio de México / Fondo de Cultura Económica.

Covarrubias, R., Casas, J. M. y Cavazos, V. (2000). *Tierra, fuego, aire, agua... Un estudio sobre el devenir urbanístico y arquitectónico de la*

Fundidora de Monterrey. Monterrey: Gobierno del Estado de Nuevo León / Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas.

Jurado, M. A. (30 de abril de 2016). Parque Fundidora: ¿Espacio público o privado? *Milenio*. <https://www.milenio.com/opinion/varios-autores/corredor-fronterizo/parque-fundidora-espacio-publico-o-privado>

Parque Fundidora. (s. f.). <https://www.parquefundidora.org/acerca/nosotros>

Rojas, J. (1997). *Fábricas pioneras de la industria en Nuevo León*. México: Universidad Autónoma de Nuevo León / Consejo para la Cultura de Nuevo León / PULSAR.

Revistas de arquitectura

(1900, mayo). Producción de hierro en lingotes durante el año de 1899. *El Arte y la Ciencia*, 2(2).

(1903, octubre). En Monterrey, Nuevo León, acaba de inaugurarse una fundición de acero. *El Arte y la Ciencia*, 5(7).

(1910, junio). La producción siderúrgica en los Estados Unidos en 1907. *El Arte y la Ciencia*, 11(12).

(1950, agosto). El Cincuentenario de la Fundidora Monterrey. *Espacios*, (5-6).

(1950, agosto). Nueva Ciudad Guerrero. *Espacios*, (5-6).

(1952, septiembre). La Compañía Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, S. A. *Arquitectura México*, (39).

(1971, abril). Otras realizaciones de arquitectura industrial. *Arquitectura México*, (104).

- Arquitectos de México* (1956, noviembre), (2).
- Arquitectos de México* (1965, septiembre), (23).
- Arquitectos de México* (1966, febrero), (24).
- Arquitectura México* (1939, abril), (2).
- Arquitectura México* (1942a, enero), (9).
- Arquitectura México* (1942b), (10).
- Arquitectura México* (1942c, diciembre), (11).
- Arquitectura México* (1943a, abril), (12).
- Arquitectura México* (1943b, julio), (13).
- Arquitectura México* (1951, junio), (34).
- Arquitectura México* 1956 (México), N.º 56, diciembre.
- Arquitectura México* (1958a, marzo), (61).
- Arquitectura México* (1958b, junio), (62).
- Arquitectura México* (1964, septiembre) (87).
- Arquitectura México* (1965, junio) (90).
- Arquitectura México* (1966, junio-septiembre), (94-95).
- Arquitectura México* (1976a, septiembre-octubre), (111).
- Arquitectura México* (1976b, noviembre-diciembre), (112).
- Arquitectura y Decoración* (1937, octubre), (3).
- Arquitectura y Decoración* (1938, mayo), (7).
- Arquitectura y lo demás* (1945, julio), (3).

Calli (1961, julio-diciembre), (5).

Calli (1968, septiembre-octubre), (35).

El Arquitecto (1923, diciembre), Año 1(4).

El Arquitecto (1925, febrero), Año 2(2).

Espacios (1954a, agosto), (20).

Espacios (1954b, octubre-diciembre), (21-22).

Espacios (1957, septiembre-diciembre), (39-40).

Desindustrialización en la CDMX y sus transformaciones espaciales

Yúmari Pérez Ramos y Blanca Paredes Guerrero

Introducción

El espacio urbano se configura constantemente a través del tiempo, y con él, aspectos como su jerarquía, sustancia, distancia y dimensión se van definiendo y redefiniendo con el actuar de los diversos sujetos que lo entretejen. Al transformarse las relaciones socioespaciales el hábitat material cambia en la misma medida, atravesando –generalmente– procesos que desfiguran determinados estados y funciones originales del lugar para después reformularse. Las áreas urbanas más propensas a modificaciones en su función primaria y en su materialidad son las más antiguas. En este trabajo se aborda la problemática en el caso de las zonas de origen industrial en la Ciudad de México, cuya función y uso han sido prácticamente cancelados y atraviesan distintos procesos hacia una reconfiguración socioespacial.

El establecimiento de la industria en México a principios del siglo XX siguió el mismo patrón de las ciudades latinoamericanas, manteniéndose lejos de las zonas centrales, pero dentro del primer anillo

de crecimiento, por lo cual, al expandirse esta urbe, sus distintas áreas industriales quedaron inmersas en la trama que constituye la ciudad.

Cada una de las áreas industriales en la capital del país ha transitado un ciclo que comprende origen, desarrollo y término de la función vinculada a aspectos como la deslocalización industrial, el perfeccionamiento de los medios de comunicación y vías de transporte, crisis económicas, desaciertos de gestiones gubernamentales, así como también el atraso tecnológico, entre otros, dejando como consecuencia una infraestructura e inmuebles abandonados con el ineludible deterioro y la devaluación (tanto de los edificios fabriles como del entorno), condición que inevitablemente las ha convertido en áreas de “reserva” para la actuación de los emprendedores inmobiliarios y gobierno.

Por tanto, los espacios desindustrializados presentan una problemática esencial en la restructuración del interior de la metrópoli: las implicaciones espaciales de su degradación como fragmentos específicos de ciudad y su consecuente disponibilidad de espacio, así como su localización, instalan otro proceso que consiste en la tendencia a su valoración para la construcción de emprendimientos residenciales, comerciales y de servicios, la terciarización del espacio, lo que ocasiona nuevas relaciones socioespaciales, tanto en su contexto inmediato como con el resto de la urbe.

Este es un fenómeno a nivel global de la era posindustrial que ha producido en las grandes ciudades transformaciones del espacio urbano y que parecen exhibir una “emergencia” por medio de la cual una serie de cambios macroimprevistos resultan de una serie de cambios micro, y el efecto contrario también ocurre.

Las transformaciones de procesos económico-productivos-espaciales producen nuevas determinaciones sociales que derivan en otras determinaciones espaciales. Así, por una parte, el proceso industrial ocasionó en su momento una praxis, un modo de pensar, y produjo un espacio urbano con relaciones específicas; y, por otra

parte, la desindustrialización de igual manera produjo transformaciones en la Ciudad de México.

Este trabajo propone examinar las transformaciones urbanas en las áreas de origen industrial en la Ciudad de México, para lo cual se presenta primero el contexto de la industria en la metrópoli, así como su posterior proceso de desindustrialización para identificar específicamente las áreas que pasan de ser zonas desindustrializadas a reintegradas al sistema ciudad en la planeación urbana, para dar cuenta, en las transformaciones de las zonas estudiadas, de la actualidad del patrimonio industrial.

La industria en la Ciudad de México

Históricamente, la Ciudad de México ha concentrado el mayor número de población del país y, por lo tanto, el mercado más grande, la mayor cantidad de servicios y de infraestructura, así como diversas necesidades de productos, muchos de ellos resultado de las transformaciones de materia prima. Desde el período de la Colonia existió un gran número de gremios que producían de forma artesanal diversos bienes. Con el fortalecimiento de las actividades manufactureras y fabriles la producción artesanal generalizada desapareció para dar paso a la industrialización, para lo cual se requirió de la conjunción de varios factores como:

[...] innovaciones tecnológicas, crecimiento de la población, transformaciones en la tenencia de la tierra y en la producción agraria, modificaciones en el sistema de transportes, comercio internacional de bienes manufacturados, además de los aspectos relativos a la formación de capital y del mercado del trabajo (Plana, 2004).

Durante el virreinato, la producción de bienes de consumo provenía de dos vías: la importación de productos desde España, o de lo que se producía en las manufactureras en la Nueva España. En el primer caso, debido a que no estaba permitida la elaboración en

México de la mayoría de los productos, como era el caso de la cría del gusano, el cultivo de lino, de la vid, el olivo y el papel, todo se importaba. En el segundo caso las condiciones generales de las manufactureras eran lamentables, los obrajes eran como prisiones donde los obreros no podían salir, eran tratados con mano dura, además de que su pago era con mercancía, no con dinero, así que obtenían deudas en lugar de capital.

El origen de la industria moderna en México acontece en el siglo XIX y continúa ininterrumpidamente hasta 1910, año en que inicia la lucha revolucionaria, lo que mantuvo los procesos productivos y económicos en niveles muy bajos, situación que comenzó a cambiar al comenzar los años treinta, cuando se apoyó al sector industrial en la búsqueda de impulsar un crecimiento económico del país. La normatividad y desarrollo de infraestructura estuvo apuntando a que los establecimientos industriales tuvieran facilidades y beneficios, adicionalmente, entre la década de los treinta y cuarenta la nacionalización de los ferrocarriles, la expropiación petrolera e importantes movimientos de capital afianzaron más la condición de apoyo al sector industrial. La Ciudad de México se mantenía como centro artesanal hasta la primera mitad del siglo XIX, debido a la presencia de productores individuales, aun cuando comenzaron a surgir las primeras fábricas de textiles, licores, bebidas y papel que se ubicaron en zonas como San Ángel, Tlalpan, Tacubaya; también se conservaría la producción de las antiguas fábricas del período colonial como la del tabaco y la pólvora.

El incremento de productores y servicios en 1854 fueron considerables según una lista de la época, como, por ejemplo: alquileres de caballos, baños con lavaderos o sin ellos, casas de matanza, carpinterías, dulcerías, encuadernaciones, ferreterías, grabadores, hornos de ladrillo, imprentas, jarcierías, lecherías, mercerías, molinos de aceite, neverías, oficinas de torcer seda, ordeñas de vacas, pastelerías, plomerías, relojerías, sederías, tintorerías, velerías, zapaterías, etcétera. Solo en algunos rubros se especifica claramente como fábricas: almidón, bizcochos, cola, colores, chocolate (fábrica por medio

de metales), dulces y repostería, fideos, forté pianos, fósforos, instrumentos musicales, jabón, licores, loza corriente, loza fina, órganos, ovillos de hilo, plumas de acero, rebozos, sombreros finos, sombreros de lana, tocinería (fábricas de artículos de), velas de cera y velas de sebo. Nada se menciona acerca de su forma de producirse, pero ya son denominados productos, resultado de un proceso de elaboración.

Los lugares donde se transformaban las materias primas recibían el nombre de talleres, ferrerías, obrajes e incluso fábricas, este nombre lo aplicaban a las plantas industriales en que se obtenían productos como la loza, el vidrio y el papel. En la recopilación del escrito de Orozco y Berra (1973), de la descripción de la Ciudad de México se observa que también se les llama así a los lugares de producción de ciertos alimentos “procesados”, como lo fueron las pastas. En la misma época, los hilados y tejidos disponían de varias fábricas dentro de la ciudad en San Ángel, Tlalpan, Tlalnepantla, Chalco, San Antonio Abad y varias más en la zona centro.

La expansión industrial manufacturera tuvo lugar después de 1870 como consecuencia de la inserción de México en el mercado internacional, la construcción de los ferrocarriles, movilización de capitales y la aparición de los créditos bancarios. La industria textil fue de las más fuertes, tanto por su sistema de energía como por el desplazamiento de la lana por el algodón, también de las más castigadas respecto a los derechos del obrero. La industria en México hacia fines del siglo XIX, impulsa y da origen a la ciudad capital del siglo XX, en la cual se instaura una nueva clase social de suma importancia, “la clase obrera”, y se crea en el año de 1936, la Confederación de Trabajadores de México, con la encomienda de velar por las condiciones de los trabajadores de las industrias, ya que sus condiciones eran deplorables.

Respecto a las fábricas en la Ciudad de México son buenos ejemplos las de San Antonio Abad, Fama Montañesa, Buen Tono, Casa Colorada, La Corona, La Carolina, La Magdalena, La Suiza, Cervecería Central de México, S. A., Almacenes Clemente Jacques, etcétera [ver cuadro 1].

Cuadro 1. Noticias de las fábricas existentes en el Distrito Federal en 1894

Nombre de la fábrica	Lugar donde esta establecida	Municipalidad	Distrito	Producción	Clase de Motor
La Teja	Hacienda La Teja	México	México	Estampados	Vapor
Monnet y Cia.	México	"	"	"	"
Carballeda y Fougerat	"	"	"	Tejidos de punto	"
Chauvet y Cia.	"	"	"	"	"
Ibáñez, Manuel	"	"	"	Hilados y tejidos	"
Noriega R.	"	"	"	"	"
Zavala B. y Cia.	"	"	"	"	"
La Flor de Tabasco	"	"	"	Chocolate	"
La Dominica	"	"	"	"	"
La Manita	"	"	"	"	"
La Michoacana	"	"	"	"	"
La Cubana	"	"	"	"	"
Ciudad de Tabasco	"	"	"	"	"
La Española	"	"	"	"	"
La Providencia	"	"	"	"	"
11 Productos químicos	"	"	"	Acidos y productos químicos	"
La constancia	Barrio del Nopalito	Tacubaya	Tacubaya	Papel	Vapor o hidráulico
Belem	Belem	Santa Fe	"	"	"
Peña Pobre	Barrio de San Fernando	Tlálpam	Tlálpam	"	"
Santa Teresa	Barrio de Santa Teresa	San Angel	"	"	"
El Agulla	Contreras	"	"	Casimires	"
Loreto	Barrio de Loreto	"	"	Mantas	"
La Hormiga	Tizapan	"	"	"	"
La Magdalena	Contreras	"	"	"	"
La Abeja	Tizapan	"	"	Hilados	"
Santa Teresa	"	"	"	Papel	"
La Fama	Barrio de la Santísima	Tlálpam	"	Mantas	"
8 Cerveza	México	México	Distrito Federal	Cerveza	"
16 Jabon	"	"	"	Jabón	"
22 Tabacos	"	"	"	Tabacos	"
16 Cerillos	"	"	"	Cerillos	"
1 Cerillos	Tacubaya	Tacubaya	"	"	"
10 Mazas alimenticias	México	México	"	Mazas alimenticias	"
1 Mazas alimenticias	Guadalupe Hidalgo	Guadalupe	"	"	"
2 Mazas alimenticias	Tacubaya	Tacubaya	"	"	"
2 Loza	México	México	"	Loza fina	"
2 Vidrio	"	"	"	Vidrios planos, capelos y botellas	"

Fuente: Elaboración autora Pérez, R. con base en Peñafiel (1894, pp. 323-324).

Por otra parte, las industrias fabriles eran pocas en la Ciudad de México debido a que eran complejos espaciales mayores que procesaban materia prima proveniente de otras regiones de la República o del extranjero. Fábricas de aceites –como La Luz, La Victoria, Las Delicias, San Manuel, La Industria Nacional–, fábricas de ácidos, de aguas minerales –como Eureka, Sidral-Mundet y Electro-Pura–, fábricas de zapatos, de alcoholes, envases, botellones, cajas de cartón –San Antonio Abad, La Perla–, de camas –El Globo, La Vasconia, La

Económica, La Nueva Industria–, de camisas, camisetas –El Faro–, fábricas de hielo, molinos de trigo y otras tantas que fueron haciendo forja de la nueva vida de la ciudad y del país, con las cuales, las costumbres y formas de vida cambiarían para dar paso al México contemporáneo.

Industria, desindustrialización y ciudad

La industria y la ciudad han tenido un vínculo indisociable desde su origen pues el crecimiento de las ciudades y la aparición de una nueva clase social, la obrera, que acontecieron debido al emplazamiento de la industria en contextos urbanos, crearon a su vez nuevas áreas urbanas: áreas industriales y núcleos habitacionales para trabajadores.

La industria local y regional fue configurando la metrópoli de manera secuenciada; su emplazamiento no era aleatorio, respondía a una lógica de ordenamiento funcional según el análisis de diversos autores sobre los modelos de la estructura urbana de la ciudad latinoamericana, por ejemplo Griffin y Ford (1980) explican un modelo monocéntrico en el cual se descentralizaron las áreas a partir de un corredor urbano que partía del centro de la ciudad hacia la periferia; años después Ford incorpora al esquema el emplazamiento de la industria a lo largo de las vías de comunicación, ya sean vialidades o vías de ferrocarril, conectando con los suburbios. Gormsen (1981) a su vez, explica la concentración de zonas industriales en las zonas periféricas de la ciudad, después incorpora a su modelo la dispersión de la actividad industrial; esta dispersión de la manufactura ha sido investigada por Crowley (1995) quien señala que la actividad industrial se encuentra desperdigada, los pequeños establecimientos y plantas de tamaño razonable se distribuyen en la zona urbana (Cruz y Garza, 2014, p. 17). Por tanto, la dispersión industrial es la que parece regir el modelo de algunas ciudades latinoamericanas.

En consecuencia, podemos inferir que en los modelos analizados ineludiblemente existe una relación industrialización-urbanización, pues en muchos casos los emplazamientos industriales configuraron espacios urbanos determinados, así como también marcaron las pautas de la paulatina urbanización de territorios más extensos, como áreas rurales.

Con una escala menor, a la industria manufacturera podemos entenderla desde la propuesta analítica de Borsdorf (Castillo y Méndez, 2011) quien en 2003 plantea el desarrollo de los asentamientos latinoamericanos en cuatro etapas:

1. Época colonial o compacta de 1550 a 1820.
2. Ciudad sectorial de 1820 a 1920.
3. Ciudad Polarizada de 1920 a 1970.
4. Ciudad fragmentada de 1970 a 2000 [ver figura 1].

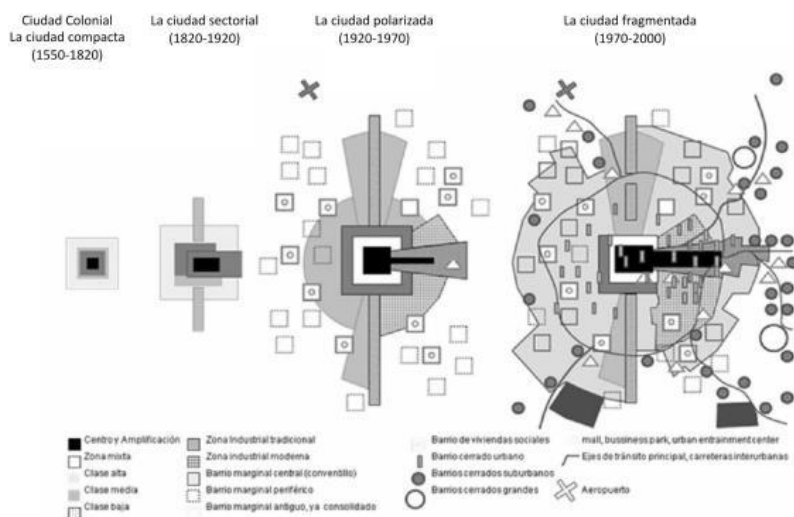
Los establecimientos para la manufactura en la Ciudad de México se establecieron dentro de la etapa dos, la ciudad polarizada se integra a la trama de la urbanización, volviéndose parte de ella, en la etapa cuatro, la ciudad fragmentada.

El proceso de desindustrialización en la Ciudad en México inició aproximadamente después de la década de los años cincuenta, cuando estas áreas urbanas transforman su vocación de uso de suelo industrial ante la desaparición de esa actividad productiva, que de manera general se explican por los siguientes factores: ciclos económicos recesivos, libre mercado internacional, relocalización y deslocalización industrial, poca competitividad, atraso tecnológico y deseconomías de aglomeración (Márquez, 2005, pp. 93-101).

Adicionalmente la organización territorial del país presentó una gran desigualdad en cuanto a concentración de la población y crecimiento de los asentamientos urbanos, lo cual (a través del Plan Nacional de Desconcentración de la Industria de principios de los años ochenta) se trató de hacer una propuesta de redistribución.

Así las últimas dos etapas de la ciudad latinoamericana del modelo arriba mencionado abarcaron tres momentos que atravesaron las zonas industriales urbanas que pueden ser identificadas en el siguiente orden: la primera, el establecimiento de la industria; la segunda, desindustrialización; y la tercera, reintegración al sistema de la ciudad, cuando la zona industrial se reconvierte total o parcialmente.

Figura 1. El modelo del desarrollo estructural de la ciudad Latinoamericana



Fuente: Borsdorf, Bahr y Janoscka (2002), adaptado por Borsdorf. Tomado de Castillo y Méndez (2011).

Reintegración de áreas industriales antiguas al sistema ciudad

En la era posindustrial global, los procesos de reintegración urbana de las antiguas áreas industriales después de un largo período de abandono y deterioro transitaron a partir de dos operaciones básicas: el

cambio de uso de suelo y las renovaciones urbanas. Al respecto muchos proyectos de investigación han dado cuenta de intervención en zonas desindustrializadas para reconfigurar la ciudad y tratando de demostrar su viabilidad y éxito. Algunos ejemplos que cuentan con gran difusión son: Puerto Madero en Buenos Aires, Argentina; Poblenou con el plan @22 en Barcelona, España; Meatpacking District en Nueva York, Estados Unidos; Docklands en Londres, Inglaterra; Hafencity en Hamburgo, Alemania; Distillery District en Toronto, Canadá; Isla de Nantes en Nantes, Francia, etcétera. Todos con puntos en común, fueron considerados como áreas problemáticas de su ciudad, asimismo comenzaron de proyectos de renovación como parte de una política urbana elaborada desde los gobiernos y en todos los casos la inversión en esas áreas fue de capitales privados.

En la Ciudad de México, la áreas de las zonas desindustrializadas representan a uno de los aspectos actualmente más codiciados por los sectores inmobiliarios, pues se trata de áreas estratégicas con alto potencial de plusvalía al interior de la urbe, por ello las intervenciones y políticas, no obstante ser calificadas como positivas, generalmente son dirigidas a una clase social diferente y de mayor poder adquisitivo al contexto en el que se encuentran, lo que ocasiona múltiples contradicciones en las relaciones socio-espaciales del lugar.

Respecto a las edificaciones fabriles antiguas, su destino varía entre dos casos de los extremos: que permanezcan y sean integrados a obras nuevas de las renovaciones, o que sean completamente desmanteladas todos sus elementos construidos incluyendo infraestructura como vías, etcétera. Muñoz afirma que en la mayoría de los casos el entorno construido, espacios y lugares, han sido regenerados para explotar tanto su significado estético, cultural o histórico como su valor comercial, público y de consumo, por parte de los ciudadanos, pero también de los turistas y del capital (Muñoz, 2008, p. 67).

Por tanto, en el panorama actual de las zonas de origen industrial podemos considerarlas (desde su relación con las dinámicas de la ciudad) como áreas de vacío urbano, renovadas o susceptibles de ser

renovables y, de este modo, contempladas en las políticas públicas y las acciones del sector privado.

La mayoría de las aproximaciones en los estudios y acciones sobre estas áreas en la Ciudad de México son de corte descriptivo, de etapas específicas o de resolución de problemas prácticos. El proceso de cambio, así como sus consecuencias, no ha sido discutidos con amplia profundidad y, por tanto, tampoco ha sido considerada la relevancia de que las transformaciones del ambiente construido atiendan a la relación espacial que establecen las personas con esos entornos urbanos y también sus maneras de experimentar, concebir y practicar el espacio. Otro elemento relevante en la discusión de las modificaciones de estas áreas es la ubicación relativa de las zonas desindustrializadas respecto a las áreas donde se concentran las fuerzas económicas.

Políticas públicas y reintegración de las antiguas zonas industriales

Las políticas públicas de la Ciudad de México siempre han ido de la mano de sus transformaciones urbanas, pues son las que van moldeando la ciudad. Los cambios más notables se comienzan a dar en 1997, cuando se llevan a cabo las primeras elecciones ciudadanas del Jefe de Gobierno de la capital del país, dando así fin a la época de las regencias en donde el presidente de la República designaba al gobernante de la ciudad y, por tanto, todas las gestiones estaban alineadas con el proyecto político en curso. Con esta transición democrática y la entrada del nuevo periodo de gobierno, se inician las nuevas políticas de desarrollo urbano intensivo del Gobierno del Distrito Federal. Con cada administración se instauran nuevos ejes, la política del Bando 2 (2000-2006) propone repoblar la ciudad central y evitar la expansión anárquica de la mancha urbana; en el ciclo de 2007-2012, con la política de desarrollo urbano competitivo, equitativo y sustentable, su objetivo es redensificar toda la ciudad y detener el crecimiento de la mancha urbana; y con la política ciudad

compacta, dinámica, policéntrica y equitativa (2013-2018) se plantea redensificar, intensificar, reciclar y verticalizar la ciudad y proteger el medioambiente, de manera que los objetivos, aunque cambiantes, tienen un fin similar: redensificar la ciudad central.

Es así como las estrategias propuestas para llevar a cabo los propósitos antes mencionados han sido semejantes a lo largo de estos dieciocho años: construcción de conjuntos habitacionales, mejoramiento y ampliación de vivienda, incentivos fiscales y administrativos, fomento del uso intensivo del suelo en zonas que cuentan con infraestructuras y servicios suficientes, aumento de los coeficientes de ocupación y utilización del suelo, densificación en áreas con potencial de reciclamiento y, finalmente, intensificación y diversificación de usos del suelo en condiciones de sustentabilidad y rentabilidad. Estos propósitos sexenales exploraron la posibilidad de ser un proyecto a largo plazo, de donde resulta el Programa General de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México 2016-2030,²⁶ realizado a partir de una consulta pública (2015-2016). En él se establecen cinco áreas de actuación: mejoramiento, desarrollo, reciclaje, conservación patrimonial e integración metropolitana, se abordan principalmente las tres primeras.

En primer lugar, las áreas de desarrollo, que son zonas consolidadas de la ciudad que cuentan con una adecuada accesibilidad a los sistemas de transporte público estructurado, no presentan problemas de riesgos naturales y han registrado una pérdida de población dentro del tejido urbano, con posibilidades de intensificar el uso de suelo, debido a que dispone de la factibilidad del servicio de agua potable. En segundo término, las áreas de integración metropolitana, las cuales tienen por objeto generar sinergias para impulsar un desarrollo urbano equilibrado, mejorando las infraestructuras, equipamientos, servicios y la conectividad, así como reordenar los entornos de los Centros de Transferencia Modal. Finalmente, las áreas con potencial de reciclamiento tienen por objeto reactivar zonas de

²⁶ El cual ya no sigue vigente en la actualidad, pero no ha sido reemplazado por ningún programa en particular.

la ciudad que dejaron de cumplir con su función original para transformarse en espacios de desarrollo más sustentables, recuperando población principalmente en los corredores urbanos y al interior de las colonias. Esta última clasificación es la que más incide en las transformaciones de las zonas de origen industrial [ver cuadro 2].

Cuadro 2. Áreas con potencial de reciclamiento

Colonia y/ polígono	Alcaldía
Carola	Álvaro Obregón
Monte Alto	Azcapotzalco
El Jagüey	Azcapotzalco
Coltongo	Azcapotzalco
Estación Pantaco	Azcapotzalco
Atlampa	Cuauhtémoc
Siete Maravillas	Gustavo Madero
Granjas México	Iztacaico
San Miguel, Flores Magón	Iztapalapa
Granjas Estrella	Iztapalapa
AICM	Venustiano Carranza
11 polígonos	

Fuente: Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México (2016-2030).

Los polígonos o colonias presentados en la tabla anterior corresponden en su totalidad a zonas industriales existentes en proceso de desindustrialización. El establecimiento de la industria en la Ciudad de México ha sido heterogéneo en cuanto a temporalidad y localización; algunas de las zonas enlistadas en la tabla anterior concuerdan con el ordenamiento realizado en el artículo cuarto sobre los límites y destinos de once zonas industriales de la Ley de planificación y zonificación del Distrito Federal del segundo plan sexenal de 1940-1946 de la Regencia del Departamento del Distrito Federal, donde zonificaba por tipo de industria y su ubicación, como se puede ver en el Cuadro 3.

Cuadro 3. Límites y destinos de once zonas de origen industrial en la ciudad de México

Zona	Tipo de industria	Ubicación
I	Industrias en general sin olores persistentes, emanaciones gaseosas y líquidos nocivos.	Colonias Santa María Insurgentes, Atlampa, San Simón y Toluáhuac
II	Industrias de transformación de productos animales	Colonias Felipe de Ángeles y Nicolás Bravo
III	Industrias que no requieren de predios de gran superficie, ni servicios de ferrocarril.	Parte oriente de la Ciudad
IV	Industrias que no produjeran olores molestos, ruidos fuertes, emanaciones gaseosas ni desechos líquidos	Colonias Granada, Ampliación Popo, Ahuehuetes y Anáhuac
V	Industria del cemento, cal, yeso y afines.	Colonias Abraham González, Carola, 8 de agosto y Lomas de Becerra
VI	Industrias de transformación de productos animales.	Colonias Observatorio y Bellavista
VII	Talleres mecánicos, plantas de montaje de automóviles, laboratorios, etcétera.	Colonias Guadalupe Tepeyac y 7 de noviembre
VIII	Industrias que producen emanaciones gaseosas y desechos líquidos nocivos.	Granjas Modernas, Ampliación San Juan de Aragón, Santa Coleta, DM Nacional y
IX	Industrias en general sin olores persistentes, emanaciones gaseosas y líquidos nocivos.	Oriente de la terminal de carga de Pantaco en Azcapotzalco
X	Explotación del tabique.	Franjas de mil metros de ancho adyacentes a las barrancas y ríos de la parte oeste de la Ciudad
XI	Explotación de minas de arena.	Tacubaya y Mixcoac

Fuente: Elaboración autora Pérez, R. con base en el artículo cuarto –“De los límites y destinos de 11 zonas industriales”– de la Ley de Planificación y Zonificación del D. F. del segundo plan sexenal (1940-1946) de la Regencia del Departamento del Distrito Federal.

Para poder delimitar y conocer cuáles son las zonas industriales con mayor tiempo de establecimiento en la ciudad se comparó la ubicación de la tabla anterior con un plano de Ferrocarriles de México de 1948, del Departamento de vías y estructuras. Arrastre mensual de carros en las espuelas de la Ciudad de México, en el cual coinciden varias de las colonias de la zonificación, esta suma de información perfiló 14 zonas de origen industrial distribuidas en el territorio urbano, con esto se procedió a realizar un diagnóstico general para conocer su situación actual, se pudo observar de manera imprecisa la desaparición del uso industrial y con las siguientes condiciones: permanencia del uso industrial, usos mixtos, abandono y renovación urbana [ver Mapa 1]. Las

socioespaciales. Con este primer acercamiento pretendemos dar cuenta de los cambios y nuevos usos que ahí han ocurrido. El origen de cada una de estas zonas industriales es muy diverso, así como sus dimensiones y localización en la ciudad, lo que ha hecho que su estado actual de conservación sea heterogéneo, como múltiples son también los actores que participan en las transformaciones que hoy observamos [ver cuadro 4]. Entre estos actores destacan el sector público y el sector privado de manera preponderante para determinar destinos de ese legado industrial.

Cuadro 4. Cambio de uso de las colonias de origen industrial en la Ciudad de México

#	Zona Industrial	Tipo	Superficie m2	Año de establecimiento	Giro inicial	Año cese de funciones	Nuevo uso	Año nuevo uso
1.	Industrial Vallejo	Zona industrial	4,720,000	1890-1944	Zona industrial	1997	Industria / desuso	Parcialmente en uso
2.	Pentaco	Estación	1,700,000	1944	Aduana	Función parcial	Aduana	Parcialmente en uso
3.	Granjas Modernas	Zona industrial	370,000	-	Zona industrial	Función parcial	Industria / desuso	Parcialmente en uso
4.	DM Nacional	Unidad industrial	190,000	1940	Fábrica de muebles	1996	Vivienda	2000
5.	Guadalupe Tepeyac	Unidad industrial con vivienda	153,000	1930	Fábrica Ford	1984	Comercio	2005
6.	Atlempa	Zona industrial	1,100,000	1899	Harineras, embotelladoras	1980	Industria / desuso / vivienda	2004
7.	Santa María Insurgentes	Zona industrial	435,000	1920	Bimbo, alimentos	Función parcial	Industria / desuso	Parcialmente en uso
8.	Granada / Ampliación Granada	Zona industrial	2,200,000	1925	Fábrica General Motors y otras	1990	Comercio, vivienda, oficinas	2000-2017
9.	Refinería 18 de marzo	Unidad industrial	1,050,000	1933	Refinería	1991	Parque	2010
10.	Carola / San Antonio	Unidad industrial	470,000	1930	Cementera Tolteca	1986-87	Parque / vivienda	2012
11.	Mixcoac	Zona industrial	870,000	1880	Ladrilleras	1920-1940	Parque / vivienda / comercio / oficina	1940
12.	San Ángel	Unidad industrial con vivienda	127,000	1906	Fábrica de papel	1991	Comercio / oficinas	1993
13.	Manantial Peña Pobre	Unidad industrial	243,000	1845 (1929)	Fábrica de papel	1987	Comercio / vivienda	1997-2000
14.	La Fama	Unidad industrial	44,200	1830	Fábrica hilados y tejidos	1998	Desuso / comercio	2007

Fuente: Elaboración autora Pérez, Y.

Las transformaciones de las zonas de origen industrial e la Ciudad de México

Los procesos de transformación de las áreas urbanas en estudio que son La Industrial Vallejo, la colonia Granjas Modernas, la fábrica de muebles D. M. Nacional, la fábrica de Ford, la cementera Tolteca y la antigua fábrica de papel Loreto. Tienen desarrollos particulares, pero, en general, podemos observarlos desde sus grados de integración urbana, de su permanencia histórica o de su desintegración en el tejido urbano. En general, pasaron de ser zonas industriales a colonias o áreas de vivienda urbana como respuesta a la intención de redensificar la ciudad arriba señalada. Es el caso de la Refinería 18 de Marzo, la colonia Granada y sus diversas fábricas; otras se convirtieron en espacios de uso público con inversión privada o de gobierno y algunas mantienen un estado de abandono.

El estado de conservación de los ámbitos de la etapa industrial, de sus elementos arquitectónicos o de infraestructura está en relación directa con la intensidad de la intervención, ante una mayor urbanización y densidad urbana existe una mayor pérdida de la obra industrial.

Con el siguiente análisis comparativo entre el momento de la ciudad industrial y el actual posindustrial se da cuenta del grado de transformación acontecido en las distintas zonas urbanas de la Ciudad de México.

En primer término, la zona Industrial Vallejo, que es muy relevante porque ha sido y continúa siendo el área industrial más grande de la ciudad desde 1929 cuando, bajo el régimen del presidente de la República, el Lic. Emilio Portes Gil, se destinaron cincuenta hectáreas para su creación en espacios agropecuarios ocupados por la antigua Hacienda de Vallejo y San Antonio donde inicialmente se construyeron varias fábricas, talleres, almacenes, bodegas, oficinas y Estaciones de Ferrocarriles quedando definitivamente conformada la zona industrial en 1944 durante el periodo del presidente Ávila Camacho.

La conjunción de las industrias allí establecidas con el servicio de los ferrocarriles de carga Pantaco y Ceylán fue parte del éxito de la consolidación de esa zona, aunque también lo fue su localización privilegiada en la periferia de la ciudad. Como se ha mencionado, décadas más tarde, en los años ochenta, varias industrias iniciaron su desplazamiento a otras urbes cercanas al Valle de México como parte del proceso de desindustrialización, con lo cual la zona de Azcapotzalco comenzó a perder parte de su actividad industrial.

Actualmente, la zona se encuentra en uso parcial, posee una buena cantidad de inmuebles en abandono, así como parte de la red ferroviaria en desuso que comunicaba internamente la zona con el resto del país [ver fotografía 1]. Existen en ella lotes de grandes dimensiones lo que ocasiona que esta colonia sea un atractor permanente de intervención para los inversionistas.

Fotografía 1. Vías del ferrocarril en desuso en la colonia Industrial Vallejo



Fuente: Pérez, Y. (2019).

La actual Terminal Intermodal Pantaco, aún en operación, es la antigua Estación de Carga de Ferrocarriles ubicada en Azcapotzalco que conecta con las ciudades del norte de la República a través de las vías

concesionadas a Kansas City, Ferromex y Ferrosur. Esta última fue erigida en los terrenos del Rancho Pantaco y de los barrios de Santo Tomás, Santa Catarina y San Sebastián. Actualmente hay partes que se encuentran en abandono y el programa de la alcaldía propone intensificar su uso y no cambiar su vocación, cabe mencionar que en esta terminal las cubiertas fueron diseñadas por el arquitecto Félix Candela.

El Plan Maestro Vallejo-i, publicado en marzo de 2021, contempla un programa de reindustrialización limpia: industria e innovación e integra posibilidades de transformación posindustrial en el sentido de involucrar a distintos actores en la decisión, así como estrategias compuestas por doce líneas de acción en las que se incluye una relativa al Patrimonio cultural y arquitectónico a partir de unidades de paisaje y redes de inmuebles con valor patrimonial.

Otra zona industrial en el norte de la ciudad estuvo integrada por La Colonia Granjas Modernas, la fábrica D. M. Nacional, la Colonia Guadalupe Tepeyac y la Compañía Ford Motor Company, aunque no contiguas, podemos observar su emplazamiento muy cercano entre sí.

La Colonia Granjas Modernas, es parte de esta zona industrial que se consolidó en los años treinta y cuarenta del siglo XX en el norte de la Ciudad de México, junto con los polígonos industriales de Bondojoito, San Juan de Aragón. El tipo de industrias que ahí se emplazaron principalmente se dedicaron a la fabricación de maquinaria, a la industria química y de alimentos. Actualmente se encuentran industrias muy importantes como Procter & Gamble, Gamesa, Nabisco, entre otras. Muchas de estas empresas funcionan ahora como bodegas o centros de distribución. Otras han cerrado y se encuentran abandonadas.

La fábrica D. M. Nacional, por otra parte, fue fundada en 1929 por Don Antonio Ruíz Galindo, quien hipotecó su casa para financiar su propia empresa, llamada en un principio Distribuidora Mexicana y posteriormente D. M. Nacional [ver fotografía 2]. Este fabricante de muebles, tal vez el más importante de la modernidad mexicana, se

caracterizó por sus diseños masivos, pesados y metálicos. En 1932 Ernesto Amézcua, dueño de la aseguradora La Nacional, le encarga a Ruiz Galindo equipar su edificio y comienza así a fabricar los muebles (Riquelme, 2020). Al tener una importante expansión en la década de 1940, D. M. Nacional se volvió un ingrediente básico de la decoración de las oficinas públicas e instituciones de la ciudad; dentro de los primeros contratos y convenios se encontraron las salas de espera del IMSS, de la SEP, oficinas gubernamentales y particulares (Decoración espontánea, 2013).

Fotografía 2. La fábrica de muebles D. M. Nacional que perteneció a Antonio Ruiz Galindo, 1954



Nota: Gente frente a la fábrica de muebles DM Nacional, que perteneció a Antonio Ruiz Galindo.

Fuente: Mediateca del Instituto Nacional de Antropología e Historia [INAH], acervo colección Cassasola – Fototeca Nacional (1954).

Posteriormente incursionó en otros rubros, como la industria automotriz en las carrocerías. D. M. Nacional se encontraba entre las fábricas más importantes del país; por ejemplo, General Motors de México era la que más generaba empleos directos e indirectos, le

seguía Cervecería Modelo, Celanese Mexicana, también la Compañía Manufacturera de Cigarros El Águila, la Fábrica de Loza El Ánfora y D. M. Nacional. En 1979 vivió su más grande auge, para cerrar en 1996.

El sector privado, con anuencia del sector público, en el año 2000 modificó el uso de suelo para construir un área comercial y de vivienda de interés social, destruyendo por completo la fábrica de la cual solo en el nombre de la colonia se conservó un vestigio de su existencia [ver fotografía 3].

Fotografía 3. Colonia D. M. Nacional edificada en el área donde estaba la fábrica, después de 1996



Fuente: Pérez, Y. (2020).

La Colonia Guadalupe Tepeyac y la compañía Ford Motor Company fueron edificadas en 1930 y 1931 respectivamente, en un área común ubicada al norte de la Ciudad de México y en el límite sur de la Delegación Gustavo A. Madero. La colonia fue fundada a raíz de una urbanización planeada y debido al fraccionamiento de la vecina colonia Industrial.

En terrenos al norte de la colonia, la compañía Ford Motor Company construyó su primera fábrica en México, obra del arquitecto Albert Kahn, quien diseñó muchas de las fábricas Ford en Estados

Unidos, principalmente en Detroit. Este inmueble fue el primer edificio que ocupó los terrenos de esta colonia [ver fotografía 4]. La fábrica continuó produciendo hasta 1984, posteriormente funcionó como almacén hasta el año 2000, cuando las últimas instalaciones cerraron sus puertas definitivamente.

Fotografía 4. Edificio de la planta de la fábrica Ford en 1932

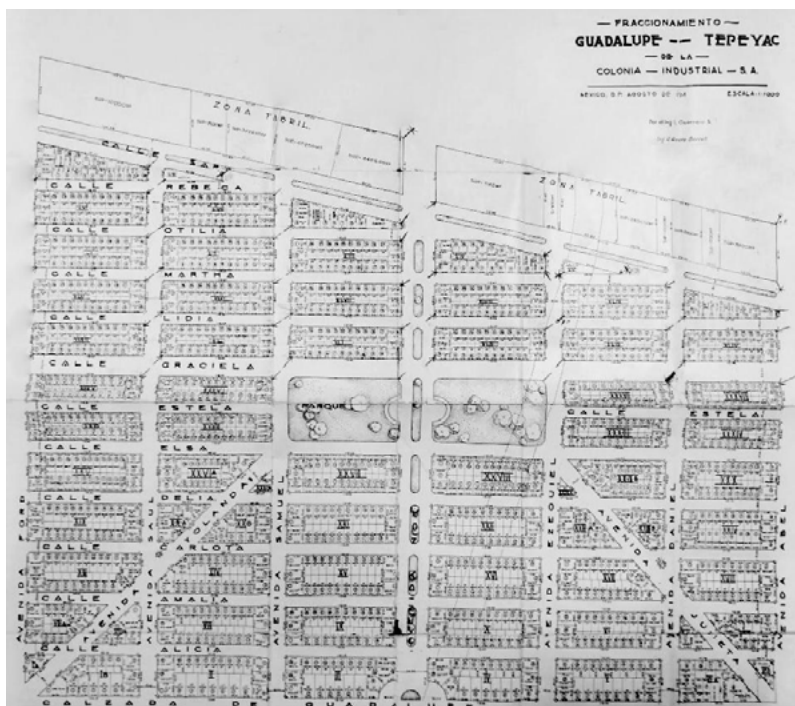


Fuente: González Rondón, José Fernando. Introducción a la historia industrial de México, en Real Estate: market & lifestyle, (s. f.).

La Guadalupe Tepeyac es una colonia que se estableció por la creación de esta fábrica, pero también surgieron otras colonias circundantes como la Industrial y la Estrella, lo cual explica la regularidad del trazo urbano y la tipología arquitectónica influida por las corrientes funcional-racionalistas y sus derivaciones de la época como lo que se denominó “estilo internacional”, “art-déco” y “colonial californiano” [ver fotografía 5].

Luego del cierre de la planta en 1984, el sector privado, a través del grupo Aurrera, adquirió los terrenos y modificaron el uso de suelo, destruyeron la fábrica y edificaron el hipermercado Gran Bazar, el Centro Comercial Plaza Tepeyac, Vips y Suburbia que hasta la fecha siguen en operación.

Fotografía 5. Plano del Fraccionamiento Guadalupe Tepeyac, agosto de 1940, de la compañía Colonia Industrial S. A.



Nota: Este es un ejemplo de cómo el diseño ortogonal refleja la expresión del deseo humano por ordenar la fundación, el crecimiento de la ciudad y como la forma única utilizada para el trazado ordenado, utópico, simétrico, racional y sencillo que organiza la ciudad, permitiendo conducir el reconocimiento y la comprensión de su estructura urbana (Capel, 2006).

Fuente: Caja 118, exp. 9. Archivo Histórico de la Ciudad de México.

En otra zona del norte de la ciudad dos antiguas colonias también albergaron la actividad industrial: La colonia Atlampa y La colonia Santa María Insurgentes.

La colonia Atlampa, una de las más antiguas de la ciudad, asentada a finales del siglo XIX, tuvo muchos establecimientos de

manufactura, mayoritariamente la industria harinera. Sus terrenos pertenecían a principios del siglo XX al Rancho el Chopo, era estratégica para la distribución de productos, ya que estaba surcada por líneas de ferrocarril que la conectaban con diversos puntos de la República Mexicana: Ciudad Juárez y Nuevo Laredo, Acámbaro, Cuernavaca y el Pacífico y, por último, Veracruz, entre sus principales rutas [ver fotografía 6]. Era, por lo tanto, una pequeña zona comunicada con todo el país y, gracias al Ferrocarril de Cintura, con las demás zonas industriales de la ciudad. Las industrias allí instaladas podían allegarse cualquier materia prima y garantizar la distribución de sus productos de fabricación.

Fotografía 6. Vías de la vía de tren y de la fábrica La Maravilla en la colonia Atlampa



Fuente: Pérez, Y. (2018).

El proceso de desindustrialización general de la ciudad también afectó a esta zona industrial establecida prácticamente en el centro, lo que complicaba los funcionamientos respecto a traslados de materias primas y productos, a lo cual se sumó el cierre de Ferrocarriles Nacionales, elemento motor de la distribución –e incluso el funcionamiento– de algunas de las fábricas. Todo ello obligó a las fábricas

a emigrar hacia sitios relativamente aislados para no ver interrumpido el trabajo a causa de las nuevas dinámicas de la vida urbana. Muchos de los edificios cayeron en el abandono y desuso; otros cambiaron de actividad, para dar lugar a nuevos aprovechamientos o, finalmente, para ser demolidos (Pérez, 2012).

La colonia Atlampa queda como el único conjunto industrial de principios del siglo XX y es de los pocos casos que aún conserva en su zona elementos característicos de la arquitectura industrial, como lo son las diversas edificaciones típicas de este género, así como las espuelas que constituyen huellas del paso del ferrocarril y forma un mosaico de arquitectura industrial hecha en México.

En su estado de conservación, en general abandonado y con áreas en desuso, contiene nueve inmuebles de arquitectura industrial y tres viviendas de las mismas características. Podría decirse con tal motivo que el sector público, a través del último Plan Maestro de Atlampa, publicado en 2021, contempla al Patrimonio Histórico Industrial en la línea de refuncionalizar el equipamiento existente para aprovechar la inversión histórica de la colonia.

La colonia Santa María Insurgentes, aledaña a Atlampa, surgió inicialmente como área habitacional, pero con el tiempo se fue convirtiendo en una zona industrial, su establecimiento oficial ocurrió en 1910, pero tiempo atrás ya existían calles nombradas y bloques trazados en el lugar. La tierra pertenecía al Rancho El Chopo antes de que gran parte de ella fuera vendida y eventualmente subdividida. El gobierno de entonces estableció que se conservara su traza y los nombres de las calles preexistentes, sin embargo, la colonia recibió su nombre hasta 1950, cuando se amplió.

Su estado actual de conservación presenta una gran cantidad de establecimientos industriales, no obstante, muchos de ellos son bodegas sin relevancia arquitectónica, existen un par de inmuebles representativos de la arquitectura industrial que debieran ser valorados, como es el caso de la fábrica Bimbo.

Las colonias Granada y Ampliación Granada se establecieron en 1930, desarrollándose de manera importante entre los años cuarenta

y principios de los setenta. Se convirtieron en zonas industriales porque concentraron importantes fábricas mecanizadas como La Cervecería Modelo y la General Motors. A ello contribuyó su ubicación estratégica por su delimitación con el Ferrocarril de Cuernavaca en la parte norte y su gran caudal de agua del Río San Joaquín, la cercanía a los asentamientos obreros y la ciudad. La Cervecería Modelo fue la primera en establecerse en 1922, y actualmente continúa en funcionamiento.

Desde el 2000 se comenzaron a construir en el Nuevo Polanco edificios de departamentos que transformaron el paisaje urbano, pues no solamente se desmantelaron las fábricas existentes, sino que inició la redensificación y verticalización de la zona, bajo el modelo servicio-ocio-finanzas. Según datos de la delegación en 2005 las colonias Granada y Ampliación Granada tenían 4 465 habitantes, en 2013 ya ascendía a 29 mil, se prospecta que habrá 76 mil para el 2020 (Aguayo, 2016).

En 2006 se aceleró el proceso con la llegada del centro comercial Antara en parte del terreno de la General Motors, cuyo edificio construido en 1953 por los arquitectos Guillermo Rosell y Lorenzo Carrasco, según describen “modernísima planta que es modelo entre las de su género” y con un altorrelieve en fachada del pintor David Alfaro Siqueiros, fue demolido (Bustamante, 2004). También el conjunto Plaza Carso, en los terrenos de lo que era Vitro y el Museo Soumaya, ambos de Carlos Slim.

El sector privado, con anuencia del sector público, presenta el mayor ejemplo de una fuerte transformación ejecutada en un 80 % en detrimento de la antigua zona industrial hoy conocida como Nuevo Polanco en la delegación Miguel Hidalgo.

La Refinería 18 de Marzo, también al norte de la ciudad, fue la primera de la Ciudad de México, inaugurada en 1933 con el nombre de El Águila, en 1946 esta planta adquirió el nombre de Refinería 18 de Marzo cuando la reinauguró el entonces presidente de la República, Manuel Ávila Camacho. El nombre de la factoría conmemoraba la fecha en la cual se decretó la Expropiación Petrolera, en 1938. Era

entonces una zona prácticamente despoblada donde permaneció a pesar de que en 1984 un fuerte incendio azotó esta industria, la cual cerró definitivamente en 1991 [ver fotografía 7]. Para ese momento contaba con 14 unidades de proceso, 11 unidades correspondientes a energéticos y 3 a petroquímica. Cerró sus instalaciones el 18 de marzo del año mencionado, durante la conmemoración anual de la expropiación petrolera. El entonces presidente de la República, Lic. Carlos Salinas de Gortari, anunció el cierre de la refinería por ser demasiado contaminante para la zona, actualmente contigua a esta continúa operando una de las instalaciones de Petróleos Mexicanos. También queda rastro de una Harinera en sus inmediaciones que actualmente es conocida como ex-Fábrica MX Foro Cultural Urbano, espacio dedicado a exhibiciones, conciertos y ventas en un entorno casi sin modificaciones, muros grafitados y la pátina de la memoria presente.

Fotografía 7. La refinería en desuso, vista aérea de 1993



Fuente: Valderrama, G. (2017).

La Refinería en el año 2010 se convirtió en el Parque Bicentenario, según la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales [Semarnat] [ver fotografía 8]. Fue 15 años después de la clausura de la Refinería 18 de Marzo, al final de la administración del presidente Vicente Fox, que surgió la idea de darle un uso al área de los predios situados entre la Terminal de Almacenamiento, Reparto y Distribución de la exrefinería. Así, en mayo de 2007 se anunció la construcción de un parque en la parte norte de los terrenos originales de la explanta petrolera, una superficie de 55 hectáreas que Pemex donó a la Semarnat. El oasis ciudadano se dedicó a los héroes de la Independencia de México y formó parte de las obras para conmemorar los 200 años del hecho histórico. “De allí el nombre Parque del Bicentenario” (Valderrama, 2017). El único rastro industrial que permanece es una casa de máquinas, actualmente museo, que generalmente no está abierta al público.

Fotografía 8. Vista del actual Parque Bicentenario y las instalaciones de Pemex aledañas atrás. Al fondo paisaje de la Ciudad de México



Fuente: Pérez, Y. (2020).

En el sur de la ciudad, otra zona industrial la integraron las colonias Carola, San Antonio y Mixcoac [ver fotografía 9]. En la colonia Carola, hoy aledaña al Periférico, se ubicó la Cementera Tolteca, que funcionó desde su establecimiento en 1930 hasta el cese de sus funciones en 1985. En 1987 el gobierno adquirió el predio, y en 2011 ahí se inauguró el Bioparque San Antonio, pero también se construyeron edificios de departamentos, todo ello destruyendo los vestigios de la fábrica, excepto un gran chacuaco que es el único remanente de esa arquitectura industrial. En Mixcoac, por otra parte, se desarrolla una importante zona ladrillera, cuyo terreno se usó como área de extracción. Con la desaparición de esta actividad, permanecen algunos vestigios, como casas y un parque.

Fotografía 9. La cementera Tolteca en las actuales colonias Carola y San Antonio



Fuente: Secretaría de Cultura (2013).

El sector público en este caso recuperó en 2006 un elemento de la memoria industrial, la chimenea. A propuestas del promotor cultural Isaac Masri, en 2005 al entonces Jefe de Gobierno, Andrés Manuel López Obrador, de hacer arte público a partir de una preexistencia y habiendo identificado que solo quedaba una chimenea de 100 m de altura de ese pasado cementero, se llevó a cabo una escultura monumental: La Mujer chimenea (De Anda, 2018), obra del artista Gabriel Macotella, que hoy representa un llamado a la memoria, sin embargo,

el espacio que ocupa la escultura se privatiza con la edificación de departamentos en el área [ver fotografía 10].

Fotografía 10. Mujer chimenea



Nota: Obra del artista Gabriel Macotela, en 2006, único vestigio de la cementera.
Fuente: Villareal (2014).

La antigua fábrica de papel Loreto y Peña Pobre está situada al sur de la Ciudad de México, en San Ángel, pueblo originario de la alcaldía Álvaro Obregón y asociado por motivos históricos, urbanísticos y funcionales a los barrios de Tizapán, Chimalistac, Altavista y Tlacopac. Actualmente la exfábrica de Loreto y su conjunto de viviendas constituyen uno de los seis barrios de la delegación Álvaro Obregón. Este complejo industrial y habitacional sentó sus raíces alrededor de 1565, cuando la unidad productiva y arquitectónica conocida como el Molino de Miraflores inició actividades en un terreno de aproximadamente 28 ha, donde la presencia del río Magdalena

fue un elemento natural primordial que, además de determinar el establecimiento del molino, atrajo batanes y obras que se convertirían en fábricas papeleras y textiles operadas mediante energía hidráulica (INAH, s. f.).

El primer registro de la existencia de habitaciones para trabajadores en el molino se remonta al siglo XVIII, cuando en su interior se consignaron nueve cuartos, combinados con las instalaciones manufactureras. En esa época el propietario del molino lo orientó hacia la producción de papel y cambió su nombre original por el de Molino de Nuestra Señora de Loreto (Muñoz, 2014).

El sector privado recupera, cambia el uso y mantiene los inmuebles tanto de Loreto como de su fábrica hermana Peña Pobre, ubicada a lado de la zona arqueológica de Cuicuilco, ambas con un uso comercial.

Por último, el barrio La Fama ubicado en la alcaldía de Tlalpan, al sur de la Ciudad de México, donde se fundó la fábrica textil La Fama Montañesa en 1831, la cual fue la primera industria fincada en el Valle de México y una de las más importantes durante la dictadura del presidente Porfirio Díaz en el siglo XIX (Alcaldía de Tlalpan, s. f.) y con una permanencia tan prolongada, poco más de siglo y medio. Debido a una crisis de orden estructural en la industria textil mexicana, la fábrica tiene su cierre definitivo en 1998. En general, tuvieron problemas para enfrentar la competencia a nivel global, la introducción de nuevas tecnologías productivas y el uso de fibras sintéticas, entre otros (Alcaldía de Tlalpan, s. f., p. 109).

No obstante, en la actualidad se encuentra en desuso el sector social, las generaciones de pobladores han desarrollado un sentido de pertenencia, una identidad colectiva, que está muy anclada en el espacio del área. El desarrollo y permanencia de esta área fabril dan cuenta de un complejo proceso social, político, histórico, cultural y espacial.

Todas las zonas de origen industrial arriba presentadas, en conjunto con otras que hemos estudiado, nos permiten comprender cómo el patrimonio industrial de la Ciudad de México se ha

transformado a partir de la desindustrialización y del posterior proceso de integración mediante la planeación urbana, cambios que han tenido como promotores principales al sector público y privado.

Conclusiones

La desindustrialización de la Ciudad de México ha sido un proceso gradual y heterogéneo como en muchas ciudades del mundo, pero con especificidades históricas y de localización que aquí se han expuesto. Como asunto central observamos que los nuevos usos en las zonas de origen industrial han ido variando de acuerdo con la temporalidad política y al tipo de inversión y promotor que se ha aplicado en cada caso. No obstante, los cambios en zonas deterioradas son calificados en general como positivos, siempre han quedado latentes y rezagados aspectos como: qué representan y cómo son recibidos por los habitantes de cada zona y sus áreas aledañas a esos cambios; qué determina el nuevo uso de cada sitio y cómo esos contextos históricos pueden tener un futuro en su calidad de patrimonio industrial urbano en los nuevos contextos que ahí se reedifican. Se ha observado la constante pérdida de importantes inmuebles en estos procesos de cambio aun cuando ha ido incrementándose en la ciudad capital el interés por la protección, así como la conciencia sobre la importancia del patrimonio en general y del patrimonio industrial en particular.

Ha sido medular la operación del cambio de uso de suelo, así como los objetivos de redensificación urbana, fundamentalmente para dos fines: construcción de vivienda o de espacios para el comercio dirigidos a personas con poder adquisitivo mayor al de los habitantes originales en las áreas desindustrializadas, todo lo cual ha ocasionado recambios poblacionales en el interior de cada zona generando tensiones y desequilibrios en las relaciones socioespaciales que ahí ocurren y han quedado sin resolver muchos aspectos que son esenciales en la conservación de espacios culturales, sobre todo en los casos donde esos habitantes primeros aún permanecen.

Las variables de localización, accesibilidad y distancia a las zonas de la ciudad nos han dado cuenta de dónde se concentran las fuerzas de las actividades económicas, políticas y sociales, pues han sido primordiales en las decisiones de intervención, no así para la conservación de esos contextos históricos o de patrimonio industrial.

El presente y futuro de este patrimonio depende mucho de su gestión desde el sector público, del involucramiento de especialistas en la formulación de los planes maestros para la toma de decisiones compatibles con los nuevos usos, con la consideración de las distintas capas históricas y con evitar la fragmentación espacial convirtiendo a los lugares históricos en elementos o espacios ajenos al tejido urbano al cual pertenecen y del cual fueron pioneros y detonadores.

La conservación de las aportaciones de las zonas industriales que configuraron unidades y conjuntos se pueden pensar sumar a la construcción de una memoria colectiva que la ciudad misma provee y que los diversos actores involucrados suman en su construcción.

Bibliografía

Aguayo, A. (2016). Nuevo Polanco: renovación urbana, segregación y gentrificación en la Ciudad de México. *Iztapalapa. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, Año 37(80).

Bustamante, M. (2004). La recién demolición de la fábrica Chrysler de México. *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, (26), 85.

Castillo, O. y Méndez, J. (2011). Las nuevas denominaciones de lo urbano. *Revista Urbano*, (24).

Cruz, F. y Garza, G. (2014). Configuración Microespacial de la Industria en la Ciudad De México a inicios del Siglo XXI. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 29(1).

De Anda, T. (2018). Mujer chimenea: un mujerón entre edificios gachos. *Más por más*.

Decoración espontánea [Blog]. (2013). Inspiración: D. M. Nacional. [Serie: Coleccionismo, inspiración]. <https://decoracionespontanea.wordpress.com/2013/08/07/inspiracion-dm-nacio>

Instituto Nacional de Antropología e Historia. (s. f). Historia breve de San Ángel.

Márquez, L. (2005). La desindustrialización del área metropolitana de la Ciudad de México, 1980-2004 [tesis de maestría]. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

Muñoz, F. (2008). *Urbanalización. Paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona: GG.

Muñoz, M. (2014). La vivienda obrera de la fábrica de papel Loreto. Patrimonio industrial de la ciudad de México en peligro de extinción. *Intervención*, 5(10).

Orozco y Berra, M. (1973). *Historia de la ciudad de México desde su fundación hasta 1854*. México: SEP / SETENTAS.

Paredes, B. (2021). Equipamiento urbano en áreas históricas de Mérida, Yucatán y Movimiento Moderno 1940-1970. En Peraza y Cruz (coords.), *Cambio y Permanencia. La arquitectura moderna en México*. México: DOCOMOMO.

Parque Peña Pobre. (s. f). Alcaldía de Tlalpan, Ciudad de México. https://www.tlalpan.cdmx.gob.mx/turismo_lugares/parque-pena-pobre/

Peñafiel, A. (1894). *Anuario estadístico de la República Mexicana*. Tomo III. México: Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento.

Pérez, Y. (2012). Patrimonio Industrial de principios del siglo XX en Atlampa, Ciudad de México. En De la Torre y Pérez (coords.), *Memorias del 4º Foro Académico*. México: Publicaciones ENCRyM.

Plana, M. (2004). *Las industrias, siglos XVI al XX*. México: UNAM-Océano.

Riquelme, P. (2020). D. M. Nacional Automóviles. La Historia. [Inédito].

Valderrama, G. (2017). La refinería de la ciudad que se convirtió en parque, [Sección: Mochilazo en el tiempo]. *El Universal*. <https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/colaboracion/mochilazo-en-el-tiempo/nacion/sociedad/2017/03/17/la-refineria-de-la>

Los retos de la valoración y conservación del patrimonio industrial

Desafíos de conservación en los acervos documentales sobre empresas

El caso del Archivo de Real de Minas de Oztumatlán,
Michoacán

Rubén Darío Núñez Altamirano

Introducción

El análisis del patrimonio histórico-documental, vinculado al ámbito industrial es relativamente reciente en México, la mayor parte de las narrativas historiográficas han abordado la historia de familias con poder económico y político, la producción en general, los movimientos obreros y, más tardíamente, la historia de las empresas y los empresarios (Marichal, 2008), restando importancia al resguardo de los testimonios materiales e inmateriales, de los lugares en los que se desarrolló algún tipo de producción.

En diferentes etapas, las industrias han sido instituciones que atestiguaron la actividad laboral y el desarrollo de tecnologías que modificaron los escenarios medioambientales; de ahí su importancia para el escenario cultural de las regiones y localidades. El impacto de tales procesos no siempre ha sido visible para las sociedades contemporáneas, particularmente en zonas rurales,

en donde los esfuerzos y políticas para el rescate y conservación del patrimonio industrial y de sus fuentes enfrentan retos muy importantes.

En Michoacán existen centros arqueológicos, edificios históricos y acervos documentales importantes, que operan administrativa y financieramente en condiciones relativamente óptimas, pero podríamos decir que la mayoría de los vestigios industriales no han sido rescatados o sujetos a un proceso de restauración. Además, más allá del estado de las fuentes materiales, las fuentes de información escrita que dejaron las empresas en archivos municipales, en muchos casos no están debidamente clasificadas y se encuentran en condiciones inadecuadas e incluso en el abandono. Tal es el caso de los documentos del Archivo del Real de Minas de Oztumatlán, un centro minero hoy prácticamente olvidado, ubicado en el municipio de Queréndaro, en la región oriente del estado. El Real de Oztumatlán ha sido poco estudiado por la historiografía, pero fue un enclave minero muy importante durante la época Colonial, el siglo XIX e inicios del XX y, desgraciadamente, el archivo local no cuenta con adecuado resguardo de los documentos, que se encuentran en pésimas condiciones.

Ante tal realidad, el presente texto propone, bajo una metodología documental, destacar la importancia de las fuentes documentales para el análisis del patrimonio industrial y de la historia de las empresas mexicanas, particularmente de las que es difícil encontrar documentación de negocios o registros de su producción. De igual manera, se presenta una propuesta de rescate, del Archivo de empresas citado, con el fin de impulsar una correcta restauración de los documentos, lo que implicaría la identificación, clasificación y ordenación; para posteriormente realizar una descripción de los expedientes o de las unidades documentales simples y compuestas. Otro propósito es realizar a futuro un ejercicio de difusión a través de un proceso de digitalización con el apoyo de la Facultad de Historia de la UMSNH, a través de un convenio interinstitucional, a fin de lograr una concientización en la comunidad, autoridades locales y sujetos obligados por la legislación sobre archivos vigente.

Desafíos del patrimonio, el caso del acervo documental del Real de Oztumatlán

El potencial analítico e interpretativo de las fuentes escritas representa un alto valor para la memoria histórica de un pueblo, que se vincula a diversos vestigios, integrados por dos elementos esenciales: el contenido y el soporte en el que fueron realizados. En el caso de los documentos históricos, puede decirse que casi todas las actividades humanas han dejado huella en papel y para el caso del Patrimonio Industrial, nos permiten conocer la gestión administrativa de una institución privada, sus proyecciones y números; así como reconocer y reconstruir sus actividades productivas y comerciales, que fueron y son parte esencial de la identidad de una sociedad. El documento escrito es fundamental para un organismo público o privado, ya que es el reflejo de sus funciones, pero una vez finalizada su vida de administración y siendo seleccionado para su conservación definitiva con fines de estudios e investigación, posee un valor histórico para la memoria del mundo (Lodolini, 1993, p. 41). Por ello, los documentos son considerados patrimonio de la humanidad, que deben resguardarse y difundirse en bibliotecas, archivos y museos, como símbolo de la memoria colectiva y de la diversidad cultural.

Los archivos generados por las empresas son muy importantes para el estudio histórico, su información representa un potencial para el desarrollo historiográfico sobre el impacto que las instituciones tuvieron sobre la población. En el caso específico de las compañías mineras, sus documentos son de gran apoyo para la investigación geológica, histórica, sociológica, médica, técnica, económica y para la arqueología industrial, así como para los estudios regionales (Oviedo, 2018). Aunque existen diversas asociaciones dedicadas al estudio del patrimonio industrial, que a su vez han motivado la conservación de archivos empresariales e industriales, los documentos penden de acciones de conservación y creación de un acervo documental. Los múltiples peligros que han enfrentado los acervos documentales van desde procesos

de descomposición físico-química de los documentos hasta la fragilidad de los financiamientos para su correcto resguardo y la necesaria toma de conciencia de diversos actores, locales y externos, para evitar la pérdida documental. Tales considerandos han sido definidos en un programa de alcance mundial denominado “Registro de la Memoria del Mundo”, auspiciado por la Unesco. El programa cuenta con comités nacionales y regionales, incluido uno mexicano, que operan bajo tres objetivos principales: facilitar la preservación del patrimonio documental mundial, mediante técnicas específicas para cada acervo; facilitar el acceso universal al patrimonio; y crear conciencia de la existencia e importancia del patrimonio documental, tomando en consideración las nuevas tecnologías, para la producción de copias digitales, catálogos consultables en internet y la publicación y distribución de soportes de manera tan amplia y equitativa como sea posible (Edmondson, 2002, p. 9).

Sin embargo, el patrimonio documental industrial sigue enfrentando severas amenazas, como el abandono, el saqueo, realizado incluso por profesionales de la historia; la dispersión documental, la incorrecta o nula clasificación, el comercio ilícito, la destrucción, así como la fragilidad de su soporte, la falta de financiamiento y, sobre todo, de conciencia por parte de las autoridades locales por mantener su resguardo. Esto ha provocado que gran parte del patrimonio documental de empresas esté ya desaparecido y, en otros escenarios, se encuentren los documentos en riesgo de pérdida, como es el caso del Real de Oztumatlán.

México posee una amplia tradición archivística, producto de su enorme patrimonio documental, y muestra de ello es la diversidad de Archivos federales, estatales, municipales, parroquiales y de la sociedad civil, que facilitan no solo la investigación histórica, sino también la administrativa, económica, jurídica o política. Pero no todas las instituciones de resguardo documental han tenido una ruta sencilla para poder instaurarse, la mayoría de los Archivos fueron creados gracias a los trabajos emprendidos por personas interesadas en el rescate de la documentación, generándose varios esfuerzos

por consolidar su organización y clasificación. Bajo las complejas situaciones políticas y de crisis económica que se vivieron en el siglo XX, muchas instituciones de resguardo documental fueron prácticamente olvidadas por las autoridades en diversos periodos, y pese a la importancia que tienen estos acervos, la mayoría de las veces han sido relegados a un segundo plano por las diversas administraciones de los tres ámbitos gubernativos, que no solo han minado el presupuesto diseñado para un buen funcionamiento de los mismos (salvo algunas excepciones, tanto del ámbito público como privado), sino que inclusive han descuidado el espacio físico que se les destina, manteniendo ambientes de humedad y de mínima seguridad para la salvaguarda de los documentos. De hecho, desde la consumación de su independencia, México carecía de un instrumento jurídico sobre conservación y resguardo de la documentación, pues solo se emitieron lineamientos generales para ello hasta el año 2004, como referente de la Ley Federal de Transparencia (Aguilera, 2011).

A diferencia del avance legislativo en otros países, apenas en este siglo XXI México instauró la primera Ley Federal de Archivos de México, decretada en el año 2011 y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 23 de enero de 2012 (Cámara de Diputados, 2012), actualmente abolida por la Ley General de Archivos del año 2018, que establece las disposiciones para la organización y conservación de los Archivos (Cámara de Diputados, 2018), derogando directamente a las leyes sobre archivos emitidas por las entidades federativas, que en el mejor de los casos, diseñaron sus propias legislaciones apegadas a normatividades externas a finales de la década de 1990.

Sin duda, en México la transparencia en el sector público es un principio de reciente eficacia, su observancia inició con la instrumentación normativa del derecho de acceso a la información pública, a partir de la publicación de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, en el *Diario Oficial de la Federación*, el 11 de junio 2002. Dicho modelo, incorporado al Estado mexicano, se generó realmente no por la preocupación de la agenda pública nacional, sino por la influencia de instituciones financieras

que impulsaron la globalización de los mercados y que tuvieron la necesidad de contar con mayor y mejor información sobre el funcionamiento de las regulaciones y la probidad de cada país, de ahí que los promotores principales de las mejores prácticas de transparencia hayan sido, al menos en un principio, organismos económicos internacionales, como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico [OCDE] y el Banco Mundial [BM] (Aguilar, 2008, p. 10).

Este proceso del siglo XXI considera, entre otras cuestiones, dos grandes obligaciones de los funcionarios públicos para asegurar la transparencia y el derecho, aspecto que teóricamente debería incidir en el resguardo documental:

1. Documentar todas las decisiones y preservar dichos documentos en archivos administrativos actualizados, condición necesaria para acceder a la información pública.
2. Difundir de oficio que el procedimiento de acceso a la información pública es la garantía primaria del derecho en cuestión.

Considerando estas obligaciones como punto de partida deviene la construcción de una instrumentación constitucional y legal en el ámbito federal y local en materia de Archivos, ante las insuficiencias, omisiones, retos y áreas de oportunidad en la materia, pero esta tarea no ha sido sencilla, por ejemplo, existen grandes obstáculos en los Archivos y la gestión documental, de acuerdo con el Diagnóstico del Programa Nacional de Transparencia y Acceso a la Información [Protai] 2017-2021 los procesos de capacitación, profesionalización e instrumentación de los elementos de gestión documental solo se desarrollan con base en la coyuntura de las organizaciones y la transición del archivo físico al tratamiento de documentos electrónicos, no ha sido retomada con la relevancia que requiere en el corto y mediano plazo (Protai, 2017).

Lo anterior tiene origen en los vacíos históricos en materia de normatividad en gestión documental que, en términos generales, fueron revisados y atendidos con la aprobación de la citada La Ley

General de Archivos aprobada en 2018 y con la ampliación de las facultades del Instituto Federal de Acceso a la Información en materia de protección de datos, actualmente denominado Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales [Inai]. Cabe destacar que a pesar de la incorporación de la Ley General de Archivos encontramos a nivel regional apego a legislaciones anteriores, incluido el caso de Michoacán, que aprobó la Ley de Archivos Administrativos e Históricos del Estado de Michoacán de Ocampo y sus Municipios el día 20 de febrero del 2004, en la cual se hace mención de la accesibilidad a la información pública y de su protección, pero la realidad es que en la mayoría de los ayuntamientos y jefaturas de tenencia no siempre hay una respuesta favorable de los sujetos obligados, aun a pesar de las denuncias, reformas y resoluciones institucionales.

De tal manera, resulta crucial que dentro de los sujetos obligados y organismos garantes se cuente con las capacidades institucionales para desarrollar las funciones relacionadas con la gestión documental. Es decir, contar con sistemas de capacitación, que den soporte a unidades administrativas específicas, con personal capacitado y sobre todo con políticas, manuales e instrumentos de control y consulta archivísticos para propiciar una buena administración y gestión documental de sus archivos.

Más aún cuando Ley General de Archivos, publicada el 15 de junio de 2018, señala que las legislaturas de cada entidad federativa deben armonizar sus ordenamientos relacionados con la Ley, emitiendo lineamientos, mecanismos y criterios para la conservación y resguardo de documentos de acuerdo a las características económicas, culturales y sociales de cada región y particularmente, en los municipios que no tengan condiciones presupuestarias ni técnicas y cuenten con una población menor a 70 mil habitantes (Cámara de Diputados, 2018).

Pero a pesar de los esfuerzos legislativos por armonizar la Ley General de Archivos en los sujetos obligados, que ya contempla la aplicación de sanciones económicas, estos siguen negándose a

implementar la normatividad y el patrimonio documental sigue enfrentando severas amenazas, como la quema de documentos para evitar su resguardo, la dispersión, el descuido institucional y la falta de financiamiento, entre otros aspectos, que son desafíos actuales para la conservación de la memoria histórica industrial.

En Michoacán, como en muchas partes del país, existen acervos importantes, que resguardan la memoria histórica estatal, particularmente los de la capital del Estado, que se encuentran en condiciones adecuadas, pero tal realidad contrasta enormemente con los archivos municipales que no están clasificados, descuidados por las dependencias y sin una metodología que permita la regeneración y el correcto resguardo de sus documentos; como es el caso del archivo del Real de Minas de Oztumatlán.

Considerando la valía de los documentos como patrimonio cultural y partiendo del papel que puede tener este archivo en la reconstrucción histórica del Estado, se ha decidido proponer acciones, como la restauración de los documentos, la ordenación, clasificación y posterior catalogación para hacerlos accesibles a los investigadores que quieran consultarlo. Para tal efecto, se propone un proyecto de Rescate del Archivo y al mismo tiempo una concientización a la comunidad y a las autoridades pertinentes sobre la importancia del patrimonio industrial que a pesar del descuido y paso del tiempo sigue en pie en su localidad y sobre los documentos bajo su resguardo, que permitirán conocer más sobre su pasado productivo.

Como sociedad, debemos considerar la importancia del patrimonio histórico, particularmente el que corresponde al escenario industrial, que tiene valor cultural, entre otras cosas, de conocer nuestro pasado común y a la vez reconoce las particularidades que ha producido la interacción socioeconómica y su impacto en la transformación del medio ambiente (Niccolai, 2005, p. 71).

El rescate y conservación del patrimonio industrial permite dar un nuevo significado a los espacios y genera conciencia sobre la importancia de los vestigios que, respecto a los edificios eclesiásticos, suelen ser vistos como desprovistos de importancia cultural.

Muchas de las personas que tienen a su cargo el resguardo de los Archivos destruyen la documentación por omisión, dejándola que se moje, colocándola en los patios o abandonándola en edificios inservibles generalmente invadidos por plagas y, por consecuencia, los documentos se destruyen por resultar un riesgo sanitario.

Demarcación histórico-espacial del Real de Otzumatlán

En los procesos de preservación y organización de documentos históricos, es indispensable contextualizar los momentos de su producción, para reconstruir el pasado industrial y su necesaria difusión. En dicha lógica establecemos una narrativa histórico-espacial sobre el Real de Otzumatlán, para arribar finalmente a la propuesta de restauración y conservación de sus vestigios documentales.

Otzumatlán perteneció al imperio Purépecha, y aunque no hay mayor información sobre la explotación de sus minas en el periodo prehispánico, es muy probable que las poblaciones indígenas aledañas conocieran sus riquezas minerales. La fundación del lugar data de la época del señorío Purépecha y significa “lugar de monos”, no obstante, es muy probable que existieran asentamientos pertenecientes al periodo preclásico de Queréndaro, cuya edad se calcula entre el 400 a. C. y 200 d. C. Años más tarde, esta zona fue espacio de asentamientos matlatzincas que migraron del valle de Toluca, en el momento en que Tzitzic-pandácuare, hijo de Tangáxhuan, otorgó un permiso a seis caciques matlatzincas para establecerse tras haber apoyado al imperio purépecha en la victoria que tuvieron contra los grupos indígenas Tecos (Martínez, 1988, p. 55).

En el periodo colonial se modificó el espacio matlatzinca sustentado en la agricultura y los españoles sustrajeron objetos de plata y cobre que fundieron y enviaron a España a finales de la década de 1520. En este contexto, comenzó una intensa búsqueda de minerales en el centro y occidente de México, suscitándose una serie de descubrimientos mineros asociados a leyendas de fabulosa riqueza.

Uno de los mitos más citados en Michoacán fue la mina de “Morcillo,” del minero español Francisco Morcillo, una mina de enorme abundancia, que según la apreciación del minero zacatecano Trinidad García, se encontraba cerca del poblado de Tlalpujahua, Michoacán (García, 1970, p. 193). Aunque algunos estudiosos han ubicado esta mina en el área de Tamazula, cercana al actual estado de Jalisco, (Uribe, 1994, p. 68), Los testimonios que ofrece Carlos Paredes Martínez en su publicación de documentos sobre el siglo XVI, señalan la existencia del encomendero de Indaparapeo, Francisco Morcillo, y su reclamo de una mina en 1527; mientras que un documento más de su selección señala que en los límites de Taimeo (Encomienda cercana a los actuales límites de Otzumatlán), se habían descubierto las minas de plata, y muchas personas llegaron a establecerse en el lugar con la finalidad de beneficiar, labrar y también sacar metales de ellas (Paredes, 1984, pp. 310-325). Con tal documentación, podemos decir que las minas de Otzumatlán tuvieron una actividad destacada desde los primeros años de la conquista, aunque es difícil definir una fecha exacta, planteamos que pudieron iniciar los trabajos mineros hacia 1530 (Núñez, 2005, p. 11). En tal sentido, el científico del porfiriato, Alfonso Luis Velasco, en el apartado de Michoacán, de su magna obra *Geografía y Estadística de la República Mexicana*, de 1895, menciona que las minas de Otzumatlán fueron las primeras que se explotaron en el estado (Velasco, 2006 [1895], pp. 14-15).

A los descubrimientos del Real de Otzumatlán se sumó el de Tlalpujahua, en 1558, y poco después el de Chapatuito, en Taximaroa, hoy Ciudad Hidalgo, que pertenecía a la Alcaldía Mayor de Taimeo, a la que correspondía el manejo de las minas de Otzumatlán, pero al adquirir fama y demostrar su importancia productiva, se originó una revisión del Corregimiento de Ucareo y Zinapécuaro para darle a Tlalpujahua el nombramiento de Alcaldía Mayor y Real de Minas, con una jurisdicción muy amplia que incluía a Taximaroa.

Mientras tanto, Otzumatlán (que aún estaba sujeto a Taimeo) no cesó su producción y se convirtió en uno de los lugares con más jerarquía de la segunda mitad del siglo XVI. Mucha gente arribó a la

zona bajo procesos de migración, muchas veces obligados por la Corona española, y el poblado creció bajo los cerros en donde se asentó la producción minera y, posteriormente, tomó una importancia anteriormente no vista.

Los minerales de Oztumatlán tuvieron una dimensión material notable, e hicieron que la región oriente de Michoacán, estuviera en la mira de las autoridades virreinales, mismas que según una ordenanza de 1590, otorgaron el nombre de Real de Minas a Oztumatlán por su riqueza ya conocida, dado que solo se llamaba Real a los centros mineros con una producción importante y que se convertían en propiedad de la Corona española, pero con la posibilidad de otorgar licencias a particulares para su explotación (Carapia y Núñez, 2017, p. 51).

Incluso en otra documentación Tomás de Órdaz, en un texto de 1586, menciona que tenía una hacienda minera en Oztumatlán, lo que nos dice que la fundación y trabajo de las minas pudo aumentar notablemente hacia 1555, cuando el Virrey Luis de Velasco y Ruiz de Alarcón, quien gobernó hasta 1564, promovió la fundación de Villas y Pueblos ante la necesidad de defender y abastecer los lugares mineros (Paredes, 1984, pp. 318-325).

Lo cierto es que, a finales del siglo XVI, se sumó al nombramiento citado un otorgamiento de tierras y sería el Virrey Gastón de Peralta, Marques de Falles, quién posibilitó la cesión de 1 200 varas para el fundo legal del pueblo y dos caballerías de Tierras para el cultivo (Paredes, 1984, pp. 322-325). Otro documento, señala el constante crecimiento poblacional de la zona, debido al aumento de flujo de personas, atraídas por la explotación de las minas de plata, llegando a establecerse en el lugar con la finalidad de beneficiar, labrar, explorar y obtener metales de ellas (ASRADM, 1916, f. 3).

La importancia del análisis de las fuentes escritas para la reconstrucción de los procesos sociales derivados de actividades productivas nos remite a los aspectos de la vida cotidiana de siglos pasados, en el caso del contexto de la segunda mitad del siglo XVI destacamos la sujeción de poblados enteros para poder consolidar los hallazgos de las minas más importantes y perdurables en Michoacán, como la

citada zona de Tlalpujahua, que inicialmente perteneció a la Encomienda de Taimeo, propiedad entonces del español Pedro Ávila Quiñones, quien obligó a los indígenas de su jurisdicción, incluidos a los de Oztumatlán, a trabajar en las minas, incluso sin recibir el salario obligatorio (Uribe, 1994, pp. 72-73).

Para 1593, por órdenes del virrey Luis de Velasco y Castilla, hijo del virrey homónimo, se establecieron políticas de congregaciones de indios hacia diversas localidades cercanas del oriente michoacano, bajo la justificación de que sería beneficioso para los indios vivir en mejores condiciones de infraestructura y en policía cristiana, aunque la realidad era que el nivel de población indígena en la Nueva España estaba decayendo, producto de un par de epidemias, una que se extendió de 1545 a 1548, la segunda de 1576 al año 1580, que habían desolado a la fuerza de trabajo, generándose dispersión en los poblados. Ante tales pandemias, los encomenderos tenían problemas para continuar su producción y cobrar tributos (Nettel, 1990, p. 49).

Apenas unos años más tarde, en 1602, se obligó a indígenas de Tarimbaro Michoacán, hoy zona conurbada de la capital del estado, Morelia, a trabajar en las minas de Oztumatlán, lo que nos señala el sostenimiento del trabajo en las minas y la conformación de una sociedad muy heterogénea en el Real querendense, que a la postre, se convirtió en una de las congregaciones de indios más importante de la época (Gavira, 2009, p. 28).

A pesar de su lejanía geográfica, el crecimiento de Oztumatlán no se contuvo en años posteriores, su presencia minera marcó los lineamientos para que se nombrara Alcaldía Mayor. Ya en el siglo XVII, Tlalpujahua pasaría nuevamente a formar parte de Taimeo, quedando sujeto a la administración de Oztumatlán, generándose un conflicto judicial por tal nombramiento entre los dos principales centros mineros de entonces.

Precisamente para 1607 el virrey Luis de Velasco y Castilla, en su segundo nombramiento gubernativo, mandó realizar un nuevo registro de las minas de la Nueva España, con la finalidad de tener un

conocimiento de la producción y al mismo tiempo otorgar más indígenas en repartimiento.

Los datos del informe sobre Oztumatlán mencionan que en las minas del Real había cuatro haciendas mineras, de las cuales dos tenían grandes dimensiones, pues en ellas se molían metales con seis ingenios de agua, mientras que las otras dos haciendas de beneficio se estaban terminando de construir. El informe señaló también que las minas producían metales de buena ley, en cantidades de tres cuartas y una onza, incorporado al proceso de fundición sal y azogue solamente, lo que nos da una idea de la riqueza mineral de sus vetas (Carapia y Nuñez, 2017, p. 52).

En este tiempo, Oztumatlán limitaba al sur con los cañaverales de Santo Domingo y Jauja; al oeste con la encomienda de Indaparapeo que fundó Francisco Morcillo en el siglo XVI; al norte con la Encomienda de Acámbaro, asignada a Gonzalo Rióbo y al oriente con las tierras de Francisco López de Zetina la cual estaba formada por tres caballerías para ganado mayor y tres sitios para ganado menor (AS-RADM, 1916, f. 3).

No obstante, la crisis poblacional novohispana se intensificó y las epidemias de sarampión, viruela y tifo tuvieron un efecto muy negativo en Oztumatlán, pues, aunque no tenemos claro si existió un agotamiento de las vetas más ricas en mineral, algunas fuentes refieren que muchas de sus minas dejaron de funcionar hacia 1630, teniendo una notable merma en las moliendas de mineral y reduciéndose drásticamente la producción durante todo ese siglo (Uribe, 1994, pp. 76-77).

Ya en el siglo XVIII, la población se recuperó y la producción minera fue sujeta a políticas de fomento por parte de la Corona española, pero una nueva problemática invadió las minas de Oztumatlán, que, al dejar de producir, se inundaron y los mineros no tuvieron los medios técnicos y económicos suficientes para desaguarlas (Núñez, 2005, p. 11).

Pero las políticas de fomento tendrían su impacto en la región, sobre todo con la llegada de mineros europeos, como el franco-español

Joseph de la Borda, quien llegó a las minas de Tlalpujahua en 1734 y hacia 1740 se convirtió en un exitoso minero, que le dio un nuevo auge a la minería regional, reactivándose su producción y la apertura de obras de desagüe.

Sin duda esta etapa benefició al Real de Oztumatlán, pues en el texto del geógrafo José Antonio Villaseñor, que realizó a encargo del Virrey Conde de Fuenclara en 1746, publicado en 1748, y que denominó “Teatro Americano” hay una prueba de la pujanza que se vivió por esos años, pues en su investigación ubica a Oztumatlán, dentro de la jurisdicción de Tlalpujahua, con una explotación activa de plata, “por donde cruzan por sus lomas muchas betas minerales, indicadas en el mismo terreno” (Villaseñor, 2006, p. 30).

Las Reformas Borbónicas fueron una serie de políticas que se implementaron a partir de 1767, con la intención de impulsar una reestructuración de la administración gubernamental y sobre todo de la economía novohispana, por lo que se promovió la reducción de precios a los insumos que se utilizaban en la minería, como el azogue y la pólvora, generándose un nuevo impulso a la producción. Para Oztumatlán y su población el efecto fue muy benéfico, en los últimos años del siglo XVIII, la extracción de metales preciosos llegó a valuar-se en 30 millones de pesos, una cifra muy elevada para la época, (Uribe, 1994, p. 79).

Sin embargo, conforme iniciaba el siglo XIX, el impulso económico de las Reformas Borbónicas comenzó a decaer, su matiz fiscal se incrementó considerablemente, disminuyendo la inversión y coincidiendo con un fenómeno de agotamiento de vetas, al que se sumó la crisis política y económica de España y la llegada del movimiento independentista en Nueva España. Con ello, las minas volvieron a llenarse de agua, disminuyéndose su actividad y generándose un despoblamiento en Oztumatlán y, aunque existieron intentos por desaguar sus minas, sería hasta el porfiriato, cuando la llegada de capitales extranjeros permitió el desarrollo de contratos de arrendamiento y concesiones, que le dieron un nuevo impulso a este importante centro minero [ver fotografía 1].

Fotografía 1. Chimenea del sistema productivo minero del Real de Otzumatlán



Fuente: Rubén Darío Núñez Altamirano, Real de Otzumatlán, Queréndaro Michoacán (febrero, 2019).

Pero a pesar de los registros historiográficos que se han citado, la historia industrial de Otzumatlán aún está por escribirse. Sabemos que en el periodo de la Revolución mexicana se detuvo y que comenzaron a realizarse nuevos trabajos en la década de 1940, exploración y extracción que vieron su fin en la década de 1980.

Actualmente el Real de minas de Otzumatlán es parte del Municipio de Queréndaro, Michoacán, que se localiza al norte del Estado, en las coordenadas 19°20' de latitud norte y 1000(n) de longitud oeste, a una altura de 2 196 m sobre el nivel del mar. Limita al norte con Santa Ana Maya y el Estado de Guanajuato, al este con Zinapécuaro, al sur con Ciudad Hidalgo y al oeste con Indaparapeo y Álvaro Obregón (Carapia y Nuñez, 2017, p. 13) [Ver mapa 1].

Mapa 1. Mapa de la región minera del Real de Otzumatlán



Fuente: Elaboración propia con base en Mapas de México (2021).

La Tenencia de Otzumatlán se ubica a 6 km de la cabecera Municipal; el clima de esta zona es ligeramente húmedo y frío, forma parte de las ramificaciones de cadenas montañosas que penetran a Michoacán, desde el Estado de México, su relieve lo constituye el sistema volcánico transversal; la sierra de Otzumatlán y Mil Cumbres y esto hace que la vegetación sea exuberante, cubierta de pinos, oyameles y encinos, con una hidrografía de varios ríos que nacen en la zona boscosa (Carapia y Núñez, 2017, pp. 14-20).

Hacia el rescate del patrimonio documental de Otzumatlán

Destacamos que los documentos que se resguardan en el Archivo de la Comunidad de Otzumatlán y que se encuentran en condiciones poco favorables son precisamente de los siglos XIX y XX, cuando tuvo su esplendor productivo el sitio. Su rescate y difusión, implicaría no solo dar un nuevo significado histórico-espacial a los vestigios materiales de la producción minera que aún están en pie; también contribuirían a generar un proceso de reconstrucción histórica de la zona y a desarrollar proyectos ecoturísticos.

Por lo anteriormente referido, el patrimonio industrial y la documentación histórica del Real de Otzumatlán debería estimular la creación de proyectos para la sensibilización de la sociedad sobre su relevancia como parte de la memoria colectiva, mundial y local.

Además, consideramos que existe la urgencia de conservar la documentación referente a su pasado productivo y socio-cultural, por lo que resulta pertinente la creación de un Archivo que resguarde los documentos de forma adecuada, cumpliendo con los criterios de la legislación vigente (Ley General de Archivos, 2018) y de los lineamientos del Archivo General de la Nación en materia de condiciones físicas, materiales y administrativas de los Acervos. Bajo tales criterios se establecen los siguientes objetivos:

1. Instituir el archivo del Real de Minas de Otzumatlán.
2. Rescatar, ordenar, clasificar, y catalogar los documentos existentes.
3. Elaborar un reglamento, basado en la Ley General de Archivos, leyes estatales y en la normativa internacional sobre archivos ISAD-G.
4. Elaborar instrumentos de control y consulta de la documentación, tales como un cuadro general de clasificación archivística y un inventario general, para tener un control de la documentación resguardada y facilitar su consulta.

El proyecto inicia con un análisis del estado en que se encuentran actualmente los documentos del Real de Minas de Otzumatlán que, como puede observarse en la siguiente imagen, los legajos están en condiciones deplorables debido a que se colocaron en un edificio de la tenencia del Real de Otzumatlán que tiene filtraciones de agua, sin ventilación correcta y, además, los documentos están apilados sin ningún tipo de clasificación, en estantes metálicos [ver fotografía 2].

Otro aspecto a considerar en el proyecto es que los documentos, que en su mayor parte son del siglo XIX, están enrollados y pegados con cinta adhesiva, por lo que se tendrá que retirar dicho material corrosivo sin dañar los documentos con un proceso adecuado.

Fotografía 2. Resguardo inadecuado de documentos históricos.



Fuente: Rubén Darío Núñez Altamirano, Catalina Sáenz Gallegos y Guadalupe Carapia Medina, Real de Otzumatlán, Queréndaro Michoacán (febrero, 2019).

Luego se diseñará un inventario documental general, definido por el Archivo General de la Nación de México [AGN], con apoyo del Diccionario de Terminología Archivística de Madrid (1995), como un instrumento de referencia que nos permitirá establecer una idea del

total y del aproximado de documentos con los que contará el acervo documental. También se contempla informar al Archivo General de la Nación sobre el contenido y localización de los documentos e involucrar a las autoridades, citando el Artículo 10 de la Ley General de Archivos, que los obliga a reportar, organizar y resguardar los documentos de archivo (Ley General de Archivos de México, 2018, Artículo 10); así como invitar a la Red de Archivistas Michoacanos A. C. [Redamich] a participar en el proceso.

Este Inventario deberá contar con los siguientes elementos conforme a lo propuesto por el Archivo General de la Nación:

1. Logotipo de la dependencia o entidad.
2. Nombre de la dependencia o entidad.
3. Nombre de la Unidad Administrativa.
4. Nombre del área de procedencia del archivo (dirección de área, subdirección, departamento u equivalentes).
5. Número secuencial (indicar la secuencia de los elementos que conforman el inventario).
6. Nombre del expediente y/o breve descripción del contenido.
7. Código de clasificación que indique la sección, serie y expediente.
8. Registro ante el AGN.

Posteriormente se procederá a describir la documentación inventariada, realizando un cuadro de clasificación Archivística, especificando el Fondo, Sección y las Series.

1. Para su correcto funcionamiento, el Archivo deberá contar con espacio físico libre de humedad y con adecuada iluminación. Una vez definido este lugar, el Archivo se seccionará en áreas para el acervo y los destinados a procesos técnicos de

conservación, como la limpieza de los documentos, clasificación y organización.

2. En cuanto al mobiliario deberá ser formado por: mesas o escritorios, sillas y para la documentación anaqueles metálicos.
3. Para colocar las carpetas de los expedientes deberá contar con cajas de cartón con especificaciones de archivo AG 19.
4. Se utilizarán brochas adecuadas para la limpieza de los documentos.

Respetando los criterios de la Ley General de Archivos vigente, se hará del conocimiento a los sujetos obligados que el Archivo requiere de un encargado que esté al frente de su administración y resguardo, con conocimientos de Archivística, gestión documental e Historia, por ser un Archivo Histórico.

También se pretende gestionar la permanencia de tres auxiliares con conocimientos de Archivística, para la clasificación y catalogación del acervo.

Sobre las medidas de seguridad

Para el adecuado resguardo de la documentación y seguridad de las personas que permanezcan en el archivo se requerirá:

1. Un extintor.
2. Acceso controlado al acervo para evitar la pérdida de la documentación.

Legislación aplicable a la institución

El marco jurídico que será aplicado al Archivo del Real de Minas de Oztumatlán es el siguiente:

1. La *Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental*, publicada el 11 de junio del 2002 y

reformada el 6 de junio de 2006, consta de 64 artículos y 11 transitorios en donde se especifica que todo el público tiene acceso a la consulta libre de los archivos y documentos públicos.

2. *La Ley General de Archivos*, publicada el 15 de junio del año 2018, que consta de 55 artículos y 17 transitorios, en donde se especifican las disposiciones para la organización y conservación de los Archivos que estén en posesión de los poderes de la unión, organismos constitucionales autónomos y organismos con autonomía legal.
3. *La Norma Internacional UNE-ISO 15489-1*, publicada en español en el año 2005, es una guía internacional para la gestión de documentos de archivo, que contempla normas para consulta, términos y definiciones, beneficios de la gestión de documentos de archivo y su relación con metadatos y con el entorno digital, tan importante ante la actual emergencia sanitaria provocada por la COVID-19.

Aspectos teóricos archivísticos

Para elaborar el presente proyecto nos auxiliamos de la Norma Internacional General de Descripción Archivística [ISAD-G], de la Norma Internacional para describir instituciones que custodian fondos de archivo [ISDIAH], y de la Norma Internacional sobre los registros de Autoridad de Archivos relativos a Instituciones, Personas y familias [ISAARCPF], que son normas que se refieren específicamente a Archivos Históricos y son muy útiles para describir documentos (Ruiz, 2012, p. 10); teniendo en cuenta los niveles de organización de los fondos y las partes que lo integran, a través de las diferentes áreas de descripción de las instituciones archivísticas que custodian documentos históricos.

Misión y Visión

La Misión será crear un archivo con la normatividad y lineamientos para la adecuada administración de la documentación institucional desde su etapa administrativa, con la intención plena de resguardar en forma ordena y clasificada la documentación originada del Real de Minas de Oztumatlán, Michoacán.

La visión consiste en ser un archivo que resguarde, conserve, clasifique y catalogue la información contenida en sus acervos, para contribuir a mantener accesible información y desarrollar mayor conocimiento sobre los documentos, para una toma eficaz y eficiente de decisiones institucionales y generar una institución que también difunda la documentación bajo su custodia.

Conclusión

La concientización sobre la necesidad de resguardar el Patrimonio Documental es aún una tarea pendiente en nuestra sociedad, a pesar de reconocimiento innegable de la riqueza de su pasado histórico, que constituye un patrimonio cultural del mundo. Como se puede observar a lo largo del recorrido analítico y diagnóstico que se presenta en este texto, es sumamente importante difundir la relevancia de los archivos industriales y particularmente del acervo documental que resguarda la comunidad que habita el Real de Minas de Oztumatlán, impulsando la creación y organización de un Archivo Histórico, fundamentalmente por el estado emergente de los documentos, que necesitan con urgencia un proyecto de rescate para evitar su pérdida, pero también porque tal proceso abonará en la concientización sobre la relevancia de generar leyes o normativas para dar valor y protección a los archivos históricos, que contienen información sobre el pasado industrial.

Resulta indispensable, también, generar conciencia en los sujetos obligados y miembros de la comunidad, para que gestionen los recursos

humanos y materiales para el correcto resguardo de la documentación, a la vez que generar conciencia sobre los procesos de patrimonialización social, que implican establecer diálogos permanentes sobre la importancia de involucrar a la sociedad en la valoración del patrimonio en general y del acervo documental de Real de Minas de Oztumatlán en particular, proyectando a nivel social que el correcto resguardo y conservación del patrimonio tiene plena incidencia en el desarrollo social.

Es por ello que más allá del proceso de rescate del Patrimonio documental es necesario reflexionar conjuntamente con los habitantes del Real de Oztumatlán sobre la valía de su Patrimonio Material, que tiene que ver con actividades del pasado, que de alguna manera continúan vivas en su relación con la sociedad, por lo tanto, su pasado productivo es identitario y permea en sus actividades cotidianas. Además, por la relevancia del patrimonio cultural material que se mantiene en pie y de los documentos resguardados por la comunidad, resulta posible que en un futuro se conjunte en el análisis histórico la revisión del patrimonio industrial y documental para dar nuevos visos sobre el pasado productivo y ofrecer el sustento teórico-documental para generar proyectos de sensibilización sobre el necesario rescate del patrimonio cultural-industrial e, incluso, generar a la par proyectos productivos y turísticos en beneficio del desarrollo económico y de la integración social local.

Bibliografía

Aguilar, J. (2008). *Transparencia y democracia: claves para un concierto*. México: IFAI.

Aguilera, R. (2011). Se aprueba la primera Ley Federal de Archivos del México independiente. <https://rendiciondecuentas.org.mx>

ASRADM. (1916). *Real de Oztumtlán*. Dotación de Tierras (Expediente número 20, f.3).

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2012). *Ley Federal de Archivos*. México, Gobierno Federal, Secretaría de Archivos parlamentarios, Dirección de Archivos del Poder Ejecutivo.

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2014). *Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental*, (México, Gobierno Federal, Secretaría de Archivos parlamentarios, Dirección de Archivos del Poder Ejecutivo).

Carapia, G. y Núñez, R. (2017). *Memoria, Cultura y Patrimonio*. México: Secretaría de Cultura Federal: Pacmyc

Correa, L. (1979). *Geografía y estadística del Estado de Michoacán*. Morelia: Gobierno del Estado de Michoacán.

Gavira, M. (coord.). (2009). *Instituciones y actores sociales en América*. Morelia: Cuerpo Académico Historia de América, Facultad de Historia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

Ministerio de Cultura. (1995). *Diccionario de Terminología Archivística*. Madrid: Subdirección General de los Archivos Estatales.

Edmondson, R. (2002). *Memoria del Mundo: directrices para la salvaguardia del patrimonio documental*. París: Unesco.

García, T. (1970 [1895]). *Los mineros mexicanos*. México: Ed. Porrúa.

Gobierno del estado de Michoacán. (2004). *Ley de Archivos Administrativos e Históricos del Estado de Michoacán*. Morelia: Gobierno del Estado de Michoacán, Secretaría de Gobierno, Dirección de Archivos del Poder Ejecutivo.

Gobierno del estado de Michoacán. (2004). *Reglamento Ley de Archivos Administrativos e Históricos del Estado de Michoacán*.

Morelia: Gobierno del Estado de Michoacán, Secretaría de Gobierno, Dirección de Archivos del Poder Ejecutivo.

Ley General de Archivos, Art. 10, 15 de junio de 2018. México.

Lodolini, E. (1993). *Archivística. Principios y problemas*. Madrid: La Muralla, S. A.

Marichal, C. (2008). La nueva historiografía sobre las empresas en México. En M. Barbero y R. Jacob, *La nueva historia de empresas en América Latina*. Buenos Aires: Temas Editorial.

Martínez P, F. (1988). *Indaparapeo, historia, personajes y tradiciones*. Morelia: Balsal editores.

Niccolai, S. (2005). El Patrimonio industrial histórico de México y sus fuentes. *Revista América Latina en la Historia Económica*, (23), enero-junio.

Nettel, R. (1990). *Colonización y poblamiento del obispado de Michoacán*. Morelia: Instituto Michoacano de cultura.

Oviedo, B. (2018). El patrimonio documental de la industria mexicana. Poblamiento del obispado de Michoacán [AMABPAC]. <https://www.amabpac.org.mx/wp/el-patrimonio-documental-de-la-industria-mexicana/>

Ruiz, D. (2012). *Propuesta de modelo para descripción, informatización y digitalización de los Fondos, del Archivo Histórico Casa de Morelos*. Andalucía: UNIA.

Santovenia, J. y Cañedo, R. (2006). Norma Internacional UNE-ISO 15489-1: una guía para la gestión de los documentos de archivo. *Acimed*, (14), julio-septiembre.

Núñez, R. (2005). La minería de metales preciosos. *Ventana Interior*, VI (32), abril-junio.

Paredes, C. (1984). *Michoacán en el siglo XVI*. Morelia: Fimax Publicistas.

Uribe, J. (1994). La minería en Michoacán: Quinientos años de su historia. *Recuento histórico bibliográfico de la minería en la región central de México*. México: Instituto de Investigaciones Históricas / UMSNH.

Villaseñor, J. (2006). *Teatro Americano*. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.

Patrimonio ferroviario y participación ciudadana

La ex-Estación de Ferrocarriles y el Barrio de La Plancha en Mérida de Yucatán

María del Carmen Mendoza Vargas y Roberto Reyes Pérez

Introducción

El auge de la industria henequenera impactó de diferentes maneras en el desarrollo de la Península de Yucatán. La internacionalización de la demanda de los derivados del henequén y el empoderamiento de los industriales del ramo determinaron cambios socio espaciales en el territorio yucateco. Dicho auge transformó, entre otras cosas, infraestructuras y equipamientos ferroviarios peninsulares, generando la concentración de rutas en una terminal única, inaugurada en 1920 en el Barrio de La Mejorada de la ciudad de Mérida.

El decaimiento progresivo del henequén incidiría irremediablemente en el futuro del ferrocarril yucateco, ocasionando el deterioro gradual de su estación, de los barrios circunvecinos y de la vida de una población que dependía de las dinámicas socio económicas derivadas de este medio de transporte y de los servicios urbanos vinculados con

el mismo. Actualmente grupos vecinales organizados pugnan por la recuperación de la exestación, hoy sede de la Escuela Superior de las Artes de Yucatán, los terrenos destinados al servicio ferroviario y sus barrios, con el propósito de proveer espacios públicos para el ocio, el deporte, la cultura y la sostenibilidad medioambiental, en escalas barriales, urbanas y metropolitanas simultáneamente.

En el presente texto discutiremos las estrategias del gobierno mexicano para garantizar la conservación del patrimonio ferroviario, así como los retos que enfrenta y las áreas de oportunidad desde las cuales podemos empezar a actuar. De manera puntual abordaremos el caso de la exestación de ferrocarriles de Mérida y las experiencias de vecinos, asociaciones civiles, instituciones, organizaciones y otros actores que reconocen el valor de este patrimonio industrial y que suman esfuerzos para la generación de propuestas de intervención que contribuyan con la resolución de problemáticas socioespaciales multiescales.

Con este propósito presentaremos, en primer término, una breve semblanza de la historia ferroviaria yucateca y de su relación con la industria henequenera a fines del siglo XIX y principios del XX. En segundo término, reflexionaremos sobre los productos resultantes del desarrollo industrial, los mecanismos y vehículos utilizados para la movilidad de sus derivados y los impactos en los espacios urbano y social. Inmediatamente abordaremos brevemente las estrategias esgrimidas por el Estado mexicano para la salvaguarda del patrimonio ferroviario.

En lo particular reflexionaremos sobre los impactos en el patrimonio ferroviario yucateco a partir de estrategias de conservación institucionales para, posteriormente, presentar el estado de deterioro socio espacial actual, en que se encuentran exestaciones y espacios sociales vinculados.

En ese contexto, finalmente, vincularemos la conservación patrimonial (urbano arquitectónica) y la acción social organizada en el diseño de estrategias orientadas a la satisfacción de necesidades compartidas en ámbitos de intereses diversos, comunes y contrapuestos

para finalmente plantear algunos retos por superar para responder a dichas demandas y preservar la memoria compartida sujeta a la preservación de objetos arquitectónicos y entornos urbanos de vida cotidiana.

Antecedentes. El ferrocarril en Yucatán.

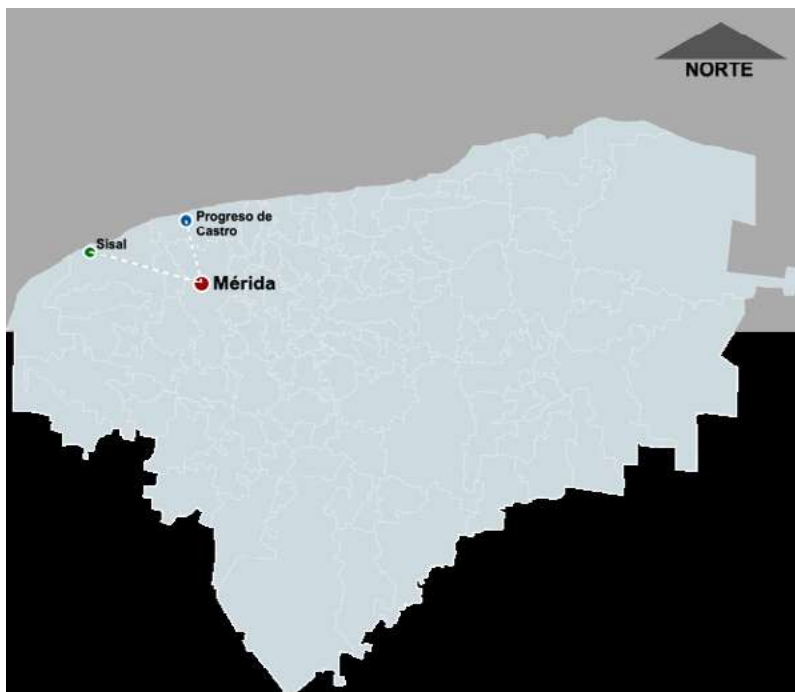
El trinomio: industria, movilidad y desarrollo

La historia del ferrocarril en Yucatán es reflejo de pugnas de poder entre actores con intereses definidos a partir de posiciones privilegiadas en ámbitos sociales, económicos y políticos; tal es el caso de los hacendados henequeneros quienes buscaban los medios necesarios para la exportación de los derivados del henequén.

En tal contexto político, económico y territorial una serie de puntos de inflexión determinaron el devenir histórico del ferrocarril yucateco, a partir del auge del mercado henequenero, del ejercicio del poder de clases dominantes y del papel de un Estado mexicano en ciernes, gestor del desarrollo según intereses y beneficios específicos.

La situación territorial y el ejercicio del poder económico y político jugaron un papel preponderante en la toma de decisiones para la estructuración del sistema ferroviario yucateco. La localización del puerto de salida de los productos henequeneros derivó en la fundación del Puerto de Progreso en 1871 (a escasos 32 km de la capital yucateca) en sustitución del puerto del período colonial, Sisal, ubicado al poniente del estado a una distancia de cerca de 60 km de Mérida [ver mapa 1]. Tales decisiones no solo fueron polémicas, sino que generaron conflictos de intereses y planes postergados y sin concretar durante muchos años. Los criterios de planeación para el diseño del sistema ferroviario yucateco se sustentaron más en la búsqueda de beneficios de los agentes involucrados que en condiciones territoriales, infraestructuras y equipamientos existentes y las lógicas estructurales y de mercado.

Mapa 1. Localización del puerto de Sisal y el Puerto de Progreso



Fuente: Elaboración propia.

Así, la definición de la primera ruta del ferrocarril, que derivó en la propuesta de creación del puerto de Progreso de Castro, resultó de su localización y cercanía a plantaciones de henequén de algunos hacendados y a la capital yucateca y de su distanciamiento de las zonas sur y oriente del estado en plena sublevación indígena conocida como Guerra de Castas (Barceló, 2011).

Una vez fundado y poblado el puerto de Progreso de Castro, surgieron dos nuevos grupos de interés que pugnaron por la concesión del ferrocarril con la intención de determinar la ruta de acuerdo con sus recursos e intereses. Comerciantes de Mérida (que realizaban sus importaciones desde el puerto de Sisal) argumentaron que

la fundación del nuevo puerto resultó inadecuada e innecesaria, sobre todo ante la existencia de la infraestructura heredada y de las condiciones sociales y ambientales del mismo (Barceló, 2011).

Adicionalmente terratenientes imperiales, solicitaron la concesión de la vía Mérida-Celestún. La pertinencia de esta última ruta fue cuestionada tanto por productores henequeneros como por los comerciantes de Sisal debido a que la cercanía de Celestún con Campeche favorecía, de acuerdo con sus intereses, al estado vecino (Irabién, 1928).

A pesar de los argumentos en contra, la primera concesión del ferrocarril yucateco es otorgada por el comisario imperial, José Salazar Ilarregui, al grupo de terratenientes de Celestún (Irabién, 1928).

No obstante, debido a la inconformidad de productores henequeneros, este proyecto de ferrocarril nunca llega a concretarse, quedando nuevamente vacante la concesión y posponiendo, una vez más, la creación del sistema ferroviario yucateco.

Con la caída del imperio de Maximiliano se restablecen los procesos para la construcción de la aduana y del muelle en Progreso de Castro. A partir de este momento, el gobierno mexicano expide un decreto en el que manifiesta su interés por construir una vía de ferrocarril que lo conecte con Mérida y anuncia una subvención para quien obtenga dicha concesión (Irabién, 1928).

Nuevamente los agricultores y comerciantes de henequén suman esfuerzos y logran reunir la cantidad de 150 mil pesos para obtener la concesión que, finalmente, favorece a un grupo de empresarios capitalinos conocido como “Los Catorce”, cuyo interés principal era desarrollar el ferrocarril Interoceánico. Iniciativa que es detenida por el entonces presidente Sebastián Lerdo de Tejada quien declara nula la concesión quedando, de nueva cuenta, vacante.

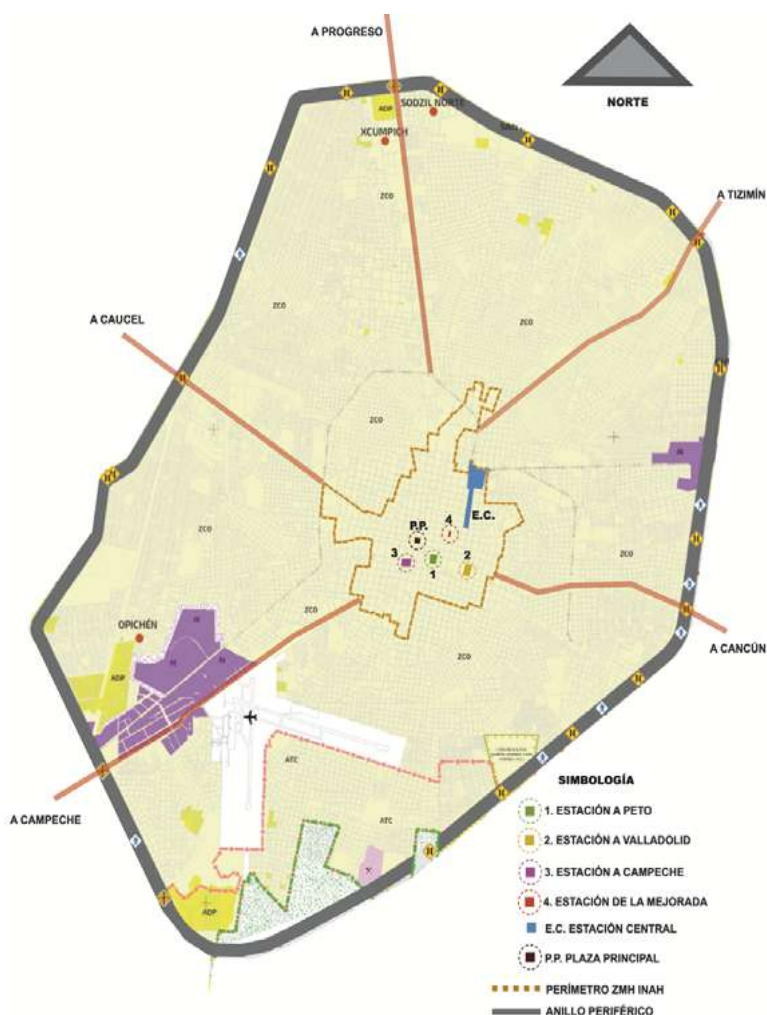
Finalmente, el yucateco José Rendón Peniche logra la adjudicación de la concesión del ferrocarril en el año de 1874, motivo por el cual se le fueron otorgados, al año siguiente, los predios de la

plaza de La Mejorada para construir la estación del ferrocarril Mérida-Progreso (Irabién, 1928).

Ciudad y ferrocarril, relaciones estructurales y sociales

Durante los últimos años del siglo XIX y los primeros del XX, coexistieron en Mérida cuatro estaciones ferroviarias (incluyendo la estación ubicada en la plaza del barrio de La Mejorada); estas estaciones, localizadas en su totalidad en el centro de la ciudad, atendían el traslado de personas y mercancías a las principales localidades yucatecas durante ese período histórico. La primera estación, con destino a Peto, se construyó en los linderos de los espacios entonces ocupados por el Paseo de las Bonitas. La segunda, con dirección a Valladolid, se ubicó en el espacio conocido como Campo de Marte, hoy ocupado por La Casa del Pueblo, (sede actual del Partido Revolucionario Institucional). La tercera estación, correspondiente a la ruta Mérida-Campeche, fue emplazada en una manzana existente entre los cruces de las calles 66 y 69. En el Mapa 2 se señala la localización de las estaciones ferroviarias meridianas antes señaladas (Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad et al., 2016).

Mapa 2. Ubicación de las cuatro primeras estaciones del ferrocarril en Yucatán



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Plan Maestro La Plancha (2016).

En un principio y dada la división de rutas, destinos, estaciones y concesionarios, la arquitectura y estructura urbana derivadas de las

terminales ferroviarias resultaba sencilla, sin mayor pretensión que responder funcionalmente a las demandas determinadas por los servicios ferroviarios de traslado de personas y bienes.

Sin embargo, debido al desarrollo de la industria henequenera, el fortalecimiento del sistema ferroviario y la integración de las terminales de ferrocarriles existentes en una estación central inaugurada el 15 de septiembre de 1920 en las inmediaciones de Barrio de La Mejorada, la estructura urbana de la ciudad central se transforma nuevamente con la incorporación de usos de suelo vinculados con dichos procesos económicos y productivos; de este modo talleres de fundición, carpinterías, cordelerías y almacenes para resguardar los derivados del henequén, se concentraron en el sector oriente de la ciudad en las inmediaciones de la recién inaugurada estación central yucateca.

Para la construcción de dicha estación central, así como del hospital para ferrocarrileros, se destinaron cerca de 28 hectáreas de terrenos localizados en las inmediaciones del barrio de La Mejorada (Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad et al., 2016).

Adicionalmente y para atender las demandas de vivienda de los empleados ferrocarrileros y de sus familias se construyeron, durante la segunda década del siglo XX, desarrollos habitacionales como las colonias Jesús Carranza e Industrial, mismas que se consolidarían con el inicio de operaciones de la estación central meridana.

Así, la articulación de usos de suelo y espacios destinados al desarrollo de la industria henequenera y el funcionamiento del ferrocarril, con usos habitacionales y complementarios a la vivienda en la escala barrial y urbana determinaron formas urbanas y hábitos de vida que perduran hasta nuestros días, mismas que, una vez colapsado el sistema productivo basado en el monocultivo del henequén y disminuida la necesidad del traslado de pasajeros y mercancías con el uso del ferrocarril, sufrirían procesos de deterioro que condicionaron negativamente la calidad espacial y de vida en dichos barrios y colonias centrales así como la conservación del patrimonio arquitectónico en estos existentes.

El patrimonio ferroviario en México. Herramientas y acciones del gobierno mexicano

Desde 1988 el gobierno mexicano ha trabajado para preservar el patrimonio ferrocarrilero con acciones como la creación del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, el cual se ubica en la antigua estación del Ferrocarril Mexicano, en Puebla, o con la puesta en marcha, en 1995, del Programa Nacional para el Rescate del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de los Ferrocarriles Nacionales de México (Secretaría de Cultura, 2016a).

Como parte de las acciones para preservar el patrimonio ferroviario, la Secretaría de Cultura crea, en 2001, el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, el cual tiene por objetivos principales “conservar el patrimonio ferrocarrilero y promover proyectos culturales o que coadyuven al desarrollo de las comunidades que surgieron gracias a la industria ferroviaria” (Secretaría de Cultura, 2016a).

Esto mediante el trabajo en conjunto del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria, que resguarda el acervo documental que contiene la historia de los ferrocarriles mexicanos desde sus inicios hasta finales del siglo XX.

Adicionalmente, se crea el programa de Vías Verdes con el propósito de rescatar vías de ferrocarril y transformarlas en infraestructuras culturales y en zonas de desplazamientos no motorizados; a estas estrategias se suma la creación del Sistema de Información Cultural [SIC] que cuenta con un “listado completo de todo el patrimonio ferrocarrilero incluyendo datos como adscripción, tipo de propiedad, temática, domicilio, ubicación geográfica, fecha de fundación, última fecha de modificación, entre otros” (Secretaría de Cultura, 2016b).

Dicho listado patrimonial concentra una serie de estaciones que son consideradas por el gobierno mexicano patrimonio a partir de consideraciones poco claras, lo que dificulta precisar la validez y pertinencia de las mismas.

Sin embargo, esta selección facilita la identificación de casos de estudio según el estado de la república en que se encuentren, aun cuando la información disponible en la página web del SIC resulta insuficiente para jerarquizar, priorizar y elaborar una estrategia articulada para la una conservación integral y profunda.

En el estado de Yucatán, el SIC, registra diecinueve estaciones consideradas patrimonio ferrocarrilero [ver cuadro 1]; de estas únicamente la Estación Central cuenta con su localización geográfica. Cinco estaciones, localizadas en el interior del estado, presentan su domicilio registrado, mientras que las trece estaciones restantes indican únicamente su localización en “domicilio conocido”.

En cuanto a información relacionada con la fundación de las estaciones y datos de la propiedad, la situación resulta similar. Si bien se menciona la ruta a la que pertenecen las estaciones y, en algunos casos, la fecha de fundación de dicha ruta, la mayoría de las estaciones y construcciones complementarias no cuentan con mayores datos respecto su historia, procesos de edificación ni características constructivas y arquitectónicas. Tal carencia de información dificulta la toma de decisiones para el diseño de estrategias y acciones en favor de su conservación, redundando en estados de deterioro que posibilitan más su pérdida material, histórica y simbólica que su preservación en el tiempo.

Tal ausencia de información aunada a la desactualización de la información recolectada durante la implementación del SIC, demanda de procesos de registro continuo, que contribuyan con el diseño de estrategias de conservación pertinentes de acuerdo con las condiciones vigentes.

Se reconoce entonces que las estaciones que conforman el registro del SIC presentan diversos estados de conservación, lo cual pudiera determinar una serie de acciones diferenciadas y una jerarquización de estrategias intervención asertivas, que deben considerar diferentes factores condicionantes que favorezcan procesos de conservación integrales y simultáneas.

Cuadro 1. Registro SIC del patrimonio ferroviario en Yucatán

Nombre	Registro	Ruta	Ubicación ferroviaria	Edificaciones complementarias a estación
Xcanchakan	0310760130001	Mérida-Peto	FP-0049	Escape, selectivo
Akil	0310030010001	Mérida-Peto	FP-0100	-
Calotmul	0310080010001	Mérida-Tizimin	FD-0165	Bodega, escape, tanque de agua y casas de sección
Éspita	0310320010001	Mérida-Tizimin	FD-0151	Bodega, selectivo, escape y casas de sección
Dzitis	0310300010001	Mérida-Tizimin	FD-0120	Bodega, casas de sección, tanque de agua, vagones, cobertizo adosado
Xletra	0310370620001	Acanceh-Sotuta	FS-0048	Bodega
Izamal (antigua)	0310400010001	Mérida-Tizimin	FD-0067	Casas de sección, selectivo
Kanasín	0310410010001	Mérida-Peto	FP-0010	-
Mérida	0310500010479	Coatzacoalcos-Mérida	FA-0895	Muelle de carga, selectivo, vías auxiliares, bodega, casas de sección
Oxkutzcab	0310560010001	Mérida-Peto	FP-0091	Selectivo, Escape, Bodega
Progreso (antiguo)	0310590010001	Mérida-Progreso	FN-0034	-
Xucu	0310670070001	Acanceh-Sotuta	FS-0016	Bodega
Sotuta	0310690010001	Acanceh-Sotuta	FS-0057	Bodega, escape, selectivo, tanque de agua, vías auxiliares
Lepán	0310760050001	Mérida-Peto	FP-0040	-
Tizimin (antigua)	0310960010001	Mérida-Tizimin	FD-0178	-
Tunkás	0310970010001	Mérida-Tizimin	FD-0095	Bodega, selectivo, escape, casas de sección, tanque de agua
San Antonio	0310980060001	Mérida-Peto	FP-0128	-
Uayma	0310990010001	Empalme Dzitas-Valladolid	FX-0024	Caseta aislada
Valladolid (antigua)	0311020010193	Empalme Dzitas-Valladolid	FX-0037	Escape, tanque de agua

Fuente: Elaboración propia con base en datos del SIC (2010).

La ex-Estación de Ferrocarriles de Mérida y el Barrio de La Plancha, nuevas realidades ¿mismos intereses?

La ciudad como fenómeno urbano es espacio en pugna constante, lugar de intereses encontrados de los que resultan productos reflejados en condiciones socioespaciales de escalas múltiples, simultáneas y asimétricas. Los vaivenes económicos y la visión y políticas de Estado y la fragilidad de estructuras democráticas de toma de decisiones, determinan lugares de vida cotidiana con cualidades desiguales; la ciudad es espacio de injusticias, determinadas por inequidades reconocibles en su territorio y en sus habitantes.

Dichas relaciones desiguales entre agentes productores del espacio habitado reflejan el ejercicio de poder que condicionan procesos y productos resultantes. La ciudad como imaginarios materiales e inmateriales (compartidos más que colectivos) es producto de disensos posmodernos, fragmentarios de utopías que dificultan la toma de acuerdos en temas y preocupaciones comunes que resultan en un “ambiente heterotópico de proyectos, sueños y utopías débiles, desencantadas, tímidas” (Orozco, 2016, p. 13).

En el mismo sentido, Orozco (2016) señala la dificultad de vivir en armonía a partir de identidades culturales únicas, lo que demanda la necesidad de enfrentar la diversidad cultural e identitaria existentes sujetas a intereses de grupos dominantes, circunstancia que evidencia la inexistencia e imposibilidad histórica de una ciudad armónica.

Respecto al caso que nos atañe, el decaimiento de la industria henequenera, la diversificación de medios de transporte de pasajeros y mercancías y los intereses cambiantes del Estado y los grupos hegemónicos, definió el presente de la estación central de ferrocarriles meridana y de los barrios y colonias circunvecinas y de sus habitantes en conjunto.

La otrora zona llena de vida y actividad económica y comercial en el centro meridano se convirtió en un concentrado de espacios subutilizados en franco deterioro espacial, medio ambiental y social,

incapaz de responder adecuadamente a las demandas de pobladores que vieron reducir sus alternativas de decisión de la mano del abandono progresivo de sus espacios de vida diaria [ver fotografías 1, 2 y 3].

Fotografía 1. Andenes de Estación Central de Mérida



Fuente: Mendoza (2018).

Fotografía 2. Interior de bodega oriente, Estación Central de Mérida



Fuente: Mendoza (2018).

Fotografía 3. Vista de bodega poniente, central y andenes, Estación Central de Mérida

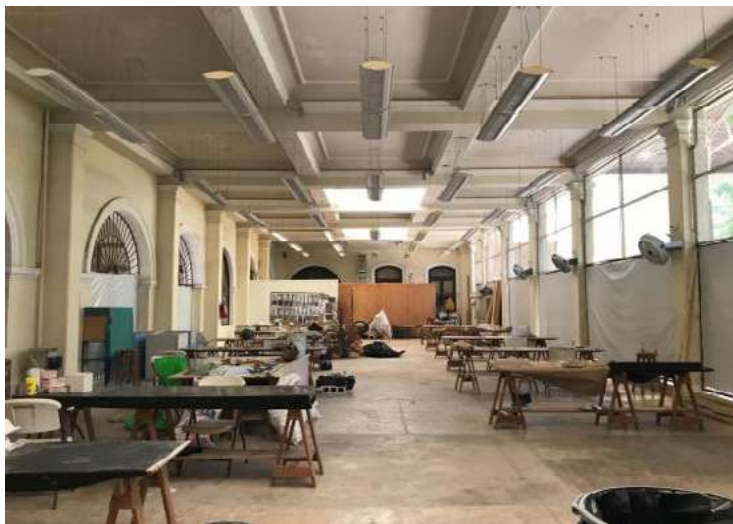


Fuente: Mendoza (2018).

Bajo estas circunstancias y aún con objetivos y alcances diferentes (las utopías atomizadas de Orozco) surgen diversas ideas para recuperar la exestación central y revitalizar sus inmediaciones. Tales propuestas fueron diseñadas inicialmente con agencia del Estado y la academia, instancias a las que se suman, posteriormente, grupos organizados de la sociedad civil que pretendían, con su actuación, mejorar su calidad de vida a partir de la recuperación urbana y arquitectónica de los lugares en la que se desarrolla.

En ese sentido, durante el gobierno de Patricio Patrón Laviada (2001-2007) se concreta el proyecto de rescate arquitectónico del edificio central de la ex-Estación de Ferrocarriles (sin incluir andenes ni bodegas), con el fin de albergar la Escuela Superior de Artes del Estado de Yucatán [ESAY] [ver fotografías 4, 5 y 6].

Fotografía 4. ESAY, aula de escultura



Fuente: Mendoza (2018).

Fotografía 5. ESAY, aula de usos múltiples



Fuente: Mendoza (2018).

Fotografía 6. ESAY, galería de arte



Fuente: Mendoza (2018).

De este proyecto, con interés funcional y conservacionista, se derivan nuevas propuestas que concentraron su atención en las condiciones urbanas inmediatas, con la finalidad de sumar su revitalización a la propuesta del rescate patrimonial arquitectónico.

Por otra parte, desde el ámbito académico, el interés por la conservación del patrimonio cultural de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Yucatán [FAUADY], enclavada, al igual que la estación, en el Barrio de La Mejorada, impulsó la realización de diferentes estudios y proyectos con la participación de estudiantes y profesores de sus programas de licenciatura y posgrado.

Dentro de este contexto, en años recientes alumnos y profesores de la primera promoción de la Maestría en Diseño Urbano de la FAUADY conjuntaron esfuerzos con vecinos de barrios circunvecinos a la ex-Estación de Ferrocarriles (La Mejorada, La Plancha, la colonia Industrial, el Chem Bech, el Fénix) y pusieron especial atención en las condiciones de vida de sus habitantes y su relación con las cualidades y calidades urbanas existentes.

Los trabajos realizados permitieron identificar la necesidad de incorporar las escalas urbana y arquitectónica en una visión integral que procurara propuestas de solución a los problemas sociales y espaciales identificados en la zona estudiada, aun cuando el interés por rescatar los terrenos de la exestación y de la plancha para la construcción de un gran parque urbano concentraba entonces expectativas mayores.

Entre los problemas identificados se encuentran:

1. Percepción de inseguridad en las calles inmediatas a la exestación ferroviaria, debido a la terciarización de los usos de suelo circundantes y al desuso de los andenes y bodegas.
2. Mal estado de infraestructuras urbanas, particularmente alumbrado público y áreas destinadas para la movilidad peatonal.
3. Ausencia de elementos para la accesibilidad universal.
4. Deterioro de la imagen urbana y del estado de conservación de las viviendas patrimoniales (la zona se encuentra dentro del perímetro de la zona de monumentos históricos

decretada en 1982 por la Secretaría de Educación Pública a través del Instituto Nacional de Antropología e Historia).

5. Horarios de funcionamiento sujetos a usos de suelo terciarios.
6. Pérdida de la permeabilidad urbana dada la presencia de la exestación ferroviaria.
7. Escasa presencia de espacios para la recreación y el ocio.
8. Desarticulación entre el uso educativo de los espacios destinados al servicio del ferrocarril (la exestación usada con escuela de artes y el sanatorio ferrocarrilero convertido en unidad académica universitaria) y la memoria compartida de los habitantes del sitio.

La priorización de la escala arquitectónica sobre la urbana, marcaría el devenir de propuestas posteriores, así como el posicionamiento de los diferentes actores que se incorporarían progresivamente a los proyectos de reutilización de los terrenos de la exestación ferroviaria y de revitalización de las zonas circundantes.

Demandas sociales y memoria compartida. Participación y conservación, instrumentos para el desarrollo sostenible y el empoderamiento social

En su libro *Utopías de la Ciudad*, Orozco reconoce la existencia e importancia de diversos “utopistas urbanos” (sic) actores de la acción colectiva de la ciudad, movimientos sociales, colectivos, redes de resistencia y espacios de crítica e hipercrítica que “impulsan cambios pequeños y posibles, probables y microutópicos” es decir, construyen simbólicamente “en la acción colectiva una ciudad con la que sueñan” ofreciendo una resistencia a intereses dominantes en la producción del espacio alineadas al poder económico y político que

“privatiza y monopoliza para unos cuantos, con el aval del Estado, el territorio y la movilidad de la ciudad” (Orozco, 2016, p. 13).

Es precisamente en la construcción de espacios de resistencia social y de contranarrativas urbanas donde reside la relevancia de la participación social organizada, soportes para la resistencia del discurso desde el poder, espacializado en alternativas de vida que favorecen a unos cuantos en detrimento de otros muchos.

Considerando los contextos actuales de la acción participativa, del 28 al 30 de agosto de 2014 se llevó a cabo en la sede del ESAY el foro multidisciplinario organizado por vecinos de las zonas aledañas a la exestación de ferrocarriles, agrupados en la Asociación Civil “Gran Parque La Plancha”.

Tal como mencionan en su presentación de principios, el objetivo principal de esta asociación, “un grupo de vecinos sin filiación política” es contribuir con el mejoramiento de la ciudad mediante la creación de un parque urbano que se convierta en un símbolo de la ciudad (Gran Parque La Plancha, A. C., 2014).

En ese sentido el foro organizado convocó a actores clave para discutir sobre la necesidad de recuperar los espacios de la exestación para la construcción del mencionado parque, con el cual se contribuiría con “una ciudad más verde, saludable y hermosa al ser un modelo de parque sostenible ligado a la comunidad” (Gran Parque La Plancha A. C., 2014).

Con las aportaciones de los participantes, (académicos, profesionales, representantes gubernamentales, de la iniciativa privada y vecinos del lugar) se dio forma al documento rector de su propuesta, organizada en cinco ejes: (1) arquitectura, preservación histórica e ingeniería, (2) cultura, educación y turismo, (3) energías sostenibles y recursos hidrológicos, (4) medio ambiente y jardines y (5) salud, recreación, deporte y ciclovías.

Uno de los temas prioritarios resultó de la propiedad legal de los terrenos de La Plancha y de los mecanismos de gestión necesarios para su cesión de uso al gobierno estatal, tema que hasta la fecha sigue condicionando la realización de proyecto alguno.

En cuanto a las temáticas urbanas, arquitectónicas y de conservación patrimonial se emitieron, como resultado de la reflexión colectiva durante el foro, las siguientes recomendaciones:

1. Estructuras urbanas. El impacto que el parque tendrá en la escala urbana completa pretende:
 - Mejorar la accesibilidad al parque desde cualquier punto de la ciudad.
 - Aprovechar la localización estratégica del espacio y sus dimensiones para generar un espacio nodal para movilizaciones de transporte que conecten a la ciudad con el centro.
 - Utilizar las vías ferroviarias (los rieles) como espacios para la movilidad urbana (caminos, ciclovías) que faciliten la conectividad de los espacios circunvecinos a través del parque sin inducir más tránsito vehicular.
2. Uso de suelo
 - Reconocer la diversidad de ambientes existentes en la zona, y diversificar los usos de suelo existentes para revitalizar los espacios públicos.
 - Evitar la creación de una zona limitada a la cultura o el deporte o un “gran parque con árboles,” sino diseñada como un espacio diverso y versátil.
 - Lograr que se mezclen zonas arborizadas con las edificaciones arquitectónicas existentes y nuevas construcciones de bajo impacto para albergar diversas actividades, priorizando las áreas verdes.
 - Recuperar la función habitacional, evaluando las posibilidades de redensificación probables.
 - Considerar las demandas de servicios, equipamientos e infraestructuras que generará la reutilización de los terrenos

enfocados al deporte, la cultura, la educación, el comercio y actividades productivas como talleres de artesanía y huertos urbanos.

- Tener presente el carácter histórico y patrimonial de la zona durante la toma de decisiones.
- Planificar estratégicamente para minimizar impactos negativos y maximizar los positivos.

3. Uso del espacio público

- Diseñar espacios versátiles que respondan a las demandas de los usuarios en cualquier momento del día.
- Una sala diseñada pensando en la comunidad puede funcionar para clases, reuniones o fiestas, o para llevar a cabo chequeos y vacunaciones rutinarias.
- Incentivar las relaciones positivas entre los usos privados inmediatos y los resultantes en el espacio público, planificando y ordenando con anticipación para garantizar espacios públicos exitosos, evitando en lo posible la especulación y presencia de usos que generen impactos negativos en el ámbito público.

4. Arquitectura y patrimonio

- Conservar la memoria del lugar a partir de la conservación de su carácter (imagen) como espacio industrial. En este sentido, la integración y mejora del Museo de Ferrocarriles es de gran importancia.
- Brindar nuevos usos a estos espacios puede revitalizar a la arquitectura en abandono.
- Catalogar el patrimonio existente en la zona y determinar usos factibles de acuerdo con sus características, incorporando la conservación patrimonial a las políticas públicas y del Estado (Gran Parque La Plancha, A. C., 2014).

La existencia de esta asociación aglutinó muchos de los intereses sociales existentes sobre la zona y sumó otros. Así, a Gran Parque La Plancha se adhieren nuevos socios, tal es el caso del Colectivo Poder Ciudadano, 4 de Julio, asociación que se origina en oposición a la construcción del primer paso deprimido en la ciudad de Mérida, ubicado en la prolongación del Paseo de Montejo. Dicho colectivo que se une a la causa de los vecinos de La Plancha contribuye con las gestiones realizadas con el gobierno estatal para la realización de un Plan Maestro que diera forma a sus propuestas e intereses.

De este modo, y a petición de miembros de estas asociaciones, el gobierno del Estado contrata al Programa Universitario de Estudios de la Ciudad de la Universidad Nacional Autónoma de México [PUEC-UNAM] para la elaboración de dicho Plan. El PUEC a su vez, se asocia con diversos actores locales, entre los que destacan la Facultad de Arquitectura de la UADY y el Centro Peninsular de Humanidades y Ciencias Sociales de la UNAM [CEPHCIS], ambas instituciones con sedes en las inmediaciones de los terrenos de La Plancha, la primera en el exconvento de La Mejorada y la segunda en el antiguo sanatorio ferrocarrilero José Rendón Peniche.

El PUEC y sus socios organizan procesos participativos que conjuntan agentes clave de la sociedad civil, academia, gobierno e iniciativa privada que con su participación activa en poco más de tres meses, sumaron información para precisar los retos existentes en la zona y las alternativas de solución de acuerdo con el potencial de la misma y los intereses de los vecinos y del Estado.

El Plan Maestro coordinado por el PUEC sustentó la necesidad y viabilidad de la construcción de un gran parque urbano en los terrenos de La Plancha, para lo cual se precisaba la integración de usos y actividades diversas que respetaran las condicionantes medio ambientales y las características históricas de la zona y de sus habitantes, integrando las escalas urbana y regional con las condiciones barriales existentes (Programa Universitario de Estudios de la Ciudad, 2016).

De manera particular y con base en los intereses del gobierno estatal, los edificios de la exestación central servirían para la transformación de la ESAY en la Universidad de las Artes. Con este fin da inicio una segunda fase de recuperación que se concentra en los andenes centrales y las bodegas central y poniente de la estación.

La bodega oriente no es considerada en esta nueva etapa de intervención, motivo por el cual la Facultad de Arquitectura a través de su Maestría en Conservación del Patrimonio Arquitectónico [MCPA], en particular en la tesis de la maestra Carmen Mendoza [ver figuras 1, 2 y 3], propone reutilizar dicho espacio para generar un nodo articulador entre las labores formativas de la nueva universidad y las necesidades e intereses culturales de los vecinos del rumbo (Mendoza, 2018).

Figura 1. Fachada, propuesta de intervención de bodega oriente, Estación Central de Mérida.



Fuente: Mendoza y Reyes (2018).

Figura 2. Parque central, propuesta de intervención de bodega oriente, Estación Central de Mérida



Fuente: Mendoza y Reyes (2018).

Figura 3. Patio escultórico, propuesta de intervención de bodega oriente, Estación Central de Mérida



Fuente: Mendoza y Reyes (2018).

De acuerdo con Mendoza (2018), la exestación de ferrocarriles y sus terrenos son espacios simbólicos, articuladores de la memoria e historia de los habitantes de la zona, por lo que resulta imperativo abrir dichos espacios a la comunidad, articulando la labor formativa de la futura Universidad con acciones propias de la conservación del patrimonio cultural y edificado.

Por otro lado, como suele suceder, las agendas de los grupos de interés involucrados no coinciden enteramente, por el contrario, es común que surjan diferencias sobre las metas que se persiguen y las estrategias que se usan para concretarlas. El caso de la propuesta para la zona de La Plancha no fue la excepción.

La localización de los terrenos de la exestación central meridana en la zona de mayor plusvalía de la ciudad (el centro urbano), la existencia espacios en abandono con dimensiones considerables (equipamientos al servicio de la industria henequenera y de la función ferroviaria), el posicionamiento a nivel nacional e internacional de Mérida como destino de residencia, y el interés resultante por parte de nuevos habitantes extranjeros por ocupar arquitectura de los barrios históricos meridianos, sujetaría la propuesta a presiones inmobiliarias, económicas y políticas que comprometería la viabilidad de la misma en los términos de los intereses defendidos por sus habitantes.

Tales presiones ocasionaron fracturas en la estructura de gobierno de la asociación Gran Parque La Plancha; ante el desacuerdo de parte de sus miembros fundadores sobre el rumbo que tomaba el proyecto original y el modo como se conducían los procesos de gestión con las instancias gubernamentales correspondientes, surge en 2018 la propuesta de un nuevo grupo, “Vía Central”, que se presenta como el impulsor original del rescate de la zona y que pugna por la necesidad de la participación de la iniciativa privada en el diseño y administración del parque; sin embargo, debido a la falta de soporte de instancias gubernamentales, la existencia de esta nueva agrupación no trasciende.

Desafortunadamente, el interés y compromiso del Estado por canalizar recursos a acciones en el corto, mediano y largo plazos para la

transformación del lugar (arborización de los terrenos de la estación, conclusión del rescate de andenes y bodegas, apertura de los patios de maniobra al tránsito de la gente, y liberación de las maniobras de ferrocarriles) termina con el proceso político electoral de 2018.

Ante el cambio del partido en el gobierno del estado, se detienen las acciones iniciadas por la administración saliente, incluyendo las gestiones para la ocupación de los terrenos con las instancias federales correspondientes (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales, Ferrocarriles Istmo de Tehuantepec).

La única acción que tuvo continuidad con el cambio de gobierno fue la construcción, en conjunto con la UNAM, del Museo de La Luz, a ubicarse en el cruce de las calles 50 y 43 del centro de la ciudad, en el costado norponiente de los terrenos de La Plancha, fracción en propiedad del gobierno del Estado.

Esta acción alerta y preocupa a los vecinos de la zona, miembros de la Asociación Gran Parque La Plancha, y otros actores interesados en la propuesta que surge del Plan Maestro elaborado por el PUEC, pues la consideran ajena a su propuesta de configurar un pulmón verde para la ciudad y un motivo para desviar recursos necesarios para la ejecución del proyecto, para ellos, comprometido.

Un nuevo cambio gubernamental pone en nuevo entredicho la viabilidad de propuesta construida desde la iniciativa ciudadana. A nivel federal el inicio del sexenio del Gobierno de Andrés Manuel López Obrador, incorpora nuevas propuestas para el desarrollo social del país. En el caso del sureste mexicano, surge la idea de articular y comunicar la región maya con incorporación de un nuevo ferrocarril.

La propuesta es gestionada por diferentes actores del Estado mexicano, entre ellos el Fondo Nacional de Fomento al Turismo [Fonatur], institución que declara la entrada del llamado Tren Maya a las principales ciudades de la zona; en el caso de Mérida el representante de Fonatur en el estado declara (sin precisar mayor información) que los terrenos de La Plancha cuenta con las condiciones y espacios necesarios para albergar la estación, talleres y oficinas administrativas

del tren maya. Motivo de nueva alerta en los impulsores del proyecto del gran parque para la ciudad (Diario de Yucatán, 2019).

La incertidumbre generada por esta nueva propuesta, aunada a la falta de acciones concretas derivadas del trabajo y acuerdos alcanzados con el gobierno estatal recién concluido, determinó una nueva resistencia de los “utopistas urbanos” meridianos que en reunión realizada en julio de 2019 en las instalaciones del ESAY, donde en presencia del representante de Fonatur, de autoridades de los gobiernos estatal y municipal, los grupos organizados plantean su rechazo absoluto a la entrada del tren maya a la ciudad, y el uso de los terrenos de la exestación y de La Plancha, para proveer de espacios para dicho proyecto, demandando la concreción de las estrategias y acciones derivadas del Plan Estratégico coordinado por el PUEC en términos de un gran parque urbano de escala urbana (*Por Esto!*, 2019).

Reflexiones finales, los retos de la conservación y la participación efectiva

En cuanto al patrimonio ferroviario, retomando las acciones ejecutadas por el gobierno mexicano, creemos que es de suma importancia realizar un registro detallado de todas las construcciones catalogadas como patrimonio ferrocarrilero. Esto contemplaría levantamientos arquitectónicos de los inmuebles, registro de deterioros, exploraciones arqueológicas y toda tarea que proporcione datos sobre la construcción y operación de estos objetos patrimoniales.

Un registro bien elaborado nos da la posibilidad de plantear acciones de conservación según las capacidades y características de cada edificación. No obstante, debemos tener en consideración que existen otros aspectos, además del deterioro de las estaciones, que también determinarán cuándo y cómo debe ser intervenido el patrimonio.

El primer punto es identificar áreas de oportunidad según los intereses del estado de acuerdo a políticas públicas o planes de gobierno. Esto, además de determinar el uso que se le dará a las estaciones y construcciones complementarias, definirá los recursos destinados para la intervención de los inmuebles y el alcance del proyecto.

El segundo punto a considerar es la relevancia histórica, mediante la cual se jerarquizaría según la importancia de la estación sin importar el estado de conservación en el que se encuentre el inmueble. Por lo cual los recursos destinados a la conservación del patrimonio ferrocarrilero deberían ser empleados mayormente en unas pocas estaciones dejando desprotegidas a aquellas que actualmente son más vulnerables.

Si lo anterior lo aplicamos al patrimonio registrado en el estado de Yucatán podríamos decir que las estaciones de Mérida, Izamal y Valladolid tendrían posibilidades de albergar proyectos más ambiciosos debido al desarrollo del Tren Maya. Si dentro de los planes del gobierno estuviera la reutilización de las estaciones existentes, estaría definido que el uso que se le dé a esas construcciones sería más cercano a la industria del ferrocarril.

En cuanto a relevancia histórica, nuevamente priorizaríamos la estación de Mérida y añadiríamos la estación de Progreso, situada en el puerto que definió la primera ruta del ferrocarril en Yucatán.

Para el resto de las estaciones que no se encuentran dentro de los planes estatales y cuya relevancia histórica las coloca después de las estaciones principales, deberá seguirse un proceso de conservación más tradicional en donde el uso es determinado de acuerdo a las necesidades de una población y a las posibilidades espaciales del inmueble a intervenir.

Es importante reconocer en este punto los retos a los que se enfrenta el patrimonio ferroviario y las posibilidades de actuación que tenemos para proponer, ejecutar y gestionar proyectos de conservación exitosos.

A partir de la pérdida de la función original de las estaciones y construcciones complementarias, comenzaron a deteriorarse rápidamente muchos de estos elementos sin que se reconociera la

necesidad de elaborar proyectos de preservación que garantizaran la salvaguarda de este tipo de patrimonio. Motivo por el cual estaciones de gran relevancia, como la del puerto de Progreso, fueron modificadas al punto de volverse irreconocibles. Ejemplos como este requieren intervenciones muy diferentes a aquellos cuyas estructuras aún se mantienen en pie y conservan los elementos que los caracterizaron y que nos permiten reconocer con facilidad su función. Sin embargo, estas estaciones y edificaciones menos deterioradas se enfrentan igualmente a otra problemática que dificulta la conservación y reutilización del patrimonio.

Respecto de la acción ciudadana organizada por el proyecto vecinal para reutilizar los terrenos de la exestación ferroviaria meridana, es claro que la lucha por una mejor ciudad iniciada hace más de cinco años por un grupo de vecinos de los barrios circunvecinos de La Plancha aún no concluye. Su proceso ha sido complejo, con avances y retrocesos por igual.

Entre los mayores logros de esta participación se encuentran el posicionamiento del tema de La Plancha y la exestación en los espacios de discusión y debate de la ciudad, es decir, han visibilizado sus problemas y con esto se han empoderado.

El debate sobre la plancha ha tendido hacia los extremos comunes en materia de la ciudad y la arquitectura: la importancia de la conservación del patrimonio arquitectónico como eje rector de los procesos de revitalización y la visión integral del espacio habitado, urbano-arquitectónico-social, como articulador para la identificación de problemáticas multidimensionales y para el diseño de propuestas de solución.

De igual forma, el tema del parque cobra vital importancia, sin embargo, en términos de la complejidad urbana y de la calidad de vida de sus habitantes no es suficiente pensar en la creación de un parque o en la conservación patrimonial como ejes exclusivos para el desarrollo socio espacial, para tal fin resulta necesario integrar escalas y dimensiones de manera simultánea.

Finalmente, el mayor riesgo que enfrenta esta iniciativa social es la falta de resultados claramente reconocibles en el corto plazo; si no se concretan acciones inmediatas, incluso sencillas como las propuestas por el Estado (limpieza del terreno, mejoramiento de la permeabilidad con la apertura del paso según la estructura urbana, arborización) y si no se rinden cuentas ni transparenta el uso de los recursos declarados se desincentivaría la participación lograda poniendo en riesgo la cohesión social alcanzada a partir de la identificación de intereses y causas comunes.

El tema de la exestación de ferrocarriles y sus terrenos aledaños es un proceso en ciernes que, de concretarse según los intereses vecinales, sentaría precedentes sobre la relevancia y necesidad de la participación ciudadana en la gestión de su patrimonio y de la calidad de sus espacios de vida diaria, derecho reconocido en múltiples discursos más no en los hechos.

Bibliografía

Barceló, R. (2011). Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso. *Mirada Ferroviaria* (15), septiembre-diciembre.

Méndez, E. (26 de julio de 2019). Confirman que el tren maya entrará en la plancha. <https://www.yucatan.com.mx/merida/confirman-que-el-tren-maya-entrara-a-la-plancha>

Irabién, M. (1928). *Historia de los ferrocarriles en Yucatán*. Diario de Yucatán. Consejo de los Ferrocarrileros Unidos de Yucatán, S. A.

Mendoza, M. (2018). *Rehabilitación de la bodega oriente de la antigua Estación Central del Ferrocarril de Mérida, Yucatán* [tesis de

maestría en Conservación del Patrimonio Arquitectónico], Universidad Autónoma de Yucatán.

Orozco, H. (2016). *Utopías de la Ciudad. La construcción del sentido urbano desde los colectivos*. Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.

Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad et al. (2016). Plan Maestro La Plancha, Mérida 2016. Segunda entrega, diciembre.

GranParqueLaPlancha, A.C. (s.f). <https://granparquelaplanchadotorg.wordpress.com/>

Por Esto! (26 de julio de 2019). No convencen las “respuestas” sobre el tren maya. <https://www.poresto.net/yucatan/2019/7/26/no-convencen-respuestas-sobre-el-tren-maya-112861.html>

Secretaría de Cultura. (2016a). Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias [CEDIF]. www.gob.mx/cultura/acciones-y-programas/centro-de-documentacion-e-investigaciones-ferroviarias-cedif

Secretaría de Cultura. (2016b). Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. www.gob.mx/cultura/acciones-y-programas/centro-nacional-para-la-preservacion-del-patrimonio-cultural-ferrocarrilero

Secretaría de Cultura. (2016). Sistema de Información Cultural. http://sic.gob.mx/lista.php?table=fnme&disciplina=&estado_id=0

Secretaría de Cultura. (2016). Vías Verdes. www.gob.mx/cultura/acciones-y-programas/vias-verdes-mexico

La puesta en valor del patrimonio industrial del Antiguo Distrito Minero de Pachuca a través de la gestión territorial

Miguel D. Lazcano Benítez y Nora Mariana Romo López

Introducción

El municipio de Pachuca de Soto es la capital de la provincia mexicana conocida como Estado de Hidalgo, se localiza en el centro de la República Mexicana y se encuentra a 95 km al norte de la Ciudad de México. Su territorio contiene diversidad geológica única debido a que en la Sierra de Pachuca “convergen dos provincias fisiográficas, la Sierra Madre Oriental y la Faja Volcánica Transmexicana” (Poch y Canet, 2018, p. 27), esto generó, entre otros elementos abióticos, un sistema epitermal rico en oro, pero sobre todo en plata, lo que permitió el desarrollo de una industria extractiva desde el siglo XVI a partir de la cual se conforma el Distrito Minero de Pachuca, es debido a lo anterior que el territorio de Pachuca conforma, junto con siete municipios (Atotonilco el Grande, Epazoyucan, Huasca de Ocampo, Mineral del Chico, Mineral del Monte, Mineral de la Reforma, Omitlán de Juárez) el paisaje cultural de una de las 10

regiones geográfico-culturales del estado de Hidalgo: la comarca minera. Dicha región junto con el municipio de Singuilucan pertenece al Geoparque Global de la Comarca Minera [GGCM], el primer geoparque mexicano inscrito, desde 2017, a la Red Global de Geoparques de la Unesco.

El paisaje cultural de la comarca minera evolucionó de manera vertiginosa a partir del descubrimiento de la amalgamación en la segunda mitad del siglo XVI. Por más de 450 años, se consolidaron los avances tecnológicos para el beneficio y extracción de metales, gracias a la acumulación de experiencias, conocimientos y habilidades derivados de un intercambio tecnológico y cultural considerable. Españoles, ingleses, alemanes, mexicanos y norteamericanos contribuyeron en la consolidación de un emporio agrominero que hasta nuestros días continúa con la explotación de la plata y otros metales en el estado de Hidalgo, México. El documento se divide en cuatro apartados, el primero es una aproximación histórica al Antiguo Distrito Minero de Pachuca [ADMP] en esta se identifican brevemente las diferentes etapas de la minería y cómo a través de los diferentes agentes y culturas que habitaron y explotaron la plata, se generó un patrimonio tangible e intangible en el territorio del distrito minero. El patrimonio industrial es vasto, se aprecian desde chimeneas de tabique, cantera y mampostería que se yerguen imponentes en rurales asentamientos, hasta ruinas virreinales de haciendas de beneficio, enmarcadas por paisajes de montañas de oyamel y encino. Sin embargo, las características topográficas, y la actual conformación política del territorio urbano y rural, han limitado el reconocimiento de ello y por lo tanto valorización como elementos patrimoniales.

La segunda parte del documento hace una revisión a los conceptos de patrimonio industrial, paisaje cultural, territorio patrimonial y geoparque, haciendo referencia a la puesta en valor de los elementos tangibles e intangibles de la minería en la Sierra de Pachuca, dotando a este espacio geográfico, y todos los elementos reconocidos dentro de él, como elementos que conforman un paisaje patrimonial. Los nuevos modelos de gestión del patrimonio industrial minero de este

siglo toman en cuenta no solo el objeto sino el contexto geológico, natural, social y económico en el que fueron construidos, por lo anterior, aseveramos que el patrimonio no puede deslocalizarse, es parte de la identidad y carácter de un territorio representando en él la idiosincrasia cultural de la gente que lo habita, redundando en el beneficio de su gestión, conservación y aprovechamiento sustentable (Castillo, 2009; Ojeda, 2013; Alonso, 2014).

En el tercer apartado se analizan los diferentes enfoques y propuestas para la gestión territorial desde la administración pública y la sociedad civil. La municipalidad de Pachuca esboza en un inicio un circuito cultural mixto conocido como la Ruta Arqueológica Minera, propuesta que tenía como objetivo el desarrollo económico del polígono del ADMP a través del impulso a una actividad turística cultural, este proyecto fungió como catalizador en la divulgación y recuperación del patrimonio industrial, proyectando primero, diferentes actividades orientadas a la puesta en valor de las minas, haciendas de beneficio y paisaje natural y en una segunda etapa la delimitación del área de estudio y caracterización del territorio, tomando en cuenta las diferentes tipologías arquitectónicas y elementos patrimoniales. Este ejercicio metodológico permitió identificar unidades de gestión patrimonial dentro del territorio del municipio, para su valoración, protección y conservación.

El cuarto apartado, es el tema central motivo del presente documento, el cual expone los diferentes enfoques y metodologías para la gestión del patrimonio desde la administración pública municipal de Pachuca para el periodo 2016-2020. Para su gestión se implementaron herramientas provenientes de la metodología del Project Management Institute [PMI], los esfuerzos se centraron en el desarrollo de un portafolio de proyectos desde diferentes enfoques, visiones y escalas para que desde los diferentes institutos, direcciones y secretarías se promoviera un proyecto de gestión integral del territorio, que tenía como objetivo la integración urbana, patrimonial, económica y social de las localidades y barrios del ADMP con la intención de mejorar las condiciones de habitabilidad de sus habitantes

a través del desarrollo turístico sustentable, al final se presentan las conclusiones.

Aproximación histórica al antiguo distrito minero de Pachuca

Las etapas de la minería en el territorio de la comarca minera hidalguense se manifiestan en los diferentes asentamientos humanos, vestigios de minas, haciendas y arquitectura edificada, cada etapa ha transformado el contexto natural, urbano y arquitectónico, proveniente de métodos, técnicas, costumbres y cultura específicas. Podemos identificar claramente 7 etapas de la minería en la comarca minera hidalguense, definidas también por hechos políticos, sociales y económicos en el país. Estas etapas son: la prehispánica por la extracción de obsidiana desde el 100 a.C., hasta la conquista en 1521 d. C. (Argote et al., 2018), la virreinal de 1552 a 1823 (Garza, 2018), la inglesa de 1824 a 1849, la mexicana de 1849 a 1906, la norteamericana de 1906 a 1947, el período paraestatal mexicano de 1947 a 1990 y el período privado, de 1990 a la actualidad.

Estas etapas son muy importantes para caracterizar la diacronía del paisaje del GGCM, y determinan no solo la cultura tangible en los vestigios provenientes del patrimonio industrial y urbano, sino las costumbres provenientes de la cultura adyacente que ha permeado hasta el pachuqueño contemporáneo, lo que conforma también la cultura intangible del territorio.

Etapas prehispánica

La etapa prehispánica de la minería se da en una zona al poniente de lo que hoy es la capital del Estado de Hidalgo, en el actual municipio de Epazoyucan, ahí se encuentra el Cerro de las Navajas, un espacio de poco más de 25 km² donde hace unos cuantos millones de años, un pequeño volcán hizo erupción, al brotar la lava hirviente

y enfriarse abruptamente con el exterior se produce la obsidiana (Pastrana, García y Morelos, 2018). Dicho material era la materia prima predilecta de las civilizaciones prehispánicas para la construcción de armas y herramientas antes de la llegada del acero. En este centro minero prehispánico se localizan los restos de las minas de tajo abierto, tiros verticales, túneles y galerías, conformando el sitio con mayor producción de obsidiana de Mesoamérica (Pastrana, García y Morelos, 2018).

La importancia del Cerro de las Navajas como patrimonio geológico y centro minero prehispánico del GGCM representa también una importancia sobresaliente para la minería argentífera desarrollada en la segunda mitad del siglo XVI, “ya que los últimos talladores de la obsidiana, ya evangelizados, fueron los primeros mineros y trabajadores en la extracción, beneficio y transporte de los metales preciosos” (Pastrana, García y Morelos, 2018, p. 106) en la comarca minera.

Etapas virreinal

Una vez conquistada la gran Tenochtitlán, los españoles comenzaron la explotación del oro y plata. En un principio Hernán Cortés centró la exploración y explotación en las zonas costeras de los actuales estados de Oaxaca, Guerrero y Michoacán, ya para 1530, apenas 9 años después de la caída del imperio azteca, las minas habían agotado sus recursos (Garza, 2018).

Los peninsulares comenzaron a explorar la zona centro del virreinato de la Nueva España, solo fue cuestión de tiempo para que encontraran, en yacimientos hidrotermales, el preciado metal, lo que también significó un cambio radical en la forma de explotación y beneficio, ya que el mineral se encontraba cada vez a mayor profundidad. Uno de los primeros distritos mineros en ser explorado fue Pachuca “ya que sus minas fueron descubiertas en 1552” (Bargalló, 1955, p. 163) esto hace del distrito minero de Pachuca y Real del Monte uno de los más antiguos del continente. El distrito se localiza

al norte de la cuenca de México en el actual Estado de Hidalgo. Debido a su proximidad a la Ciudad de México, Pachuca recibió un especial interés en la búsqueda de metales preciosos, base de las economías colonial e independentista, y se transformó en el centro minero productor de plata más cercano a la capital de la Nueva España, lo que facilitó la continuidad en la explotación de la plata, pese al carácter cíclico característico de la actividad minera, configurando la conformación de los primeros poblados mineros del área desde su descubrimiento.

Datos de la Mapoteca Manuel Orozco y Berra en su “Mapa de los cerros Real de Minas” exponen que, en 1553, Pachuca contó con la representación de una alcaldía mayor, al mismo tiempo, los asentamientos humanos en las zonas de las minas dieron origen a un proceso urbanístico acelerado. En esta época, siglo XVI, se constata una traza urbana a la usanza europea, con estipulaciones rectilíneas, pues alude a la existencia de calles y avenidas, portales, parroquia y una plaza principal, así como la presencia de habitantes de nombre y apellidos ibéricos, de donde podía concluirse que los primeros pobladores españoles habían arribado antes de esta época (Ramírez, 2009).

La primera denuncia de una mina de plata en el Real de Tlahuillipán en las minas de Pachuca se dio en 1552 (Garza, 2018). Se ha estimado que las entrañas de la Sierra pachuqueña “llegaron a ascender a más de 80 millones de toneladas, a razón de 500 gramos por tonelada de plata y 2,5 gramos por tonelada de oro” (Camprubí, 2018, p. 65). El sistema epitermal (Ag-Au) de Pachuca y Real del Monte representan hoy en día el 6 % de producción total de plata a nivel mundial (Poch y Canet, 2018).

En un principio los peninsulares tenían un método milenario de beneficio de los metales preciosos, la fundición, este método constaba de “la trituración, seguida de la molienda y luego el lavado del mineral, para separarlo de la ganga y finalmente ser fundido en hornos habilitados con fuelles de cuero” (Garza, 2018, p. 108), este

procedimiento significaba para las condiciones geológicas de la sierra pachuqueña, mayor cantidad de insumos y mano de obra.

Aun así, para los europeos la plata era el recurso de mayor provecho en sus colonias americanas, este nuevo “rush” argentífero eclipsó rápidamente la extracción del oro en el nuevo mundo (Galeano, 1971, p. 40). Enseguida la fiebre por la riqueza del territorio atrajo no solo a conquistadores y evangelizadores, sino también exploradores, visitantes y científicos. Este primer intercambio tecnológico, cultural y social trajo consigo a un metalurgista sevillano llamado Bartolomé de Medina, este rápidamente pone en práctica un método innovador para beneficiar los minerales aprendido en España junto con a quien él reconocía como maestro Lorenzo (Garza, 2018). Por cuestiones ajenas al maestro Lorenzo no se le permitió viajar y Medina arriba solo a la Nueva España en 1554 para probar suerte en la minería, una vez en Pachuca se hace de una finca en las faldas del cerro de la Magdalena, en el actual Centro Histórico de Pachuca y aplica por primera vez en América (no sin numerosas pruebas anteriores) el beneficio de plata por amalgamación, en la hacienda de Nuestra Señora de la Concepción (Garza, 2018), más adelante conocida como la hacienda de Beneficio la Purísima Grande. De este modo, y al igual que en el resto del territorio, la minería se constituyó en la actividad económica dominante en Pachuca-Real del Monte y en el eje articulador alrededor del cual giró la construcción de una nueva región destinada a la explotación de la plata. Pocos años después de haberse iniciado la explotación de las minas por este método, la producción minera se desarrolló muy rápidamente (Mendizábal, 1941). Para 1560, la población de Pachuca ascendía a poco más de 2 200 habitantes, lo que significaba un incremento de casi un 300 % con relación a la población registrada en 1550.

La amalgamación no es otra cosa que el beneficio de la plata y oro a gran escala utilizando el azogue (mercurio). Este binomio plata-mercurio permitía el beneficio de la plata de baja ley “a un tercio del costo de lo invertido en el proceso de fundición” (Garza, 2018, p. 112) además de evitar el desperdicio que provocaba el empobrecimiento de la ley del mineral.

Este método se exportó a los diferentes distritos mineros de América, desde Zacatecas en la Nueva España, hasta Potosí en el Virreinato del Perú, actual Bolivia. Debido a esta nueva invención, para mediados del siglo XVII la plata abarcaba el 99 % de las exportaciones de la América Hispánica. “La enorme cantidad de plata transportada a España en poco más de siglo y medio excedía tres veces el total de las reservas europeas” (Galeano, 1971, p. 42). La amalgamación sería fundamental para el auge argentífero en la América española y estaría vigente hasta principios del Siglo XX (Ortega, 1997, p. 9). Por esta razón Pachuca es conocida como la cuna de la minería contemporánea; los primeros procesos industriales se desarrollaron a partir de este descubrimiento y se comenzó a construir la infraestructura necesaria para su ejecución. La amalgamación permitió la construcción de espacios destinados específicamente a esta nueva actividad: las haciendas de beneficio de patio. Llamadas así por contener un partido arquitectónico configurado por espacios (patios) a cielo abierto que permitían una mayor eficiencia en todas las actividades necesarias para la amalgamación, sistematizando e industrializando el beneficio del mineral, es por lo anterior que Castillo (2006) asevera que “este descubrimiento en la actualidad se le ha denominado la revolución tecnológica en la América Española” (p. 11).

La amalgamación dio un vuelco total en las ciudades donde se implantó la minería, generando en su aplicación un progreso en la actividad económica, que estaba en decadencia a mediados de siglo XVI, también para los poblados circunvecinos hizo necesaria la implementación de diferentes insumos y materias primas, esto provocó un nuevo mercado para los recursos necesarios para su ejecución. El sistema de patio necesitaba enormes cantidades de agua para el proceso de lixiviación, la ubicación de las minas y las haciendas era fundamental para el desarrollo eficaz de los trabajos. La ubicación de las minas irremediablemente se subordinaba a la abundancia del mineral, pero las haciendas podían ubicarse estratégicamente a orillas de escurrimientos hídricos o ríos, es decir, aunque las minas estuvieran en Real del Monte o Real de Atotonilco el Chico, el material extraído se beneficiaba en las haciendas de Huasca, Omitlán o Atotonilco, poblaciones

que conforme se bajaba a la serranía ofrecían corrientes de agua más abundantes y climas más cálidos (Ortega, 1997), “promoviendo el florecimiento de un comercio de materias primas y secundarias, así como el establecimiento de la agricultura y la fundación de nuevos poblados que constituyeron el embrión de futuras ciudades” (Castillo, 2006, p. 16). Con estos hechos podemos asegurar que la amalgamación fue el hecho histórico-tecnológico que hizo del territorio de la comarca minera un sistema agrominero por las diferentes actividades relacionadas a la extracción de la plata, y que los diferentes poblados, ahora municipios, dotaban para el florecimiento de esta actividad.

La figura 1 muestra el resurgimiento de las minas de Pachuca tras su decadencia en la primera mitad del siglo XVIII. La minería en Pachuca siempre fue una actividad muy costosa y la quiebra era recurrente, sobre todo por las inundaciones y la dificultad de desaguar las vetas del mineral. En la imagen se señala con letras y números a manera de simbología, varios cerros y diversas embocaduras de las minas con sus nombres; también se identifican haciendas de metales, así como templos y la casa de Pachuca.

Figura 1. Mapa de los cerros de Real de Minas, 1750



Fuente: Colección Mapoteca Manuel Orozco y Berra (1750). Técnica pergamino manuscrito.

La comarca minera se concibe como un territorio en el cual se fundó un consorcio agrominero, estableciendo los diferentes procesos de extracción, beneficio y la edificación de haciendas agrícolas que proveían de alimentos a los trabajadores de las minas, como ejemplo de ello tenemos a uno de los personajes más importantes del virreinato español, Pedro Romero de Terreros, el primer conde de regla, un personaje que amasó una fortuna a costa de la explotación de trabajadores y tráfico de influencias, fue dueño de varias minas, haciendas de beneficio y haciendas agrícolas, lo que permitió además ejercer un poder político, dónde la logística propia de la industria y las bondades del territorio, proveían los insumos necesarios para favorecer a la intermitente, pero próspera, industria minera.

Etapas inglesa

El estallido de la primera Revolución mexicana, la de la Independencia, y posterior victoria del ejército independentista en la segunda década del siglo XIX, crea las condiciones para la participación de extranjeros en la explotación de las minas abandonadas por la guerra. En 1821 la compañía de aventureros ingleses provenientes de Cornwall, en el extremo suroeste de Gran Bretaña, desembarcaron en Veracruz. Les tomó cerca de 3 años llegar hasta la Sierra de Pachuca con todas las máquinas e infraestructura para su revolución industrial en América, estableciéndose en 1824 en Pachuca y Real del Monte.

Las enormes chimeneas, las horcas de madera y las casas de máquina tipo *Cornish* configuraron un nuevo paisaje industrial y arquitectónico, la máquina de vapor era la tecnología que transformaría la manera de desaguar las minas para la extracción del mineral. Sin embargo, pese a las cuantiosas inversiones y a los numerosos esfuerzos no consiguieron un retorno de inversión favorable.

En 1849 vendieron sus derechos a empresarios mexicanos, apenas 25 años de su llegada a la comarca minera hidalguense; pero su cultura permeó en lo más profundo de sus habitantes: el fútbol, el

tenis, el golf y el *paste* fueron la herencia inglesa de esa cultura intangible que ya es parte del pachuqueño contemporáneo.

Etapas mexicana

Los hermanos Escandón, integraron la tecnología extranjera con los conocimientos locales y replantearon la forma de extraer la plata, trayendo una renovada bonanza argentífera principalmente por las minas del Rosario y Santa Gertrudis, localizadas en el Antiguo Distrito Minero de Pachuca. En esta etapa el espacio arquitectónico comienza a transformarse con la introducción de la energía eléctrica y vías férreas.

La construcción de tres estaciones de ferrocarril en Pachuca dotó de importancia industrial y logística a la ciudad por la cercanía a la Ciudad de México. El progreso y prosperidad industrial de Pachuca en la segunda mitad del siglo XIX fue vital para conservar el título de capital del recién erigido estado de Hidalgo (1869) durante el gobierno del presidente Juárez, disputando dicho nombramiento con otra de las ciudades más importantes del estado: Tulancingo.

Este período comenzó en 1849 y tuvo un auge de 50 años, está caracterizado por los avances tecnológicos, uno de ellos al final de la etapa, en 1897, cuando se electrificaron las minas y haciendas de beneficio de la Compañía Real del Monte y Pachuca, aunque de manera lenta y “dependientes de los caudales de energía que podían proveer las empresas proveedoras del fluido” (Ortega, 2010, p. 226). Su decadencia sucedió debido, entre otras cosas, a la depreciación de la plata a nivel mundial y las continuas inundaciones sufridas en las minas de Camelia y San Rafael. “Los empresarios mexicanos vendieron el consorcio a los norteamericanos en 1906” (Ortega, 1997, p. 26).

Etapas norteamericana

Para 1906 la United States Smelting Refining and Mining Company adquirió las propiedades mineras que se venían pasando de mano en

mano desde la época virreinal. Por primera vez en 350 años se deja de usar el mercurio para el proceso de beneficio y se cambia por una nueva técnica revolucionaria, utilizando como materia prima el cianuro. Los estadounidenses revolucionan todo el sistema industrial, la tecnología da un paso adelante, y de 1910 a 1911 se contó con el suministro de energía eléctrica, necesaria para satisfacer la automatización de los diferentes procesos industriales en la explotación de la plata: de desagüe, extracción, transporte y beneficio, “con el enlace al sistema Necaxa de la compañía mexicana de Luz y Fuerza Motriz” (Ortega, 2010, p. 226). Las bombas centrífugas permitieron desaguar con éxito las minas, la perforación neumática, los malacates eléctricos y las bandas transportadoras conducían el material extraído a las haciendas de beneficio, incluso se implementa un sistema de canastillas áreas que también funcionaba con energía eléctrica, todos estos cambios y mejoras en la tecnología aumentaron la producción a niveles inusitados. La seguridad industrial también mejoró al contar con sistemas de ventilación para evitar intoxicaciones al interior de las minas (Ortega, 2010).

Los espacios arquitectónicos de minas y haciendas de beneficio evolucionan con la tecnología y con la implementación de la energía eléctrica en la mayoría de los procesos de desagüe y extracción, los materiales, sistemas constructivos e incluso elementos arquitectónicos, en su conjunto, desarrollan espacios funcionalistas para priorizar las actividades industriales, pero sin dejar de lado algunos elementos ornamentales que dotan a estas edificaciones de una belleza sobria. Esta etapa concentró la actividad de beneficio por cianuración en la Hacienda de Loreto, localizada en el centro histórico de la ciudad de Pachuca. El período estadounidense duró poco más de 40 años, pero debido a las políticas nacionalistas de la década de los cuarenta incentivaron a los estadounidenses a retirarse en 1947.

Etapas paraestatal

A partir de la salida de los estadounidenses, el período paraestatal inició una reconfiguración para evitar cerrar fuentes de trabajo. La administración paraestatal duró más de 40 años, apoyada por el gobierno, pero también gracias a la capacidad de trabajo de directivos, trabajadores y el sacrificio económico que durante mucho tiempo tuvo la empresa. Las instalaciones industriales y las redes eléctricas heredadas de la etapa norteamericana fueron en gran medida lo que permitió que esta actividad tuviera aún muchos años en la vanguardia tecnológica de producción de plata y en menor cantidad, oro.

Desafortunadamente “el valor fluctuante de la plata en los años cincuenta dieron lugar al abandono de las minas” (Sánchez y Lozada, 2019). Para los ochenta, la deuda del gobierno de México lo obliga a privatizar empresas pertenecientes al estado, entre ellas la industria minera.

Etapas privada

Desde la última década del siglo XX y gracias a la reforma en 1992 a la Ley Minera y en 1993 a la Ley de Inversión Extranjera, las cuales permiten la participación en la actividad extractiva hasta de un 100 % (Sánchez y Lozada, 2019) los dueños del emporio agrominero más antiguo de México son la Compañía Real del Monte y Pachuca, como una subsidiaria de los Altos Hornos de México y esta a su vez del Grupo Acerero del Norte. Actualmente la empresa sigue extrayendo mineral, en su mayoría plata, teniendo una producción promedio de cerca de 130 mil oz de plata mensuales.

El estudio de las diferentes etapas de la minería en la comarca minera nos permite identificar los elementos históricos y arquitectónicos de la minería contemporánea que va más allá del patrimonio cultural, en estas etapas también podemos entender los valores inherentes del paisaje y el territorio, además de conocer la diacronía del paisaje natural al cultural y los procesos industriales

subterráneos que llevaron, en poco más de cuatro siglos, a la construcción de labores mineras muy extensas, “cuya longitud total es mayor a 2 000 k y muy probablemente supere los 3 000” (Camprubí, 2018), lo equivalente a una ciudad en el subsuelo. La presente aproximación a la historia de la minería en la comarca minera permite una renovada concepción de los valores del patrimonio minero en la construcción y evolución de sus ciudades.

Marco conceptual

Los conceptos de patrimonio industrial, paisaje cultural, patrimonio territorial y geoparque permiten desarrollar el tema motivo del presente documento. Estos conceptos en su conjunto son la base teórica para la propuesta de gestión del patrimonio industrial de la comarca minera hidalguense, y nos permiten tener el marco adecuado para el análisis de las diferentes iniciativas llevadas a cabo.

De acuerdo con la Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial, este se compone de:

Los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación (Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial [TICCIH, por sus siglas en inglés], 2003).

Los valores de dicho patrimonio son reconocidos como intrínsecos del mismo sitio, de su entramado, de sus componentes, de su maquinaria y de su funcionamiento, en el paisaje industrial, en la documentación escrita, y también en los registros intangibles de la

industria almacenados en los recuerdos y las costumbres de las personas reconociéndose como:

1. Evidencia de actividades que han tenido, y aún tienen, profundas consecuencias históricas.
2. Valor social como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes, y como tal, proporciona un importante sentimiento de identidad.
3. Valor tecnológico y científico en la historia de la producción, la ingeniería, la construcción, y puede tener un valor estético considerable por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación.

El patrimonio industrial minero como lo menciona Álvarez (2015) “es un objeto de la memoria colectiva [...] [sus elementos] dejan de ser una reliquia para reconvertirse en bienes culturales y en recursos para afrontar programas de desarrollo local y regional” (p. 86). En ese contexto la recuperación y preservación del patrimonio emanado de la minería tiene dos grandes retos, el primero, es el reconocimiento de los valores patrimoniales de estos por la población local, los interesados gubernamentales y la academia, como parte de la cultura inherente a la actividad minera; el segundo reto es gestionar no solo los elementos en singular sino el territorio en el que se encuentran anclados; esto permite la formulación de propuestas integrales que conduzcan al aprovechamiento sustentable del patrimonio industrial y por ende al desarrollo sostenible de las comunidades que lo contienen. El ejercicio de conservación, recuperación y preservación es una actividad que sobrepasa el valor de lo estético y “representa un muro frente al olvido y la pérdida de la memoria de un lugar” (Álvarez, 2015, p. 86). El ejercicio de la conservación permitirá también el fortalecimiento de la identidad cultural del territorio y de los habitantes que cohabitan en él.

Ortega (1997, p. 33) señala sobre los vestigios de la actividad industrial: “no corresponden ya a un pasado remoto, sino que tienen

un carácter contemporáneo y aportan, en su misma naturaleza, una dimensión territorial manifiesta, no hay posibilidad de entender estos restos industriales fuera de una perspectiva territorial”. Lo anterior entendiendo el territorio más allá del enunciado ambientalista y geométrico como un elemento no dado, sino construido con un carácter social. La evolución de los conceptos de “patrimonio” y de “territorio” los ha hecho coincidir en una identificación que ha llevado a hablar de “Patrimonio Territorial” (Ortega, 1997, citado en Orozco, 2020). Al respecto nos dice Agrebi Mehdi (2015):

Los bienes que conforman el patrimonio forman parte del territorio en el que se hallan, por lo que, tanto desde el punto de vista de su estudio como de su protección, deben ser considerados desde la óptica general territorial. Los bienes culturales se integran en el territorio de la misma manera que lo hacen los elementos paisajísticos y medioambientales, conformando una unidad que es lo que se ha dado a llamar el patrimonio territorial (párr. 6).

Desde esta nueva óptica se ha dejado de concebir al objeto monumental, para considerar elementos más integrales. Esto es debido a que toda actividad humana se realiza en un espacio geográfico, en un territorio, esta interacción se realiza transformando su medio natural, y con este, su paisaje, “no es posible, en puridad, preservar, interpretar y poner en valor el patrimonio industrial sin plantear una estrategia de su defensa y conservación en el contexto o conjunto paisajístico que lo informa” (Álvarez, 2015, p. 89).

Lo anterior es claro en la actividad minera, la cual desde el siglo XVI desempeñó un papel central como estructuradora y organizadora del territorio, principalmente del centro y norte del país, “ya que orientó la colonización y el poblamiento e impulsó el surgimiento de las ciudades” (Saavedra y Sánchez, 2008, p. 93) y de manera precisa en la ciudad de Pachuca. El territorio del Antiguo Distrito Minero de Pachuca se estructura actualmente por zonas, que tienen como factor común ser el resultado del devenir histórico de la actividad extractiva y con ello contenedor de un conjunto de elementos tangibles

e intangibles naturales, culturales y paisajísticos de interés patrimonial, que van desde haciendas de beneficio virreinales, chimeneas y casas de máquinas estilo Cornish, acueductos, horcas de acero, naves industriales, maquinaria, infraestructura eléctrica e incluso caminos y traza urbana, todos estos vestigios tienen lo que menciona Álvarez (2015) “una escala que interpreta al objeto o elemento individual relacionada con el paisaje” (p. 87).

Es así como todos los elementos que interactúan y han interactuado a lo largo de casi cinco siglos en la actividad minera y que conforman el territorio patrimonial se convierten, al ser reconocidos, en elementos de un paisaje cultural, como lo denomina Sauer (1925) “la cultura es el agente, el área natural el medio y el paisaje cultural el resultado” (p. 2). Basado en lo anterior, podemos afirmar que el paisaje cultural de la comarca minera es la puesta en valor de los diferentes elementos abióticos, bióticos y culturales de su territorio, estos elementos reconocidos como parte de un paisaje industrial cobran mayor significado de manera integral.

Para el caso del territorio de la comarca minera hidalguense, este reconocimiento proviene de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura [Unesco, por sus siglas en inglés] que desde mayo de 2017 logra su inscripción a la red global de geoparques de la Unesco. Los geoparques son áreas geográficas únicas y unificadas en las que se gestionan territorios con patrimonio geológico, natural y cultural de valor universal excepcional, intervenidas desde un concepto holístico de protección, educación y desarrollo sostenible (Unesco, 2017).

El territorio de más de 1915,5 km², se encuentra articulado por 31 geositos, cuatro georutas, además de contener cuatro áreas naturales protegidas (El Cerro del Lobo, los depósitos tobáceos de Cubitos y el Parque Nacional El Chico y el Bosque el Hiloche en Mineral del Monte) y una reserva de la biósfera: la Barranca de Metztlán, estos modelos de protección se concibieron para preservar, en un principio, la biodiversidad pero el modelo de geoparque abarca como elemento primordial la geodiversidad, esta última la define Poch y

Canet (2018) como “la diversidad geológica subyacente que condiciona la distribución de la biodiversidad, así como la de los paisajes” (p. 23), por una parte se da la puesta en valor del paisaje cultural de la comarca minera por la interacción del ser humano con los elementos bióticos y abióticos del territorio en el desarrollo de una actividad minera, pero el geoparque como nuevo modelo de gestión y conservación reconoce la singularidad de la geodiversidad como un documento inherente a la historia de la Tierra.

La oportunidad que brinda el reconocimiento internacional de la Unesco como Geoparque Global de la Comarca Minera permite a los gobiernos locales, habitantes del territorio e investigadores, reconfigurar la relación que hasta ahora han tenido con el territorio y los elementos patrimoniales inherentes a él. La gestión integral del patrimonio y los recursos culturales y naturales se deben intervenir desde estrategias emanadas de la gobernanza ambiental y urbana, así como prácticas sustentables, para garantizar la conservación de todos los elementos del paisaje cultural del geoparque para las generaciones futuras.

Propuestas y enfoques para la conservación del patrimonio industrial minero desde la administración pública

La existencia del vasto patrimonio derivado de la industria minero metalúrgica en el territorio pachuqueño ha dado pauta a diferentes iniciativas concernientes a la política pública, entre ellas, las dirigidas a la “revaloración del paisaje minero”: la primera de ellas (en 1894) decreta los bosques de El Chico como Reserva Forestal Nacional y su posterior decreto como Parque Nacional El Chico cien años después (Poch y Canet, 2018), el nombramiento Geoparque en la Comarca Minera en Hidalgo, el establecimiento del Archivo Histórico del Museo de Minería A. C. como sede del TICC (Sánchez y Lozada, 2019). De igual manera Sánchez y Lozada (2019) enmarcan

el Proyecto de Ruta Arqueológica Minera-Distrito Pachuca en esta línea.

El proyecto denominado Ruta Arqueológica Minera desde su concepción se plantea y desarrolla, a través de diversos enfoques y etapas de la gestión del Patrimonio Industrial Minero. Estos se presentan en los siguientes apartados.

La Ruta Arqueológica Minera como Circuito turístico mixto

El proyecto Ruta Arqueológica Minera surge partir del planteamiento de un circuito mixto con una propuesta acotada a la restauración, conservación y rehabilitación del patrimonio industrial, los vestigios de las minas existentes en el polígono del antiguo distrito minero de la capital hidalguense: San Miguel Cerezo, Camelia, El Bordo, La Nueva Estrella, La Española, y El arbolito, a través de un itinerario cultural que permitiera dinamizar, proteger y capitalizar el paisaje natural y cultural de la ciudad de Pachuca (Municipio de Pachuca de Soto, comunicación personal, 2017). El circuito mixto puede referirse a la tipología de rutas establecida por Hernández (2011):

Las rutas mixtas son definidas como rutas eclécticas en las que, siguiendo determinadas propuestas del marketing, el producto turístico se forma a partir de la suma de varios componentes, los cuales son prescindibles y sustituibles por otros. Las rutas son diseñadas artificialmente mediante la selección de una serie de hitos patrimoniales y recreativos que son asociados arbitrariamente bajo una etiqueta o lema común en la que se mezclan propuestas de visita y actividades heterogéneas. El resultado es la creación de una geografía turística imaginada y diseñada donde se establecen nuevos vínculos territoriales a partir de la promoción de un mosaico de recursos de lo más variopinto. Una variedad de esta última modalidad de rutas lo constituyen las promovidas por operadores turísticos bajo la denominación común de circuitos (p. 227).

Si bien se realiza la consideración de territorio, la definición de su valor podría estar dada por la identificación de elementos concretos, tal como sugieren López y Cifuentes (2009, p. 139). Sin embargo, el enfoque centrado en el aprovechamiento turístico de los identificados bienes patrimoniales inmuebles, las dificultades relacionadas a la accesibilidad a ellos debido a los derechos de propiedad y la falta de infraestructura adecuada en su entorno hicieron más compleja la gestión patrimonial y su puesta en valor, “dado que han dejado de ser organizadores vertebradores del espacio ante las nuevas estructuras del territorio” (López y Cifuentes, 2009, p. 139).

Ruta Arqueológica Minera, Distrito Pachuca. La gestión integral del territorio del Antiguo Distrito Industrial Minero

Un segundo enfoque y etapa del proyecto RAM se puede ubicar a partir de la consecución de la gestión del denominado “Polígono Fundacional” o “Barrios fundacionales”, refiriéndose conceptualmente al territorio que conforman El Centro Histórico, Barrios Altos y Barrios Rurales del Antiguo Real de Arriba, (Redacción Síntesis, 2019) términos que se acuñaron para referirse al área susceptible de estudio y gestión.

El planteamiento, más allá de una iniciativa de restauración, conservación y rehabilitación de vestigios industriales, se acerca a la conceptualización de un modelo integrador de bienes patrimoniales que conlleva a la definición del valor patrimonial del territorio. Una de las tareas iniciales para ello fue la delimitación geográfica del patrimonio en cuestión. A partir de una primera propuesta surgida del planteamiento de RAM como un circuito mixto, considerando espacios de bienes patrimoniales concretos, industriales, culturales y naturales en el contexto de la estructura territorial actual y límites establecidos de tipo normativo y jurisdiccional, se busca configurar una delimitación que aborde el “Patrimonio Industrial Minero” desde la concepción de “Patrimonio Territorial”, considerando la posibilidad de la orientación del primero en diferentes perspectivas

planteadas por el segundo. A partir de Orozco (2020), podemos identificar tres de ellas: el patrimonio territorial como reconocimiento social, el patrimonio territorial como sistema y el patrimonio territorial como sostenibilidad.

A fin de lo anterior se establecen las siguientes condiciones y criterios:

A. La inclusión de las zonas de interés patrimonial industrial como objeto de planificación y estudio, referidas en PMDU (2019, p 278):

1. De interés municipal

- Zona de patrimonio industrial minero y patrimonio natural. Caracterizada por la concentración de vestigios mineros y notables recursos naturales. Se localizan los cerros El Grande, La Cantera, La Crucita, la Ladera, Las Brujas, Santa Gertrudis, San Cristóbal y el Cuixi.
- Barrio o Comunidades del Antiguo Real de Arriba. Emplazadas en la antigua zona industrial, se refieren a la localidad de San Miguel El Cerezo, Barrio Camelia y Barrio El Bordo, localidades rurales en condiciones de habitabilidad precarias. La población flotante se ha acumulado por más de 40 años agravando la escasez de recursos, acentuando así la desigualdad urbana, económica y social. Aunado a ello se encuentran asentamientos en zonas de riesgos antropogénicos originados por la actividad minera existente en esa zona.
- Zona de Centro Histórico y su área de transición. Polígonos definidos por la Ley sobre Protección y Conservación del Centro Histórico y del Patrimonio Cultural de la Ciudad de Pachuca. Ha sido objeto de una marginalización, resultante del proceso de crecimiento de la ciudad y de la generación de otras centralidades con ello se observa un cambio de funciones y una presión constante para el cambio de uso de suelo.

- Barrios Altos Tradicionales. Tienen su origen en los asentamientos fundados por los trabajadores de la minas, que se asentaron a las faldas de los cerros de la Magdalena, El lobo y San Cristóbal, generando una traza urbana accidentada e irregular, traza de plato roto, donde se asientan las actuales colonias El Arbolito, San Clemente, La Nueva Estrella, El Lobo, El Atorón, La Alcantarilla, La Palma, El Mosco y la Española, con problemas típicos de la topografía accidentada y pendientes pronunciadas, con problemas de accesibilidad y movilidad, tanto al interior como hacia las zonas contiguas. Aunque la belleza de los barrios altos se encuentra en la morfología de sus calles y su arquitectura tradicional, se caracterizan por una infraestructura deficiente y, pese a una identidad nacida de profunda influencia minera, hay una percepción de inseguridad latente.
- Además de los anteriores se encuentra la zona de expansión de Barrios Altos Tradicionales. En la segunda mitad del siglo XX, con el abandono de las minas de la ciudad, se forman pequeños asentamientos informales en las inmediaciones del patrimonio industrial y natural del municipio en un cinturón que rodea la parte norte de los barrios Altos tradicionales.

2. Zonas de relevancia internacional (geopatrimonio, geositios, georutas) establecidas dentro del Geoparque Comarca Minera, a partir de los referidos por Canet, Mora et al. (2017), identificamos las pertenecientes al municipio y, puntualmente, al polígono de análisis.

- Geopatrimonio. Se hace la consideración del patrimonio geológico, el cual tiene una notable influencia en el entorno biótico y cultural, y es parte del fundamento de la nominación del “Geoparque Comarca Minera”.

- El sistema epitermal (Ag Au) de Pachuca-Real del Monte, que fue uno de los más productivos del mundo entre los siglos XVI y XX.
- La localidad tipo –en el Cerro San Cristóbal de Pachuca– de la tridimita y la cristobalita, minerales descubiertos por Gerhard vom Rath en 1868 y 1887, respectivamente (Sureda, 2008, citado en Canet, 2017).
- El patrimonio industrial minero, que incluye haciendas de beneficio coloniales, así como obras mineras diversas.
- Los Geositios. A partir del anterior se encuentran inventariados y catalogados 31 geositios, de los cuales 7 se encuentran dentro del municipio de Pachuca.
- Georutas. En el área del Geoparque Comarca Minera convergen dos provincias fisiográficas (SMO y FVTM), así como dos provincias magmáticas (FVTM y SMOc); estas se han asociado con los geositios para trazar georrutas con un discurso turístico, didáctico y de conservación coherente con el marco y la historia geológica. Se han establecido cuatro georrutas: (a) Ruta Humboldt, (b) Ruta Histórico-Minera, (c) Ruta Geo-cultural, y (d) Ruta Geo-natural, de las cuales a excepción de la Ruta Humboldt se encuentran inmersas dentro del Municipio.

B. La identificación de los límites de unidades territoriales ya establecidos. En cuanto a la identificación de los principales límites se consideran los siguientes:

1. Los establecidos en la normativa e instrumentos de planificación. Se consideraron los siguientes: límites municipales; unidades de Gestión Ambiental establecidas en el ordenamiento territorial estatal y las del ordenamiento regional Tizayuca-Pachuca; áreas naturales protegidas; la delimitación del Centro histórico y su área de transición; límites ejidales.

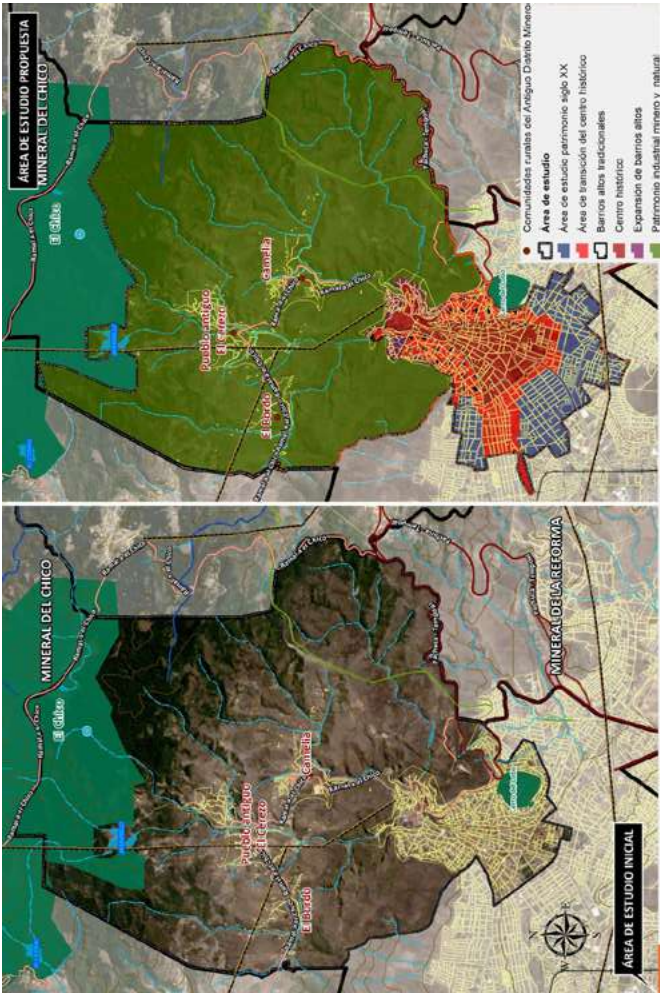
2. Referentes al crecimiento urbano histórico.

C. Atribuciones y facultades federal, estatal y municipal sobre el territorio. Dentro del área propuesta inicialmente se encuentran dos polígonos correspondientes a Áreas Naturales Protegidas: en el caso del Parque Natural El Chico corresponde su manejo a nivel federal, y estatal en el denominado Cerro del Lobo.

En el mapa 1 se puede observar en un primer mapa el polígono de estudio inicial que invade dos Áreas Naturales Protegidas, no incorpora a las zonas de interés patrimonial y acomete a los municipios de Mineral del Chico y Mineral del Monte. A la derecha la delimitación espacial con la consideraciones y criterios establecidos.

El resultado es una zona constituida por porciones de territorio a manera de unidades de gestión patrimonial y delimitado de la siguiente manera: al norte con la primer área Natural protegida declarada a nivel nacional El Parque Nacional el Chico, a los extremos del oeste y este la delimitación fue con el Marco Geoestadístico Nacional (en 2018, se estableció una barrera con la colindancia de los municipios de Mineral del Chico, Mineral del Monte y Mineral de la Reforma); al suroeste se estableció el límite con una brecha que va desde el área de transición del centro histórico y el municipio de Mineral del Chico; al sureste se estableció como restricción el área natural protegida El Lobo. Y, finalmente, al sur se tomó como límite se empalma con el correspondiente a las zonas de interés patrimonial.

Mapa 1. Mapa de área de estudio inicial y mapa área de estudio propuesta



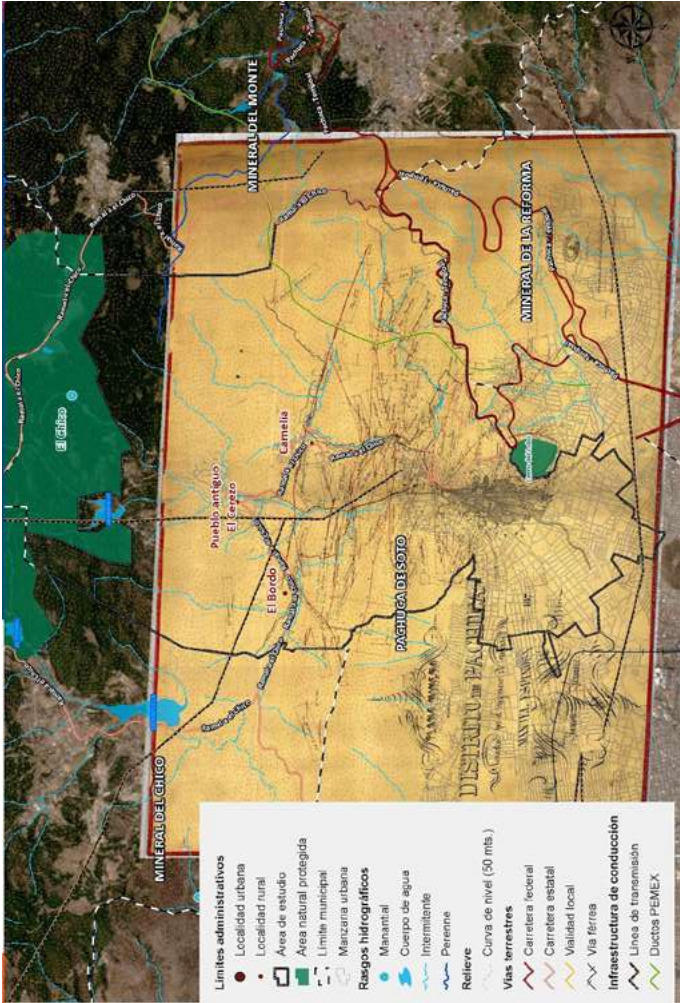
Fuente: Romo, N. (coord.) (2018). Proyecto ArcGIS: Área de Estudio Inicial vs. Área de Estudio Propuesta, con base en datos vectoriales: (Instituto Nacional de Estadística y Geografía [Inegi], 2018), Marco geostatístico nacional, Red Nacional de Caminos [RNC], 2017), Red nacional de caminos. Proyección cartográfica: UTM, Elipsoide: WGS, 1984, Zona Geográfica: 14 Norte

En el mapa 2 se puede observar el empalme del plano histórico del Antiguo Distrito Minero de Pachuca con la localización de las vetas registradas por la Comisión Científica, así como diversas minas en el territorio que comprenden los cerros de la Magdalena y del Rosario: Mina de San Nicolás, El Fresnillo y Mina del Rosario, localizadas en el eje carretero que conduce al Barrio La Camelia; y Mina San Juan y San Cristóbal sobre el eje carretero que conduce al Barrio El Cerezo, antes Real de Arriba.

En el mapa 3 se observa el sistema patrimonial del polígono RAM. Definido por zonas que a manera de unidades territoriales de gestión comparten un marco identitario que puede facilitar la gestión y planificación de los bienes contenidos en cada una de ellas, y que armoniza con otras unidades territoriales referentes a la planificación ambiental, urbanística y de desarrollo en general. “También se busca que la RAM se convierta en un elemento de planeación y ordenamiento de la política territorial, que sirva para zonificar de acuerdo con criterios de vocación natural, atractivos turísticos, usos de suelo y sus posibles potenciales, inversiones, pero sobre todo que los beneficios se reflejen en las condiciones de habitabilidad” (PMDU, 2019 p. 278).

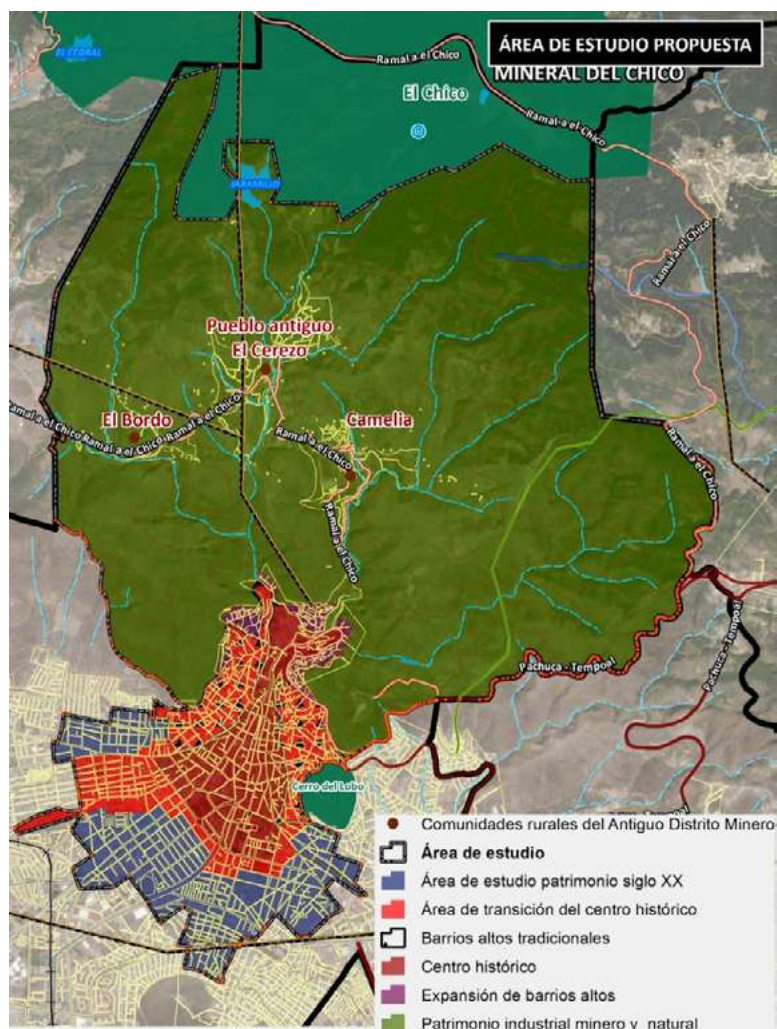
La ruta arqueológica minera como acción del gobierno municipal de Pachuca 2016-2020 tenía como objetivo impulsar el fortalecimiento de los vínculos entre las zonas urbanas y rurales, la igualdad de derechos y oportunidades y la integración socioeconómica y cultural de las comunidades marginadas del antiguo distrito minero de Pachuca, mediante el aprovechamiento de su patrimonio cultural y natural, para detonar el desarrollo sostenible, mejorando a corto, mediano y largo plazo la calidad de vida de sus habitantes.

Mapa 2. Empalme de Plano de Pachuca de Soto, 1864 sobre mapa de estructura urbana actual



Fuente: Romo, N. (coord.) (2018). Proyecto ArcGIS Empalme Histórico del Antiguo Distrito Minero de Pachuca a partir de Javier Yáñez, José Serrano, Ramón Almaraz, elaborado por la Comisión Científica del Valle, año 1864, escala 1:5 000 Técnica papel común manuscrito, base en datos vectoriales: (Inegi, 2018) Marco geostadístico nacional, (RNC, 2017). Proyección cartográfica: UTM, Elipsoide: WGS, 1984, Zona Geográfica: 14 Norte

Mapa 3. Sistema patrimonial del polígono RAM. Distrito Pachuca



Fuente: Romo, N. (coord.) (2018). Proyecto ArcGIS Zonas, Rutas y Sitios de Interés Patrimonial, a partir de Marco geostatístico nacional, (Inegi, 2018), Áreas naturales protegidas Federales (Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas [Conanp], 2018), Imagen Satelital sentinel 2A 10M/píxel, Inventario nacional de vivienda (2019), Red nacional de caminos (Instituto Mexicano del Transporte [IMT] 2018).

La metodología del Project Management Institute [PMI] para la gestión de la RAM desde la estructura organizacional de la administración pública municipal

La administración pública municipal en México se caracteriza por la falta de construcción e implementación de proyectos estratégicos de largo alcance orientados a la protección y conservación del patrimonio cultural, apenas tiene un par de décadas con un modelo de aprovechamiento y protección de patrimonio cultural denominado Pueblos Mágicos. El programa cumple 20 años en 2021, pero es en los últimos 10 años cuando la dinámica de inscripción tuvo un crecimiento exponencial. Motivados en la lógica del neoliberalismo “establecieron la magia como categoría explicativa en programas oficiales de turismo cultural, trasladada a esta de ser una característica antropológica a ser una estrategia básica de publicidad y posicionamiento de territorios en mercados específicos” (Valverde y Enciso, 2013, p. 11).

La necesidad de encontrar metodologías que desde el aparato gubernamental orientaran una visión integral fue la estrategia para la implementación del proyecto de la Ruta Arqueológica Minera. “La gestión de proyectos como metodología permite un proceso más completo, flexible y efectivo” (Integra it, 2020, párr. 1). Para administraciones municipales con un periodo tan corto al frente de un gobierno era necesaria la implementación de una metodología que se ajustara a la organización administrativa de la municipalidad para llevar a cabo las acciones conducentes para la protección, conservación y aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y culturales del territorio.

La administración municipal eligió la metodología del Project Management Institute [PMI], esta es una organización que “establece un conjunto de directrices que orienten la dirección y gestión de proyectos, proponiendo aquellos procesos de gestión más habituales que la práctica ha demostrado que son efectivos” (Esarte, 2020). Por la amplitud del proyecto se decidió formular un portafolio de

proyectos, este “se refiere a un conjunto de proyectos, programas, portafolios secundarios y operaciones, gestionados como un grupo para alcanzar los objetivos estratégicos de la empresa, organización o unidad de negocio” (PMI, 2020, párr. 11).

El portafolio tuvo como objetivo, mediante la aplicación de las políticas y estrategias alineadas a los objetivos de desarrollo sostenible de la nueva agenda urbana 2030 y la visión del Geoparque Global de la Comarca Minera de la Unesco, gestionar integralmente el territorio del polígono del ADMP y, a través del aprovechamiento del patrimonio cultural, las posibilidades endógenas y los recursos locales, contribuir al desarrollo y aprovechamiento de economías dinámicas, sostenibles, resilientes e inclusivas.

La propuesta estuvo conformada por cuatro programas, cada uno de ellos se enfoca en las necesidades de protección y gestión del territorio mediante la aplicación de proyectos desde las diferentes secretarías, institutos y direcciones de la administración pública municipal de Pachuca de Soto, 2016-2020:

1. Programa urbano-territorial.
2. Programa patrimonial.
3. Programa Económico.
4. Programa Social.

A continuación, se desarrollan los objetivos y metas de cada programa.

Programa urbano-territorial

Los objetivos de este programa fueron dos: el primero era concerniente a la generación y actualización de los diferentes instrumentos de planificación urbana y ordenamiento territorial, que permitiera al gobierno local responder a las necesidades de los ciudadanos con objetivos multiescala, de multinivel y territoriales. Esta parte del programa se estructuró desde el ODS 11: ciudades y comunidades

sostenibles, cuyas metas son tendientes a conseguir que las ciudades sean más inclusivas, seguras, democráticas, resilientes y sostenibles (Organización de las Naciones Unidas [ONU] y Comisión Económica para América Latina y el Caribe [Cepal], 2017). El segundo objetivo era gestionar y construir la infraestructura para mejorar la habitabilidad dentro del polígono del ADMP.

El resultado de este programa se reflejó en la anexión del polígono de la RAM en diferentes instrumentos urbanos elaborados de 2016 a 2020, en los cuales, de forma enunciativa, se estructuran los objetivos del portafolio de proyectos, principalmente sobre políticas territoriales de contención urbana y protección y conservación del patrimonio natural y cultural de la ciudad. Algunos de estos instrumentos son: la actualización del Programa Municipal de Desarrollo Urbano, el Programa Territorial Operativo y el Programa de Ordenamiento Ecológico Local, este último fue el único documento publicado por la administración municipal 2020-2024, en él se encuentra enunciado como política territorial el proyecto de la Ruta Arqueológica Minera (Honorable ayuntamiento de Pachuca de Soto Hidalgo y Universidad Autónoma de Chapingo, 2020).

Sin embargo, los otros programas no se publicaron y tampoco concluyeron su acta de congruencia con sus similares de planificación territorial de gobierno del estado de Hidalgo y la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano, por estas razones los documentos no trascienden más allá de las acciones ejercidas por la administración municipal 2016-2020.

Sobre el segundo objetivo del programa, en los proyectos de impacto urbano y arquitectónico existieron obras públicas proyectadas y ejecutadas desde la Dirección de Centro Histórico de la Secretaría de Obras Públicas, Desarrollo Urbano, Vivienda y Movilidad [SOP-DUVM], específicamente en calles y plazas principales del centro histórico. En los barrios fundacionales se rehabilita el único acceso a la localidad de San Miguel Cerezo, y en El Bordo se construyó el memorial por el centenario de la muerte de 87 mineros en el incendio de la Mina El Bordo. La falta de objetivos en conjunto coartó acciones

integradas para generar un plan de corto, mediano y largo plazo para generar mayor habitabilidad en el polígono de la RAM.

El programa patrimonial

Este programa tenía como objetivo la construcción y actualización de inventarios, catálogos y reglamentos para la protección, divulgación y reconocimiento del patrimonio natural, cultural, tangible e intangible localizado en el ADMP. Sobre el patrimonio tangible, el programa se centró en el patrimonio arquitectónico edificado, es importante señalar que el intercambio tecnológico y cultural de los diferentes agentes que intervinieron para la explotación de la plata permitió la construcción de inmuebles para fines de la industria minera con diferentes tipologías arquitectónicas a lo largo de 450 años. Dentro del polígono fundacional podemos encontrar desde haciendas de beneficio de arquitectura virreinal, acueductos, minas y hasta casas de máquinas tipo Cornish de la etapa inglesa, edificios construidos del siglo XVI al XIX, los cuales podemos apreciar en la Fotografía 1, en donde se ve el acueducto de San Juan en la sección de los 9 vanos, localizada en el barrio de Camelia, donde se fusiona el patrimonio natural (representado por los cerros de la Sierra de Pachuca) y el patrimonio edificado, que configuran un paisaje industrial singular. En la actualidad son vestigios culturales que conforman el patrimonio histórico e industrial del territorio de la comarca minera y que son reconocidos, por el simple hecho de continuar existiendo, por la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas (1972) como patrimonio histórico, su protección y conservación está bajo la jurisdicción del Instituto Nacional de Antropología e Historia [INAH].

Fotografía 1. Acueducto de San Juan, Arcada Camelia



Fuente: Miguel D. Lazcano Benítez (marzo, 2017).

En lo concerniente al patrimonio industrial construido en la etapa norteamericana, durante la primera mitad del siglo XX, se encuentran sistemas de malacates, infraestructura eléctrica, fábricas y plantas de beneficio que (debido a la ambigüedad de las leyes conservacionistas mexicanas) no se consideran parte del patrimonio histórico, sino como patrimonio artístico. Su conservación y protección por parte del estado es limitada solo a edificios con un “determinante de valor estético relevante” (Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, 1972, p. 8) y a diferencia de los edificios históricos, estos deberán tener una declaratoria de monumento emitida por la Comisión Nacional de Zonas y Monumentos Artísticos, presidida por el director del Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura [INBAL], un trámite que dificulta la conservación de muchos de los edificios industriales de principios de siglo XX en todo el país. En la RAM el patrimonio edificado de la etapa

norteamericana fue construido para una función industrial y no como edificios de naturaleza social o política, lo que en general determina un estilo y detalles arquitectónicos más sobrios, esto dificulta definir su carácter monumental, sin embargo, no les resta importancia dentro del contexto urbano, ni su papel en la conformación de la ciudad postindustrial. Es por esta ambigüedad en la ley y la política neoliberal inmobiliaria que este tipo de inmuebles se encuentran cooptados por capital privado que solo buscan la mercantilización del espacio, lo que ha provocado el repudio social, ya que el patrimonio deja de formar parte del espacio público, y se diluye de la dinámica cultural de la ciudad para el aprovechamiento mercantil.

Sobre el patrimonio intangible, según Montoya-Hernández (2019) “representa la posibilidad de encontrar una salida a la sustentabilidad de la minería y de proteger la cultura e identidad locales de los territorios mineros” (p. 359), desafortunadamente no se encontraron las condiciones para la implementación de acciones públicas, ni de investigación para el reconocimiento sistematizado de dicho patrimonio, se trabajó en elementos aislados, pero en general solo se estableció como un objetivo enunciativo más del proyecto de la RAM.

Sobre el patrimonio geológico y las preexistencias del territorio solo se encuentra el patrimonio reconocido como geosito del GGCM. Dentro del territorio del ADMP se encuentra el Cerro de San Cristóbal, los depósitos tobáceos del Cerro de Cubitos (que también es Área Natural Protegida) y el Cerro de El Lobo, no se registró sistematización o metodología para la elaboración de un inventario o catálogo de patrimonio geológico adicional, ni esfuerzos por registrar nuevos elementos.

El programa patrimonial tenía un importante papel en el reconocimiento de los recursos naturales y culturales del territorio y como base histórica del proyecto de la RAM. Tuvo un producto que resultó en el “Inventario de patrimonio edificado en la ciudad de Pachuca de Soto” (Gobierno municipal de Pachuca de Soto, Hidalgo, 2020), estas acciones marcaron como objetivo principal establecer modelos locales para la gestión del patrimonio cultural más allá de las leyes federales y estatales, estableciendo una puesta en valor local, un reconocimiento de los

habitantes a elementos culturales, ya sean tangibles o intangibles, como parte de la historia del territorio, este reconocimiento pudo ser el incentivo para generar instrumentos y políticas públicas innovadoras necesarias para la caracterización cultural del territorio y, por ende, para su protección, conservación y aprovechamiento para el turismo cultural.

Programa Económico

La RAM desde sus inicios fue creada para detonar una actividad turística que impactara en el empoderamiento de la población, incentivara la economía local mediante la innovación y la creatividad, y articulara un itinerario cultural entre los vestigios de la industria minera y el paisaje cultural de la ciudad. Para ello se desarrolló un recorrido por los diferentes barrios que componen la RAM por medio de un “turibús” perteneciente al municipio de Pachuca y administrado por la Secretaría de Desarrollo Económico municipal, los sitios de interés que se visitaban eran: el mirador de la Mina de San Juan, ubicado en uno de los barrios altos del centro histórico; La Mina El Paraíso; el acueducto y la Mina de Camelia, en la localidad del mismo nombre; y la hacienda de beneficio de patio “San Buenaventura”, localizada en San Miguel Cerezo. Sin embargo, aunque los esfuerzos incluyeron capacitaciones y cursos dirigidos a la población local para la atención de visitantes, como lo muestra la Fotografía 2, la implementación fue desarrollada de manera desarticulada, y no presentó un impacto significativo en el turismo local, tuvo más impacto como una acción destinada a la divulgación cultural del patrimonio histórico e industrial.

Fotografía 2. Cursos de capacitación a habitantes de la localidad de Camelia en la Secretaría de Desarrollo Económico del Municipio de Pachuca de Soto



Fuente: Veyra Viveros Muñoz (enero, 2018).

La problemática urbana en estos barrios que, como anteriormente se mencionó, son actualmente los de mayor rezago social y urbano del municipio, genera diferentes problemáticas sociales y dificultades de infraestructura para su anexión a la actividad turística, incluso dentro de su imaginario, debido a que son población migrante, es decir que nunca formaron parte. Ni ellos ni sus familias de la industria minera cuentan con un sentido de identidad y pertenencia a los símbolos industriales de la minería en el territorio que comprenden sus colonias; esto deriva en un desconocimiento de la importancia cultural del patrimonio, lo que ha provocado su destrucción y olvido.

Programa social

El objetivo principal de este programa fue fomentar e incentivar la participación activa de la población en acciones culturales, deportivas, sociales, ambientales y de salud; acciones que permitieran renovar el tejido social fortaleciendo, y en algunos casos construir,

una identidad cultural en las localidades y barrios del ADMP, con el objetivo de concebir el patrimonio industrial como parte importante de la nueva dinámica urbana de los asentamientos y, al mismo tiempo, como elementos que pudieran dinamizar económicamente la zona mediante una actividad turística y cultural. Un ejemplo de actividades culturales en el ADMP fue el concierto de la Filarmónica de Pachuca, realizado en las vacaciones de pascua de 2019, evento que tuvo como escenario principal la Mina Camelia, en la localidad del mismo nombre, y que tuvo como aforo más de 1 000 personas [ver fotografía 3].

Fotografía 3. Concierto de la Filarmónica de Pachuca en las instalaciones de la Antigua Mina de Camelia



Fuente: Miguel D. Lazcano Benítez (abril, 2019).

Se contemplaron diferentes interesados clave, tanto directos como indirectos, así como varias dimensiones de participación. Cada

acción en el polígono de la Ruta Arqueológica Minera seguiría la línea de ciudadanización con la realización de foros, talleres, grupos focales, talleres participativos, recorridos y dinámicas en el territorio, con la finalidad de entender a los participantes de estos procesos como agentes activos en la construcción, reconstrucción y deconstrucción del conocimiento, superando la vieja tradición de considerarlos pasivos y simplemente receptivos.

El proceso de acercamiento se planteó en dos dimensiones: la institucional y la social. En la primera se buscó el apoyo e integración de las diversas instituciones, tanto locales como federales, para la validación técnica y operativa del proyecto, en muchos casos no se logró, ya sea por diferentes agendas políticas o por simple falta de interés. En la dimensión social, se buscó la validación y el consenso entre los diferentes grupos sociales, desde comerciantes, organizaciones de la sociedad civil, grupos empresariales y académicos, así como de los beneficiarios directos (habitantes del polígono de la RAM) en el diseño, desarrollo, implementación y evaluación de los diferentes proyectos de cada programa del portafolio. La intención fue la conformación de un proyecto de gobernanza urbana directamente construida con la participación de todos los actores, públicos y privados, para lograr la apropiación y consolidación de cada uno de los programas del proyecto para lograr el objetivo principal: la trascendencia del portafolio más allá de los límites políticos que tenía la administración municipal 2016-2020. Desafortunadamente, al culminar la administración 2016-2020 el portafolio dejó de tener continuidad a causa de la pandemia por COVID-19, y los nuevos objetivos del gobierno, junto con la nueva administración municipal que llegó en diciembre de 2020, dejaron de darle continuidad a los proyectos y objetivos para la gestión sustentable del territorio y el turismo en los barrios y localidades de la ruta arqueológica minera.

Conclusiones

El reconocimiento del patrimonio industrial como parte de un sistema natural y geológico es todo un reto para los interesados del municipio de Pachuca. El éxito de la puesta en valor depende de a quién va dirigido, ya que es muy importante que la población de las localidades y barrios conozcan y reconozcan los valores del patrimonio natural, industrial y cultural con el que cohabitan. Otro de los interesados clave es el gobierno municipal, ya que la agenda política y administrativa depende mucho de los intereses políticos y económicos regularmente del ejecutivo de la administración. Para el caso del periodo 2016-2020, la titular de la LSCA, Yolanda Tellería Beltrán, impulsó la Ruta Arqueológica Minera como un proyecto que reconoce el pasado minero y plantea un cambio de vocación en la implementación de un circuito mixto que buscaba detonar el desarrollo económico mediante el turismo cultural, este proyecto permeó la necesidad de realizar una gestión integral de los barrios para consolidar las acciones y metas de la RAM.

La evolución del proyecto durante los 4 años que duró el gobierno municipal se pudo observar del planteamiento inicial, como un proyecto que divulgaba el patrimonio por medio de recorridos turísticos a la zona del antiguo distrito minero de Pachuca, a su evolución en un portafolio de programas y proyectos para la gestión integral del territorio bajo la metodología del PMI, sin embargo, no logra colocarse como una política pública de largo plazo.

De igual manera la propuesta del planteamiento de unidades de gestión territorial patrimonial se diluye durante el desarrollo del PMI, ya que los distintos programas planteados no refieren a ellas.

La falta de coordinación entre las secretarías e institutos de la presidencia municipal, la falta de una unidad administrativa con recursos humanos especializados y presupuesto definido limitó a la RAM a una acción pública que no trascendió más allá de los límites

políticos de una administración municipal y la divulgación cultural del patrimonio.

Si bien el reto de la adecuada gestión del patrimonio industrial minero permanece, los trabajos desarrollados representan la iniciativa de desarrollo de un modelo de gestión patrimonial estratégico, replicable y aplicable a diferentes escalas, desde las porciones de territorio identificadas como unidades territoriales patrimoniales, hasta un nivel regional como el GGCM. Aunado a ello, la divulgación sobre el proyecto RAM, tanto a nivel ciudadano como en ámbitos académicos, ofrecen la oportunidad de continuidad del proyecto mismo y del proceso de mejora al modelo buscado.

Bibliografía

Agrebi, M. (2015). El Patrimonio Territorial. ¿Qué es? Una perspectiva desde el análisis espacial [entrada de blog]. <https://conacuinternacional.wordpress.com/2015/07/14/el-patrimonio-territorial-que-es/>

Alonso, P. (2014). La transición al pos-productivismo: parques patrimoniales, parques culturales y ordenación territorial. [En línea]. *Eure*, 40(119), 217-238.

Álvarez, M. (2015). Patrimonio industrial y paisajes mineros. En C. Contreras, *Ladrillos, fierros y memoria: teoría y gestión del patrimonio industrial* (pp. 83-123). Colegio de la Frontera Norte.

Arcila, M., López, J. y Fernández, A. (2015). Rutas turístico-culturales e itinerarios culturales como productos turísticos: reflexiones sobre una metodología para su diseño y evaluación. En J. Riva, P. Ibarra, R. Montorio y M. Rodrigues (eds.), *Análisis espacial y*

representación geográfica: innovación y aplicación (pp. 463-471). España: Universidad de Zaragoza. http://congresoage.unizar.es/eBook/trabajos/049_Arcila%20Garrido.pdf

Argote, D., Solé, J., López, P., y Sterpone, O. (2018). Cerro de las navajas: industria lítica y vulcanismo. En C. Canet (coord.), *Guía de Campo del Geoparque de la Comarca Minera* (pp. 216-217). México: UNAM-Instituto de Geofísica.

Bargalló, M. (1955). *La minería y la metalurgia en la América española durante la época colonial*. México: Fondo de Cultura Económica.

Camprubí, A. (2018). Una excepcional acumulación de plata. Los yacimientos epitermales de Pachuca-Real del Monte, Hidalgo. En C. Canet (coord.), *Guía de Campo del Geoparque de la Comarca Minera* (pp. 65-80). México: UNAM-Instituto de Geofísica.

Canet, C., Mora, J., et al. (2017). *Cartografía geológica para la gestión del geopatrimonio y la planeación de rutas geoturísticas: Aplicación en el Geoparque Mundial de la Unesco Comarca Minera*. https://www.researchgate.net/publication/320191043_Cartografia_geologica_para_la_gestion_del_geopatrimonio_y_la_planeacion_de_rutas_geoturisticas_aplicacion_en_el_Geoparque_Mundial_de_la_Unesco_Comarca_Minera_Hidalgo

Castillo, J. (2009). La dimensión territorial del patrimonio histórico. En J. Castillo, E. García, A. Ortega (eds.), *Patrimonio histórico y desarrollo territorial*. Sevilla, España: Universidad Internacional de Andalucía.

Castillo, M. (2006). *Bartolomé de Medina y el Siglo XVI*. Servicio de publicaciones de la Universidad de Cantabria.

Esarte, A. (2020). *PMI, ¿QUÉ ES EL PMI O PROJECT MANAGEMENT INSTITUTE?* Espacio BIM. <https://www.espaciobim.com/pmi>

Espinosa, M. y Almaraz, R. (1864). Mapa del Distrito Minero de Pachuca. Mapoteca Orozco y Berra. <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/1239-OYB-7246-B.jpg>

Galeano, E. (1971). *Las Venas abiertas de América Latina*. Siglo XXI editores.

Garza, C. (2018). Comienzo de la industria minera en América. El método de patio en el desarrollo de la minería en la Nueva España. En C. Canet (coord.), *Guía de Campo del Geoparque de la Comarca Minera* (107-114). México: UNAM-Instituto de Geofísica.

Gobierno municipal de Pachuca de Soto (2020). *Inventario de patrimonio edificado en la ciudad de Pachuca de Soto*. Dirección de Centro Histórico, Secretaría de Obras Públicas, Desarrollo Urbano, vivienda y Movilidad. https://datos.pachuca.gob.mx/docs/inventario_patrimonio_inmuebles_2020.pdf?fbclid=IwAR3MSvEP18_G3XaGJyia2A4IEg6O6SSg2YIp3Midu4kxrLawfg5KLYuW4LI

Hernández, J. (2011). Los caminos del patrimonio. Rutas turísticas e itinerarios culturales. *Pasos*, 9, 225-236.

Honorable ayuntamiento de Pachuca de Soto Hidalgo y Universidad Autónoma de Chapingo (2020). *Programa de Ordenamiento Ecológico Local de Pachuca de Soto, Hidalgo*. https://datos.pachuca.gob.mx/sipot/1/PDFS/Programa_de_Ordenamiento_Ecologico_Local_de_Pachuca_de_Soto.pdf

Integra it (2020). *Metodología Project Management de acuerdo al PMI*. México: Integra it. <https://integrait.com.mx/blog/metodologia-project-management/>

La Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas. *Diario Oficial de la Federación*, 6 de mayo de 1972. https://www.inah.gob.mx/Transparencia/Archivos/155_ley_fed_mntos_zon_arq.pdf

López, J. y Cifuentes, E. (2009). Lugares de nuestro pasado común la definición del interés patrimonial del territorio. En J. Castillo, E. García, A. Ortega (eds.), *Patrimonio histórico y desarrollo territorial*. Sevilla, España: Universidad Internacional de Andalucía.

Lozada, E., Beltrán, Y., et al. (2017). Patrimonio industrial minero en Pachuca, un ejercicio de prospectiva. *Revista de Aplicaciones de la Ingeniería*, 4, 52-60.

Mendizábal, M. (1941). Los Minerales de Pachuca y Real del Monte en la Época Colonial. *El Trimestre Económico*, 8(30), 253-309.

Montoya-Hernández, T. (2019). La gestión del patrimonio intangible minero: perspectiva desde su formación en comunidades mineras. *Minería y Geología*, 35(3), 358-368.

ONU y CEPAL (2016). *Transformar Nuestro Mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. <http://www.sela.org/media/2262361/agenda-2030-y-los-objetivos-de-desarrollo-sostenible.pdf>

Orozco, K. (2020). Patrimonio territorial. Una revisión teórico-conceptual. Aplicaciones y dificultades del caso español. *Revista Urbano*, (41), 26-39. <https://www.scielo.cl/pdf/urbano/v23n41/0718-3607-urbano-23-41-26.pdf>

Ortega, J. (1997). *Una aproximación a la historia de la minería del Estado de Hidalgo*. Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo.

Ortega, J. (1998). El patrimonio territorial. El territorio como recurso cultural y económico. *Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid* (4), 33-48. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2239512>

Ortega, J. (2010). *Minería y tecnología: la compañía norteamericana de Real del Monte y Pachuca, 1906-1947* [tesis para obtener el grado de Doctor en Historia de México], Facultad de Filosofía y letras, Universidad Nacional Autónoma de México.

Ojeda, J. (2013). Lectura transdisciplinar de paisajes cotidianos, hacia una valoración patrimonial. Método de aproximación. *Revista INVI*, 28(28).

Pastrana, A., García, M., y Morelos, L. (2018). La obsidiana: un vidrio precioso milenario. Aspectos generales, geología e importancia histórica de la obsidiana del Cerro de las Navajas. En C. Canet (coord.), *Guía de Campo del Geoparque de la Comarca Minera* (pp. 93-106). UNAM-Instituto de Geofísica.

Pisanty, I., Sarukhán, J. et al. (2016). Desarrollo de capacidades para conocer, conservar y usar sustentablemente el capital natural: reflexiones y retos a futuro. En J. Sarukhán (coord.), *Capital natural de México, vol IV: Capacidades humanas e institucionales* (pp. 421-432). México: Conabio.

Project Management Institute [PMI] (2021). *Dirección de Portafolios / Carteras de Proyectos-Un enfoque ejecutivo*. Santiago de Chile. <https://www.pmi.cl/pmi/direccion-de-portafolios-carteras-de-proyectos-un-enfoque-ejecutivo/>

Poch, J. y Canet, C. (2018). ¿Por qué un Geoparque en la Comarca Minera de Hidalgo? En C. Canet (coord.), *Guía de Campo del Geoparque de la Comarca Minera* (23-28). UNAM-Instituto de Geofísica.

Ramírez, J. (2009). *Paisajes del Centro de la Ciudad de Pachuca durante la segunda mitad del siglo XX* [tesis de Maestría]. Colegio de Michoacán A. C.

Redacción Síntesis (16 junio 2019). Promueve Pachuca ruta arqueológica minera. <https://hidalgo.sintesis.mx/2019/06/16/promueven-ruta-arqueologica-minera/>

Saavedra, S. y Sánchez, M. (2008). Minería y espacio en el distrito minero Pachuca-Real del Monte en el siglo XIX. *Investigaciones*

Geográficas [Boletín del Instituto de Geografía] (65), 82-101. <http://scielo.unam.mx/pdf/igeo/n65/n65a7.pdf>

Sánchez, M. y Lozada, E. (2019). *El Paisaje Minero de Pachuca, Hidalgo, México. Patrimonio Industrial en la Comarca Minera*. Editorial Restauro. <https://editorialrestauro.com.mx/el-paisaje-minero-de-pachuca-hidalgo-mexico-patrimonio-industrial-en-la-comarca-minera/>

Sauer, C. (1925). *The Morphology of Landscape*. Berkeley, University of California Publications in Geography. Citado por M. Álvarez en Contreras, C. (2015). *Ladrillos, fierros y memoria: teoría y gestión del patrimonio industrial* (pp. 83-123). Colegio de la Frontera Norte.

Silva, L. y Mansilla, L. (2011). El Binomio Mercurio-Plata, forjador de paisajes mineros. Una revisión del expediente de declaratoria de itinerario cultural. *Alter. Enfoques Críticos*, 11-32.

The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage [TICCIH], (2003). Carta De Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial. Asamblea internacional TICCIH, Rusia.

Unesco. (2017). *Los Geoparques Mundiales de la Unesco. Celebrando el patrimonio de la Tierra, sosteniendo comunidades locales*. París: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, París.

Valverde, M. C. y Enciso, J. (2013). La magia de los pueblos: ¿atributo o designación? Turismo Cultural en México. *ACADEMIA XXII*, Año 4(7), 11-25.

Velázquez, M. y Lazcano, M. (2021). *El turismo como herramienta para construir gobernanza en el geoparque Comarca Minera. La Ruta Arqueológica Minera en el antiguo distrito minero, Pachuca de Soto* [documento inédito]. El Colegio del Estado de Hidalgo.

Una ruta territorial de patrimonio industrial en la península de Baja California

Enrique Esteban Gómez Cavazos

Introducción

Las rutas culturales en territorios posindustriales 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 paisajes de todo el mundo. El interés por la arqueología industrial existente y la importancia de las piezas posindustriales en el territorio peninsular es la prioridad de la investigación. Se propone una ruta patrimonial que recorra y articule sitios importantes a lo largo de la península de Baja California, mostrando un itinerario industrial que sea capaz de reforzar la estructura territorial y con ello la valorización de un legado desapercibido que no se ha aprovechado y que, además, cuenta con un enorme potencial. El turismo cultural y la identidad como detonador económico 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 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: máquinas, artefactos, herramientas, chimeneas, talleres, bodegas, generados por las actividades productivas del hombre a partir de la Revolución Industrial.

Se ha visto recientemente que organismos interesados en el patrimonio industrial como el Instituto Nacional de Antropología e Historia [INAH], Consejo Internacional de Monumentos y Sitios [ICOMOS, por sus siglas en inglés] y el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial [TICCIH, por sus siglas en inglés] buscan fomentar la protección, catalogación y conservación de este legado, que no por ser moderno es menos importante, sino que juega un papel preponderante en la actualidad y se convierte en símbolo de identidad de las regiones, donde la Revolución Industrial dejó evidencias valiosas y pruebas del poderío económico de una época histórica. Por eso es importante documentar estos ejemplos para beneficio de las futuras generaciones.

Contexto internacional

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 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 en el territorio 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, 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. También los ejemplos de Asturias y sus minas de carbón en el norte español son huellas importantes en el territorio y representan los valores de estas regiones.

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 a 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 solo 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.

Cada vez surgen nuevas incorporaciones de estrategias urbanas y territoriales para resaltar los elementos patrimoniales de las regiones e incorporarlas al ordenamiento del 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 principios del siglo XX a esta región a nivel mundial. Otros ejemplos son los de Cuba, con su ruta industrial azucarera, 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 México la recuperación de la identidad de partes del territorio nacional de una manera sostenible.

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. Se 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 [ver fotografía 1].

Fotografía 1. Vista aérea de la colonia Viladomiu Nou. Fuente: Paisajes Españoles, 1970



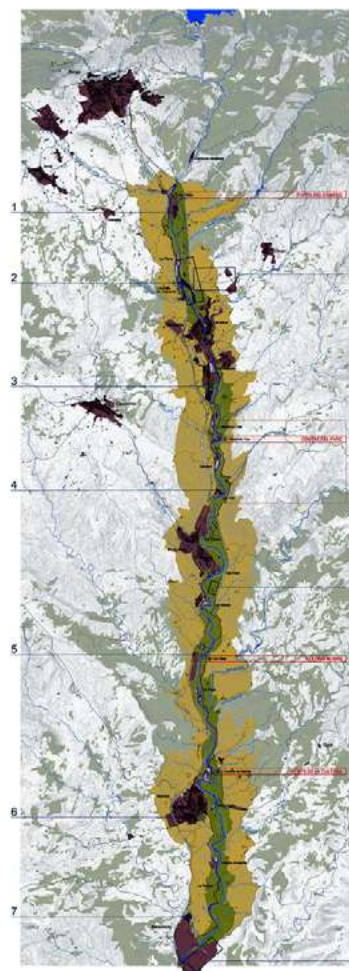
Fuente: Fotografía tomada del artículo “Un proyecto de futuro para nuestras colonias textiles, planur-e territorio, urbanismo, paisaje sostenibilidad, diseño urbano”.

Este estudio es muy valioso ya que plantea una amplia alternativa para las sociedades posindustriales, recuperando los territorios productivos obsoletos, detectando un rico patrimonio de 15 fábricas a lo largo de 20 km por el Río Llobregat [ver figura 1].

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; por lo tanto, el sistema de colonias industriales a lo largo

del Río Llobregat es un referente de cómo abordar un proyecto a una escala territorial (Vall, 2004, pp. 407-417).

Figura 1. Ámbito regulado por PDU de las Colonias del Llobregat y zona de protección inmediata



Fuente: Plan Director Urbanístico de las Colonias del Llobregat. Barcelona. Generalitat de Catalunya (2007).

Contexto nacional

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.

Ejemplos como la Ruta de la Plata en la parte central de México, 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 ayuda a mantener y valorar los restos de la industrialización.

También hay que mencionar 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 posindustriales 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 conectó 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 km 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.

Cabe mencionar que en 2015 el camino real de las Californias podría alcanzar reconocimiento como patrimonio cultural de la Humanidad, ya que el 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. Desde 1996 se diseñó la estrategia Corredor Histórico, para el rescate del patrimonio cultural y natural en torno a la ruta histórica, con objetivos de 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.

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.

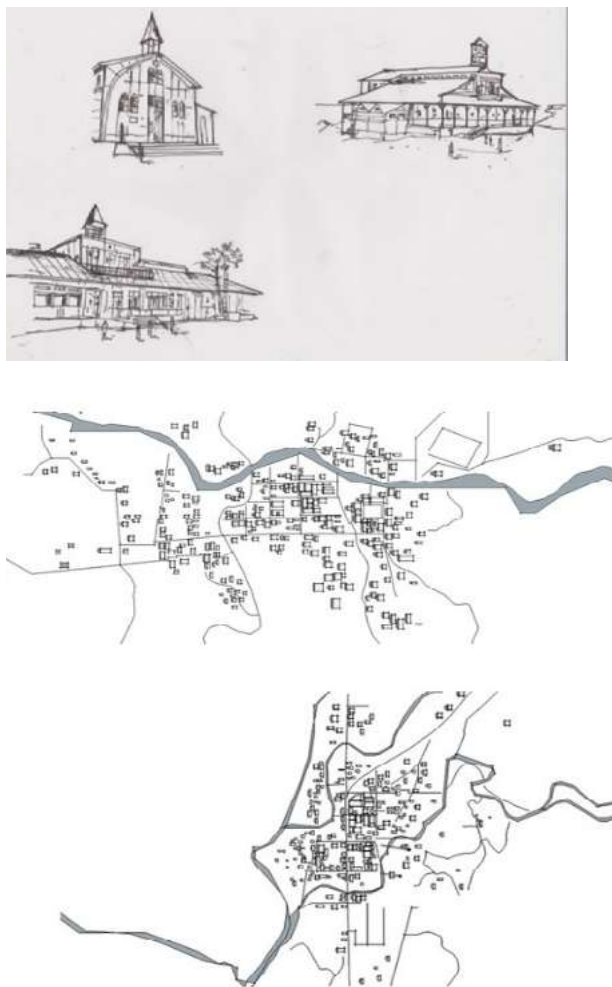
Esta iniciativa refuerza la idea de integrar los elementos patrimoniales de toda la península de Baja California y puede complementar los objetivos de esta investigación ya que puede incorporar otro

suceso histórico: la modernización a través de la industria y la valorización urbana de su patrimonio reciente como una manera de preservar la memoria del trabajo de esta región tan peculiar de América del Norte.

Estos nuevos proyectos territoriales que intentan estructurar las regiones, teniendo como activo su identidad, son el principio de muchas otras propuestas que tendrán que aparecer implementando herramientas actuales para un desarrollo económico sostenible reconociendo el valor cultural de los territorios.

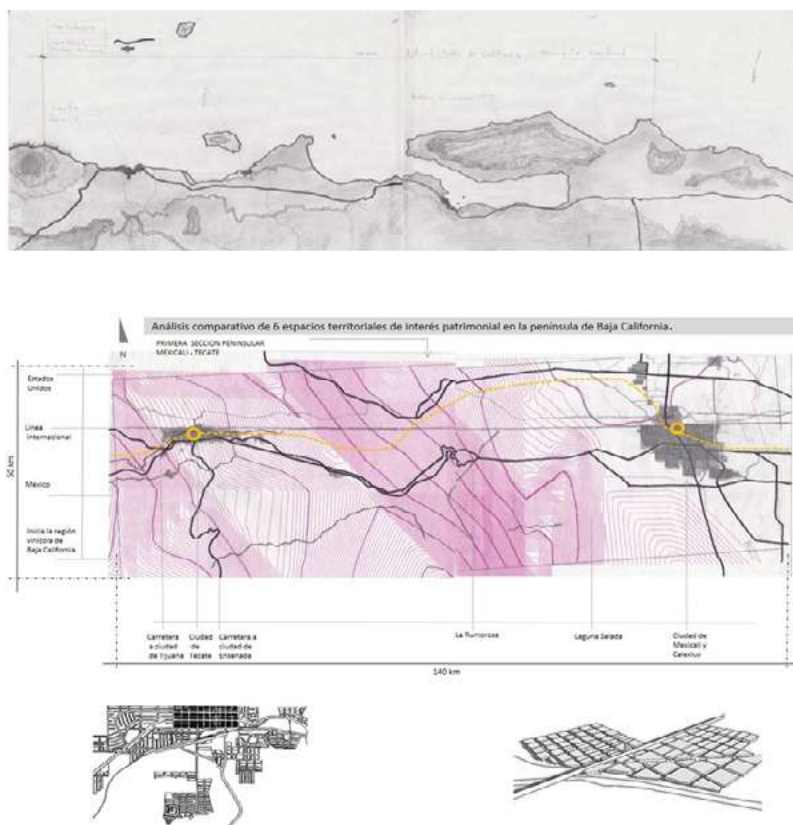
A lo largo de esta investigación se ha aplicado esencialmente el método inductivo, extrayendo conclusiones del análisis de casos particulares. Se identifican en primer lugar 10 ciudades proyectadas por compañías y se aplica un mismo patrón de análisis en todos ellos. Se parte de la observación y localización a través de las fotografías satelitales y de visitas de campo para verificar su estado actual [ver figura 2]. Esta labor se realizó durante cinco años, recorriendo el territorio peninsular, haciendo entrevistas, tomando fotografías, notas y dibujos en el sitio [ver mapa 1]. 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 [ver figura 3].

Figura 2. Serie de dibujos que representan algunos casos de estudio donde se ubican los trazados urbanos implementados por las compañías, reconociendo en ellos una cantidad notable de vestigios industriales y edificaciones patrimoniales



Fuente: Dibujos de Enrique Gómez.

Figura 3. Ejemplos de los encuadres territoriales



Nota: De aproximadamente 140 km de longitud que 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 y su patrimonio industrial.

Fuente: Dibujos de Enrique Gómez.

Antecedentes históricos y estrategia territorial

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, antes mexicana, y antes dominio de la corona española, fue el territorio más al norte de la costa del pacífico que ocupa en América, la zona más al norte de la Nueva España, parte importante de una región económica emergente y pieza fundamental de sus últimos testimonios de expansión. Después del periodo colonial y la independencia del país vendría 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 km entre las dos Californias, semejante magnitud como desde Cádiz, España, a Berlín, Alemania, en línea recta. La península mexicana cuenta aproximadamente con 1 300 km de camino.

En el periodo del porfiriato (1880-1910) la característica principal del régimen era la explotación del territorio dominado 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. Sin embargo, hay que tomar mucho en cuenta la fuerte inversión extranjera y su influencia en la conformación del territorio y de sus urbanizaciones.

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 interesa en recorrer el territorio peninsular en 1926, dotando el camino con señalizaciones primitivas que por mucho tiempo fueron referencia en el trayecto.

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 entre 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 promovió la construcción de la carretera transpeninsular, e informó 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 concluyó 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 llegó a completarse en 1973, uniendo todos los puntos importantes y dotando de una conectividad que intenta modernizar este largo brazo de tierra casi desprendida del continente americano. Surgió 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 este trabajo la carretera transpeninsular juega un papel importante, ya que es la misma ruta que conforma la propuesta de ruta industrial [ver fotografía 2].

La identidad de la península de Baja California está estrechamente definida por sus límites geográficos, paisajes, sus extensos litorales y sus habitantes que han sido parte esencial de sus pueblos y ciudades

únicos en el territorio más alejado del centro de México, que se consolida en el norte y se niega a desaparecer en el sur [ver fotografía 3].

La definición de parque patrimonial nos puede acercar a la visión que tenemos de este sistema y su articulación. Se refiere a 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, pp. 9-24).

Fotografía 2. Fotografía de la única carretera que recorre más de 1 711 km, terminada en 1973



Fuente: Fotografía de Enrique Gómez (2013).

Fotografía 3. Fotografía del litoral costero en el pacífico mexicano entre la ciudad de Tijuana y Ensenada en el límite norte



Fuente: Secretaría de Comunicación y Transportes (2010).

Apreciaciones al paisaje y al patrimonio

Nos interesa mencionar estudios geográficos de la segunda mitad del siglo XX, porque incluyen al paisaje como valor cultural y turístico, tal es el caso de los trabajos del estadounidense Peter Gerhard, que sigue en 1967 una línea de historiador, le interesa divulgar los resultados de sus travesías mediante información práctica sobre el paisaje, acompañados de fotografías, mapas y rutas por caminos principales y recónditos. Integra la información en una guía dirigida a un número creciente de turistas estadounidenses.

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 Sauer, a quien conoce personalmente en California y de quien retoma ideas centrales en torno a la geografía histórica (Mendoza y Busto, 2010, pp. 98-115).

Carl 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 y Galindo, 2009, p. 24).

Sauer –junto con Donald 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 atención 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. También otra investigación de Carl Sauer y Donald Brand es *Aztatlán: 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 con base en las necesidades del viajero en tierras desconocidas y lejanas. Con una descripción geográfica detallada, planos de las ciudades mas 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, pp. 95-115).

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 (Mendoza y Busto, 2014, pp. 95-115).

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 fuera la base de la promoción turística y cultural en esa época de los valores y la identidad de este territorio.

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 que 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, 2010, p. 78).

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 Menéndez, 1994, pp. 30-39).

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 Menéndez, 1994, pp. 30-39).

La península de Baja California cuenta con un paisaje rico en recursos y el objetivo de este pequeño apartado es mostrar sintéticamente los estudios y acercamientos iniciales 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 [ver fotografía 4].

Fotografía 4. Ruinas industriales de la company town de Santa Rosalía en Baja California Sur



Fuente: Fotografía de Enrique Gómez (2013).

El patrimonio desapercibido de la península y su historia

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.

El patrimonio industrial debe aspirar a jugar un papel equivalente en cualquier proyecto o plan 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 (Sabaté y Benito, 2010, p. 3).

La convención de patrimonio mundial de la 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.

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 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 mil 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 este 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 mil 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 Pedrera 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 Santa Rosalía, 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.

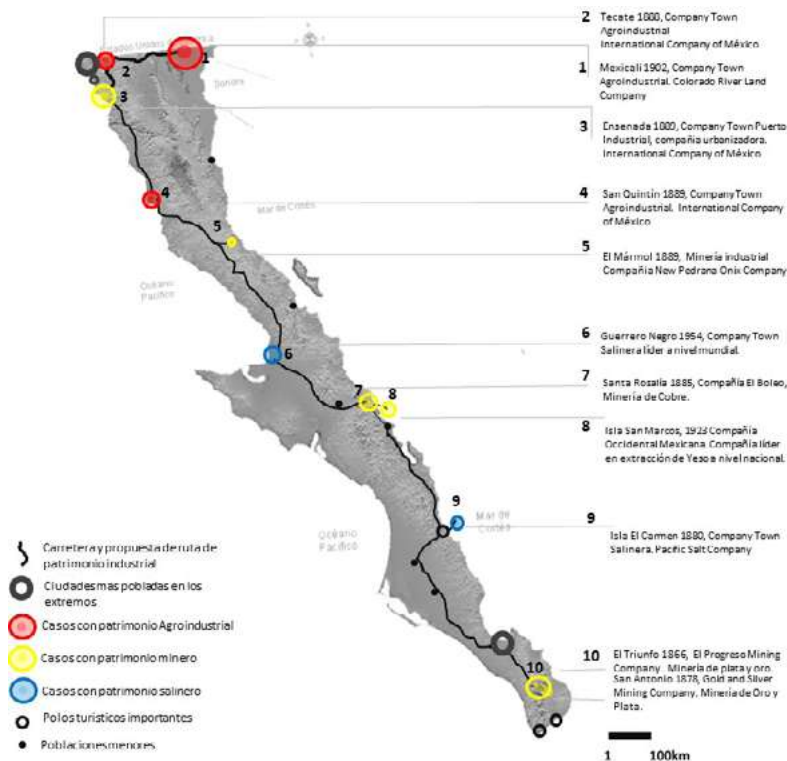
Con la fundación de El Triunfo y San Antonio por una compañía inglesa y otra norteamericana, como Progreso Mining Company y Gold and Silver Mining Company, se cierra la lista de grandes concesiones mineras de este periodo. Y estas empresas construyen poblados y ciudades industriales, poblando este largo y delgado territorio.

A través de este recorrido por diez 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 [ver mapa 2].

Tenemos entonces en la península de Baja California 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 [ver fotografía 5].

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 [ver fotografía 6].

Mapa 2. Esquema geográfico del territorio de la península de Baja California ubicando los casos de estudio



Nota: Los casos de estudio en el número 10, el Triunfo y San Antonio son tomados como uno solo caso de estudio. Se presentan agrupados por el tipo de patrimonio industrial que presentan, por ejemplo: Patrimonio minero, patrimonio salinero y patrimonio agroindustrial.

Fuente: Dibujo de Enrique Gómez.

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 cincuenta 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 (Álvarez, 2010, p. 81).

La regeneración de centros históricos posindustriales 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.

Fotografía 5. Ruinas industriales en el puerto de Santa Rosalía, Baja California Sur



Fuente: Fotografías de Enrique Gómez (2013).

Fotografía 6. Ruinas industriales salineras en la Isla El Carmen frente a Loreto en Baja California Sur

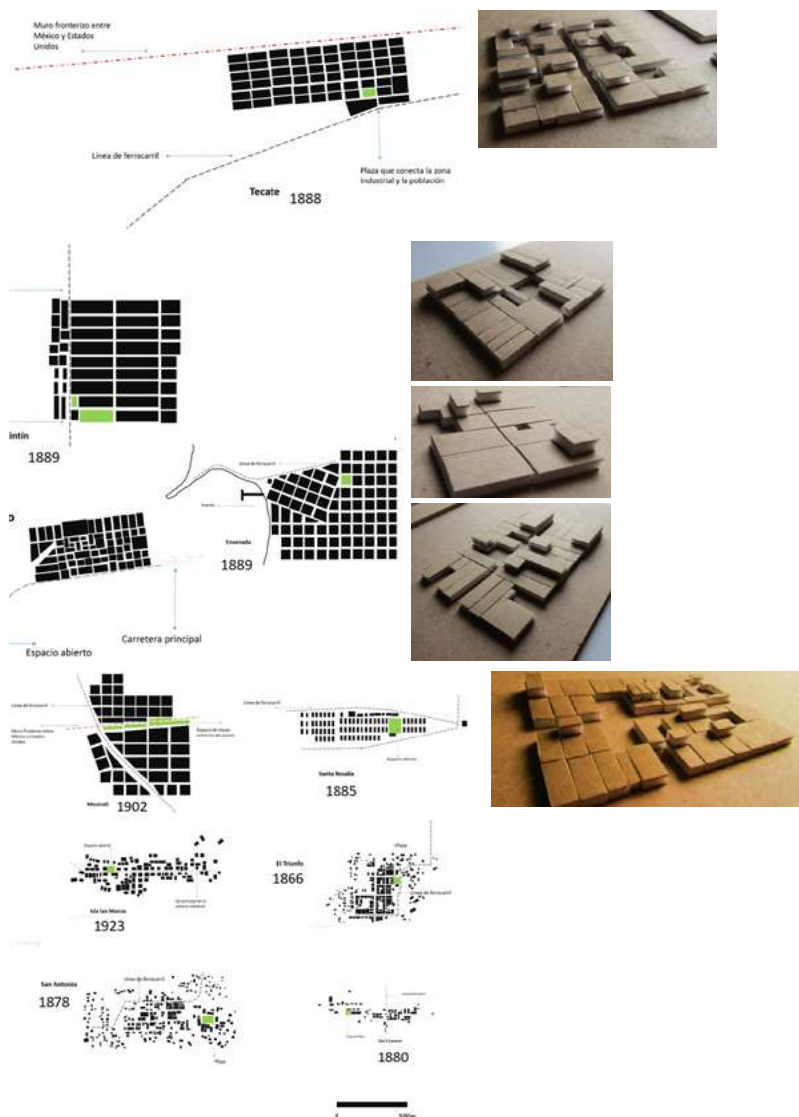


Fuente: Fotografías de J. Davis y Geoffrey W. Schultz (2012).

Conclusiones

Se presenta un hallazgo importante al ver que los diez 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 Baja California [ver figura 4].

Figura 4. Agrupamientos de los casos de estudio. Esquema de los casos de estudio a una misma gráfica

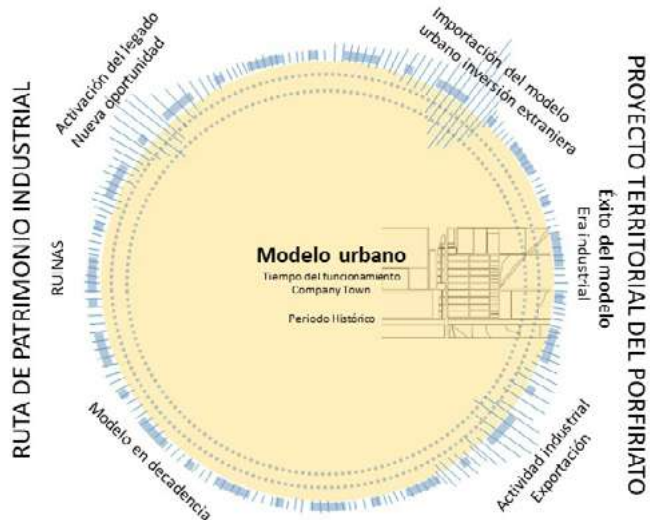


Fuente: Dibujos y maquetas de Enrique Gómez

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 con base en los valores culturales de un territorio podría agruparse en las categorías de cultura del Servicio de Ecosistemas como: Recreacional, Ecoturismo y Patrimonio Cultural, que abarcan monumentos, paisajes culturales, arquitectura, caminos y recorridos históricos. Esta clasificación podría ayudar a enlistar los valores y vestigios industriales de la península de Baja California [ver figura 5].

Figura 5. Esquema del ciclo de las company towns



Nota: Se identifica el tiempo del periodo histórico de inversión extranjera, el tiempo de implementación del modelo, el tiempo del funcionamiento, el tiempo de decadencia del modelo y el tiempo de una nueva oportunidad.

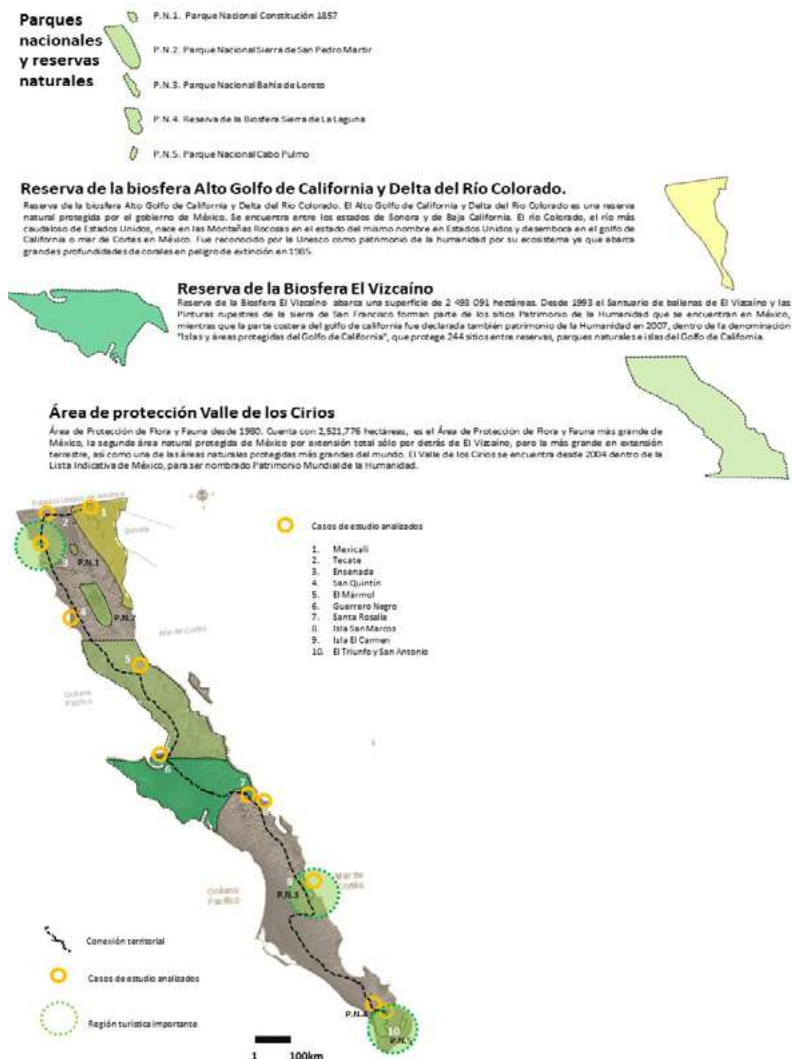
Fuente: Dibujo de Enrique Gómez

Terminamos el trabajo 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.

Creemos que estas herramientas territoriales contemporáneas como los parques patrimoniales, paisajes culturales y rutas históricas podrían resaltar el patrimonio industrial de la península de Baja California en México 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 de los recursos culturales y del paisaje bajacaliforniano [ver mapa 3].

Se finaliza concluyendo que 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 se plantea para el 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 diez sitios 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 de patrimonio industrial conectados por la carretera transpeninsular.

Mapa 3. Esquema del modelo propuesto del territorio y su integración de recursos naturales y culturales



Nota: Incluye zonas de protección ambiental y sitios de patrimonio industrial a lo largo del angosto territorio de la península de Baja California.

Fuente: Dibujo de Enrique Gómez.

Bibliografía

- Álvarez, Á. (2010). La herencia industrial y cultural en el paisaje: Patrimonio Industrial, Paisaje y Territorios Inteligentes. *Revista Labor y Engenho*, 4(1).
- Díaz, F. (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*, (2).
- Méndoza, H. y Busto, K. (2015). The invented Baja California: visions of a Mexican territory in the middle 20th century. *Revista Scielo. Investigaciones geográficas*, (86).
- Pérez, L. y Parra C. (2004). Paisajes culturales: El parque patrimonial como instrumento de revalorización y revitalización del territorio. *Revista Theoria*, 13(diciembre).
- Sabaté, J. y Galindo J. (2009). El valor estructurante del patrimonio en la transformación del paisaje. *Revista Apuntes*, 22(1).
- Sabaté, J. y Benito, p. (2010). Paisajes culturales y proyecto territorial: un balance de treinta años de experiencia. *Revista Identidades, territorio proyecto y patrimonio. Laboratorio Internacional de Paisajes culturales*, (2).
- Soria, A. y Menéndez, J. (1994). El Territorio como artificio cultural. *Dialnet*(99).
- Vall, P. (1999). *De colonias textiles a Parque de las Colonias. El Sistema de Colonias Textiles del Baix Berguedà, Génesis y revalorización. Asociación de Ingenieros Industriales de Cataluña*. Barcelona: Editorial Marcombo S. A.
- Vall, Pere. (2008). Revisión metodológica sobre el planeamiento de un paisaje cultural. El Plan Director Urbanístico de las Colonias del Llobregat. *Revista URBAN*, (13).

Sobre las autoras y autores

Marcus Ramusyo de Almeida Brasil: profesor de Comunicación / Fotografía y Multimedia del Departamento de Educación del Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão-Campus São Luís Centro Histórico [IFMA CCH]. Correo electrónico: ramusyo@ifma.edu.br

Camilo Contreras Delgado: profesor-investigador de tiempo completo en El Colegio de la Frontera Norte [El Colef], sede Monterrey. Correo electrónico: camilo@colef.mx

Arnoldo Díaz: Universidad de Monterrey. Correo electrónico: arnoldo.david@udem.edu.mx

Enrique Esteban Gómez Cavazos: Universidad Autónoma de Nuevo León, México. Correo electrónico: enrique.gomezcvcv@uanl.edu.mx

Sergio González Miranda: profesor titular del Instituto de Alta Investigación de la Universidad de Tarapacá. Sede Iquique.

Octavio Herrera Pérez: Universidad Autónoma de Tamaulipas, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales / Instituto de Investigaciones Históricas, Centro Universitario, Ciudad Victoria, Tamaulipas.

Sinhúe Lucas Landgrave: Universidad Nacional Autónoma de México [UNAM]. Correo electrónico: sinhuell@yahoo.com

Miguel D. Lazcano Benítez: maestro en Arquitectura, en la especialidad de Restauración de Monumentos. Correo electrónico: miguelazcano09@gmail.com

María del Carmen Mendoza Vargas: maestra en Conservación del Patrimonio Arquitectónico. Correo electrónico: carmenmendoza0512@gmail.com

Vanessa Nagel Vega: Centro de Investigaciones en Arquitectura, Urbanismo y Paisaje [CIAUP], Facultad de Arquitectura [FA], UNAM. Correo electrónico: vanenagel7@gmail.com. Avenida Universidad 3000, Ciudad Universitaria, Coyoacán (C. P. 04510), Ciudad de México.

Rubén Darío Núñez Altamirano: profesor de la Facultad de Historia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo (C. P. 58060), Red de Archivistas Michoacanos, A. C. [Redamich]. Correo electrónico: ruben.nunez@umich.mx.

Francisco Alberto Núñez Tapia: profesor-investigador de tiempo completo en el Centro de Enseñanza Técnica y Superior [CETYS], campus Mexicali. Correo electrónico: francisco.nuneztapia@cetys.mx

Blanca Paredes Guerrero: Doctorado Interinstitucional en Ciencias del Hábitat UASLP/UADY. Correo electrónico: blanca.paredes@correo.uady.mx

Yúmari Pérez Ramos: egresada de la Facultad de Arquitectura de la UNAM y doctorante del Doctorado Interinstitucional en Ciencias del Hábitat, UASLP/UADY. Correo electrónico: yumaripr@unam.mx

Roberto Reyes Pérez: doctor en Arquitectura. Profesor en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Yucatán. Correo electrónico: roberto.reyes@correo.uady.mx

Nora Mariana Romo López: máster en Gestión Creativa y Transformación de la Ciudad por el Centro de Alta Formación de la Universidad Politécnica de Cataluña. Consultor en temas de ciudad y territoriales. Correo electrónico: nora.romo.lopez@gmail.com

Patrimonio industrial: tensiones y expresiones

4 de noviembre de 2022.

Para comentarios, enviarlos a:

publica@colef.mx

lsablich@clacso.edu.ar

Patrimonio industrial

Tensiones y expresiones

Dentro del patrimonio cultural, el patrimonio industrial es un asunto que tiende a ser abordado desde una perspectiva meramente académica; sin embargo, se trata de un asunto concerniente a los sectores público y privado. En este sentido, la tensión es un rasgo constitutivo, pues tiene un rol fundamental en el surgimiento del patrimonio cultural e industrial, ya sea por lucha de clases, por las formas dominantes de mostrar el pasado a través de la memoria colectiva, o por la falta de continuidad de los proyectos que quedaron sujetos a períodos administrativos o a un planeamiento a corto plazo. Por medio de estudios que parten de las diversas ramas de las ciencias sociales y las humanidades (como la antropología, la sociología, la arquitectura, la arqueología y la historia), los autores que participaron en la conformación de este libro muestran su capacidad y habilidad para tejer alianzas virtuosas con los sectores no académicos (como la sociedad civil, las empresas privadas o los funcionarios y autoridades gubernamentales), ya que la gestión, preservación y conservación del patrimonio industrial no es posible ni deseable de manera unilateral.



El Colegio
de la Frontera
Norte



CLACSO

