

Lower California Development Company: historia de los restos urbanos y agroindustriales de la capital frustrada de las compañías norteamericana e inglesa en el porfiriato, San Quintín [Baja California] México

DOI: 10.20396/labore.v15i00.8663983

Enrique Esteban Gómez Cavazos

<<https://orcid.org/0000-0001-8070-9375>>

Universidad Autónoma de Nuevo León / San Nicolás de los Garza [México]

RESUMEN

Una concesión territorial a finales del siglo XIX a la Mexican Land and Colonization Company de capital Británico que años atrás fue comprada a la International Company of México de capital estadounidense, desarrolla un inicial proyecto económico y urbanístico tratando de construir una colonia de irrigación para el valle de San Quintín y un centro agrícola potente como capital de la compañía. El interés del régimen de Porfirio Díaz (1876-1910) en ocupar estratégicamente el territorio y poblar la lejana península tenía una intención clara, la de desarrollar a través del capitalismo extranjero diversas poblaciones y tratar de consolidar ciudades en la costa del Pacífico. La colonia inglesa de San Quintín es un ejemplo del proyecto territorial del Porfiriato en la península de Baja California y cuenta con un valioso patrimonio industrial desapercibido que debe de ser reconocido. Por eso, el objetivo de este texto en buscar en la historia industrial para encontrar las piezas en el territorio que narren su origen y describan su identidad.

PALABRAS CLAVE

Agroindustria. Compañías extranjeras. Patrimonio industrial.

Lower California Development Company: history of the urban and agroindustrial ruins in the frustrated capital of the northamerican and english companies in the porfirian goverment, San Quintín [Baja California] Mexico

ABSTRACT

A territorial concession in the late nineteenth century to the Mexican Land and Colonization Company of British capital that years ago was purchased from the International Company of Mexico of US capital, develops an initial economic and urban project trying to build an irrigation colony for the San Quintín valley and a powerful agricultural center as the capital of the company. The interest of the regime of Porfirio Díaz (1876-1910) in strategically occupying the territory and populating the distant peninsula had a clear intention, to develop through foreign capitalism diverse populations and try to consolidate cities on the Pacific coast. The English colony of San Quintín is an example of the territorial project of the Porfiriato in the peninsula of Baja California and has a valuable unnoticed industrial heritage that must be recognized.

KEYWORDS

Agroindustry. Foreign companies. Industrial heritage.

1. Introducción. Ubicación y localización geográfica

La Bahía de San Quintín se localiza en el estado mexicano de Baja California. El valle de San Quintín es una rica zona agrícola muy potente que es bañada por los arroyos que bajan de la sierra de San Pedro Mártir. Este Valle concentra paisajes de campos de cultivo que dominan la región. Su bahía es rica en pesca y está compuesta de extensos humedales, el paisaje es el de una de las regiones más desoladas del mundo. En la costa hay diferentes puntas, bahías y playas, como en ninguna otra parte, el mar demuestra aquí su incomparable belleza y poderío. En algunas partes el mar golpea la costa de rocas, en otras el mar del Pacífico es más tranquilo y se desvanece en las largas playas.¹

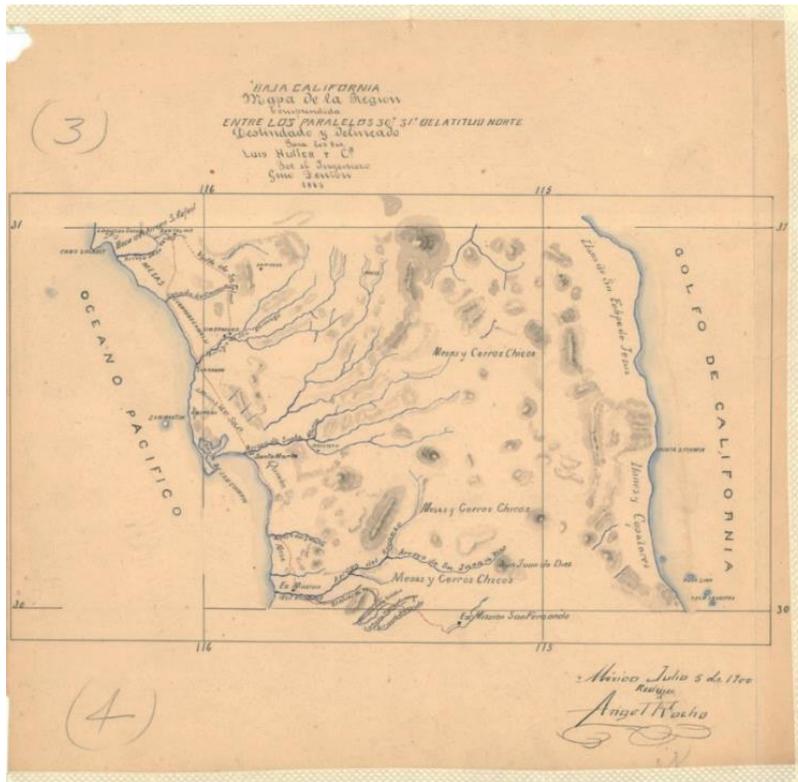
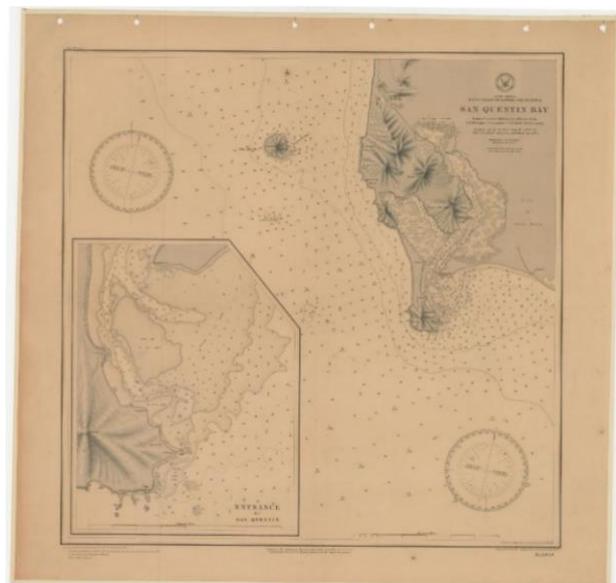


Figura 1. Plano de 1885 que comprende el paralelo 30° y 31° de latitud norte de la región de Baja California, deslindado para Luis Huller y Denton. Fuente: Mapoteca Nacional Orozco y Berra colección general.

2. Contexto histórico

San Quintín nace como una colonia inglesa a finales del siglo XIX, en este lugar los colonos ingleses desarrollan la actividad de captura de abulón (molusco marino, el término inglés es abalone) el cual era abundante en la zona. Después de la Revolución Mexicana los ingleses abandonan el valle de San Quintín y no fue hasta la mitad del siglo XX que fueron apareciendo varios asentamientos urbanos en ese viejo trazado en el territorio ordenado por la compañía.

Figura 2. Mapa realizado por la Oficina de Cartografía de Estados Unidos en 1889. Fuente: Mapoteca Nacional Orozco y Berra colección general.



¹ Federico Campbell. Introducción al paisaje de Baja California. Libro de promoción turística del Gobierno del Estado de Baja California. Ediciones Nueva Guía. S.A de C.V. Fundación Telmex.

Una de las primeras actividades económicas que se establecen en San Quintín, fue la explotación de cuatro salinas. Sus inicios se remontan a 1829, cuando se le concede permiso a un barco ruso para extraer sal del puerto de San Quintín. También acuden embarcaciones procedentes de Estados Unidos, pero estas no pagan impuestos (muestra de la interrelación de este territorio con el vecino del norte).

El interés que los extranjeros muestran en la extracción de sal en la parte norte de San Quintín despierta a los primeros mexicanos y pronto participan también, solicitando propiedades en las salinas aproximadamente en 1854. La venta de sal origina en 1855 la apertura extraoficial del Puerto con notable beneficio para toda la localidad. Cada 3 o 4 meses llegaba un buque a cargar aproximadamente de 150 a 200 toneladas de sal que se exporta a la Alta California específicamente a San Francisco. Así fueron recaudados por derechos de exportación los primeros ingresos que produce la Frontera a la hacienda nacional esto a mitad del siglo XIX.

La sal era de muy buena calidad, pero el negocio no dio resultados favorables, debido a las dificultades del transporte para llevar el producto hasta San Francisco y a que eran más accesibles otros lugares que también tenían depósitos de sal. Para 1902, la extracción de sal en San Quintín ya estaba en pleno abandono. La idea de colonizar los territorios con amplias extensiones despobladas, tiene fuertes impulsos a partir de la independencia de México, por lo que se impulsan leyes que favorecen la inversión extranjera y permiten a los inversionistas adquirir grandes extensiones de terreno. Así llega la International Company of México, también conocida como la compañía americana, que con capitales extranjeros compran 5 millones 394 mil 989 hectáreas en la parte norte de la península².

Aún con la escasez de agua, San Quintín era el segundo mejor puerto en el Pacífico cercano a la frontera, aunque su población muestra variaciones esporádicas que obedecen a varias causas: 1) la presencia de los barcos que fondeaban en la bahía para comerciar referente a la explotación de sal en la etapa inicial 2) el desarrollo de la agroindustria en sus diferentes etapas.

La compañía crece rápidamente y para 1887 ya tiene en la región el primer mapa urbano de la ciudad de Ensenada y cuenta con una línea de vapores, dos muelles, el Hotel Iturbide, teléfono y telégrafo, alumbrado público en las calles, cinco tiendas de mercancía general, otros dos hoteles, cuatro barberías, dos confiterías, dos herrerías, una joyería, una empacadora, tres molinos de harina y una fábrica de zapatos.

En San Quintín aproximadamente 200 kilómetros al sur de la ciudad de Ensenada, se proyecta la Colonia Romero Rubio, esta colonia se desarrolla a pasos agigantados y para noviembre de 1887 tiene alrededor de 400 personas, tanto estadounidenses como mexicanos. Pero lamentablemente la compañía ya para entonces tiene muchos problemas y se estaba descapitalizando rápidamente, debido a que la empresa abarcaba una gran extensión de tierras y estas requerían de mayor inversión en infraestructura. Además cometía frecuentes fraudes con sus clientes, por lo que la gente empieza a abandonar el sitio y para agosto de 1888, solo se registraron 56 personas en todo el valle³.

Así, en 1889, en la ciudad de Londres, se lleva a cabo el traspaso de la Compañía Americana a favor de la Compañía Inglesa, que hace fuertes inversiones y construye un gran molino harinero, funda los ranchos El Papalote, Rancho Seco y Las Escobas, que proporcionarían el trigo para el molino, así como la construcción de un ferrocarril que iría de San Quintín a Ensenada y que pretende conectarse a San Diego California. Al año siguiente en 1890, un grupo de inversionistas pertenecientes a la misma compañía compra a la compañía matriz 162,000 hectáreas en el extenso valle ubicado alrededor de la bahía de San Quintín. Esta bahía protegida de los vientos del Pacífico ya desde 1860 era utilizada como escala marítima.

El propósito principal de la junta directiva de la nueva compañía: la Lower California Development Company, consiste en promover la colonización del valle de San Quintín, basada principalmente en la agricultura, en el cultivo de trigo. Lentamente se conforma un núcleo urbano habitado por ingleses, estadounidenses y mexicanos. Para 1891, la Lower California Development Company, diseña planes para transformar el valle de San Quintín en un gran centro para el cultivo de granos y cereales. Se inicia la

² La consulta de esta información se toma del artículo Los orígenes de San Quintín escrito por Arnulfo Estrada Ramírez del Periódico el Vigía publicado en 2013.

³ La consulta de esta información se toma del artículo Los orígenes de San Quintín escrito por Arnulfo Estrada Ramírez del Periódico el Vigía publicado en 2013.

construcción de una presa y obras de riego. Afuera del pueblo se edifica el molino harinero para proceso del grano que era exportado a otras regiones⁴.



Figura 3. Fotografía del edificio de cuatro plantas que albergaba el molino de harina más moderno de Latinoamérica en ese momento, traído por la compañía inglesa. Fuente: Periódico el Vigía.

A finales del siglo XIX muchas compañías filiales de la Internacional Company of México como la compañía San Quintín Land and Town Company se forman para realizar la compra de 81.000 hectáreas que hizo la Internacional Company of México en San Quintín, incluyendo en ellos el sitio designado para la ciudad⁵.

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

La compañía fue la encargada de realizar muchas acciones en el valle como la construcción de un muelle y dragado de la bahía, el establecimiento de un campo experimental para obtener semillas mejoradas, la construcción del molino de harina ya mencionado que llega a ser de los más importantes en el país; se inicia también la construcción del ferrocarril, líneas de telégrafo y teléfono y la creación de una ruta marítima con modernos vapores. Se inicia también la construcción de un pueblo para los empleados ingleses que llegaron en gran número al puerto a trabajar en la colonia agrícola, también se realizaron perforaciones para regar los campos aprovechando la abundante agua del subsuelo, y se establecieron varias industrias alimenticias.



Figura 4. Fotografía de la construcción del ferrocarril en San Quintín a finales del siglo XIX. Fuente: Periódico el Vigía.



Figura 5. Fotografía del embarcadero a finales del siglo XIX. Fuente: Periódico el Vigía.

En 1891 una locomotora manufacturada en Leeds Inglaterra, diez vagones, 1800 toneladas de rieles y 1000 toneladas de carbón arriban desde Gran Bretaña al muelle de San Quintín para empezar a trazar la conexión ferroviaria hacia Estados Unidos. La obra inicia en el área del Monte Ceniza, un cerro de origen volcánico, ahí se ubica la terminal del ferrocarril, una casa de máquinas y la estación⁶.

Para 1892 se tenían construidos 27 kilómetros de vía con rieles tendidos desde la estación San Quintín hasta el Rancho Las Escobas, pero el proyecto ferroviario fracasa y con él se van las posibilidades de un rápido

⁴ Lawrence Douglas Taylor Hansen. Baja California. ¿el cuerno de la abundancia? Inversiones estadounidenses y desarrollo económico en el norte de la península, en el Porfiriato.

⁵ La controversia acerca de la política de colonización en Baja California. Escrito por Carlos Pacheco y Manuel Sánchez Facio. Editado en 1997 por la Universidad Autónoma de Baja California.

⁶ Lawrence Douglas Taylor Hansen. Baja California. ¿el cuerno de la abundancia? Inversiones estadounidenses y desarrollo económico en el norte de la península, en el Porfiriato.

poblamiento. La recesión en Estados Unidos, la clausura del California National Bank de San Diego, las fuertes sequías en la península, aunado a la cautela por parte del gobierno mexicano hacia el delirio anexionista de territorios por parte de Estados Unidos desdibujan el proyecto de establecer en Baja California una colonia de inmigrantes extranjeros, prospera y estable, se había terminado (Taylor, 2011:43).

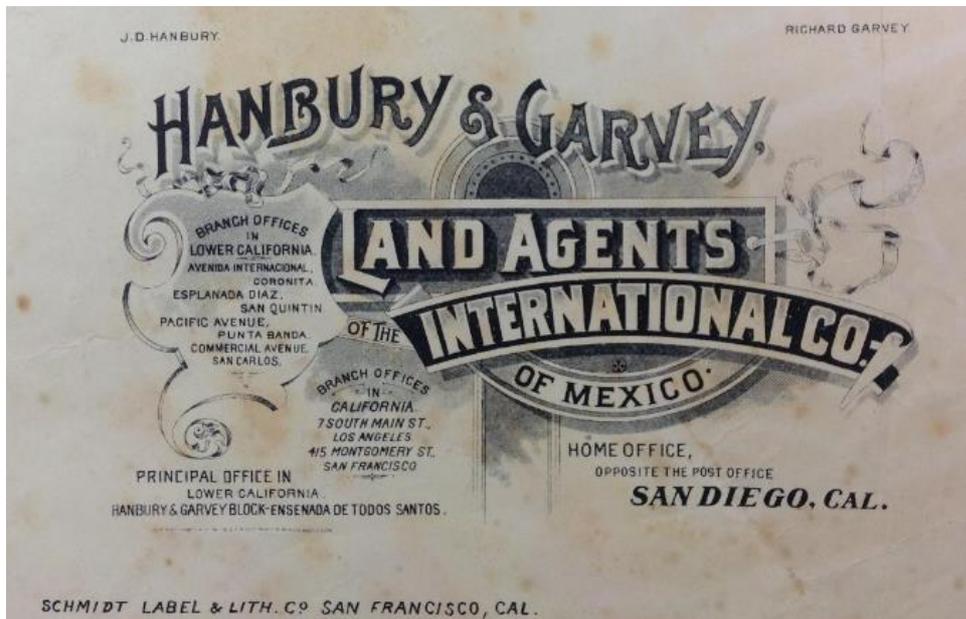


Figura 6. Membrete de la International Company of México utilizado en los planos de las ciudades que diseñaron en la península. Fuente: Special Collection, Gisel Library, University of California San Diego. Recopilación del autor.

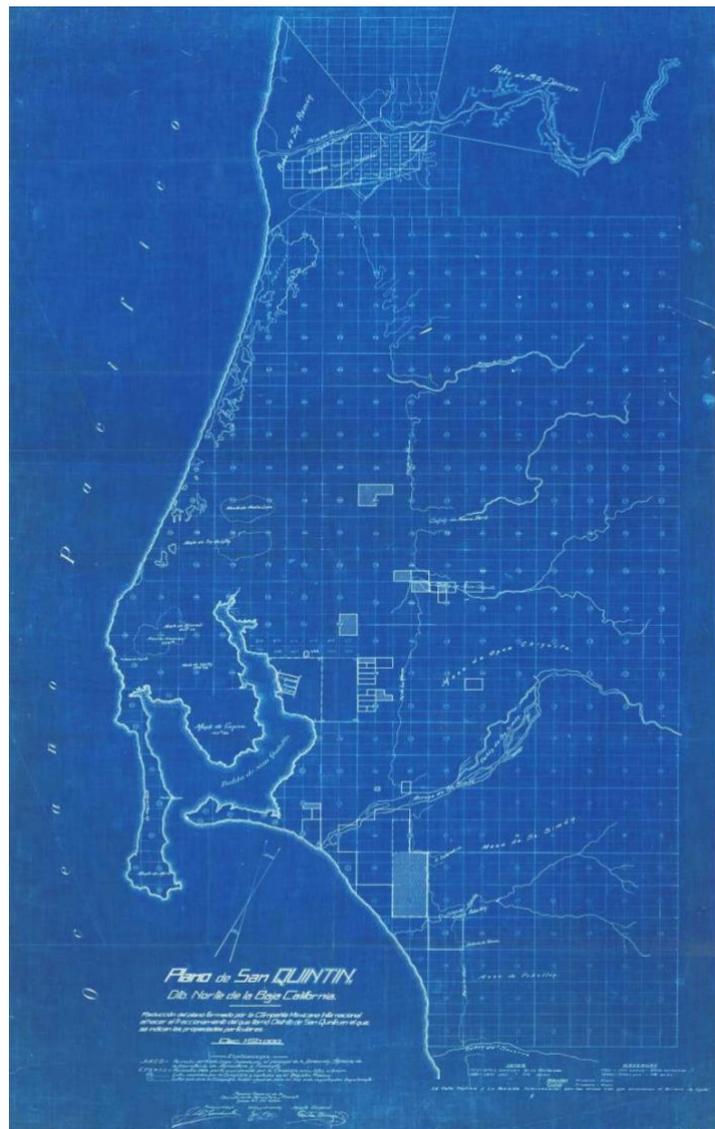


Figura 7. Plano de la ordenación territorial del valle de San Quintín a finales del siglo XIX. Fuente: Mapoteca Nacional Orozco y Berra colección general.



Figura 8. Plano del proyecto de ordenación de Colnett, que fue parte de la cadena de centros agrícolas planeados por la compañía. Fuente: Mapoteca Nacional Orozco y Berra colección general.

Esta colonización agrícola extranjera introduce la racionalización del territorio basada en la cuadrícula modular de la experiencia de pequeños propietarios, los farmers norteamericanos, también inspiradores de la racionalización geométrica cartesiana del territorio generalizada en el noroeste. En consecuencia, el diseño y planeación de poblados rurales obedece al patrón del trazo definido por los agrimensores, consistente en cuadrículas homogéneas que simplemente densifican la extensa trama ortogonal de distritos de riego, cual si el territorio fuese un papel en blanco sobre la mesa de dibujo (Méndez, 2004: 35).

3. El esfuerzo norteamericano en el norte de la península

Muchas concesiones territoriales se otorgan con la Ley de Colonización de 1883 que México promueve para emprender los futuros esfuerzos que traerá dicho reto. Con esta Ley una compañía privada de cualquier país podía adquirir contratos para disponer de terrenos vacantes y en retorno tener derecho a disponer de un tercio del área, la cual estaba obligado a colonizar; los dos tercios restantes podían ser obtenidos a bajo costo (Hutton, 1983: 45).

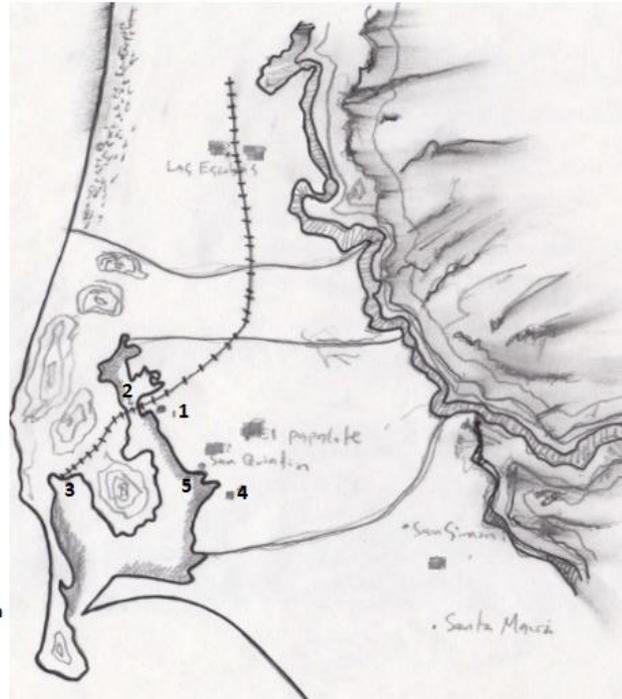


Figura 9. Fotografía que asemeja como se fue poblando la Bahía.

Figura 10. Boceto del Valle de San Quintín en 1900 y el ferrocarril construido.

Fuente: Elaboración propia en base a mapa tomado de la Tesis “The Development of the Valle de San Quintín and its urban Landscape”. By Marjorie M. Hutton. Special Collection Gisel Library, University of California San Diego.

1. Molino de trigo
 2. Bordo para el ferrocarril
 3. Vías del ferrocarril y muelle
 4. Cementerio de Ingleses
 5. Muelle
- Poblado
 - Edificio importante
 - Dunas de arena y antigua salina
 - Vías del ferrocarril
 - Terreno expuesto a marea baja



En referencia de la nueva Ley, la concesión territorial otorgada comprende todo el actual estado de Baja California. Esta concesión la obtuvo Luis Huller alemán nacionalizado mexicano y compañía una firma norteamericana en 1883. En 1885 fue transferida a otra compañía norteamericana la International Company of México quien obtuvo el contrato ligado para establecer colonias y puertos estratégicos a lo largo de la Bahía de San Quintín y en la Bahía de Todos Santos donde se localiza Ensenada actualmente. En realidad, la International Company of México estaba más interesada en promover terrenos para vender que en desarrollar una colonia permanente. Hicieron una extravagante promoción de lo agradable del clima, paisaje, reservas de agua, ricos minerales y sus propios planes urbanísticos, teniendo éxito en atraer alrededor de 400 personas a la colonia de San Quintín en 1887. Se establecieron varias casas de madera, un hotel y se construye un muelle de 200 metros. Se inicia con la agricultura y la población fue en aumento⁷.

4. El paso de estafeta y el esfuerzo británico

Un esfuerzo más notable y concreto fue hecho por la compañía Mexican Land and Colonization Company, Ltd., una corporación inglesa que compra a la International Company valores en cartera y una extensa concesión territorial. Ignorando el clima, la compañía aparentemente tenía planes de establecer un largo sistema agrícola para sembrar trigo en el valle de San Quintín. Para este fin, los colonizadores limpiaron y prepararon la tierra para cultivar y desarrollar lugares donde ya los norteamericanos habían dejado algunas cosas empezadas en el lado este de la bahía interior.



Figura 11. Edificio donde se encontraba el molino de harina de San Quintín. Fuente: *La Siesta pressbook "Towns of Baja California"* 1971, reimpresión de los reportes de David Goldbaum en 1918.



Figura 12. Casa de la época de la colonia inglesa a finales del siglo XIX. Fuente: Fotografía de la colección de Tomás Sánchez Ponce de León, miembro del primer Ayuntamiento ciudadano de San Quintín, A.C. 2009.

⁷ Estos párrafos contienen traducciones de la Tesis “The Development of the Valle de San Quintín and its urban Landscape”. By Marjorie M. Hutton. Special Collection Gisel Library, University of California San Diego.

Los ingleses realizaron el dragado de la bahía para el tránsito de buques grandes, construyen un molino de harina y empezaron también la construcción del ferrocarril hacia Estados Unidos para tratar de comunicar a San Quintín con el resto de norte américa.

Para 1891 los ingleses en San Quintín tenían construido un hotel de 22 habitaciones, una aduana, un edificio de correos, una tienda y más de 10 casas construidas de madera en el centro del poblado que ya contaba con más de 200 habitantes. El agua era traída a través de canales de dos pozos que se encontraban en el Ejido Papalote a unos kilómetros de distancia. En 1892 la compañía empieza la construcción del ferrocarril que estaba proyectado conectarse con San Diego en Estados Unidos y al norte de México vía Yuma Arizona. Las vías de ferrocarril empiezan en el brazo occidental de la bahía, la bahía falsa, pasando a lo largo del lado norte del monte ceniza cruzando un bordo artificial que sirve de puente para que el ferrocarril pase al otro lado del brazo de la bahía del lado oriente para internarse en el valle hacia el norte (Hutton, 1983: 48).

Como ya se menciona antes, varias fueron las razones por lo que solo se construyeron 27 kilómetros de vía ferroviaria. Algunos archivos mencionan que cuando la concesión fue cancelada, la compañía desmonta maquinaria y bienes, pero la locomotora que habían traído los ingleses al estarla embarcando en el muelle de San Quintín para su regreso a Inglaterra en un buque de vapor sufren un accidente, y las grúas y cuerdas que sostienen la locomotora se rompen y se hunde. Probablemente el símbolo más importante de la industrialización de este lugar a finales del siglo XIX está bajo el mar. Esas huellas que quedaron dispersas en el territorio hoy pudieran servir para poner en valor el patrimonio agroindustrial de San Quintín en Baja California.

A finales del siglo XIX los barcos de vapor se convirtieron en el sistema de comunicación más importante en la región, moviendo personas, mercancías y después suministros y maquinaria agroindustrial y productos de ganado. Este servicio regularmente conectaba a San Quintín con Ensenada y San Diego así como a los puertos de la costa del pacifico mexicano. La trasportación por tierra era por medio de caminos transitados por vehículos de tracción animal⁸.

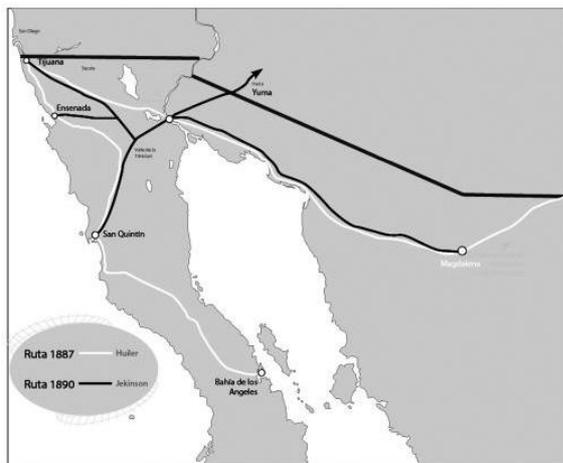


Figura 13. Mapa de las rutas del ferrocarril peninsular proyectadas en 1887 y 1890. Fuente: Mapa elaborado por Manuel A. Sánchez Fernández. Obtenido del artículo “El malogrado proyecto del ferrocarril peninsular del Distrito Norte de la Baja California, 1887-1892”, de Hilarie J. Heath.



Figura 14. Plano de 1903 del sitio del Molino de Harina en San Quintín, a pesar de lo deteriorado del plano se puede apreciar su ubicación junto a un almacén de depósito de trigo y también se aprecia parte del bordo por donde pasaba el ferrocarril desde el Monte Ceniza del otro lado de la bahía hacia el rancho las Escobas. Fuente: Special Collection Gisel Library, University of California San Diego. Consultado personalmente por el autor en UCSD en 2017.

Los primeros años fueron buenos y el porcentaje de agua de lluvia genera buenas cosechas de trigo, la compañía inglesa construye un edificio de cuatro pisos con un molino de harina alejado tres kilómetros de la población cercana a la intersección del ferrocarril que venía de cruzar la bahía para adentrarse en el valle. El molino estuvo en operación aproximadamente 6 años, la mayoría se exportaba y una pequeña parte era para el consumo local.

⁸ Estos párrafos contienen traducciones de la Tesis “The Development of the Valle de San Quintín and its urban Landscape”. By Marjorie M. Hutton. Special Collection Gisel Library, University of California San Diego.

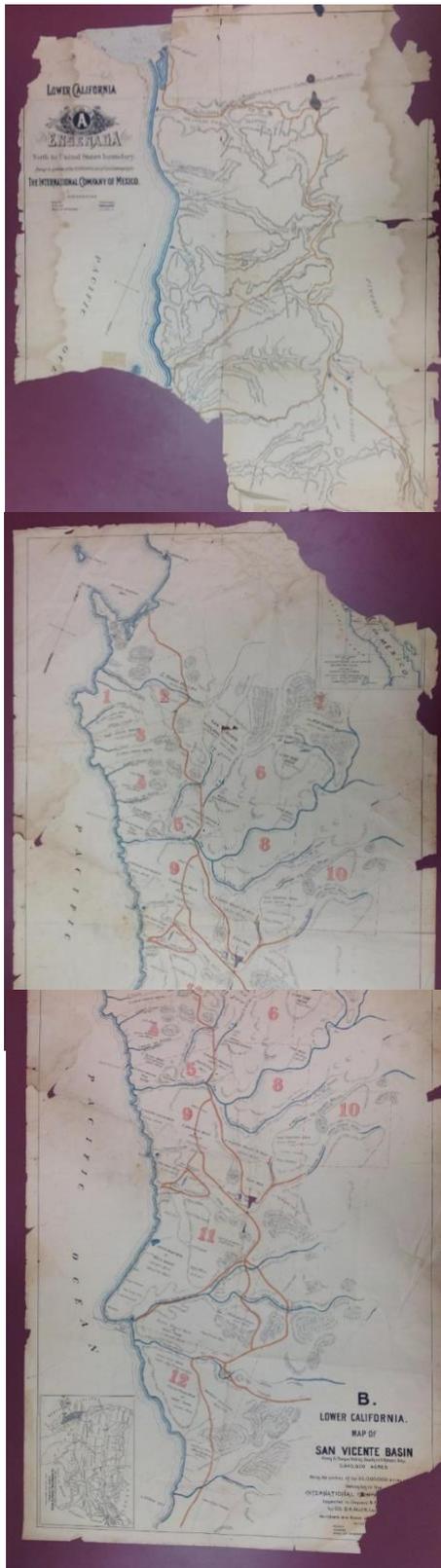


Figura 16. Conjunto de 3 mapas del litoral del Pacífico desde Tijuana hasta San Quintín realizado a finales del siglo XIX por la International Company of México.

Fuente: Mapas originales consultados por el autor en el archivo especial de UCSD en 2017.

Los sembradíos de trigo, así como los pocos de cebada que había crecían ubicados dispersos en el valle con una variación cercana a la población en pequeñas áreas, en el presente serían en San Simón y Santa María en el sur del valle y otro rancho ubicado en la porción central llamado las Escobas.

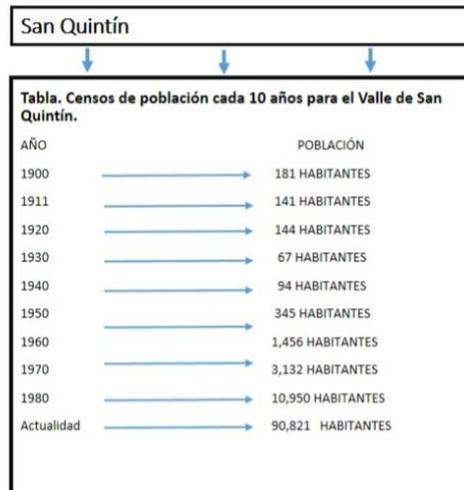


Figura 15. Cuadro de censos de población de San Quintín. Fuente: The Development of the Valle de San Quintín and its urban Landscape. By Marjorie M. Hutton.

A pesar de que el cultivo del trigo y la cebada se realizan con cultivo seco la perforación de pozos para obtener agua se hizo en muchos lugares para irrigar las plantaciones como alfalfa, uvas, vegetales y cultivos de huerta. Otra actividad diferente a la agricultura en el territorio que se desarrolla fue el pastoreo de ganado con ranchos alrededor de la bahía que contaban con aproximadamente 500 cabezas de ganado⁹.

Todos los gastos y los esfuerzos de la compañía inglesa eventualmente se redujeron a nada ya que dependían mucho del clima que no soportó el cultivo seco (cultivo dependiente solo de agua de lluvia) que no fue suficiente la precipitación anual de lluvias en un clima desértico. Las esperanzas estuvieron centradas en una inicial temporada de buenos años de lluvia y otros nada buenos en el porcentaje de precipitaciones; la colonia rápidamente entra en un declive del cual nunca se recupera.

En 1905 el poblado reporta muy pocos habitantes y signos de abandono se percibe en los alrededores. Los censos oficiales reportan un declive significativo en la primera década del siglo XX. A pesar de que la compañía Mexican Land and Colonization Company sale mejor librada con su colonia de Ensenada, todavía no podía mantener su solvencia económica y en esas primeras décadas del siglo XX el gobierno mexicano del distrito norte cancela la concesión territorial y la tenencia de tierras, regresándolas a dominio mexicano. Así acaba el periodo de colonización extranjera en el Porfiriato en Baja California.

⁹ "The Development of the Valle de San Quintín and its urban Landscape". de Marjorie M. Hutton. Special Collection, Gisel Library, University of California San Diego. Archivos consultados en 2017 por el autor en la Colección Especial UCSD.

Eventualmente la pequeña población fue abandonada y su infraestructura fue dejada al decaimiento natural del tiempo, algunos elementos fueron removidos como las luminarias exteriores del pueblo y también los equipamientos del ferrocarril y sus casi 30 km de vía que fueron desmontados en 1909 y termina con la demolición del edificio del molino de harina en 1949.

Los únicos vestigios que quedan en el territorio del periodo de colonización son los postes del viejo muelle que construyen los norteamericanos, el borde de tierra sobre la bahía del camino del ferrocarril, la maquinaria del molino y su rueda que aún se conserva y algunas casas de madera que quedan por ahí. Varias tumbas con sepulcros de madera con nombres y apellidos ingleses y muchos árboles de cipreses plantados en el valle como rompe vientos que protegen los cultivos.¹⁰



Figura 17. Muelle construido por los norteamericanos en 1880. Una de las últimas huellas del viejo poblado en la Bahía de San Quintín. Fuente: *The Development of the Valle de San Quintín and its urban Landscape*. By Marjorie M. Hutton.



Figura 18. El cementerio Ingles, restos de lapidas con nombres y apellidos ingleses que son huellas del periodo de colonización extranjera. Fuente: *The Development of the Valle de San Quintín and its urban Landscape*. By Marjorie M. Hutton.

5. El emergente emporio agrícola de Baja California del siglo XXI.

Para 1910, lo que iba en camino de ser un emporio industrial, agrícola y urbanístico estaba casi desmantelado. El inicio de la Revolución Mexicana, el surgimiento de la colonia de riego de Mexicali por la Colorado River Land Company y la desconfianza a los británicos por sus malos manejos vienen a dar la estocada final para el abandono del poblado.

El desarrollo espectacular terminó a principios del siglo XX en el valle de San Quintín y permaneció ignorado durante 30 años, a partir del último cuarto del siglo XX el pueblo fantasma inicia su resurrección y presenta un progreso económico notable para en la actualidad contar aproximadamente con más de 100,000 habitantes en toda su cadena de poblaciones, la región pretende ser hoy en día un municipio del estado de Baja California y se ha convertido en una de las zonas agrícolas más productivas del país. Aplicando nuevas tecnologías en la bahía se cultivan ostiones, abulones, y se extrae camarón y langosta de las aguas cercanas, mientras que en su campo se produce trigo, cebada, avena, maíz, frijol, alfalfa, tomate, papas, y la fresa que a nivel nacional es la segunda en producción, además de contar con 250 hectáreas de cultivos en invernadero de alto rendimiento. La población ha incrementado y una nueva colonización está sucediendo, debido a la migración de trabajadores agrícolas procedente de los estados de Guerrero, Oaxaca y Michoacán.



Figura 19. Vista del Valle de San Quintín en la actualidad. Fotografía de Elisa Ormart, periódico el Vigía, artículo San Quintín un valle antiguo y próspero. Se puede apreciar las barreras de Cipreses que protegen los cultivos de los vientos dominantes sembrados por los ingleses a finales del siglo XIX.

¹⁰ "The Development of the Valle de San Quintín and its urban Landscape". By Marjorie M. Hutton. Special Collection Gisel Library, University of California San Diego.

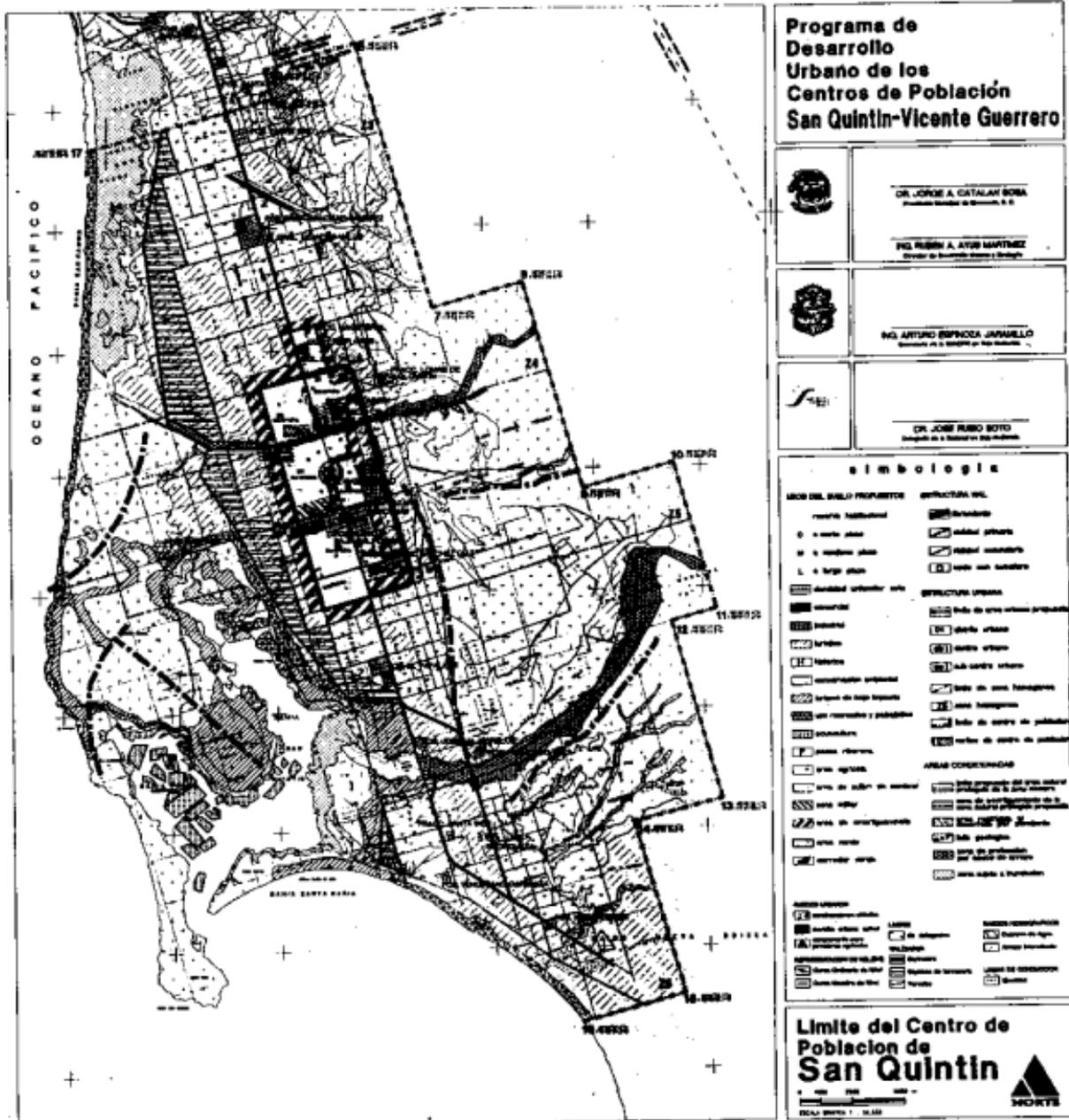


Figura 20. Plan regulador. Fuente: Programa de desarrollo urbano de los centros de población San Quintín – Vicente Guerrero.

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

6. Apreciaciones enfocadas al patrimonio agroindustrial.

El surgimiento de San Quintín a finales del siglo XIX es una muestra de los alcances del capital extranjero en el norte de la península de Baja California. Su cadena de poblaciones a lo largo del valle fue una estrategia económica para aprovechar las potencialidades agrícolas y deja sembradas las semillas de lo después se convierte: Un sistema de ciudades agroindustriales que funcionan adecuadamente satisfaciendo la demanda local y exportando su producción.

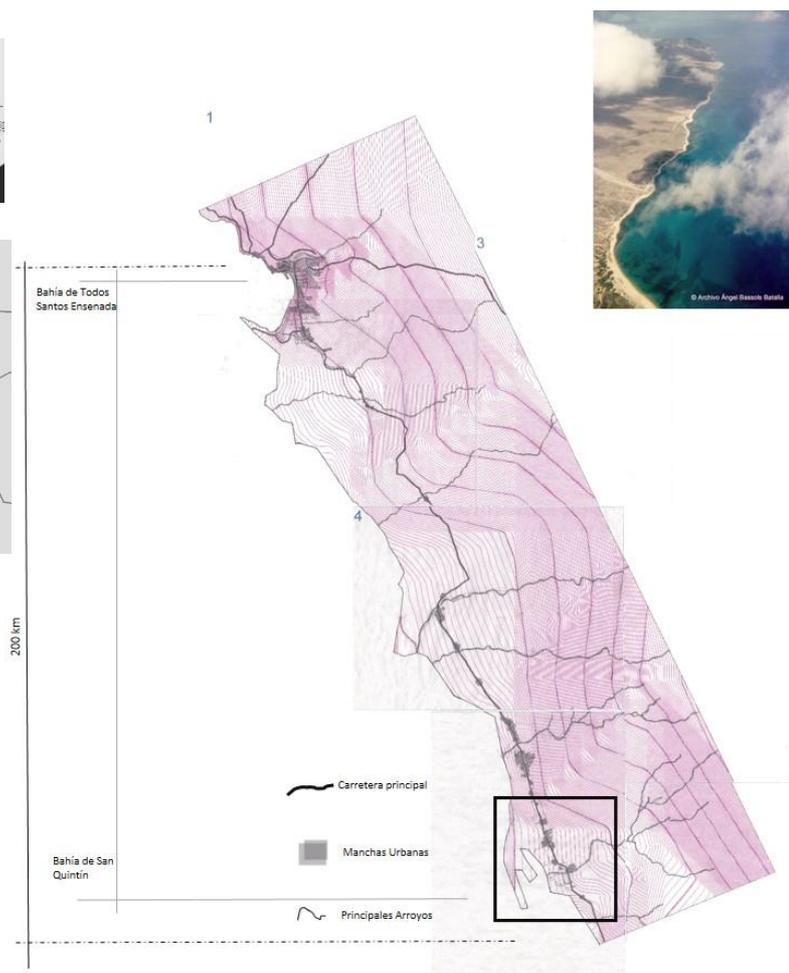
El ordenamiento territorial fue iniciado por los norteamericanos a finales del siglo XIX y continuado por los ingleses ya entrado el siglo XX que trajeron la infraestructura y ocuparon la región. Esta población

pretende ser en esos años el centro para la compañía con interés del régimen de Porfirio Díaz en ocupar estratégicamente el territorio y poblar la lejana península. A pesar de su periodo de abandono ya a mitad del siglo XX el gobierno mexicano y las nuevas compañías que dominan el valle han desarrollado un crecimiento económico potente en la región superando cualquier herencia histórica.

Por eso es importante reconocer y valorar el patrimonio agroindustrial de un territorio como este ya que son pocas las investigaciones enfocadas a estudiar y defender la arquitectura y el urbanismo que dejó la inversión extranjera en el periodo industrial del país. El proyecto territorial del Porfiriato permite el surgimiento de ciudades industriales, sobre todo en el norte del país, y siendo Baja California el estado más al norte de México no fue la excepción y aparecen varios ejemplos. Este trabajo pretende hacer un recorrido por la historia de San Quintín para encontrar los elementos que dan identidad a la región y al paisaje. Los intereses se centran en mostrar cómo fue el ordenamiento territorial planeado por las compañías extranjeras, ver cómo y porqué de su transformación e identificar el patrimonio agroindustrial que aún existe en la región.



Figura 21. Serie de esquemas que muestran la localización de San Quintín y su ocupación territorial. Cabe señalar que la ordenación del parcelario implementada por las compañías extranjeras coincide con los ejes principales actuales del Valle de San Quintín. Esto muestra la influencia en su distribución actual. Fuente: Elaboración propia.



Se han tomado de referencia los estudios en Barcelona del patrimonio industrial a lo largo del río Llobregat, donde identifican los recursos más relevantes y dan una interpretación estructurada. Ellos narran una historia capaz de atraer visitas e inversiones para buscar áreas de proyecto y dar un nuevo impulso de desarrollo económico¹¹. En la revista *Identidades* número 2, perteneciente al Laboratorio Internacional de Paisajes Culturales, Joaquín Sabaté también menciona referente al caso catalán:

Se trata en esencia de trascender el inventario y cohesionar los recursos culturales a partir de una idea-fuerza territorial, de dotarlos de estructura, de verificarla desde ensayos de proyectos, de construir una hipótesis de interpretación de un episodio relevante y de adelantar criterios para la ordenación de un territorio, para la gestión coherente de aquellos recursos (Sabaté, 2010).

¹¹ D. Calatayud, J. Galindo, A. Giocoli, R. Jossa, D. Martínez, A. Lista, F. Rubio, J. Sabaté (Coordinador) y P. Vall "Valoración de los recursos patrimoniales, de la estructura y ordenación del río Llobregat" Diputación de Barcelona, 1999.

El contexto mexicano que presenta el patrimonio industrial es variado y muy rico, aunque recientemente se han visto demoliciones como la ex fábrica Mayorazgo en Puebla. Donde el especialista en patrimonio industrial Lucas Landgrave apunta que la destrucción del recinto fabril “es una terrible pérdida para el patrimonio mexicano”, ya que las ex fábricas textiles de Puebla son una muestra de cómo México se incorporó de manera tardía la revolución industrial.

Otros casos como la aparición del plan de manejo para el paisaje agavero¹² y las antiguas instalaciones industriales de Tequila en Jalisco, el cual valora la importancia del paisaje cultural mexicano, son claros ejemplos de la riqueza cultural del país.

Por tanto, este artículo pretende fijar la mirada en un territorio alejado del centro de México para mostrar la historia industrial del Valle de San Quintín, se realiza un corto listado de su patrimonio agroindustrial y su posibilidad actual en el territorio.

- Rueda del molino de harina traída por los ingleses. Propuesta de museo de sitio alrededor de la zona donde se localiza la pieza.
- Reconstrucción del edificio que albergaba el molino. Propuesta de reconstrucción del edificio para uso de actividades para la comunidad y museo agroindustrial.
- Localización de pozos antiguos de extracción de agua utilizados por las compañías hace más de 100 años.
- Ubicar miradores para apreciar el paisaje del valle de San Quintín.
- Localizar los restos de los muelles y camino del ferrocarril.
- Emprender un proyecto de investigación para saber si realmente la locomotora manufacturada en Leeds Inglaterra traída en 1891 esta en el fondo de la bahía.
- Valorizar el panteón inglés como sitio importante y preservar la arborización de cipreses resaltando su paisaje.



Figura 22. Fotografía del primer molino de harina en la península de Baja California.
Fuente: <http://www.questconnect.org/>



Figura 23. Fotografía de los pozos para obtener agua y alimentar el sistema de riego para el cultivo que realizaron los ingleses a finales del siglo XIX.
Fuente: Periódico el Vigía.

Recientemente se ha consultado en el centro INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia) en la ciudad de Ensenada el Catalogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles de Baja California editado en 1984 y coordinado por el arquitecto Juan Antonio Siller Camacho, este documento es de suma importancia ya que localiza y registra a detalle el patrimonio construido de esta región de México.

Creemos que el reconocimiento y la conservación son los primeros pasos para buscar valorizar la importancia de un legado desapercibido que contiene ricos ejemplos que pudieran potenciar la localidad a través de la cultura y ser distinguido como un paisaje cultural¹³ de la península de Baja California. El reto es mostrar en un primer acercamiento el trabajo del hombre y las huellas que ha dejado en el paisaje, que aunque dispersas son únicas y son de gran valor para entender el territorio peninsular.

¹² Ignacio Gómez. Plan de manejo para el paisaje agavero y las antiguas instalaciones industriales de tequila. El patrimonio cultural como detonador del desarrollo regional, antecedentes, compromisos y retos. Revista Rizoma 2009. Patrimonio Industrial. Rescate de un pasado, herencia del futuro.

¹³ La definición clásica es la que propuso Carl O. Sauer: El paisaje cultural es configurado a partir de un paisaje natural por un grupo cultural. La cultura es el agente, el área natural el medio, el paisaje natural es el resultado.

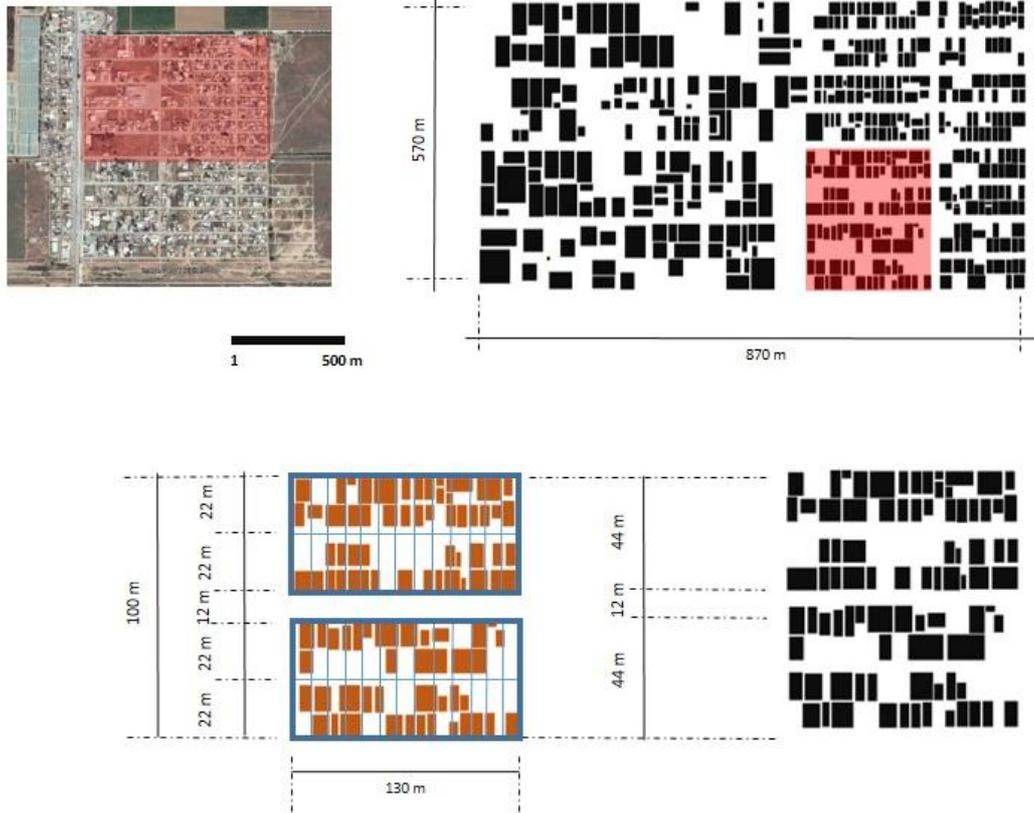


Figura 24. Esquemas de ocupación urbana en la población de San Quintín. Solo se toma una muestra de la lotificación que se consolidó en el trazado urbano, cuenta con una manzana regular de 130m x 100m, compuesta de dos rectángulos de 130m x 44m y calle central de 12m aproximadamente. Fuente: Elaboración propia.



Figura 25. Fotografía y planta arquitectónica de una construcción de la colonia inglesa. Fuente: INAH. Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles de Baja California editado en 1984 y coordinado por el arquitecto Juan Antonio Siller Camacho.



Figura 26. Fotografía del antiguo muelle establecido en el siglo XIX por donde cruzaba el ferrocarril y se encontraba el edificio del molino de harina más moderno de Latinoamérica construido por los ingleses. Fuente: Google Earth.

7. Referencias

- Aikman, R. (1887). “*Lower California : Tierra Perfecta*”, or “*Perfect Land : the fertile district owned and offered for sale by the International Company of México*”. New York : The Company. Special Collection. UCSD. University of California in San Diego.
- Estrada Arnulfo (2013). “Los Orígenes de San Quintín”. *Periódico el Vigía*, edición impresa 2013.
- Gómez, I. (2009) Plan de manejo para el paisaje agavero y las antiguas instalaciones industriales de tequila. El patrimonio cultural como detonador del desarrollo regional, antecedentes, compromisos y retos. *Revista Rizoma* 2009. Patrimonio Industrial. Rescate de un pasado, herencia del futuro.
- Gómez Estrada, J. A., & Almaraz Alvarado, A. (2011). *Inversiones, colonización y desarrollo económico en el noroeste de México, 1870- 1940*. Tijuana [Baja California] México : Colegio de la Frontera Norte.
- Hutton, Marjorie M. (1983). “*The development of the Valle de San Quintín*”. Special Collection. UCSD. University of California in San Diego.
- Landgrave, Sinhúe L. (2015). “El archivo fotográfico de la Fábrica de Celulosa en Peña Pobre: una historia gráfica y constructiva”. *Revista Boletín de Monumentos Históricos*. Núm. 33. Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Méndez Sáinz, E. (2004). *Arquitectura Nacionalista. El proyecto de la Revolución Mexicana en el Noroeste (1915- 1962)*. Universidad de Sonora. Editores Plaza y Valdés.
- Pacheco, C., & Sánchez, M. (1997). *La controversia acerca de la política de colonización en Baja California*. Editado en 1997 por la Universidad Autónoma de Baja California UABC, Mexicali Baja California
- Sabaté, J. (2010). *Identidades. Territorio, Cultura, Paytimonio* (Editorial). Barcelona [Catalunya] España : Laboratorio Internacional de Paisajes Culturales, Universidad Politècnica de Catalunya.
- Sabaté, J. (2014). Paisajes Culturales y Proyecto Territorial: un Balance de treinta años de experiencia. *Revista Identidades. Territorio, Cultura, Paytimonio*. Barcelona [Catalunya] España : Laboratorio Internacional de Paisajes Culturales, Universidad Politècnica de Catalunya.
- Samaniego López, M. A. (2014). *Breve Historia de Baja California* (2da Edición). Mexicali [Baja California] México : UABC. Universidad Autónoma de Baja California.
- Sauer C. (1925). La morfología del paisaje. *Polis, Revista de la Universidad Bolivariana*, vol. 5, núm. 15, 2006. Universidad de Los Lagos Santiago, Chile.
- Siller, J. A., & De la Torre, G. (1984). *Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles. Baja California*. Municipio de Ensenada [San Quintín] México : Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH).
- Taylor Hansen, L. D. (2011). “Baja California, ¿el cuerno de la abundancia? Inversiones estadounidenses y desarrollo económico en el norte de la península, en el Porfiriato”. *Breve Historia de Baja California*.