

# El Callejón Z de Tijuana, Baja California: herencia patrimonial del camino de las Californias

*Antonio Padilla Corona  
Universidad Autónoma de Baja California*

El Callejón Z representa el último vestigio dentro de la mancha urbana de Tijuana, de una porción del antiguo camino de las Californias. Esta senda fue utilizada durante los siglos XVIII y XIX por los pobladores en su ir y venir entre la Alta y la Baja California. El heredero de este camino, el actual Callejón Z, por sólo este hecho, adquiere un valor histórico que, a diferencia de los demás callejones de Tijuana, trasciende su ámbito local (Figura 1).

Por ello, el objetivo del presente trabajo es documentar el vínculo entre el viejo camino de las Californias con el actual Callejón Z. La idea es dejar en claro la herencia material que representa actualmente el Callejón Z. Para ello, además de utilizar los documentos de carácter histórico, se ha incorporado la técnica cartográfica de sobreponer planos antiguos a contemporáneos. Una vez igualadas sus escalas, se puede ver la relación entre el viejo camino y el Callejón Z.

## **El viejo camino de las Californias**

El documento más antiguo que habla del sitio en donde actualmente se encuentra el Callejón Z, se remonta a 1786. En ese año, un 24 de marzo, José Antonio Rangel, Comandante General de las Provincias Internas, autorizó al gobernador de la California, Pedro Fagés,<sup>1</sup> utilizar un “nuevo camino” en lugar del “antiguo” que comunicara la ranchería de La Punta con el paraje de La Grulla.<sup>2</sup> La Punta era una ranchería indígena ubicada en el extremo sur de la Bahía de San Diego, en la denominada punta de la bahía, de ahí su nombre.<sup>3</sup> Por su parte, La Grulla, 10 km al norte de Santo Tomás, fue contemplado en 1784 como posible sitio para el establecimiento de una cuarta misión, idea posteriormente descartada.

Según Rangel, la nueva ruta “ofrecía mayor derechura y comodidad que el que se había andado hasta el día”. De hecho, lo importante para las autoridades españolas era que el nuevo camino rodeaba los parajes del Arroyo de San Juan Bautista (hoy Arroyo La Misión), así como la Ensenada de Todos Santos. En ambos sitios se asentaban indígenas hostiles hacia los españoles.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Pedro Fagés fue gobernador de California de 1782 a 1791 (Rodríguez-Sala 2003:191-193).

<sup>2</sup> Fray Luis Sales concluyó que el sitio no era el propicio para fundar una misión, ya que “la única fuente de agua en el lugar era un manantial de agua caliente, además de que las tierras cultivables eran limitadas y alcalinas y la madera escasa” (Meigs 1994:72-73).

<sup>3</sup> En 1833 el lugar fue concesionado a Santiago Emigdio, hijo de Santiago Argüello, a su vez concesionario del rancho Tijuana.

<sup>4</sup> El gobernador Felipe de Neve conoció de este problema años antes, por lo que advirtió de él a su sucesor Fagés.

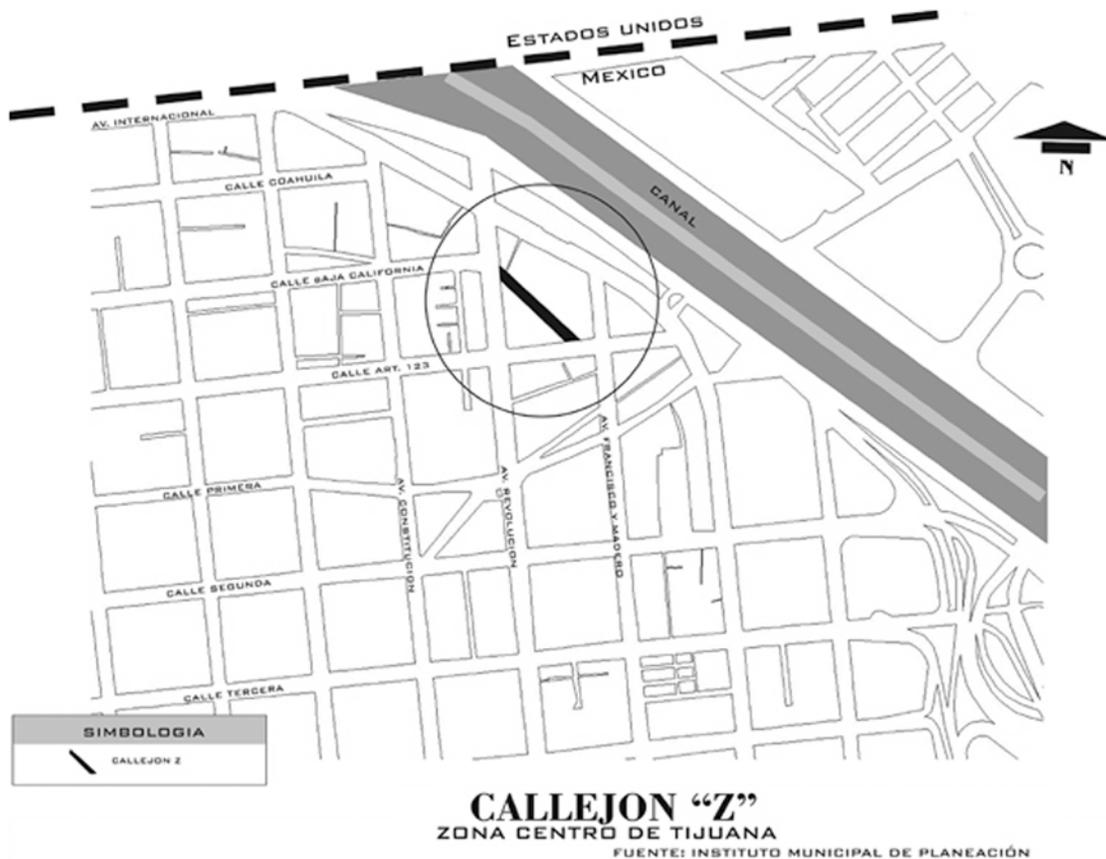


Figura 1. Ubicación.

Para entender la actitud defensiva que tenían los militares hacia los indígenas, hay que considerar que apenas cinco años atrás, aborígenes del Río Colorado habían atacado y dado muerte a colonos, soldados, misioneros e indígenas cristianos de las dos misiones establecidas en las inmediaciones de ese río.<sup>5</sup> Esta preocupación se refleja en las recomendaciones que hizo Rangel a Fagés:

civilizar a los indios gentiles que la habitan [la playa<sup>6</sup>] y especialmente a los que tienen sus rancherías poco distantes de nuestros establecimientos, encargo a usted adopte las providencias que estime propias para conseguirlo con los de la playa por medios suaves y adecuados, y perceptibles a la rusticidad y grosería de dichos indios, pues el carácter atrevido, insolente y falta de fe que les nota usted requiere particular atención a corregirlo a fin de precaver las perniciosas resultas que puede producir si no se les procura suavizar con la frecuencia de vuestro trato y

---

Recomendaciones de Felipe de Neve, gobernador de las californias a Pedro Fajes, su sucesor, sobre cómo mantener la paz con los indígenas, el mejoramiento de la agricultura y ganadería y otros asuntos sobre el gobierno de aquel lugar, 6 de julio de 1783, AGN, Provincias Internas, ref: vol. 120 Exp. 20, Fojas 348 a 365, IHH, UABC, ref. [5.41].

<sup>5</sup> Se trata de las misiones de la Purísima Concepción y la de San Pedro y San Pablo Bicuñer (Bancroft 1884:359).

<sup>6</sup> Es muy probable que se refiera a la ranchería indígena Milijó, ya que fue el nombre que después adoptó el rancho establecido en este lugar por los Argüello.



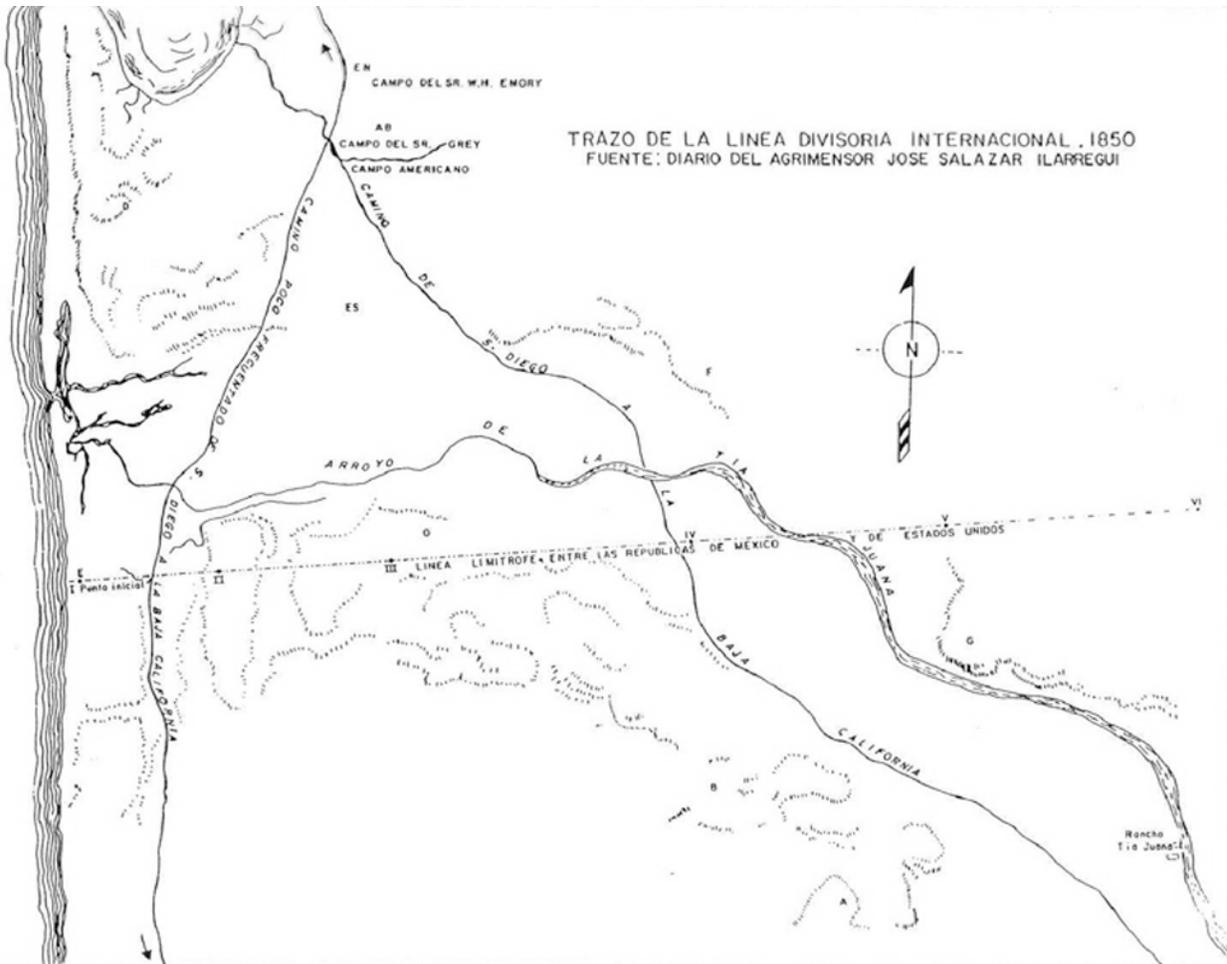


Figura 3. Ubicación actual del Callejón Z.

nuevo camino, este último el que abrió Rangel, por ello su especial importancia.

### El plano de José Salazar Ilarregui

Para empezar a definir la ubicación de lo que fue el camino a mediados del siglo XIX y su relación con el callejón Z del siglo XX, se analizará el mapa y los datos que publicó Salazar Ilarregui en 1850 (Figura 3) (Salazar 1850).

Este personaje fungió como agrimensor de la Comisión de Límites, junto al comisario de la misma, general Pedro García Conde. Ambos realizaron los trabajos astronómicos y topográficos durante 1849 y principios de 1850 del trazo de la línea internacional entre México y Estados Unidos, de acuerdo a lo establecido en el Tratado Guadalupe Hidalgo.

Salazar señaló en el mapa la línea limítrofe entre México y los Estados Unidos, el Arroyo de la Tia Juana, el Rancho Tia Juana, seis puntos sobre la línea internacional y los dos caminos de los que se ha hablado: el antiguo camino costero que pasaba por la ranchería indígena y que denominó “camino poco transitado de San Diego a la Baja California” y el que Rangel autorizó a Fagés en 1786, identificado en el plano como “camino de San Diego a la Baja California”. Se indicaron también en el plano una serie de puntos en donde se construyeron monumentos que sirvieron para referenciar la línea internacional. Se inició con el punto núm. 1 frente al mar, en el

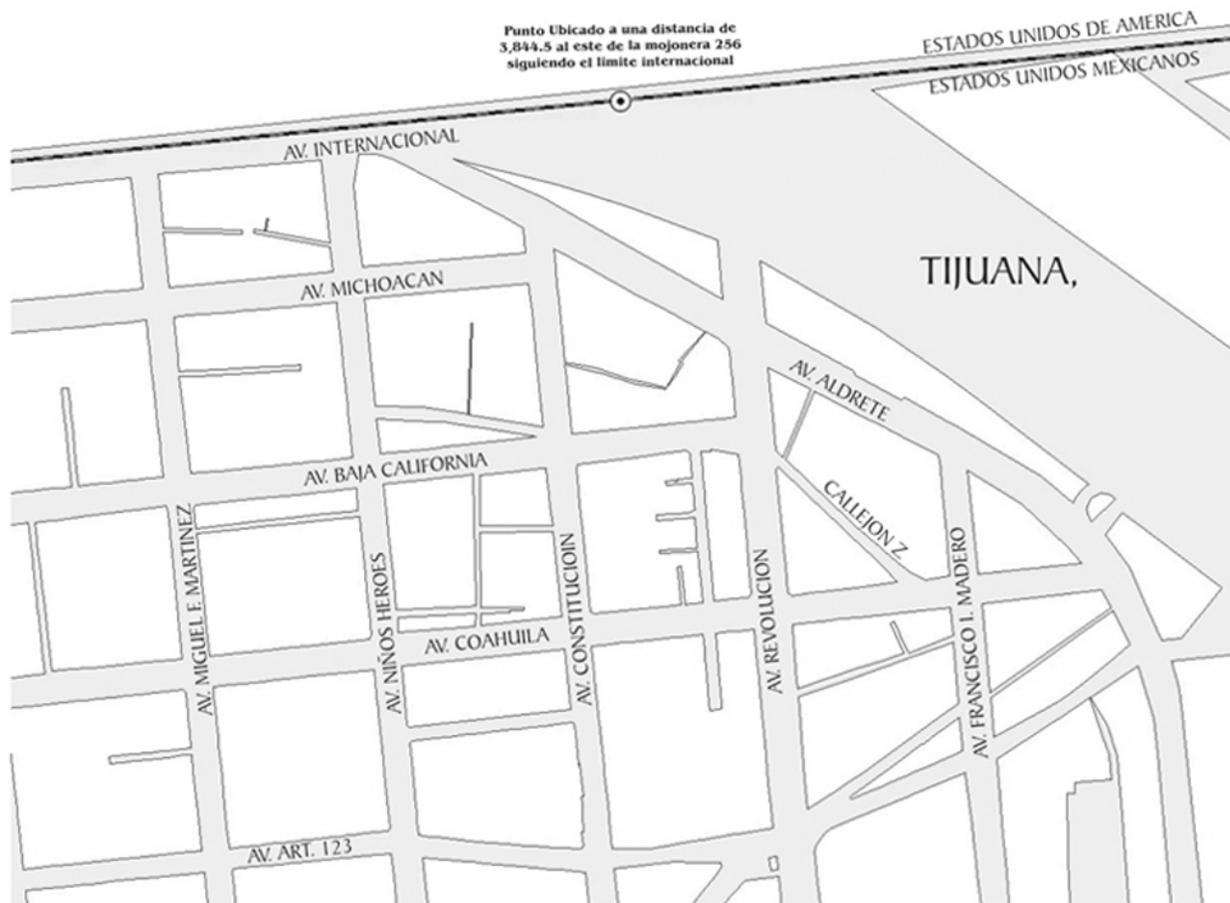


Figura 4. Ubicación del punto IV.

mismo sitio donde se encuentra hoy el monumento de mármol núm. 258, en el fraccionamiento Playas de Tijuana. Se prosiguió hacia el oriente, señalando los puntos II, III, IV, V y VI. Los puntos que interesan son el III y el IV, éste último por haber estado ubicado, según Salazar, “en donde la línea cortó el camino principal de San Diego a la Baja California” (Salazar 1850:30). El monumento que se construyó en este punto fue arrastrado por una crecida del Río Tijuana en 1895. Sin embargo, gracias a que Salazar proporcionó la distancia exacta entre el punto núm. IV y el punto núm. III, se pudo ubicar el desaparecido punto núm. IV y por consecuencia, el paso aproximado del camino por este sitio.

Salazar Ilarregui marcó entre los puntos III y IV, una distancia de 3,844.50 m (Salazar 1850:32). El punto número III coincide en la actualidad con el monumento internacional núm. 256.

Al trasladar esta longitud a un plano contemporáneo de Tijuana, se comprobó que la mojonera provisional, correspondiente al punto número IV, se ubicó sobre la línea internacional en un punto intermedio entre las proyecciones de las actuales avenidas Constitución y Revolución (Figura 4).<sup>9</sup>

<sup>9</sup> David Piñera Ramírez y Jesús Ortiz Figueroa llegaron a la misma conclusión pero tomando como referencia la distancia entre el monumento 255 restablecido por Jacobo Blanco en 1895 y el monumento 255 desaparecido. Sin embargo, los datos ubican con exactitud el monumento número IV de Salazar Ilarregui, más no el camino que se encontraba poco al oeste de dicho punto. Ver Piñera y Ortiz 1989:55.

Pocos metros al oeste del punto núm. IV, el camino cruzaba la línea internacional de manera perpendicular a ésta, y poco después, ya en México, viraba hacia el sureste siguiendo el perfil del lecho del río. (El cambio de rumbo del camino también se observa en la Figura 6.)

### **Nueva significación del camino**

El camino era poco transitado, pero a partir del trazo de la nueva línea internacional empezó a ser utilizado con mayor frecuencia, en especial por los estadounidenses en sus recorridos entre el puerto de San Diego y el Fort Yuma, establecido por el mayor S. P. Heintzelman el 27 de noviembre de 1850 (Conkling 1947:196).

Pocos años después, en el norte bajacaliforniano surgieron también nuevas condiciones sociales y económicas, que impactaron el área del cruce del camino con la línea internacional. En 1870, el descubrimiento de oro en la serranía del Valle de San Rafael provocó en este lugar una concentración de población en su mayoría proveniente tanto de la misma región fronteriza bajacaliforniana como de California y Sonora. El desplazamiento de población fue tal que las autoridades autorizaron la fundación de un nuevo pueblo cercano a los yacimientos metalúrgicos con el nombre de Real del Castillo (ver Padilla 1999). De la misma manera que los habitantes del Fort Yuma 20 años atrás, los realeños se surtieron de las mercancías y herramientas del puerto de San Diego. Sus traslados en carretas los hicieron por el antiguo camino de Fagés, sumándose al tráfico estadounidense.

Llegó a ser tal el incremento de personas que circulaban por el norte de Baja California, en especial el propiciado por las actividades de los estadounidenses en el delta del Río Colorado, que las autoridades mexicanas empezaron a preocuparse por la seguridad regional. Por ello, en 1873, comisionaron al ingeniero Jacobo Blanco (1978) para realizar un levantamiento topográfico (Figura 5) y un informe al respecto. Aunque la tarea encomendada a Blanco fue la de inspeccionar la región del Colorado, incluyó en su reporte información valiosa sobre el resto de la frontera entre Baja California y California.

Un segundo informe, similar al de Blanco, fue enviado por el jefe político de la Baja California, Bibiano Dávalos, al Ministro de Gobernación en diciembre de 1873.<sup>10</sup> Dávalos, que visitó la región en 1871, proporcionó información sobre la situación que consideró anómala, prevaleciente en la frontera. Se denunciaron las violaciones continuas al territorio mexicano por los estadounidenses debido a sus actividades comerciales entre San Diego y el Fort Yuma, por lo que recomendó el establecimiento de las aduanas de Los Algodones y de Tijuana.

### **La aduana fronteriza**

Una vez que el Ministro de Gobernación hizo saber al presidente Sebastián Lerdo de Tejada, la situación irregular que se vivía en La Frontera, el gobierno mexicano hizo suyas las recomendaciones tanto de Blanco como de Dávalos, por lo que decidió establecer, el 6 de agosto de 1874, una aduana en Tijuana.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Informe de Bibiano Dávalos, jefe político de Baja California, sobre la frontera norte de la península y propuesta de que se establezca una aduana en la desembocadura del Río Colorado. La Paz, 5 diciembre 1873, AGN, fondo: Archivo General de la Nación, ref.:caja 315, ref. en IIIH-UABC, exp. 143/1[3.18].

<sup>11</sup> Establecimiento de la aduana fronteriza de Tijuana, Baja California, 6 de agosto de 1874, Archivo: AGN, fondo: Dublán y Lozano, ref.: Legislación Mexicana, vol. 12, página 624; ref. en IIIH-UABC, [2.9].

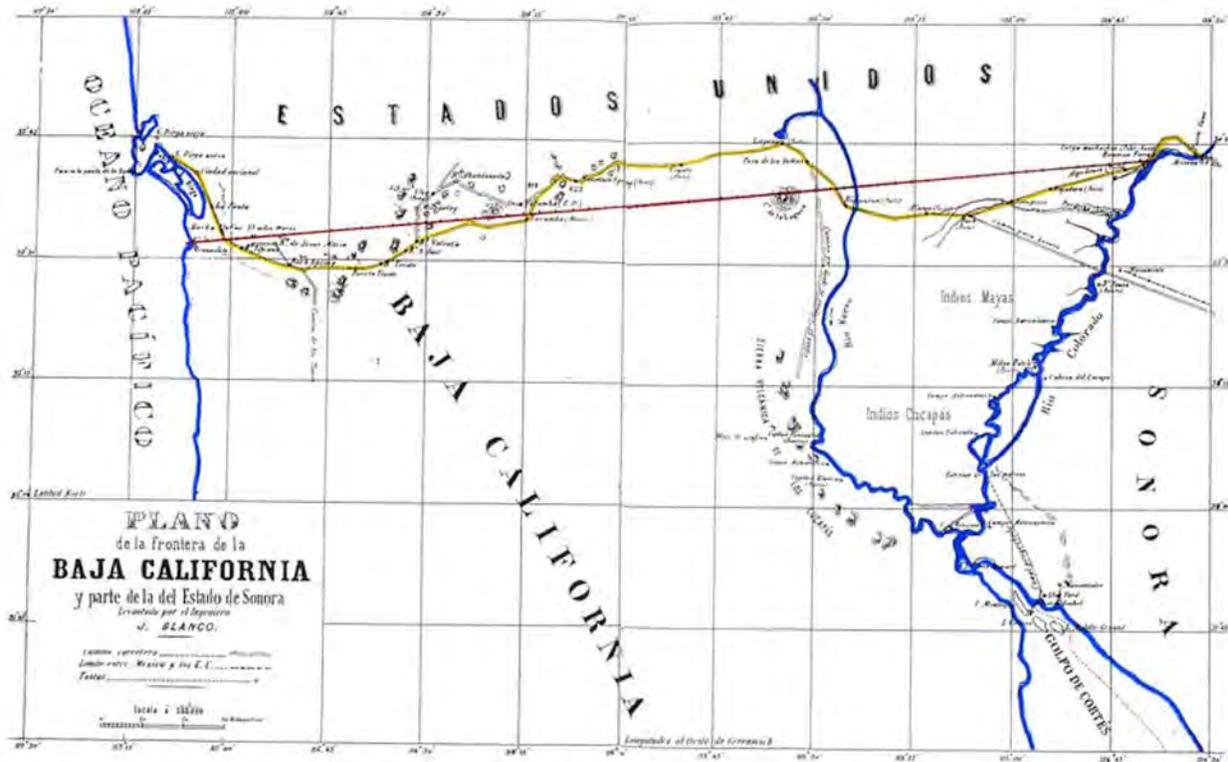


Figura 5. El plano de Jacobo Blanco.

La aduana quedó instalada a un lado del antiguo camino, cercas de la línea internacional. A partir de entonces, se hizo obligatorio para todas las personas que intentaban cruzar mercancías de Estados Unidos a México, detenerse y hacer el pago correspondiente de impuestos. Sacando provecho de esta circunstancia, se empezaron a establecer al frente y lados de la aduana, colonos y comerciantes que ofrecían a los visitantes alimentos, semillas, forrajes, licores y curiosidades.

La imagen de Tijuana de 1887 (Figura 6), además de mostrar el viraje del camino respecto a la línea internacional, registra una característica natural que nos permitió identificar el sitio en etapas posteriores. Se trata del agrupamiento de árboles, inmediatamente al norte de la aduana y a línea del camino. Como veremos más adelante, en fotografías tomadas del sitio, pero en fechas posteriores, aparecen los mismos árboles, durante varias décadas, pero cada vez con mayor altura.

### El pueblo y fraccionamiento de Tía Juana

De manera similar al pequeño pueblo que surgía alrededor de la aduana en territorio mexicano, al cruzar la frontera hacia Estados Unidos se iniciaba un fraccionamiento de nombre de Tía Juana Heights (Figura 7).<sup>12</sup>

En el proyecto se reconoció la importancia regional que tenía el camino entre la Alta y la Baja California. En efecto, la parte del camino ubicada en territorio estadounidense quedó

<sup>12</sup> Algunos de los datos citados han sido tomados de Padilla (1998:103-111). La copia del plano fue proporcionada por la Biblioteca Pública de San Diego, California.



Figura 6. Tijuana en 1887.

integrada a la retícula con el nombre de Avenida Nacional, calle principal, que dio acceso a los comercios de la localidad. En Tijuana, el camino, que conservó su antigua forma diagonal con respecto a la línea divisoria, empezó a adquirir características de calle principal o Main Street, al estilo del vecino del norte. Como se ha visto, además de comunicar a las dos Californias, el camino permitió el acceso a la aduana, viviendas, expendios y comercios establecidos en el sitio (Padilla 1998:108).

### **Los planos de Ricardo Orozco**

Debido al incremento de la actividad aduanera, el pequeño pueblo de Tijuana creció en el predio de Santiago Argüello. Para fines de la década de los ochenta del siglo XIX, tanto Argüello como su esposa habían fallecido; Santiago Argüello murió en 1862 y su esposa en 1879. Al no dejar testamento, los descendientes se disputaron la posesión del rancho durante varios años. En esta misma época, California experimentaba un fenómeno especulativo en venta de tierras. Terrenos que anteriormente carecían de atractivo comercial y por lo tanto de valor, de la noche a la mañana se transformaron en fraccionamientos y después en ciudades. Este proceso significó un gran negocio para los especuladores y propietarios de bienes raíces. Al ser testigos los Argüello de lo que sucedía en California, decidieron experimentar con el propio predio del rancho Tijuana. Pero antes tenían que terminar con el obstáculo principal que impedía la comercialización del terreno: sus desavenencias familiares.

Una de las primeras medidas que tomaron para resolver su situación legal fue contratar los servicios profesionales del ingeniero Ricardo Orozco. Orozco fue enviado a la Baja California, con el objeto de inspeccionar los trabajos del ferrocarril peninsular y establecimiento de colonias, de la compañía inglesa, beneficiaria de la concesión de tierras que le otorgó el gobierno mexicano (Sánchez 1997:209). Su encargo fue el proponer una forma de dividir el predio del rancho, entre los diversos descendientes. Para ello, el ingeniero elaboró dos planos en

# TIA JUANA CITY HEIGHTS

A subdivision of S.E. 1/4 of S.W. 1/4 Sec. 36 T. 18 S.  
R. 2 W. & E. 1/2 of N.W. 1/4 & W. 1/2 of N.E. 1/4 Sec. 1  
T. 19 S. R. 2 W. S.B.M.  
SAN DIEGO CAL.

Surveyed by  
O. A. Sanford City Eng

HART & STERN  
REAL ESTATE AGENTS

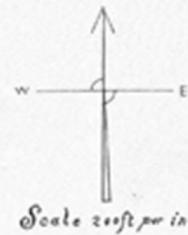
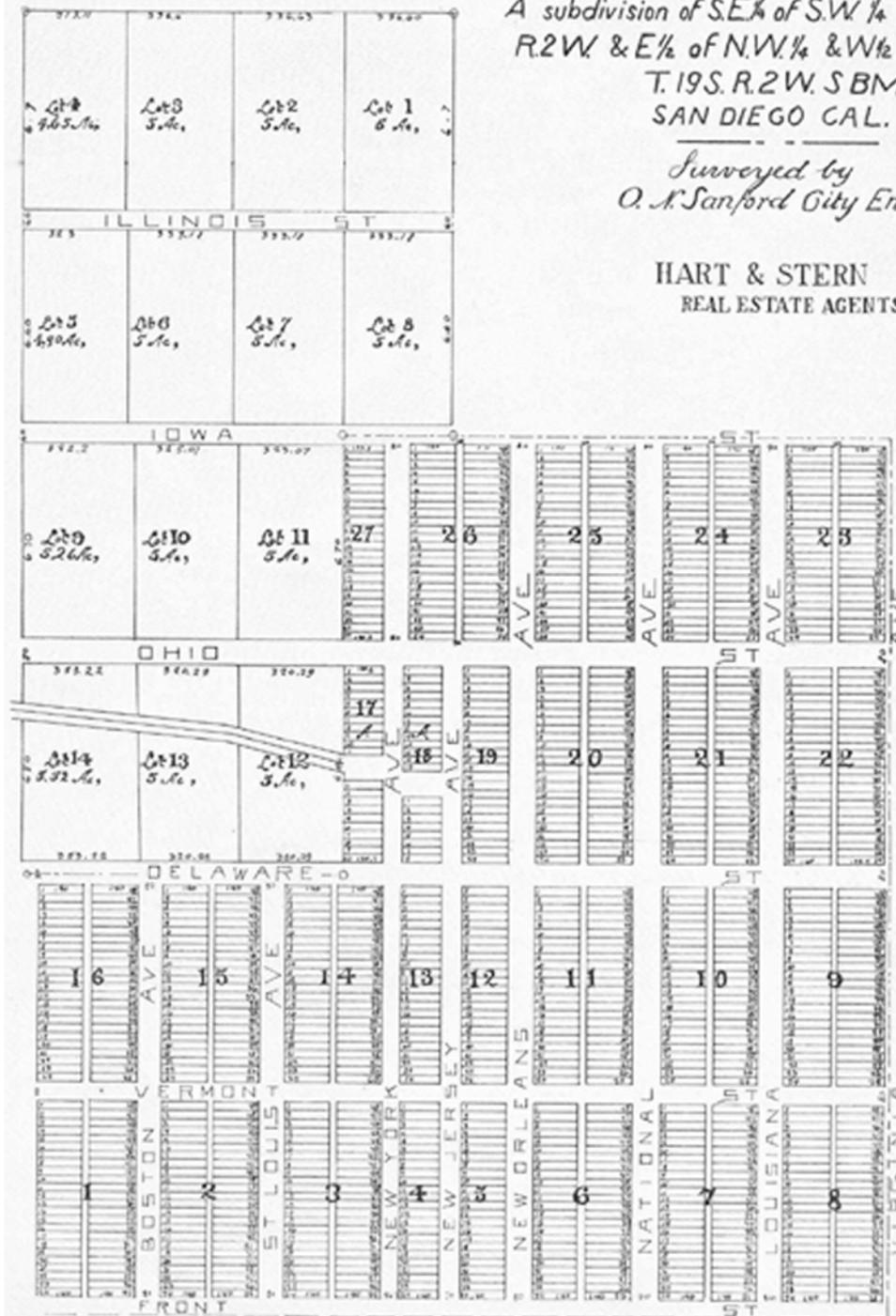


Figura 7. Fraccionamiento de Tía Juana Heights.

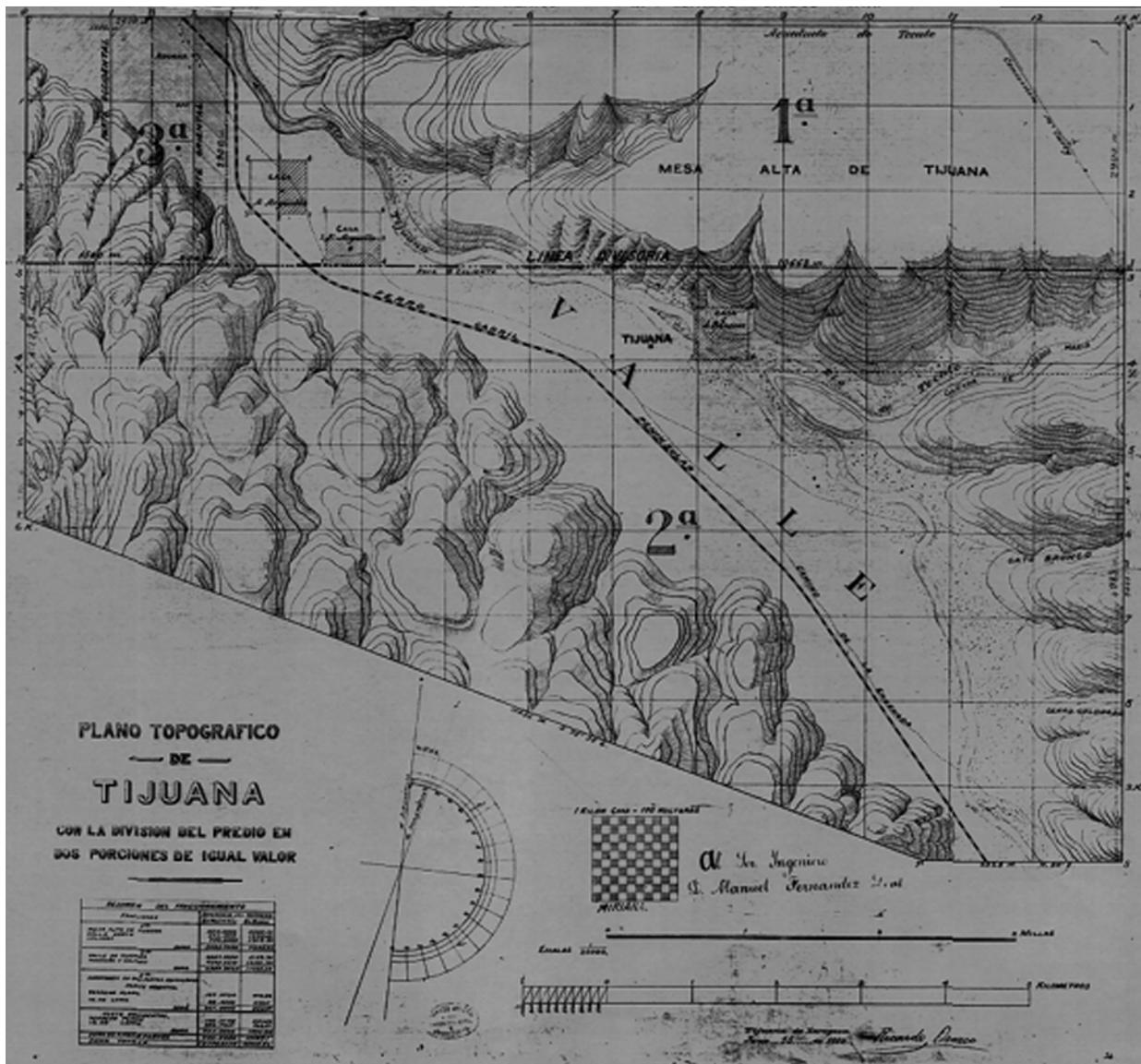


Figura 8. Plano topográfico de Tijuana, 1889.

1889.

En el primero, del 15 de junio y que denominó “plano topográfico de Tijuana” (Figura 8),<sup>13</sup> aparece el fraccionamiento del rancho en tres partes: una para cada uno de los dos grupos de Argüellos: los del norte y los del sur (ver tabla 2 en Padilla 1998:196), y otra, la destinó al futuro pueblo de Zaragoza.

El segundo plano intitulado “Mapa del pueblo de Zaragoza proyectado para localizarse en terrenos del Rancho Tijuana”, (Figura 9) contrario al sentido pragmático de la tradición urbana estadounidense, en él se proyectaron avenidas en diagonal con respecto a la gran retícula, a pesar de que resultaban predios irregulares en donde era impráctico construir y por lo tanto de baja

<sup>13</sup> División del pueblo de Zaragoza situado en el rancho Tijuana, 15 de junio de 1889, Bancroft Library of the University of California, Berkeley, Documentos concernientes a México, 1848-1890, (M-M, 1874), copia en el archivo de microfilm del Instituto de Investigaciones Históricas de la UABC, 108 (R.7)TBL.

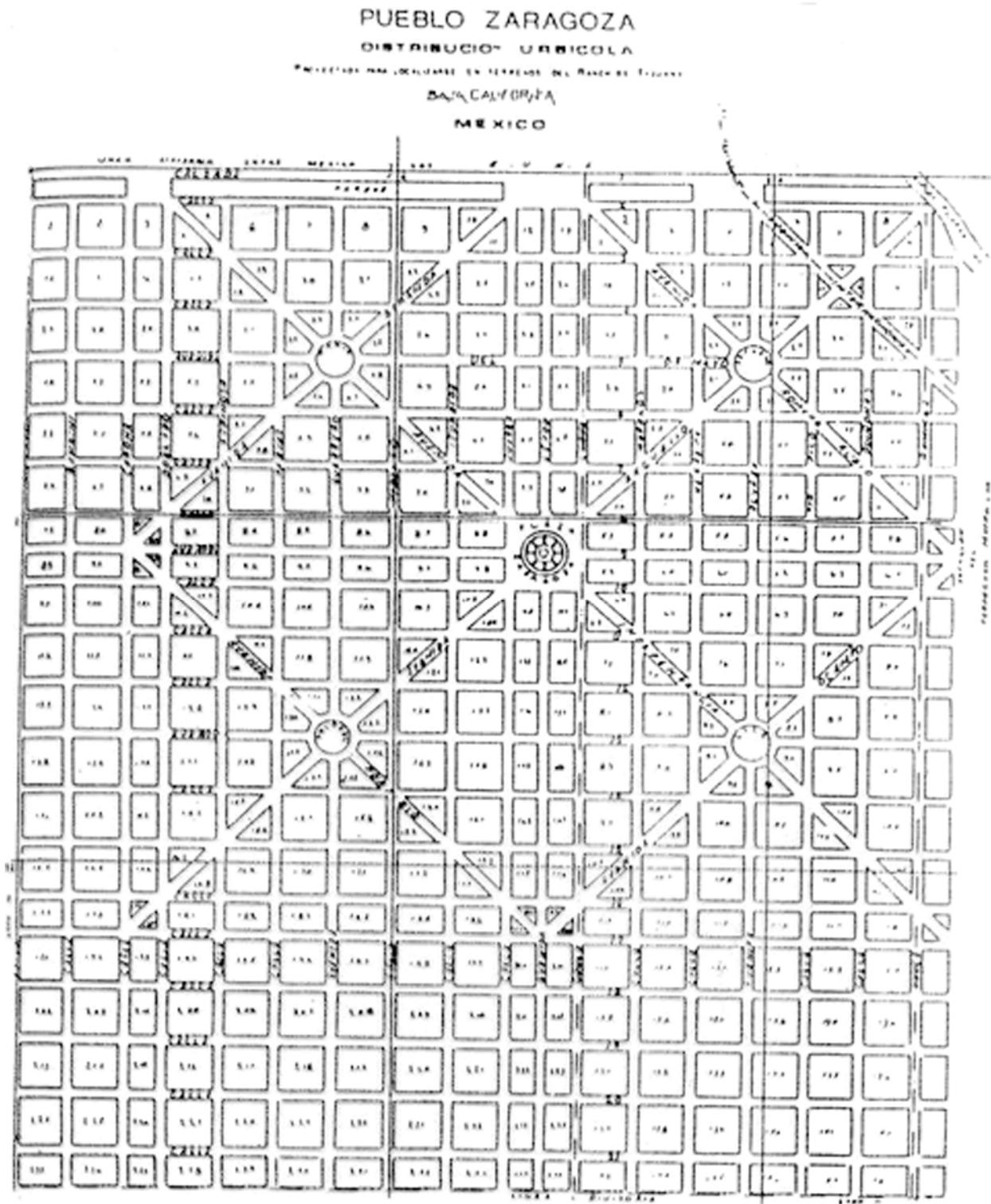


Figura 9. Mapa del pueblo de Zaragoza, 1889.

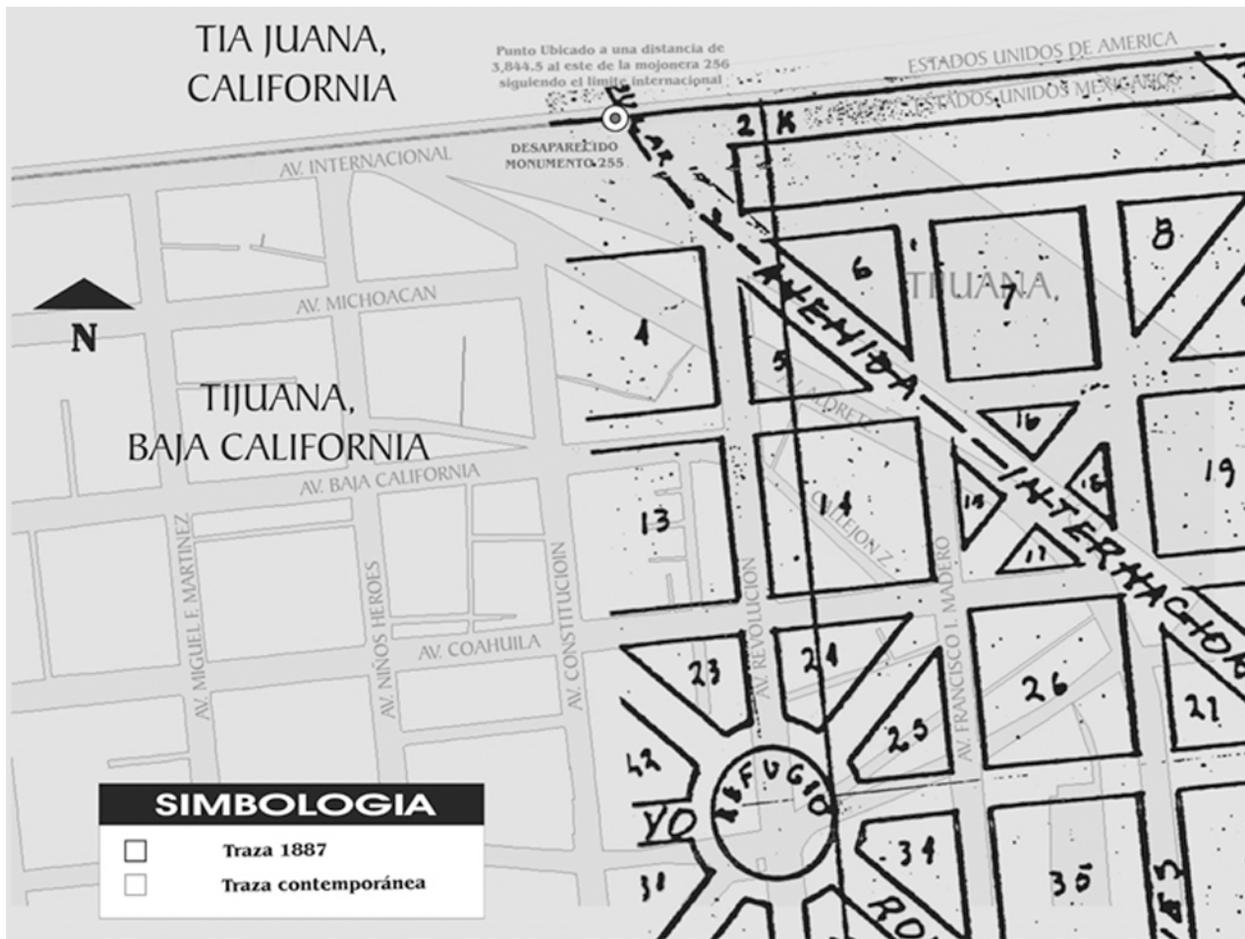


Figura 10. Plano topográfico, 1889, sobrepuesto a plano del 2004.

comercialización.<sup>14</sup>

Al igualar las escalas de ambos planos a la de un plano reciente de Tijuana, es fácil advertir sus relaciones. En el caso del “plano topográfico” al sobreponerse al plano actual de Tijuana, se observa la coincidencia del “camino de la Ensenada” con el Callejón Z (Figura 10). Asimismo, al repetir el proceso con el plano del “Pueblo de Zaragoza” (Figura 11), se nota el paralelismo diagonal entre la Avenida Internacional, proyectada en 1889, y el Callejón Z actual. En ambos casos, también se ve la relación con el desaparecido monumento 255.

### La inundación de 1891

En la madrugada del sábado 21 de febrero de 1891, empezó a llover fuertemente en la región. Fue tal la abundancia de agua que cayó, que el ancho del Río Tijuana creció inundando todo a su paso. Tanto los habitantes de Tijuana, en México, como los de Tía Juana, Estados Unidos, decidieron dejar sus casas y pertenencias y buscar refugio en las partes más altas.

<sup>14</sup> Con un mínimo de excepciones, siendo Boston, Annapolis y Washington como las más representativas, casi todos los pueblos y ciudades en Estados Unidos fueron trazados en alguna versión del plano reticular, con calles rectilíneas intersectando en ángulos rectos, para formar manzanas rectangulares (Reps 1979:3).



Figura 11. Plano “Pueblo de Zaragoza”, 1889 sobrepuesto a plano del 2004.

Después del temporal, algunos habitantes mexicanos regresaron al lecho del río, otros, que contaban con mayores recursos económicos, empezaron a comprar lotes y manzanas en la meseta conocida actualmente como el primer cuadro de la ciudad, en donde se formó el nuevo pueblo.

El viejo camino perdió su carácter internacional con la reubicación del pueblo. El sitio se mantuvo casi desierto hasta principios del siglo XX cuando algunos colonos decidieron asentarse en el lecho del río. Fue en esta época que surgió el Callejón Z, que a pesar de su cercanía con el centro de Tijuana, quedó al margen de las mejoras urbanas realizadas.

En la década de los setenta del siglo XX, el callejón Z fue intervenido físicamente por el gobierno federal. Con la construcción de la canalización del Río Tijuana, obra de impacto internacional, se requirió regularizar el trazo de las calles aledañas, por lo que su extensión se recortó casi a la mitad. (Figura 12)

### El Callejón Z antes y después de la regularización de la traza urbana

En el presente, el Callejón Z se encuentra en el más completo olvido, tanto por las autoridades como por la mayoría de los mismos residentes. En su suelo, falta de pavimento, escurren agua, aceites y otros líquidos. A excepción de contados vecinos, preocupados en mantener sus casas y jardines en buenas condiciones, las cuarterías y talleres mecánicos que proliferan se observan desatendidos y precarios, lo que contribuye a que el lugar presente una



Figura 12. El Callejón Z antes y después de la regularización de la traza urbana.

imagen de desaseo y abandono. (Figuras 13, 14, 15 y 16).

A pesar de las circunstancias adversas por las que ha pasado el callejón y que enfrenta en la actualidad, esa porción representativa del viejo camino de las Californias aún se puede salvar. No todo está perdido. Una vez que los vecinos del callejón y la comunidad en general tomen conciencia del valor patrimonial del sitio y con su iniciativa, sea declarado por las autoridades de la entidad como “Patrimonio Cultural del Estado de Baja California”, de acuerdo a la ley estatal vigente,<sup>15</sup> quedará bajo protección oficial. Así lo merece toda manifestación con relevancia histórica y cultural en nuestra entidad. Si bien el viejo camino, frontera física entre las dos Californias, desapareció, el Callejón Z deberá asumir esa herencia, pero ahora como frontera simbólica entre el pasado y presente de Tijuana.

## Bibliografía

Bancroft, Hubert Howe

1884 *History of California*, vol. 1, The History Company, San Francisco.

Blanco, Jacobo

1978 “Documento num. 35: a map maker’s store of his journey from San Diego to the Sea of Cortez”, Ila Álvarez, ed., en *San Diego Corral of the Westerners, Brand Book Number Five*, pp. 122-134.

Conkling, Roscoe P.

1947 *The Butterfield overland mail, 1857-1869*, Arthur H. Clark, Glendale, California.

<sup>15</sup> Ley del Patrimonio Cultural del Estado de Baja California, Mexicali, Baja California, Talleres gráficos del Estado de Baja California, 1995.



Figura 13. Callejón Z en 2004.



Figura 14. Callejón Z en 2004.



Figura 15. Callejón Z en 2004.



Figura 16. Callejón Z en 2004.

Meigs, Peveril, III

1994 *La frontera misional dominica en Baja California*, Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali.

Padilla Corona, Antonio

1998 *Inicios urbanos del norte de Baja California, influencias e ideas 1821-1906*, Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali.

1999 “Real del Castillo: subprefectura política del partido norte de la Baja California, 1872-1882”, en *Ensenada: nuevas aportaciones para su historia*, Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali.

Palou, Francisco

1975 *Vida de Fray Junípero Serra y misiones de la California septentrional*, Editorial. Porrúa, México.

Piñera Ramírez, David y Jesús Ortiz Figueroa

1989 “Asentamientos temporales en el valle de Tijuana”, en *Historia de Tijuana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Tijuana.

Reps, John William

1979 *Cities of the American West: a history of frontier urban planning*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey.

Rodríguez-Sala, María

2003 *Los gobernadores de las californias, 1767-1804*, Universidad Nacional Autónoma de México.

Salazar Ilarregui, José

1850 *Datos de los trabajos astronómicos y topográficos dispuestos en forma de diario*, Imprenta de Juan R. Navarro, México.