



DEL ORIGEN DE LA CIUDAD A LA MORFOLOGÍA URBANA DE SU PRESENTE

Sergio Felipe Ruiz Gómez

Universidad de Sonora

Sergio.Ruiz@Unison.mx

José Enrique Romandia Matuz

Universidad de Sonora

Jose.Romandia@Unison.mx

Resumen

Desde hace tiempo, las ciudades han fungido como objeto de estudio para disciplinas como la antropología, el derecho, la economía, la historia, entre otras. En esta investigación se construye y describe un comparativo sobre cuatro ciudades de similitudes y contrastes del estado de Sonora, noroeste de México. Destaca el estudio de dichas ciudades por el momento histórico al cual se encuentra ligada su fundación y que, además, se ve reflejado en sus características morfológicas que le hacen identificables unas de otras. Empalme y Ciudad Obregón, urbes jóvenes apenas pasando de cien años en existencia, surgen como resultado de la incipiente industrialización iniciada durante el porfiriato y desarrollada en los procesos de producción por sustitución adoptados en el país tras la etapa revolucionaria, instaurándose ambas poblaciones como centros para la construcción y mantenimiento del ferrocarril y el desarrollo agropecuario. Por su parte, las ciudades de Guaymas y Hermosillo tienen sus orígenes en la época colonial, en un pasaje de la historia caracterizado por el controvertible proceso colonizador-evangelizador y los constantes conflictos con pueblos originarios de la región. Por esta razón los inicios de éstas últimas giran en torno a encomiendas, edificaciones de templos, presidios, y el esfuerzo por extender el mercantilismo.

Palabras clave: Urbanismo, Dinámica territorial, Origen urbano, Antecedentes urbanos.

FROM THE ORIGIN OF THE CITY TO THE URBAN MORPHOLOGY OF ITS PRESENT

Abstract

For a long time, cities have served as an object of study for disciplines such as anthropology, law, economics, history, among others. In this research, a comparison of four cities of similarities and contrasts in the state of Sonora, northwest of Mexico, is constructed and described. The study of these cities stands out due to the historical moment to which their foundation is linked and which, in addition, is reflected in their morphological characteristics that make them identifiable from one another. Empalme and Ciudad Obregón, young cities barely over a hundred years in existence, emerged as a result



of the incipient industrialization that began during the Porfiriato and developed in the substitution production processes adopted in the country after the revolutionary stage, establishing both towns as centers for the construction and maintenance of the railway and agricultural development. For their part, the cities of Guaymas and Hermosillo have their origins in the colonial era, in a passage of history characterized by the controversial colonizing-evangelizing process and constant conflicts with native peoples of the region. For this reason, the beginnings of the latter revolve around encomiendas, temple buildings, prisons, and the effort to spread mercantilism.

Keywords: Urbanism, Territorial dynamics, Urban origin, Urban background.

1. INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas, el estudio de las ciudades se ha posicionado como una necesidad destacada, que, más allá de la inquietud particular de arquitectos, sociólogos, o urbanistas, su escudriñamiento ha representado un área de oportunidad extensa para la investigadoras e investigadores. En países en vías de desarrollo, estos estudios representan un área de mejora para un correcto impulso de políticas públicas que permitan eficientizar el ordenamiento del territorio habitacional, recreativo e industrial de una forma sostenible.

Considerando los constantes cambios en patrones migratorios desde el siglo pasado, las ciudades mexicanas se han visto transformadas en parte, por un incipiente proceso industrializador, así como también, una recurrente centralización de actividades administrativas. Esto ha dado lugar a un desplazamiento migratorio campo – ciudad extensamente recurrente, hasta el punto de invertir con poca diferencia la proporción de habitantes de zonas urbanas frente a las rurales en menos de una centuria.

Dicha situación se acrecienta en los últimos años con nuevos procesos migratorios (algunos de ellos de carácter internacional), el establecimiento de empresas de procedencia extranjera, así como también, una concurrente desatención de las actividades agrarias a favor de aquellas relacionadas con la transformación de insumos y el ofrecimiento de bienes y servicios. Todo esto ha resultado en un constante crecimiento de las ciudades, inclusive más allá de lo que podría considerarse como sostenibles como profesionales como Sobrino (2015), Bonfil Jiménez (2023) y Delgadillo (2023).

Esto ha generado que, desde hace ya tiempo, la ciudad se haya posicionado como una escenificación de un espacio geográfico determinado donde converge el acontecer diario de sus propios habitantes junto a las constantes transformaciones urbanas y sociales, condescendiendo su utilización como parte de un contexto espacial. Ahora bien, integrando al estudio propio de la ciudad, se tiene que, desde hace décadas, se encuentra dado un desarrollo tanto metodológico como epistemológico sobre la forma de abordar a la ciudad mexicana desde la perspectiva de un objeto histórico.



Esto ha dado lugar a bastos trabajos de investigación que estudian la historia de la ciudad desde diversos aspectos, tales como el medio ambiente (Cuvi, 2022), el patrimonio cultural (Mendoza, 2023), y elementos como la traza urbana (Goytia-Goyenechea y Martínez, 2021; Ramírez-Méndez y Rovira Morgado, 2021; González, 2020). La historia de la ciudad también es recogida como parte de contextualizaciones, marcos teóricos o antecedentes históricos.

Para este trabajo, es oportuno abordar en primer término los conceptos referentes a la Historia, tomando en consideración la presencia de ésta como el acontecer de diversos eventos que ocurren en el tiempo, así como también, el establecimiento de la Historiografía, como la forma en la cual se da interpretación de sentido a los diversos documentos registrados a partir de los acontecimientos históricos, algunos de los cuales, son retomados como fuentes para la realización de este trabajo.

En su parte, la manera de abordar la historiografía de la ciudad ha conllevado también a la propuesta de marcos teóricos y metodológicos desde aspectos epistemológicos (Landa, 2020), perspectivas interdisciplinarias (Martínez-Delgado, 2020), y en tiempos recientes, análisis sobre las propias historiografías urbanas que han surgido en el poscolonialismo. (Curros y Ciocchetto, 2022)

Dentro del desarrollo, en esta investigación se indaga, construye y describe un comparativo histórico acerca de cuatro ciudades del noroeste de México, las cuales comparten similitudes y contrastes desde sus orígenes hasta la fecha actual. Destaca el estudio de dichas ciudades por el periodo histórico y socioeconómico al cual se encuentra ligada la fundación de cada una, y que, además, consigue apreciarse en parte de sus características urbanas del presente.

Por ello, se pretende establecer una concordancia entre los orígenes socioeconómicos de las distintas ciudades y sus características morfológicas de la actualidad, logrando con ello, el establecimiento de un enlace entre el pasado económico y el presente urbano específico de cada urbanización. Para el cumplimiento de lo anterior, se describen los orígenes de las cuatro ciudades partiendo del periodo histórico en el cual acontece su fundación: La Colonia y el México del siglo XX.

Junto a lo anterior se examina la evolución de las ciudades seleccionadas para el estudio, en base a un análisis de su estructura urbana habida desde su fundación en su determinado periodo histórico, hasta la actualidad, comparando las diferencias y similitudes que pueden existir tanto en la morfología de las cuatro ciudades, como en los orígenes históricos que dieron origen al establecimiento de estas.

La realización del presente trabajo coadyuva de forma sustancial ante la necesidad de contar con estudios comparativos para el desarrollo de nuevas políticas enfocadas en lograr un correcto ordenamiento territorial a corto plazo, conviniendo con lo establecido en el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (PNOTDU) para el periodo 2021-2024, el Plan Municipal de Desarrollo (PMD) correspondiente a cada municipio, y una correcta planeación metropolitana en 3 de ellos.



El Plan Municipal de Desarrollo, en consonancia con el PNOTDU, es un instrumento clave para la planificación local. Debe abordar problemáticas territoriales, promover la equidad, la sustentabilidad y la participación ciudadana. También debe fomentar la coordinación interinstitucional y la inclusión de la población en la toma de decisiones, todo ello en aras de un desarrollo urbano integral y sostenible, conforme a los principios y objetivos delineados por el PNOTDU.

En el mediano y largo plazo, estudios como este pueden señalarse por su contribución para la formulación de políticas en torno a la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (ENOT) del año 2020 al 2040, y la Nueva Agenda Urbana, colaborando en una planificación urbana en aras de cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) mediante una coordinación o reportes del Grupo Intergubernamental de expertos sobre el cambio climático 2021 (Franchini.2022 & ONU-HABITAD.2019)

Por último, este trabajo se considera de interés por considerarse un producto teórico que puede abonar a la realización, desarrollo y continuación de otros proyectos de investigación en un futuro. Además, se considera que, si bien existen estudios previos sobre cuestiones urbanas en México, la mayor parte de éstos, se han abocado tradicionalmente a otros núcleos urbanos, como ciudades fronterizas o las urbes más pobladas del país.

2. METODOLOGÍA

2.1 *La historia de la ciudad*

La Historia como ciencia social, permite el desarrollo de distintas metodologías, que, junto a una serie de ordenamientos epistemológicos y herramientas como el análisis y la clasificación, se posiciona como una herramienta del ser humano capaz de generar conocimiento sobre eventualidades que han tenido lugar en el pasado. (Sánchez, 2005). Entonces, dicho objeto de estudio que transmuta entre los eventos acontecidos y lo que se estudia sobre dichos eventos. Esto se comprende en base a una concepción filosófica que genera dos entes distintos: “por una parte, la realidad que existe fuera e independientemente de cualquier espíritu cognoscente; por otra, el pensamiento relativo a dicha realidad” (Sánchez, 2005, p. 59).

Esta concepción y distinción, según Sánchez, es de utilidad para generar un establecimiento de lo que realmente es la Historia: Una Historia como un acontecer de acontecimientos históricos objetivos, independientemente de su estudio perceptivo del ser humano y la Historiografía, como la descripción del proceso histórico, el cual se capta en base a la propia percepción de quien presencia, atestigua o estudia el acontecer en cuestión, junto a su manera de interpretarla.

Enfocando lo anterior a estudios urbanos, Landa (2020) presenta la investigación denominada Una aproximación a la historiografía urbana: algunos aspectos epistemológicos y metodológicos, que, como sugiere el título, explora diversos aspectos tanto metodológicos



como epistemológicos relacionados con el estudio de la historiografía urbana. En su escrito retoma tres aspectos del conocimiento del proceso de estudio historiográfico: descripción, comprensión y explicación. Además, resalta algunos paradigmas empleados por los investigadores en la aplicación del método histórico para el estudio de las ciudades, como el tiempo y las periodicidades.

Como insumos, según Landa (2020) “los hechos historiográficos urbanos son construcciones fundamentadas en el heterogéneo y amplio abanico de datos basados en fuentes de información que utilizan los investigadores para producir conocimientos sobre los procesos urbanos” (p. 270), a lo cual, señala el mismo que el establecer dichos hechos históricos requiere de operaciones metodológicas directas, como mapas, documentos, espacios urbanos y testimonios, e indirectas, como investigaciones geográficas, comparativas, regresivas o de estimaciones estadísticas.

El autor menciona la utilización de otros recursos para este tipo de estudios, como la utilización de métodos cartográficos de representación planimétrica, donde pueden abordarse y mostrarse los hechos sociales y morfológicos ocurridos en el contexto espacial de las ciudades. Así como también, elementos del método cuantitativo, como el uso de datos demográficos generados por censos poblacionales.

Uno de los métodos propuestos por el autor anteriormente mencionado, que guarda relación con este estudio, es el método regresivo, el cual, según el autor, “consiste en comparar un determinado espacio urbano en distintos periodos partiendo de fenómenos recientes para reconstruir los hechos más antiguos, como el trazado y el parcelario urbano” (p. 271). En donde, aludiendo a la teoría del “método de las permanencias para explicar un hecho urbano” de Aldo Rossi (1982), el autor refiere “aislar las permanencias urbanas que muestran lo que la ciudad ha sido; por ejemplo, los monumentos, los elementos físicos del pasado y los trazados urbanos que se manifiestan en el plano” (p. 271).

Una vez establecidos los hechos históricos y las fuentes de información, el investigador procede a clasificar los hechos con base en categorías conceptuales, pudiendo ser estas, “jurídicas, sociales, económicas, espaciales o morfológicas, las que permiten concebir los acontecimientos. Esta fase está relacionada con la siguiente operación, referida a la construcción del texto, donde se efectúa la síntesis histórica” (p. 271).

Esta relación comparativa entre estudios, previo establecimiento de fuentes de información sobre los distintos hechos históricos fue previamente establecida por Robinson y Delgadillo (2016), en su estudio ciudades en un mundo de ciudades. Un Gesto Comparativo, asumiendo un papel crítico a la tendencia investigativa de establecer bases comparativas que terminan por clasificar a las ciudades del mundo entre dos polos opuestos “ricas y pobres, capitalistas y socialistas, o en diferentes grupos regionales de ciudades, con poca investigación comparativa entre estas divisiones” (p. 163), una tendencia que, a decir de sus autores, se ha incrementado en los tiempos de la globalización.



En esta obra se destaca una característica tendencial del desarrollo de estudios urbanos que cabe la pena mencionar: el imperio profesional que ha acontecido, es decir, la exclusividad o celo profesional, entre grupos de arquitectos, urbanistas, o sociólogos, para atender a este tipo de estudios. Todos quienes han llegado a suponer que el entendimiento e intervención sobre la ciudad es de su competencia exclusiva o preferente. Dando lugar a que la historia urbana se establezca como víctima de cierta especialización disciplinaria, y no como un sujeto propiamente interdisciplinario.

Los estudios relacionados con historias de ciudades mexicanas se han abordado principalmente en el contexto espacial donde ocurre, como puede ser, el ámbito latinoamericano, occidental, por ejemplo, o en el contexto temporal donde acontecen los hechos históricos que serán utilizados (como los posibles escenarios donde se desarrollan los eventos, el México prehispánico, la Colonia, o el México independiente) como insumos para la realización de los estudios.

Es importante recalcar que, a diferencia de las urbanizaciones de antaño en el continente europeo (Como el mencionado anteriormente), en México, como en todo el continente americano, las ciudades poseen una relativa edad reciente, que se remonta a unos cuantos siglos, y en algunos casos, décadas de existencia. A excepción de considerar los centros poblacionales del periodo prehispánico, la gran mayoría de las ciudades de la actualidad se consideran erigidas durante la Colonia, el Porfiriato y, algunos casos, el México post revolucionario.

Un estudio de metodología similar al presente es el de Álvarez De la Torre y Ayala (2018) denominado Evolución, similitudes y diferencias en la estructura urbana entre ciudades fronterizas y coloniales mexicanas. Dicha investigación destaca por verificar cómo la estructura urbana de ciudades de mediano tamaño, junto a su evolución, cobran sentido a partir del posicionamiento de una temporalidad que impacta en su propia conformación. Este trabajo identifica las similitudes y diferencias en la evolución de seis ciudades mexicanas, tres ciudades fronterizas de norte de México y tres ciudades de origen colonial.

También se tiene el estudio de Evolución de las ciudades mexicanas en el siglo XX, de Garza (2002), quien propone tasas o periodos de urbanización en base a concisos registros estadísticos, los cuales a su vez son caracterizados por periodos económicos tan representativos en el país, como el denominado milagro mexicano de mediados del siglo pasado.

Por su parte, en La urbanización en el México contemporáneo, Obras como Ciudades y arquitecturas del noroeste mexicano (Méndez, 2010), se aborda una relación existente entre los elementos arquitectónicos y urbanísticos desarrollados en un periodo post revolucionario, que fueron insertos en el proyecto de nación con el objeto de idealizar los preceptos revolucionarios, haciendo una desatención de la posible relación que pudiera existir e identificarse con el Porfiriato.



Como un estudio historiográfico urbano de años recientes destaca la obra *Entre el río y la calle*. Un estudio historiográfico de la interrelación entre la ciudad de Puebla y el río de San Francisco de Oliveira Santos (2021). En un contexto local, aunque ya extemporáneo, se establece el estudio de Salamanca Montes, Juan Francisco, denominado *Análisis comparativo de estructuras urbanas (con énfasis en su patrimonio edificado) y la aplicación de sistemas de información geográfica*. Los casos de Puebla y Hermosillo, éste último del año 1999.

2.2 *La morfología urbana*

De acuerdo con el diccionario de la Real Academia Española, la palabra morfología proviene de la conjunción de la palabra griega morpho (forma) y logía (tratado). Definiéndose a su vez, como la forma o estructura de algo. Por su parte, lo urbano es relativo a la ciudad, u otros núcleos poblacionales, proveniente de latín urbānus, derivado de urbs, urbis o ciudad. (RAE, 2024).

Como concepto, la morfología urbana, se entiende como “la expresión física del espacio construido de las ciudades” (Álvarez, 2017, p. 159). El estudio de la morfología puede abocarse a distintos aspectos, tales como uso de suelo, el plano o la traza urbana y el alzado arquitectónico imperante. Dichos aspectos son el resultado de factores complejos y distintos entre sí, lo cual sustenta y justifica el estudio sobre aquello que influye o demarca la forma misma de la ciudad. (Álvarez, 2017)

Entre los métodos empleados para analizar la “forma” de la ciudad, Álvarez, recurriendo a los planos, menciona los siguientes:

- Detalla el primer método, el cual consiste en determinar la razón existente en base al cociente entre la distancia más larga, conformada por los extremos de la mancha urbana, y las distancias más cortas.
- El segundo método consiste en trazar la circunferencia máximamente posible en la delimitación de la mancha urbana, entre la superficie total de la mancha urbana.
- El tercero, propuesto por el mismo autor, quien, a partir de la determinación de un centro geométrico en la zona más antigua de la ciudad, traza un círculo concéntrico a este en los linderos de la urbanización actual, posterior a ello, determina el área concéntrica a ocuparse, del área ocupada entre ambas circunferencias.

Este investigador sustenta su método secundando, “la premisa de que el origen de la organización estructural del espacio en las ciudades medias en México es el centro antiguo” (p. 159). Proposición que es retomada como aceptada para el desarrollo de estudio.

Abordaje metodológico

En este trabajo de investigación, el objeto formal que se retoma corresponde a la ciudad, el fenómeno o hecho de estudio recae tanto en el pasado económico como en el presente urbano



específico de cada ciudad, con lo cual se hace uso de una perspectiva histórica de las mismas. Esta investigación se suscribe dentro del paradigma cualitativo, como una investigación descriptiva, conllevando el análisis e interpretación de distintos registros y documentos correspondientes a cuatro ciudades mexicanas en el noroeste de México, todas pertenecientes al estado de Sonora. Se toma como temporalidad el periodo histórico donde fueron establecidas, y la actualidad con relación a las trazas urbanas.

Para el método utilizado, se parte del supuesto inicial de que como todas las urbes del estudio son consideradas entre una combinación de planos ortogonales e irregulares y no concéntricos o lineales, se determina apropiado utilizar como puntos de referencia para el análisis, la orientación de sus vialidades en base a la cardinalidad.

2.3 Trabajo de Campo y Análisis de información

De acuerdo con Landa (2020), la historiografía urbana supone dos distinciones en sus formas descriptivas: Primero encuentran las descripciones genéticas, que se enfocan en el origen y transformaciones de la ciudad. En segundo término, también menciona a la construcción de modelos de ciudad. No obstante, destaca el autor, es ocasional la utilización de una combinación de ambas. Esta última idea la resalta al mencionar que en la historiografía “no se puede establecer una práctica metodológica única para el estudio de los procesos históricos urbanos, ya que lo común es la diversidad de los procedimientos y técnicas metodológicas disciplinares” (P.)

Al igual que otras disciplinas, el conocimiento histórico se construye siguiendo una serie de pasos ordenados de manera sistemática que tienen aceptación más o menos universal, aunque la formulación y el orden pueden variar de autor en autor. Para este trabajo en específico, se ha empleado la ruta metodológica propuesta por Landa (2020):

1. Planteamiento del problema en cuanto al tema y el espacio sociohistórico;
2. Formulación de un esquema hipotético o presunción explicativa que intenta responder las preguntas que se fundamentan en el conocimiento acumulado sobre el tema
3. Localización, acopio, selección y análisis de las fuentes. El proceso de análisis implica la crítica de las fuentes: autenticidad o crítica externa, y fiabilidad o crítica interna;
4. Construcción de los datos a partir del estudio de las fuentes;
5. Establecimiento de los hechos históricos;
6. Desarrollo de la explicación histórica, que significa hacer inteligible el pasado.

La información es recopilada en base a distintas consultas a portales electrónicos oficiales, bibliografía referente al tema, estudios previos, solicitudes de planos cartográficos, etc.

Los tres aspectos del conocimiento del proceso de estudio historiográfico que el autor rescata: descripción, comprensión y explicación. Además, resalta algunos paradigmas empleados por



los investigadores en la aplicación del método histórico para el estudio de las ciudades, como el tiempo y las periodicidades.

Además, se hace uso de gráficos presentados por una dependencia del gobierno estatal denominada Secretaría de Infraestructura Desarrollo Urbano, quien elabora y proporciona el plano de Infraestructura Vial. Para proceder al análisis de datos, se toma en cuenta las consideraciones de estudios previos mencionados anteriormente.

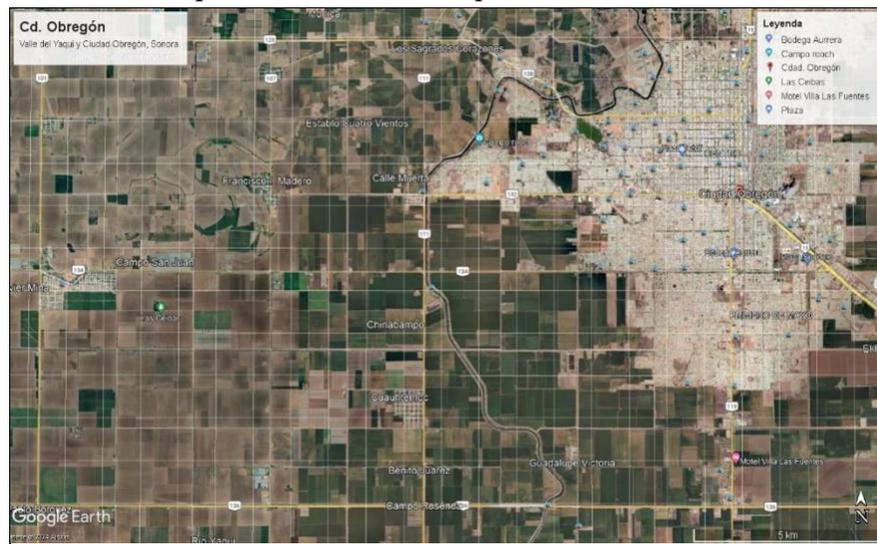
3. DESARROLLO

3.1 Ciudad Obregón y Empalme, Sonora, dos urbes germinadas durante el Siglo XX

Actualmente cabecera del municipio de Cajeme, Ciudad Obregón se encuentra ubicada en el corazón agrícola del valle del yaqui y es descrita en el colectivo como una urbanización cuya forma ajedrezada aguarda concordancia con los puntos cardinales. En la imagen 1 se aprecia parte del Valle del Yaqui, incluyendo la mancha urbana de Cd. Obregón en la esquina superior derecha.

Imagen 1

Vista aérea de parte del Valle del Yaqui, año 2023



Fuente: Imagen proveniente de Google Earth (2023).

Esta joven ciudad que apenas sobrepasa un siglo de vida y los 300 mil habitantes, se posiciona en el presente como la segunda de mayor importancia económica y demográfica en la entidad federativa. Se encuentra localizada al sur del estado de Sonora, en una región caracterizada por una fértil rivera perteneciente al Río Yaqui, cuyos linderos han estado habitados originariamente por la etnia que da su nombre al mencionado río.



De forma similar a la ciudad de Empalme, sus inicios como urbanización se remontan al periodo de la historia de México reconocido como el Porfiriato, donde el proyecto de extensión ferroviaria condujo a la construcción de una estación de ferrocarril durante el año de 1906. No obstante, no fue el ferrocarril quien extendió el desarrollo económico de la ciudad ni brindó una arquitectura significativa, salvo por algunas edificaciones de origen estadounidense que no sobrevivieron al paso del tiempo.

El distinguible diseño fue generado por el inicio de las actividades agrícolas en la región, cuyo proceso económico vendría a otorgarle su singular fisonomía, ciertamente distinta a ciudades mexicanas más antiguas, sobre todo a las establecidas durante el Virreinato y el primer siglo del México independiente. Con relación a la traza urbana generada en aquellos años, que aún es sencillamente observable en el presente, Sánchez (2017,) arquitecto de profesión menciona lo siguiente:

A partir de 1918 los hermanos William, James y Louis Richardson la rediseñaron como ciudad agrícola-industrial norteamericana para su proyecto del Yaqui River Valley (Valle del Río Yaqui) junto a Pueblo Yaqui, el Pueblo Delta y el puerto de Tobarito, los dos últimos no fundados. En 1925, se le planificó y trazó como ciudad cívica norteamericana con el nombre de “Fraccionamiento para el Pueblo de Cajeme” con su fundo legal y seis secciones urbanizables por la Compañía Agrícola Náinari en la ciudad de Nueva York. Una vez mexicanizado el Yaqui River Valley en 1928 se le modernizó como ciudad nacionalista embelleciendo su imagen urbana en las décadas de 1940 y 1950.

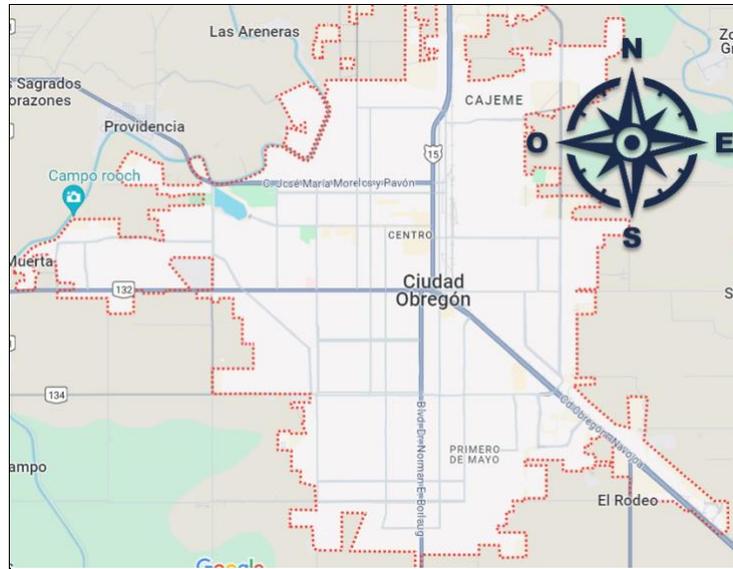
Con lo anterior se constata que esta ciudad, pese a tener sus primeros orígenes con la inversión ferroviaria del Porfiriato, su planificación y desarrollo tuvieron lugar tiempo después, aunque compartiendo similitud con otros proyectos de origen extranjero, siendo en este caso en particular, el desarrollo de la empresa *Yaqui River Valley*, mediante la compañía Constructora Richardson S.A., pasado a manos mexicanas posteriormente.



Hasta el presente, es posible distinguir que la traza continúa (dentro de lo posible), atendiendo al modelo planificado del aquel entonces. Esto ha permitido que dicha ciudad sea constantemente considerada para un sin número de estudios desde perspectivas de la arquitectura, sociología, urbanismo, políticas públicas, entre otras.

Imagen 3

Distribución vial de Ciudad Obregón, Sonora.



Fuente: Imagen proveniente de Google Maps (2023)

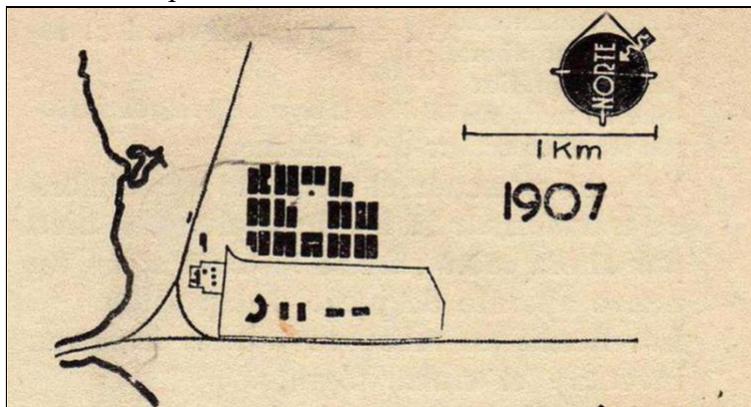
Puede observarse que en esta urbanización prevalece el trazado siguiendo la cuadrícula agrícola, donde los trazos rectos paralelos a las cardinalidades demarcan los distintos sectores de la ciudad, mientras que, las líneas perpendiculares son escasas. Esto es visible dentro de la imagen 3, donde se muestran las principales vialidades de la ciudad.

En relación con la ciudad de Empalme, cabecera del municipio homónimo que apenas sobrepasa los 50 mil habitantes, la enciclopedia del Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (INAFED) posee sus antecedentes ligados a las actividades industrializadoras propias de la época porfiriana, característica que comparte con otro sinnúmero de poblaciones mexicanas originadas entre los años finales del siglo XIX y los primeros del siglo XX, cuya creación, en la mayoría de los casos, obedeció al establecimiento espontáneo de campamentos para trabajadores industriales y sus familias.



Imagen 4

Plano de Empalme, Sonora, año de 1907.



Fuente: Imagen proveniente del H. Ayuntamiento de Empalme, Sonora.

Para precisar, los inicios de la ciudad de Empalme tuvieron lugar en Guaymas, una ciudad y puerto establecido desde la época colonial para la realización de operaciones con el comercio internacional, cuya denominación como puerto de altura data de los últimos años de la época Colonial y el inicio del México independiente.

Si bien es conocido que para el traslado de mercancías entre el puerto de Guaymas y los Estados Unidos de América (EUA) se construyó durante el Porfiriato una vía ferroviaria del puerto hasta la entonces reciente población de Nogales, Sonora, quedaba pendiente la existencia de una conexión hacia el naciente Valle del Yaqui y por supuesto, al resto del país (INAFED, 2004).

Por ello, durante el año de 1904, se realizó la instalación de un campamento ferrocarrilero en lo que actualmente corresponde al primer cuadro de la ciudad empalmense. En ese entonces, la consigna de dicho campamento consistió en realizar el empalme entre la vía que provenía del norte del estado y culminaba en Guaymas, mediante una nueva construcción ferroviaria que conectaría la vía proveniente de la frontera hacia el pacífico mexicano, proporcionando, además, el mote de *Empalme* a ese lugar.

Cabe destacar que, como se trataba de la época del Porfiriato, las inversiones en infraestructura de comunicaciones y transportes usualmente provinieron del capital extranjero, en este caso, de inversionistas estadounidenses, quienes apodaron a dicho lugar como *Junction*, en idioma inglés. En la imagen 4 se aprecia el trazado original con calles y callejones de servicio; Hacia la parte inferior e izquierda se delimitan los talleres y vías del ferrocarril previamente establecidas.



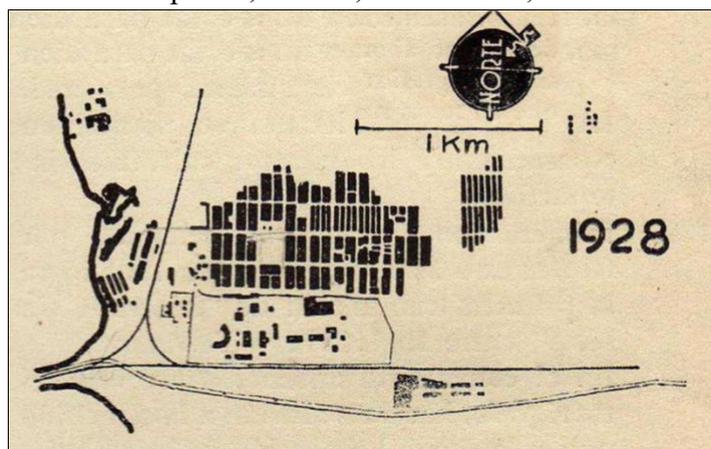
El proyecto del ferrocarril, como otros en la misma transición histórica, se vio ciertamente afectado por el inicio de la Revolución Mexicana, no obstante, su instalación creó un precedente sobre el cual se daría forma al establecimiento de una nueva población, designada comisaría del municipio de Guaymas. Además, es importante destacar que el control de la actividad ferroviaria prosiguió en posesión de extranjeros durante algunas décadas posteriores al estallamiento de la Revolución.

Las actividades económicas de Empalme como comisaría guaymense continuaron con la misma tónica ferroviaria, añadiendo además de la construcción del campamento, actividades de mantenimiento de vía, el asentamiento de instalaciones mecánicas y diversos talleres para el propio sostenimiento tanto de coches como locomotoras. Esto trajo consigo una migración significativa de personal para el desempeño de las tareas que se requirieron.

Para el año de 1928, se incorporaron nuevas manzanas, que, a pesar de continuar con la misma orientación, ya no incluyeron callejón de servicio como en el primer cuadro; Además, comenzaron a aparecer rancherías en las afueras de la urbanización.

Imagen 5

Plano de Empalme, Sonora, año de 1928,



Fuente: Imagen proveniente del H. Ayuntamiento de Empalme, Sonora.

Para el año de 1937, mediante la Ley local Núm. 29, la joven población de Empalme se desligó de su municipio vecino al adquirir su categoría de municipio, sin embargo, esta fue retirada nuevamente el 31 de enero de 1940, al amparo de la Ley Núm. 120 del año de 1940. Su municipalidad llegó nuevamente hasta el 3 de agosto de 1953, categoría que conserva hasta la actualidad.

A la par del desarrollo ferroviario en el municipio de Empalme, también acontecieron el establecimiento de distintas empresas, destacando entre ellas, la industria *Anderson Clayton*



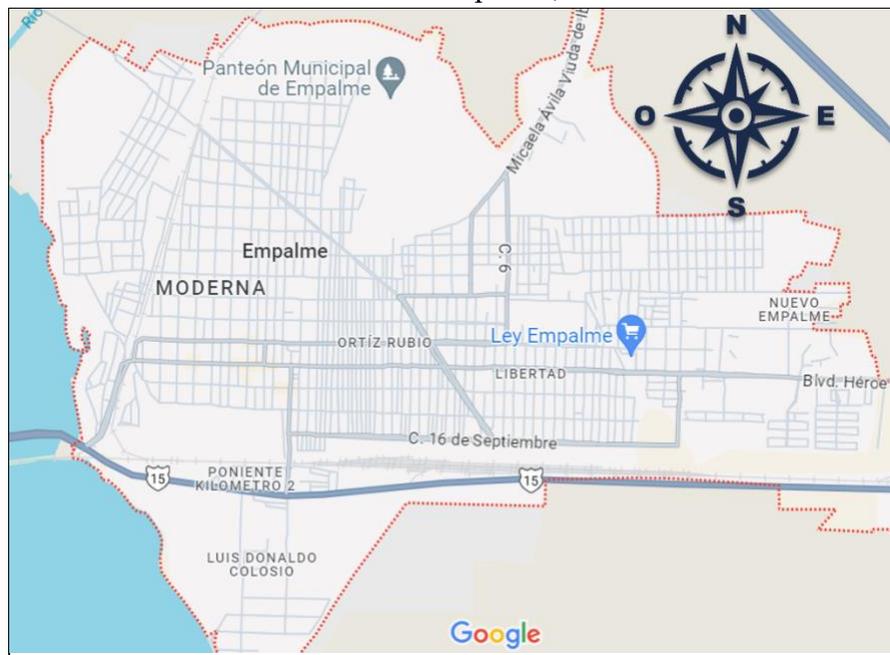
and Company en el año de 1952, una empresa estadounidense dedicada a la agroindustria, así como también, otras empresas de menor tamaño. Pero sin duda, una actividad empresarial relevante hasta el presente fue la gestión y posterior establecimiento de las primeras empresas de manufactura, en la década de los ochenta.

Desde la última década del siglo XX, la debacle de los ferrocarriles mexicanos trajo consigo una ola de marginación en las comunidades aledañas al paso de la vía férrea. La mayoría de la actividad relacionada con los ferrocarriles cesó a finales de la década de los noventa, bajo la premisa de que era más factible una competencia fructífera entre servicios de pasajeros controlados por empresas privadas, que un ferrocarril estatizado, respaldado con subsidios (González, 2018). Situación no muy distinta a lo ocurrido con otros sistemas ferroviarios nacionales en países latinoamericanos.

No obstante, el pasado del ferrocarril como principal actividad económica que hizo nacer a esta joven ciudad puede constatare en el trazado original, aún existente en algunos sectores, así como también, en la utilización de materiales especiales para la construcción, con técnicas importadas, como el caso de edificaciones de madera muchas de ellas ya inexistentes en la actualidad. Pero, sobre todo, en la infraestructura vial del municipio, que, aún escueta, da muestra de sus orígenes.

Imagen 6.

Distribución vial de la ciudad de Empalme, Sonora.



Fuente: Imagen de Google Maps (2023).



La imagen 6 muestra que hoy en día prevalecen los trazos originales con una orientación similar a la de Cd. Obregón, las vialidades que no corresponden a la cuadrícula en su mayoría coinciden con líneas de alta tensión, bordos reguladores, vías de ferrocarril, una carretera internacional y una carretera estatal.

Es pertinente mencionar que, si bien, los orígenes de estas dos ciudades se encuentran fuertemente enlazados y ciertamente formados mediante la inversión extranjera característica de la época, ésta, por estar ligada a un episodio ciertamente difícil para las clases populares, no goza del prestigio del que podría ser merecedor su establecimiento, si las condiciones sociales de la época hubiesen sido más favorables.

3.2 Guaymas y Hermosillo, Sonora, ciudades originadas durante la época colonial

A continuación, se destacan algunos aspectos históricos sobre las ciudades de Guaymas y Hermosillo perteneciente al estado de Sonora, poblaciones que tuvieron sus inicios en la época colonial. En este apartado se mencionan los sucesos más representativos y que tienen relación directa con aspectos socioeconómicos que dieron origen a la población y su urbanización, considerando que, aunque sus orígenes se remontan a la época mencionada, pocos elementos de alzado quedan de la misma, ya que gran parte de este, incluyendo las edificaciones de sus centros históricos, corresponden a construcciones del siglo XIX y principios del siglo XX.

Con nombre oficial como Heroica Guaymas de Zaragoza (por una gesta heroica que tuvo lugar en el lugar y para honrar la memoria de Ignacio Zaragoza, héroe mexicano), esta ciudad debe su creación a la necesidad de contar con un puerto que sirviese al movimiento de mercancías y a la realización de operaciones militares durante la época de la Colonia. En el año de 1537, durante las expediciones de Hernán Cortés al Golfo de California, el lugar que ocupa actualmente la Bahía de Guaymas fue visitado por el capitán español Francisco de Ulloa. (Ponce, 2017)

De acuerdo con Ponce (2017, p. 44), el capitán Francisco de Ulloa nombró al lugar como el “Puerto de los puertos”, en virtud de sus condiciones originales, como una bahía bordeada por escolleras naturales y cadenas montañosas a manera de rompeolas, les facilitaron la utilización de la bahía como un puerto natural. Posteriormente, por instrucciones del Virrey Marques de Croix, se ordena el reconocimiento de la bahía, para su aprovechamiento durante el desarrollo de las operaciones militares de la “expedición Sonora”.

Prosiguiendo con estos orígenes, es pertinente diferenciar entre el reconocimiento del puerto por parte de las autoridades virreinales, del establecimiento de Guaymas como un ayuntamiento o villa, dos puntos geográficos distintos. De acuerdo con la Enciclopedia de los Municipios de México, la conformación del Ayuntamiento de Guaymas tuvo sus antecedentes más próximos en el establecimiento de la misión de San José de Guaymas en



1701, a manos de los misioneros jesuitas Francisco Eusebio Kino y José Ma. Salvatierra. Durante décadas, el puerto de la Colonia estuvo funcionando en el estero colindante con San José de Guaymas, hoy conocido como Estero El Rancho. (INAFED, 2004),

No obstante, para un desarrollo posterior, parte de la población se congregó y edificó en un sitio dentro de la misma Bahía de Guaymas, pero fuera del Estero del Rancho, en un lugar denominado San Fernando. Junto a ellos tuvo lugar el restablecimiento del puerto de Guaymas, en un lugar ciertamente distante al puerto original, aunque compartiendo la similitud arquitectónica de la época, en donde la urbanización giraba en torno al templo religioso, una plaza principal y el orden de gobierno en turno.

De acuerdo con información proporcionada por la enciclopedia virtual citada anteriormente, se establece que, para el año de 1769, Don José Gálvez decretó la fundación del puerto de Guaymas, posteriormente, para el año de 1814, las cortes españolas lo habilitaron para el comercio nacional y su aduana marítima fue establecida en 1823, lo que permitió el intercambio de mercancías con el extranjero. (INAFED, 2004)

Ya consumada la independencia y con la Constitución política Local (del Estado de Occidente) del año 1825, Guaymas adquirió la categoría de municipio, mientras que de acuerdo con información proporcionada por la Administración del Sistema Portuario Nacional (ASIPONA) de Guaymas su puerto fue reconocido como puerto de altura en el año de 1837.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, apunta Serrano (2012, p. 65), aunado al progreso encaminado por la economía liberal y el desarrollo del Porfiriato, tuvo lugar un crecimiento importante en el Puerto de Guaymas, que trajo consigo la instalación de empresas navieras, bancos, y otras empresas extranjeras, que para su funcionamiento requirieron de energía eléctrica, la instalación de telégrafos, y servicio de correo, así como también se requirió la construcción de una vía de ferrocarril que conectase al puerto con Estados Unidos.



Imagen 7.
Plano de Guaymas



Fuente: Imagen proveniente del H. Ayuntamiento de Guaymas, Sonora.

De este modo, según Pineda (1999), el Porfiriato atrajo una considerable migración de familias extranjeras que vinieron a ocupar posiciones poderosas dentro de los distintos sectores económicos en Guaymas, trayendo consigo parte del distintivo alzado arquitectónico aún visible en el centro histórico del puerto. Sin embargo, el desarrollo económico de Guaymas se vio mermado con el inicio de la revolución, tal y como se menciona anteriormente, su progreso se debía en gran medida a la inversión extranjera, antítesis de los principios de la revolución mexicana.

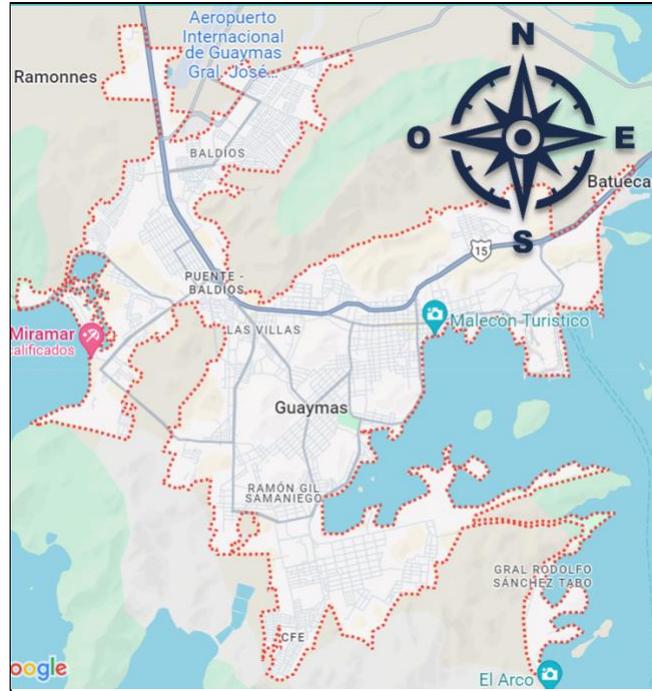
En la imagen 7 puede observarse una cartografía urbana que muestra una retícula asimétrica y trazas en diagonal indicadas por encima de las elevaciones del terreno, la urbanización bordea a las instalaciones portuarias ubicadas en la bahía.

Posterior a la revolución, y a lo largo de todo el siglo XX, se creó gran parte de la infraestructura actual. Para atender las actividades del puerto, el Gobierno de México crea la Empresa de participación Estatal "Servicios Portuarios de Guaymas", la cual, en 1995 es sustituida por la otrora paraestatal Administración Portuaria Integral de Guaymas, cuyo objetivo es administrar, supervisar, controlar y promocionar bienes, servicios y actividades dentro del Recinto Portuario. (ASIPONA, 2024)



Imagen 8.

Distribución vial de la ciudad de Guaymas, Sonora.



Fuente: Imagen proveniente de Google Maps (2023).

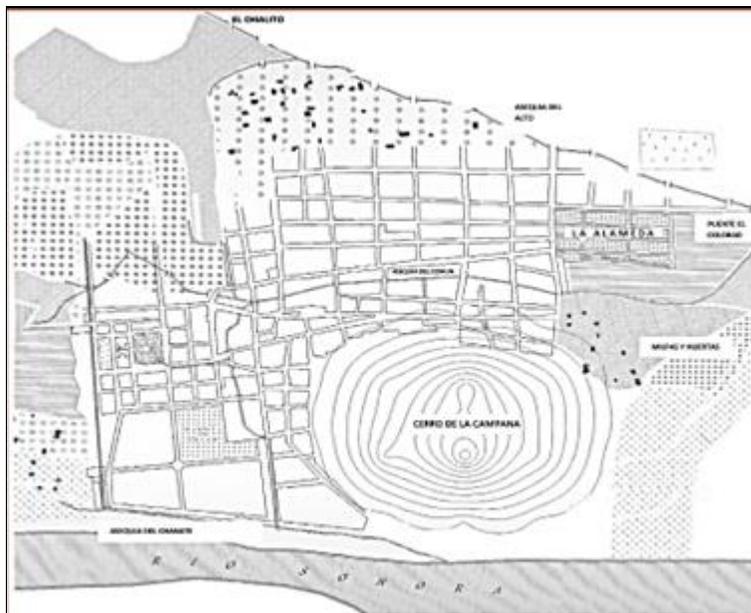
Puede observarse que éste en un principio obedecía a las actividades comerciales propias del mercantilismo de la época, como lo fue la necesidad de contar con puertos de navegación, también tiene lugar la importancia de las edificaciones religiosas, tanto para San José de la Laguna (Hoy San José de Guaymas), con su población en torno a la iglesia originalmente jesuita y su plaza principal, como en San Fernando, donde también se tiene como primeros inicios otra edificación del mismo tipo.

En relación con su distribución urbana (Imagen 8), ésta a diferencia de las dos ciudades previstas, se muestra de forma un tanto más indefinida e irregular, considerando además la orografía montañosa que si bien, aventajaba al sitio para el establecimiento de un puerto relativamente seguro, mermaba las condiciones idóneas para un correcto desarrollo urbano.



Imagen 9.

Plano de Hermosillo en 1910.



Fuente: Imagen proveniente de Propuesta para la conclusión del Corredor Cultural en la calle No Reelección para la ciudad Hermosillo, Sonora Aguilar et Al. (2012).

Mientras que, en Hermosillo los primeros sucesos históricos que anteceden a su ciudad guardan relación entre la resistencia manifestada entre las etnias originarias de la región y el férreo proceso de colonización virreinal, el cual, para las particularidades de esta región, debió apoyarse en la fundación de presidios y el establecimiento de misiones religiosas, principalmente.

En concordancia con esto, la enciclopedia de los municipios (INAFED, 2004) menciona que Hermosillo da inicio con la fundación y población de los pueblos de Nuestra Señora del Pópulo, Nuestra Señora de Los Ángeles y la Santísima Trinidad del Pitic, durante el año de 1700. No obstante, el área tendría que reestablecerse en numerosas ocasiones, ya que su población se veía diezmada por los recurrentes ataques de las poblaciones indígenas.

De acuerdo con el sitio web Historia de Hermosillo (2012), para contrarrestar las constantes embestidas y la resistencia ofrecida por los pueblos originarios, en el año de 1741 se decide y comienza la construcción del Real presidio de San Pedro de la Conquista del Pitic, lugar que, para finales del siglo XVIII, cambiaría su nombre a Villa del Pitic.

En los primeros años del México independiente, la Villa del Pitic es categorizada como ciudad y renombrada Hermosillo, en honor al general insurgente José María González



Hermosillo. Este cambio es realizado por decreto, el cual fue emitido por el entonces Estado de Occidente, que comprendía las actuales entidades de Sonora y Sinaloa.

Según diversas fuentes, el 14 de marzo de 1831 los supremos poderes del estado fueron asentados por primera vez en la ciudad, aunque esto ocurrió de forma provisional; Este suceso se repetiría nuevamente en el año de 1879. No obstante, sería hasta el año de 1917 cuando se establecería a la ciudad de Hermosillo como sede de los poderes de manera definitiva, a la par de una nueva constitución, vigente hasta la actualidad.

En la imagen 9 puede observarse que la ciudad original bordea la elevación conocida como Cerro de La Campana, es delimitada por huertas de cultivo y es cortada por acequias alimentadas con agua del Río Sonora.

Dentro de otras fechas significativas, el INAFED también menciona lo siguiente:

El 4 de noviembre de 1881 se terminó el ferrocarril que unió a Guaymas y Hermosillo con Nogales y la frontera del suroeste norteamericano, la facilidad de transporte repercutió en un nuevo desarrollo del noroeste: fluyó la inversión en minería y comercio y resurgió la agricultura, y a partir de entonces Hermosillo logró consolidarse como un polo de desarrollo económico y social.

Con lo anterior, se infiere que, Hermosillo al igual que las otras ciudades del Estado revisadas en ese estudio, aconteció un impulso en sus actividades económicas durante la época del Porfiriato, principalmente por la inversión destinada a medios de comunicación y transporte como es el caso de la construcción el ferrocarril, que provenía principalmente de inversión extranjera (ver imagen 10).

Durante la primera mitad del siglo pasado, la economía de la ciudad estuvo basada principalmente en industrias locales y producción agrícola y ganadería, situación que daría un cambio a partir de la segunda mitad, dando lugar a una creciente industrialización e incremento de las inversiones provenientes del extranjero, el establecimiento de parques industriales, el desarrollo de nuevos proyectos inmobiliarios y el establecimiento de escuelas de educación técnica y superior. (INAFED, 2004), en una urbanización caracterizada por trazos en diagonales y espacios vacíos.

Como ejemplo de ello, de acuerdo con información de Consejo Estatal de Población (COESPO, 2015), el 97 por ciento de la población económicamente activa se dedica a actividades del sector secundario y terciario, es decir, casi la totalidad de su población está colocada en el sector industrial, transformación o bienes y servicios. En contraparte, tan solo el 3 % se dedica al sector primario.



Imagen 10.

Distribución vial de la ciudad de Hermosillo, Sonora.



Fuente: Imagen proveniente Google Maps (2023)

4. CONCLUSIONES

En México, la urbanización de las ciudades se encuentra influenciada por diversas etapas de la historia, así como también, el origen económico que da pie al establecimiento de la propia ciudad. Los periodos históricos como la época prehispánica, la etapa colonial, el inicio del México independiente, el Porfiriato, el siglo XX se funden en un crisol de particulares que caracterizan a las urbes mexicanas del presente.

Comenzando con las aportaciones provenientes de los pueblos originarios, estos poco han podido abonar al urbanismo de las ciudades desarrolladas en el noroeste, sobre todo por su escasa presencia poblacional delimitada a sus regiones, su escueta arquitectura, y las vastas extensiones territoriales en condiciones medioambientales extremas. Esto ha significado también, un contraste muy remarcado entre las regiones de Aridoamérica y Mesoamérica.

Prosiguiendo con la etapa colonial, la misma trajo urbanizaciones que obedecían a la procuración de algún fin económico o político, la forma de urbanizar obedecía al establecimiento de edificaciones religiosas, gubernamentales, o puertos, siguiendo, además, trazos establecidos previamente en el viejo mundo.



Durante el siglo XX, las ciudades surgen y otras se transforman en un entorno dictado por lo económico, algunas de ellas comienzan como campamentos improvisados para los trabajadores y sus familias, en donde sus distintivas trazas urbanas consistieron en meticulosas cuadrículas, que, en algunos casos, se encontraron alienadas a los puntos cardinales. Es importante mencionar además de la atribución estadounidense en el trazado de nuevas urbes, la influencia francesa en la arquitectura de los edificios, sobre todo en ciudades ya establecidas décadas antes.

Comenzando con las ciudades generadas en el siglo XX, es pertinente mencionar que sus trazados originales se encuentran relacionados directamente con la actividad económica desarrollada en el sector. En este sentido, Cd. Obregón y Empalme comparten las similitudes en la orientación de sus vialidades, con la sutil diferencia de que Cd. Obregón recibió especial cuidado y una proyección mayor a la de Empalme.

También es necesario mencionar que, para el caso obregonense, su fértil zona agrícola y la ausencia de elevaciones o accidentes geográficos en sus inmediaciones, fueron de los factores que permitieron un correcto extendimiento de la mancha urbana. No obstante, estas trazas en forma de cuadrícula no están exenta de limitaciones, y prueba de ello, es el constante desbordamiento vehicular frente a la ausencia de anillos periféricos que puedan permitir un flujo más eficiente.

Estas ciudades surgidas apenas en el siglo pasado, además de poseer una traza urbana más regular y con características que les hacen distinguibles de las poblaciones surgidas en otros periodos históricos, poseen elementos arquitectónicos ciertamente peculiares. Prevalcen las edificaciones compuestas por materiales importados durante los primeros establecimientos en la zona, junto a construcciones de escasas décadas de creación, en algunos casos.

Como ejemplo de ello son los monumentos de Empalme: una locomotora de vapor y un tinaco de concreto de 35 metros de altura localizado en la plaza donde se llevan a cabo las ceremonias cívicas de importancia. O el caso de Cd. Obregón, donde su Catedral apenas supera los 35 años de existencia, siendo esta, la segunda más joven del país. Eso conlleva, además, a demostrar que ambas urbes carecen de la existencia de centros históricos.

Por su parte, las dos ciudades establecidas durante época colonial sostienen una urbanización a partir del establecimiento de edificaciones como la Iglesia, y palacios o centros de gobierno, donde también se adicionan algunos elementos en común, como una plaza cívica, con jardineras y su respectivo quiosco. A lo cual también se adicionaron construcciones como presidios en el caso de Hermosillo e infraestructura portuaria en Guaymas.

Es pertinente considerar que, aunque los inicios de estas poblaciones mexicanas se remontan a la época del Virreinato de la Nueva España, la mayoría de las edificaciones en sus centros históricos se remontan a las primeras décadas del México independiente, y a las propias edificadas durante el Porfiriato con inspiración en el país galo.



A diferencia de Hermosillo, la ciudad Guaymense comparte su desarrollo económico y social del último siglo con Empalme, conformando la única zona metropolitana conurbada en el estado. No obstante, ambas urbes aguardan un fuerte contraste en su traza, considerando que, de las 4 ciudades de este estudio, Guaymas posee la orografía más agreste.

Desde su fundación, esta característica ha representado un verdadero reto tanto para desarrollar una correcta planificación, como para el otorgamiento de servicios públicos. Curiosamente, su cadena montañosa que bordea parte de su bahía y hace presencia en la mancha urbana, ha sido una de sus características que, desde tiempos de la Colonia, se han aprovechado como puerto natural, llegando al punto de ser denominado puerto de puertos.

Para culminar también, habría que considerar, además que, desde los años setenta en el panorama urbano de México ha tenido lugar la figura habitacional del fraccionamiento, una fuerte apuesta de las políticas de vivienda empleada por los diversos gobiernos. En este caso, la urbe también se ha visto moldeada hacia la arquitectura provista de ciertos elementos no convencionales, como espacios confinados, caracterizados por bardas delimitadoras, casetas con acceso controlado, entre otros.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez De la Torre, Guillermo. y Ayala, Elvia Guadalupe. (2018). Evolución, similitudes y diferencias en la estructura urbana entre ciudades fronterizas y coloniales mexicanas. *Investigaciones geográficas*, (97), 00006. <https://doi.org/10.14350/rig.59682>
- Álvarez de la Torre, Guillermo. (2017). Morfología y estructura urbana en las ciudades medias mexicanas. *Región y Sociedad*, 29(68), 153-191. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10250053005>
- Bonfil Jiménez, Úrsula & Ribeiro Palacios, Monica. (2023). Gentrificación verde y metropolitanización en ciudades latinoamericanas. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 7(1), 644-660.
- Curros Cámara, Javier Orlando., y Ciocoletto Guadalupe. (17 - 19 de agosto de 2022). La historiografía de la ciudad latinoamericana en perspectiva poscolonial. IX Encuentro de Docentes e Investigadores de Historia de la Arquitectura, el Diseño y la Ciudad "Jorge Ramos de Dios". La Plata y Buenos Aires, Argentina. <https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/150563>
- Cuvi Nicolas. (2022). Historia ambiental y ecología urbana para Quito. FLACSO Ecuador - Abya-Yala. <https://doi.org/10.46546/2022-28atrio>



- Delgadillo, Victor. (2023). Gentrificación y financiarización del desarrollo urbano en la ciudad de México. En Scripta Nova. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 27(2). 163 – 184 <https://doi.org/10.1344/sn2023.27.40083>
- Franchini Matias., & Evangelista Mauad Ana Carolina. (2022). La gobernanza ambiental global tras el Acuerdo de París y los ODS: crisis ambiental, pandemia y conflicto geopolítico sistémico. *Desafíos*, 34(1), 1-2.
- Garza, Gustavo. (2002). Evolución de las ciudades mexicanas en el siglo XX. Notas. *Revista de información y análisis*, 19. https://apiperiodico.jalisco.gob.mx/api/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/evolucion_de_las_ciudades_mexicanas_-_gustavo_garza.pdf
- González, E. (2021). La conformación de la traza urbana de la ciudad de La Paz, desde sus orígenes hasta el régimen porfiriano. En P. Osante, J. Covarrubias y J. Velasco (Coord.). *Caminos y vertientes del septentrión mexicano: Homenaje a Ignacio Del Río*. (pp. 287-306). Universidad Nacional Autónoma de México. https://historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/718/caminos_vertientes.html
- González, J. (2018). El Transporte Ferroviario en México. Carpeta Informativa. Carpeta de Indicadores y Tendencias Sociales. Pp. 10-12. México. Centro de Estudios Sociales y Opinión Pública de la Cámara de Diputados.
- Goytia-Goyenechea Maria Dolares. y Martínez Nieves. (2021) Colonia Federal de la Ciudad de México: Historia de su trazado. *Contexto: Revista de la Facultad de Arquitectura Universidad Autónoma de Nuevo León*, 16(25), 40-52. <https://doi.org/10.29105/contexto16.25-356>
- Landa Izaskun. (2020). Una aproximación a la historiografía urbana: algunos aspectos epistemológicos y metodológicos. *EURE (Santiago)*, 46(139), 259-276. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612020000300259>
- M. Cuevas, A. y Gutiérrez, L. (2012). Propuesta para la conclusión del Corredor Cultural en la calle No Relección para la ciudad Hermosillo, Sonora. Universidad de Sonora. http://hdl.handle.net/20.500.12984/as_q2414
- Méndez Sainz Eloy. (2000). Ciudades y arquitecturas del noroeste mexicano. *Región y sociedad*, 12(20), 03-42. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-39252000000200001&lng=es&tlng=es.
- Mendoza, Guadarrama. (2023). Esbozo de historia y cultura del municipio y de la ciudad heroica de Tenancingo. Universidad Autónoma Del Estado De México. <http://web.uaemex.mx/identidad/docs/cronicas/2023/TOMOXXI/23.-Esbozo-de-historia-y-cultura-del-municipio-y-de-la-ciudad-heroica-de-Tenancingo.pdf>



- Oliveira Santos Rubens. (2021). Entre el río y la calle. Un estudio historiográfico de la interrelación entre la ciudad de Puebla y el río de San Francisco. *Historia mexicana*, 71(2), 899-946. <https://doi.org/10.24201/hm.v71i2.4346>
- Pineda, N. (1999). Lo que trajo el viento: extranjeros en Sonora en el siglo XIX y el Porfiriato". *Revista Clío*, 6(25), 67-73.
- Ponce, Antonio Francisco. (2017). Francisco de Ulloa, primer explorador del Golfo de California y la costa occidental de Baja California. 1539-1540. Tijuana, Baja California.
- Ramírez-Méndez, Jessica. y Rovira-Morgado, Rossend. (2021). De San Francisco el Viejo al Nuevo en la ciudad de México Una propuesta de relectura de la primigenia traza española (1524-1525). *Estudios de Historia Novohispana* (64), 161-205. <http://dx.doi.org/10.22201/iih.24486922e.2021.64.76126>
- Robinson, Jeniffer., y Delgadillo, V. (2016). Ciudades en un mundo de ciudades: el gesto comparativo. *Andamios*, 13(32), 163-210. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-00632016000300163&lng=es&tlng=es.
- Salamanca Montes, J. F., (1999). Análisis comparativo de estructuras urbanas (con énfasis en su patrimonio edificado) y la aplicación de sistemas de información geográfica. Los casos de Puebla y Hermosillo. *Región y Sociedad*, 11(17).
- Sánchez, F. (2017). 1906: Fundación de Ciudad Obregón, Sonora. *Revista Virtual arkisanchez*. <https://arkisanchez.wordpress.com/2017/12/14/1906-fundacion-de-ciudad-obregon-sonora/>
- Sánchez Jaramillo Luis Fernando. (2005). LA HISTORIA COMO CIENCIA. *Revista Latinoamericana de Estudios Educativos (Colombia)*, 1(1), 54-82.
- Serrano, P. (2012). Porfirio Díaz y el Porfiriato, Cronología (1830-1815). México.
- Sobrino Jaime., Garrocho, C., Brambila, C. y A, Aguilar. (Coords). 2015. Ciudades Sostenibles en México: una propuesta conceptual y operativa.

OTRAS FUENTES:

- ASIPONA. (2024). Historia del Puerto. Administración del Sistema Portuario Nacional. Guaymas, México. Recuperado de: <https://www.puertodeguaymas.com.mx/>
- COESPO. (2015). Indicadores Demográficos y Socioeconómicos. Consejo Estatal de Población.



Historia de Hermosillo. (2012). CAPITULO II: “La Fundación del Real Presidio de San Pedro de la Conquista del Pitic”
<http://historiadehermosillo.com/htdocs/HHILLO/CAP02.html>

INAFED. (2004). Enciclopedia de los municipios de México: Sonora. Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal. INAFED.

ONU – HABITAD. (2019). Vivienda y ODS en México. Organización de las naciones Unidas.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: Diccionario de la lengua española, 23.^a ed., [versión 23.7 en línea].