

LA CONSTRUCCIÓN DEL *AMERICAN WEST* COMO DESTINO TURÍSTICO: CLIMA, TIERRAS Y AGUAS TERMALES, 1869-1890

*Alberto Díaz Ramírez*¹

Resumen: En este artículo se analiza la construcción del *American West* como destino turístico por parte de las compañías ferrocarrileras de la costa Este de Estados Unidos. También se explica el papel que desempeñó la propaganda impresa como instrumento para atraer a los turistas, health seekers e inmigrantes anglo-americanos. Esto propició que un gran número de personas se dirigieran al Oeste Americano, en búsqueda de las bondades del clima cálido, los paisajes naturales y los hoteles-resorts de aguas termales. Así como, la compra de tierras tanto para invertir sus capitales como para promover el arribo de nuevos pobladores, cuyo fin era americanizar California y el sur de San Diego.

Palabras claves: American West, turista, la promoción turística, aguas termales, health seekers, ferrocarril, hoteles-resorts, frontera, California, movimiento migratorio, tierras.

Abstract: This paper analyzes the construction of the *American West* as a tourist destination by railroad companies on the east coast of the United States. It also explains the role that

¹ Maestro en Historia por el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California.

printed advertising played as an instrument to attract tourists, *health seekers* and Anglo-American immigrants. This prompted a large number of people to head to the American West, in search of the benefits of the warm climate, natural landscapes and hot springs hotels-resorts. As well as the purchase of land to invest their capital and to promote the arrival of new settlers, whose purpose was to Americanize California and southern San Diego.

Keywords: American West, tourist, tourism promotion, hot springs, health seekers, railroad, hotels-resorts, frontier, California, immigration, land.

INTRODUCCIÓN



l American West como destino turístico fue promovido desde la costa Este de Estados Unidos. La propaganda impresa por parte de las empresas ferrocarrileras para atraer a los turistas, comenzó de forma abundante después de la Guerra de Secesión. Las ciudades de Nueva York, Boston y Chicago fueron las que promovieron visitar y conocer el Oeste americano. Para los efectos de este escrito, ubicamos el American West a los estados de Nuevo México, Colorado, Arizona, Nevada, Utah y California.

En este sentido, se considera pertinente precisar que en este trabajo se rastrea la construcción del American West, como parte de la publicidad de ciertos atractivos naturales. La finalidad de esta promoción turística fue cautivar a los estadounidenses para que se digieran a estos territorios. Dicho esto, es oportuno señalar que los planteamientos están encaminados en explicar cómo fue el proceso que originó y convirtió al estado de California en la principal zona receptora de este afluente de turistas, *health seekers* e inmigrantes anglo-americanos.

Además, se aborda el avance de esta oleada en el sur de San Diego y su proximidad con la frontera mexicana.

El Oeste americano era un espacio geográfico que no siempre refirió a un lugar en específico. El movimiento hacia el oeste propició que existieran diferentes American Wests (Dippie, 1989, p. 6).² Por su parte, el gobierno de Estados Unidos fomentó el avance hacia las tierras del Oeste, más allá del meridiano 100° y alentó a conquistar estos nuevos parajes. Esta conquista se tradujo un movimiento migratorio hacia las tierras más allá de las Montañas Rocallosas con dirección a la costa del Pacífico y al Sur de California, el cual formó parte de la constitución de la frontera con México y dio paso al surgimiento de nuevos procesos de correlación y vecindad entre los poblados fronterizos de dichas naciones.

La representación del American West que se publicitó, buscó comparar los paisajes naturales del Oeste con los existentes en Europa, a las montañas de Colorado se les equiparó con los Alpes suizos, al clima californiano se le igualó con el de Italia y los resorts de aguas sulfurosas como el Hotel Del Monte, intentó ser una réplica de Saratoga Springs, en Nueva York. Dicha propaganda estuvo orientada para cautivar a los turistas

² El Oeste fue un espacio en movimiento y disputa, John W. Caughey menciona que el avance al Oeste fue realizado primero por comerciantes y exploradores desde finales del siglo XVII, en los límites de los asentamientos en Virginia, específicamente en los Montes Apalaches, una centuria después el Oeste lo representó la región de Kentucky-Tennessee y a inicios del XIX, el Oeste era la zona el valle del Mississippi y las Montañas Rocallosas. Posterior a la guerra entre Estados Unidos y México, el *American West* lo representó los territorios cedidos en el Tratado de Guadalupe-Hidalgo, es por ello que Caughey explica que el Oeste tuvo dos facetas: el de frontera y el de región. (Caughey, 1959, pp. 7-12). Por su parte, California cobró cada vez más interés como destino, lo cual motivó el desplazamiento de cientos de inmigrantes en búsqueda de tierras. Ello, se conjuntó con el arribo del ferrocarril, el cual atrajo a turistas, quienes buscaron invertir sus capitales. Por otra parte, la benevolencia del clima cálido californiano fue para los *health seekers* la esperanza para mejorar su salud, ante los padecimientos respiratorios crónicos que sufrían en el Este de Estados Unidos.

e incitarlos a viajar al Oeste. Las propuestas ofertadas eran dos concepciones diferentes para un público amplio, cuya finalidad era atraer a un gran número de viajeros, *health seekers* e inmigrantes blancos para que compraran tierras e invirtieran en ellas y pudieran explotar las riquezas de las tierras fértiles del Sur de California hasta la frontera con México y por ende, repoblar dicha región.

La propaganda turística para que los viajeros se aventuraran hacia la costa del Pacífico, resaltó el paisaje natural del Oeste americano (Hyde, 1990, p. 18), el cual sedujo a los turistas de la costa Este de Estados Unidos, ya que significó adentrarse a las tierras exóticas y misteriosas de las zonas consideras los límites de la civilización (Limerick, 2001, pp. 43-45). Las condiciones de estas regiones vistas bajo la idea de frontera, los impulsó a colonizarlas y en cierto sentido, el turista sirvió como una forma de penetración sobre estos espacios periféricos.

La promoción que hicieron de las empresas ferrocarrileras avivó la representación del American West, la exageración de los beneficios del clima del Sur de California y las extensas tierras fértiles fueron la atracción para *health seekers*, turistas y viajeros, quienes después se convirtieron en residentes permanentes, al igual que los cientos de inmigrantes blancos que llegaban en búsqueda de nuevas tierras.

LA PROMOCIÓN TURÍSTICA DEL *AMERICAN WEST*.

El estado de California era para la década de 1880 un destino turístico en constante dinamismo y transformación. La fama de poseer un clima agradable todo el año, vastas tierras fértiles y majestuosos atractivos naturales le valieron para ser reconocida como la Arcadia del Pacífico. Además, este territorio comenzaba a repuntar en el imaginario estadounidense por

contar con afamados resorts de la salud y era considerada una tierra de ensueño para muchos viajeros y turistas.

Las narraciones que se hacían en las guías de viaje motivaron a cientos de pasajeros de Nueva York, Boston y Chicago, a embarcarse en el tren Transcontinental, deseosos de poder experimentar y ver estas maravillas que leían tanto en libros ilustrados, reportes científicos, novelas, revistas y periódicos.

Las compañías ferrocarrileras del Este de Estados Unidos fueron parte del proceso de configuración del turismo estadounidense. Su papel como agentes intermediarios en la construcción del Oeste fue de gran peso, ya que fueron promotoras en crear este espacio como destino turístico y se caracterizaron en ser artífices de la transformación económica de esta nación en las últimas décadas del siglo XIX.

La actividad turística en Estados Unidos inició en el decenio de 1800, pronto surgieron paseos en vapores por el río Hudson con fines recreativos y recorridos en carruajes, cuya finalidad era poderse deleitar con las vistas panorámicas de los escenarios naturales fronterizos de Nueva York (Shaffer, 2001, p. 13). En 1820, los estadounidenses que salían de excursión y escribían sobre viajar emplearon la palabra “turista” para referirse a una clase distinta de viajeros que buscaban placer y comodidades en establecimientos de lujo. Primero se aplicó sólo a aquellos viajeros que realizaban el American Grand Tour o Fashionable Tour (Mackintosh, 2009).

El Fashionable Tour era un itinerario turístico que comprendía paseos por los valles del Hudson, Mohawk y Saratoga Springs, posteriormente continuaba por Niagara Falls, Montreal, Quebec, Albany, Massachusetts, Boston, Newport, Rhode Island y White Mountains. Entre 1830 y 1850, las líneas de ferrocarril interconectaron los diferentes destinos turísticos y posibilitaron el acceso a las atracciones naturales, a los elegantes hoteles y a los balnearios de aguas sulfurosas de Nueva Inglaterra y Nueva York (Gassan, 2008, pp. 72-74).

Por otra parte, el avance al Oeste era para Estados Unidos un lugar de oportunidades y una válvula de escape de la vida urbana. Era además flanquear la frontera que diferenciaba a esta nación en el meridiano 100° y permitía reclamar las tierras del *Great American Desert*. Este espacio aludió a la región ubicada entre el río Missouri y las Montañas Rocallosas, misma que sirvió de frontera natural entre 1840 y 1850. La imagen que se le asoció a *The Great Plains* fue que sus tierras eran desérticas, por tanto, las tierras próximas a la costa del Pacífico lucían más atractivas (Allen, 1985, pp. 207-208).

Entre esas tierras se encontraba California, que por décadas había causado interés en los oficiales estadounidenses, por ser un enclave en el tráfico y comercio de pieles de nutria en el Pacífico, cuando aún era parte de México. Uno de los militares que deseaba apoderarse de California y cumplir dicho objetivo era el presidente James Knox Polk, quien en su discurso inaugural mencionó como prioridad la expansión “americana” hacia la costa del Pacífico.

Para 1845 este movimiento migratorio comenzó a aumentar significativamente.³ La migración estuvo compuesta por

³ Desde 1820 cientos de pobladores estadounidenses se dirigieron hacia el Oeste con destino a lo que ellos consideraban su zona periférica. El desplazamiento de la población más allá del río Mississippi, se debió al aumento demográfico. Entre 1800 y 1820, la población casi se duplicó de 5.3 millones a 9.6 millones de habitantes. Ante la necesidad de adquirir tierras para cultivar, se fueron moviendo al Oeste para colonizar las tierras que irrigaba el río Ohio, así como las tierras fértiles del valle del Mississippi (Brinkley, 2003, pp. 226-230). Este avance desplazó a las tribus nativas allende del río. Otro factor que permitió la movilización de migrantes estadounidenses fue la apertura comercial con Nuevo México. Después de la firma del Tratado Adams-Onís de 1819. Se demarcó el territorio entre la Luisiana y las Provincias Internas de la Nueva España. Esto a la postre generó la movilización de comerciantes, tramperos, inmigrantes y pasajeros. Uno de ellos fue William Becknell quien fundó el Santa Fe Trail, en 1821. Su exploración tuvo como objetivo buscar pieles y crear negocios. Con la ayuda del gobernador de Nuevo México, abrió una ruta comercial de diligencias entre Missouri y Nuevo México (Hine y Faragher, 2000a, pp. 167-169).

inmigrantes europeos y jóvenes estadounidenses que se movilizaron al Oeste para colonizar nuevas tierras (Limerick, 1987, p. 71). El periódico *New York Sun* llegó incluso a realizar una campaña para invitar a los emigrantes a que se dirigieran a la costa del Pacífico. Pronto, las noticias de los primeros exploradores estadounidenses llegaron y relataron las posibilidades comerciales con el Pacífico y las maravillas del clima californiano de las bahías de San Francisco y San Diego.

Después de la anexión de Texas en 1845 y tras la guerra entre Estados Unidos y México en 1846-1848 y la ulterior firma del Tratado de Guadalupe-Hidalgo, se demarcó la frontera entre ambas naciones. Para México significó la pérdida de 2 millones de km² y para Estados Unidos, la posibilidad de acceso a la costa del Pacífico y el aumento sustancial de su territorio hasta el Oregón.

El movimiento migratorio estadounidense inició su proceso de expansión hacia lo que ellos denominaban el lejano Oeste. Para 1849, en California se descubrieron yacimientos de oro y esto dio paso al surgimiento del Golden Rush. Cientos de hombres arribaron a los centros mineros en la búsqueda de riqueza. Las crónicas de los mineros enaltecieron las bondades del suelo californiano, el cual llamaron el “Estado Dorado”, las descripciones de estos mineros hicieron eco de los beneficios del clima y los atractivos naturales. La entrada de California 1850 a la Unión Americana significó para Estados Unidos un paso firme en la conquista del American West⁴. El Océano Pacífico

⁴ El ingreso de California como estado libre estuvo envuelto en un polémico debate dentro de la Cámara de representantes, porque significaba replantear el Compromiso Missouri. Este compromiso surgió después de que Missouri solicitó la admisión como estado en 1819, pero como estado pro esclavista. Para 1819 había once estados libres y once estados esclavistas. La entrada de Missouri alteraba el equilibrio político entre el norte y el sur. Henry Clay, presidente de la Cámara arguyó un plan para solucionar la controversia que incluía el ingreso de Maine como estado libre y Missouri como estado esclavista. La cámara de representantes aprobó el acuerdo y se decretó la prohibición de la

emergió como su frontera natural y los orilló a un acercamiento hacia la frontera sur con México, espacio que se transformó y re-significó (Limerick, 1987, p. 244).

El avance estadounidense al American West, después de la Guerra Civil, simbolizó flanquear la frontera natural que representaba las tierras de las Grandes Planicies, las Montañas Rocallosas, el desierto del Colorado y las costas de Oregón hasta la California. Una frontera que se desplazaba junto con el movimiento migratorio y que generó una disputa por el espacio, un límite que separó los asentamientos de los pobladores blancos con las poblaciones nativas que lucharon por defender sus tierras (Hine y Faragher, 2000b, pp. 5-6).

En los inicios de la década de 1860, el gobierno de Estados Unidos publicó la *Homestead Act*, cuyo propósito fue impulsar el movimiento al Oeste. La necesidad de encontrar y adquirir nuevas tierras de cultivo para colonizarlas orilló a esta oleada de inmigrantes blancos a trasladarse hasta la costa del Pacífico. La representación que se tenía sobre el Oeste, recaía en la idea que era un gran jardín y que estos territorios contaban con extensas tierras fértiles, pero eran pobladas por grupos indígenas salvajes y bárbaros, que no las sabían aprovechar. Esto generó que el inmigrante blanco creyera que estas tierras les pertenecían y comenzaron a posicionarse jerárquicamente por encima de los otros grupos raciales, como forma de legitimación sobre estos territorios (Pierce, 2002, p. 7-9, 28). La imagen

esclavitud en las tierras de la Luisiana al norte del paralelo 36° 30', con excepción de Missouri. La ulterior guerra con México, reavivó el conflicto sobre la esclavitud en los nuevos territorios adquiridos. La pugna inició cuando David Wilmot, propuso la enmienda Wilmot Proviso que prohibía la esclavitud en cualquier parte de los territorios cedidos. Dicha resolución dividió al Congreso, porque abría la discusión si la línea imaginaria del Compromiso Missouri se debía continuar y si era así ¿posibilitaba entonces la legalización de la esclavitud en el suroeste y parte sur de California? Ante estos desafíos se planteó un nuevo compromiso que le permitió la entrada a California como estado libre en 1850 y se dejó a los residentes de Nuevo México y Utah el poder elegir si deseaban ser estados libres o esclavistas (Hine y Faragher, 2000a, pp. 216-220).

del desierto que sirvió como frontera para contener la migración se resignificó y se invitó a conquistarlo.

La expansión del ferrocarril fue el agente económico que permitió el desarrollo industrial en Estados Unidos, a finales del siglo XIX, esto les proporcionó a los empresarios el acceso a distintas fuentes de materias primas y nuevos mercados. Desde ese momento, el ferrocarril se convirtió en el medio de transporte más relevante de la nación estadounidense. Las compañías ferroviarias crearon nuevas formas de organización y sociedades anónimas orientadas a crear negocios, a través de uso del ferrocarril, hasta constituirse en los inversionistas más preponderantes. Su papel fue vital para estimular el crecimiento mediante la inversión directa de capital en la construcción, equipo y tendido de vías férreas. Además, se abocaron a impulsar el Oeste y a California como destinos turísticos (Rast, 2006, pp. 39-40).

Con el apoyo del gobierno federal estadounidense se otorgaron subsidios y préstamos a las empresas ferrocarrileras. Asimismo, se buscó atraer la inyección de capital extranjero para la expansión ferrocarrilera. Las líneas de ferrocarril se extendieron durante la segunda mitad del siglo XIX, desde 1860 el total de vías existentes era de 30 mil millas y para 1900 se incrementó a 193 mil millas (Brinkley, 2003, p. 534).

La conclusión de la primera línea ferroviaria que conectó a California con el resto de Estados Unidos fue la llamada línea Transcontinental, fue construida por dos compañías, la *Union Pacific* encargada de empezar el tendido de las vías desde Sacramento, al norte de California y la *Central Pacific* que inició en Omaha, en el estado de Iowa, en dirección hacia el oeste. La línea de ferrocarril se logró terminar en 1869, encontrándose en Promontory Point, Utah (Heath, 1998, p. 48). Este logro motivó la publicación de numerosas guías de viaje, un ejemplo de ello, es la guía de George A. Croffut, *Great Trans-Continental Railroad Guide* (1869), en donde se exhortó a los turistas a experimentar las maravillas del Oeste. Pronto otras guías de viaje comenzaron

a aparecer, entre ellas figuraron una de la empresa Appleton y otra de la compañía Rand McNally (Shaffer, 1996, p. 564).

El American West fue retratado como un lugar a conquistar. El Oeste mantuvo la relación dicotómica entre lo salvaje y la civilización. Además, posibilitaba el regreso a la vida rural como válvula de escape ante el rampante proceso industrial. Esto generó la aparición de la idea de que salvar la naturaleza era salvar a la sociedad, ello hizo que un amplio número de personas buscaran retornar al modelo de las granjas agrícolas (Nash, 1991, pp. 71-72). La nostalgia por el Oeste de los tramperos, vaqueros, agricultores y la vida de la frontera, sirvió como antídoto ante los cambios que experimentó la sociedad estadounidense.

La publicación de revistas que incluían escritos sobre el Oeste se multiplicó a finales de la década de 1860 y principios de la década de 1870. La mayoría de estas revistas eran del Este de Estados Unidos y esto causó el inicio de una gran competencia por promover y cultivar el interés por el Oeste entre sus lectores. Los temas que abordaban eran: los indios americanos en la región y su devenir, el desarrollo de la actividad agrícola, los atractivos del paisaje natural y el notable crecimiento de las ciudades del Oeste, como San Francisco. Dichas revistas eran: *Harper's New Monthly Magazine*, *Atlantic Monthly* y *Lippincott's Magazine*, *Putnam's Monthly Magazine*, *Appletons' Journal of Literature*, *Science and Art*, y *Scribner's Monthly* (Rast, 2006, pp. 56-57), todas de periodicidad semestral.

También en la década de 1870, la compañía británica de viajes *Thomas Cook & Son* comenzó a ofertar recorridos por Estados Unidos, resaltó las maravillas de los paisajes del Oeste. La agencia de viajes *Raymond & Whitcomb* en Boston, allanó el camino para entrar al mercado, esto derivó en una rivalidad con la compañía *Cook & Son* lo que a la postre originó una ferviente pugna comercial entre ambas. Para la década 1880, las guías y folletos de viaje cobraron un papel imprescindible, a tal grado que era frecuente su distribución en cada viaje de ferrocarril.

En 1883, el ferrocarril *Northern Pacific* inauguró una serie de guías de viaje titulada “Wonderland”, en donde resaltó los paisajes del Parque Nacional de Yellowstone, mientras que el ferrocarril de Denver y Río Grande promocionó la “Línea escénica de América”. Por su parte, el *Southern Pacific Railroad* lanzó una campaña publicitaria más agresiva a través de la publicación de la revista *Sunset*, en la cual exaltó las maravillas de California (Shaffer, 1996, p. 564).

Las pugnas entre las compañías ferrocarrileras y las agencias de viaje fueron para atraer el mayor número de turistas; la promoción que hicieron le permitía al viajero anglo-americano tener una amplia gama de elecciones sobre el lugar a visitar. Es de destacar que también había visitantes europeos dispuestos a ser parte de este fenómeno, pero las fantasías que vendían los paquetes promocionales de viaje no convencían a los turistas de gusto más exigente. Dentro del imaginario del turista estadounidense se buscó encontrar ciertas características de Europa en el lejano Oeste (Hyde, 1990, p. 191).

Las montañas y paisajes de Colorado se les compararon con los Alpes suizos. Los resorts de aguas termales del Oeste se les equipararon con los spas de Karlsbad, Ems y Baden-Baden en Alemania, mientras que a California se le denominó la Italia de América por contar con lo que denominaron clima mediterráneo (Warner, 1891, p. 18). Sin embargo, los europeos que se aventuraron a emprender estos tours y presenciar tales maravillas terminaron decepcionados (Pomeroy, 1990, pp. 32-33).

El historiador Earl Pomeroy, en *Rediscovering the West*, enfatizó que las representaciones que tenían los turistas euro-americanos que se desplazaron al Oeste, pretendieron imitar y recrear la forma de vida del Este de Estados Unidos y de Europa. Los viajeros que se movilizaron al American West, algunos ya albergaban una noción de qué era lo que querían encontrar, mientras que otros estaban abiertos a nuevas formas de interpretar el Oeste (Pomeroy, 1960, pp. 30-31). De este modo, el

imaginario sobre el Oeste americano fue producto de dos percepciones diferentes.

En lo que respecta, a las expectativas que buscó descubrir el turista estadounidense en California a finales del siglo XIX, se caracterizaron por querer encontrar ambientes que fueran pintorescos y exóticos, ya que de esta manera validaban las imágenes que habían creado. Además, el excursionista prestó atención a aquello que quería ver porque de esta manera reforzaba sus motivaciones del lugar que decidió visitar (Jakle, 1985, pp. 40-49).

Los turistas que podían pagarse uno de estos viajes eran únicamente la clase adinerada, es decir, la naciente clase alta anglo-americana; ya que permitirse no sólo ausentarse de sus negocios y asuntos domésticos durante un mes o más, no lo hacía un ciudadano ordinario. Además, pagar la elegancia y suntuosidad de los vagones Pullman—con adornos de estilo rococó—, más las amenidades de los complejos de lujo requería de un poder adquisitivo alto.

Las primeras experiencias turísticas del Oeste básicamente eran: apreciar las vistas panorámicas a través del ferrocarril, la vida en los resorts exclusivos en los hoteles de lujo como el Del Monte, en Monterey, el Raymond en Pasadena, California y el Antlers en Colorado Springs. La opulencia de los carros *Pullman Palace* les proveyó de comodidad, elegancia, rapidez y acceso a los distantes escenarios naturales. La aparición de los hoteles-resorts en Arkansas, Colorado y California reforzó una idea construida de que el turista representaba al hombre blanco rico, portador del progreso y prosperidad, el turista anglo-americano se percibió como una raza superior por encima de los otros grupos raciales (Camp, 2013, p. 86).

Viajar por tren modificó la experiencia de los turistas y cambió la percepción del espacio. El Oeste americano se le representó como una amplia zona propicia para invertir y conquistar. Las compañías ferrocarrileras publicitaron esta imagen para

atraer a los viajeros y pobladores anglo-americanos con la finalidad de que adquirieran tierras en las zonas consideradas como periféricas (Hyde, 1993, pp. 361-364).

Algunos turistas se convirtieron en prominentes hombres de negocios y otros en propietarios de amplias extensiones de tierras para cultivar. El arribo de estos inversionistas a California originó la creación de cámaras de comercio para promover la llegada de más turistas e inmigrantes blancos para desarrollar y repoblar estos territorios (Mackintosh, 2009, p. 18).

VIAJEROS EXPEDICIONISTAS EN EL OESTE AMERICANO.

La expansión territorial hacia al Oeste, además de estar influenciada por los proyectos ferrocarrileros, tuvo otras vertientes; una de ellas fueron las expediciones militares entre 1870 y 1880, subvencionadas por el gobierno federal de Estados Unidos. Posterior a la Guerra de Secesión se inició un conjunto de expediciones o *surveys*, basadas en propósitos científicos.

Las expediciones a las Montañas Rocallosas de la década de 1870, estuvieron lideradas por Clarence King, Ferdinand V. Hayden, John Wesley Powell y George M. Wheeler, quienes exploraron las vastas áreas de los estados y territorios de Idaho, Colorado, Utah, Nevada, Arizona, Nuevo México y California, entre sus funciones estipuladas por el gobierno de Estados Unidos, eran elaborar mediciones, mapas y reportes científicos (Nelson, et al., 1981, pp. 238-243).⁵

⁵ La relación que existía entre Clarence King y Ferdinand Vandever Hayden era de rivalidad. Ambos se enfrascaron en una pugna por lograr ser el director de la U.S. Geological Survey. La enemistad se avivó cuando en 1879 se pensaba que el director de dicha institución sería Hayden, pero se le otorgó el puesto a Clarence King. Hayden intentó desacreditar las exploraciones geológicas y topográficas hechas por el equipo de King en Colorado, lo que motivó a revisar los reportes emitidos. Esto ocasionó que se desconfiara de Clarence King, quien renunció y fue sucedido por John Wesley Powell.

El reporte de la expedición Stephen H. Long sirvió para emprender otras exploraciones científicas. El Cuerpo de Ingenieros Topográficos, fundado en 1838, se originó con el objetivo de cartografiar los territorios del Oeste más allá de las Montañas Rocallosas, el más notable de estos topógrafos fue John C. Frémont, quien exploró la región del Oregon siguiendo la ruta comercial conocida como Oregon Trail-River Platte, utilizada por los tramperos en 1842.

La labor del Cuerpo de Ingenieros Topográficos sirvió a la postre para hacer los reconocimientos cartográficos relacionados con la guerra con México. Entre estos trabajos destacaron los de William H. Emory y A. W. Whipple sobre el límite fronterizo con México. De lado mexicano participaron los ingenieros de la Comisión de Límites, compuesta por el Colegio de Minería y el Colegio Militar. El General Pedro García Conde encabezó la comisión junto con Francisco Martínez de Chavero y el agrimensor José Salazar Ilarregui (Tamayo, et al., 2001, pp. 87-89).

La finalidad de las expediciones científicas del Cuerpo de Ingenieros Topográficos era encontrar rutas accesibles y viables para construir caminos para las diligencias, los canales de riego y los ferrocarriles, así como, delinear las fronteras internacionales. Además, las descripciones de los reportes militares sobre este territorio permitieron hacer del dominio público la existencia del Oeste en el imaginario social de los estadounidenses. Las expediciones militares sirvieron para brindar un amplio conocimiento de las características del Oeste americano, el cual se encontraba en constante cambio.

En lo que respecta a las expediciones militares en California, tenemos el caso de Eddy Asher Robbins, oficial del ejército de Estados Unidos, quien dejó atestiguada su experiencia y vida en siete diarios personales, de ocho que eran originalmente. La estancia que realizó comprendió desde el 13 de marzo de 1846 hasta el 21 de agosto de 1854. Eddy

Asher Robbins participó en la guerra contra México, después de ello, vivió poco tiempo en San Francisco y pudo registrar cómo era la vida cotidiana de los mineros durante la fiebre del oro.

Después emprendió un viaje de ocho meses desde Cabo de Hornos a California en 1850, al año siguiente, se trasladó a San Diego y se enroló en el equipo de expedición del lugarteniente A.W. Whipple para diseñar mapas del límite fronterizo de Estados Unidos con México. Durante su servicio en el ejército detalló las rancherías de los indígenas californianos, así como la revuelta indígena liderada por Antonio Garra hasta su captura y proceso de ejecución y por último, antes de enlistarse en la Guerra de Secesión, relató en sus diarios, las incursiones de la campaña filibustera de William Walker en Baja California.⁶

Otro personaje importante en las expediciones hacia el Oeste, fue John Wesley Powell, quien una vez concluida su exploración, realizó un reporte militar de gran valor científico, en donde describió el Río Colorado, sus distintos cauces y ramificaciones. Estudió las condiciones del terreno, sus características geológicas y las diferentes tonalidades pétreas. La relevancia de este survey, no pasó desapercibida y en poco tiempo se convirtió en el libro, *The exploration of the Colorado River and its canyons*.

Además, escribió sobre su encuentro y convivencia con los grupos indígenas de Arizona y Nuevo México, en específico con los Hopi y Navajo. Logró registrar en su bitácora de viaje, la forma de vida, costumbres y elementos de la vida cotidiana de los pobladores indígenas que residían en Oraibi y Shupalovi. También, describió las características de las edificaciones de adobe del poblado de Zuñi y la peculiaridad de la traza urbana (Powell, 1987, p. 350).

⁶ Special Collections & Archives, UC San Diego. Eddy Asher Robbins, *Private memoranda and journals of California during the 1850s, 1846-1854*.

No obstante, la contribución más representativa que hizo del Oeste, fue sobre el Gran Cañón, la narración de las particularidades de este espacio fue sorprendente, al tal punto que trasladó al lector a un paraje que no se cansó en nominar como la maravilla de la naturaleza. Incluso, arguyó que atravesar esta región era más complicado que los Alpes o los Himalayas y quién se atreviera a hacerlo, con un año de trabajo y esfuerzo, obtendría una satisfacción subliminal más que en cualquier parte del paraíso. Asimismo, Powell señaló:

The wonders of the Grand Canyon cannot be adequately represented in symbols of speech, nor by speech itself. The resources of the graphic art are taxed beyond their powers in attempting to portray its features. Language and illustration combined must fail (Powell, 1987, p. 394).

Este acto quizá deliberado de John Wesley Powell tuvo una resonancia significativa, claramente invitaba al aventurero o viajero a adentrarse a estos parajes y ser testigo de esta maravilla que la naturaleza les obsequiaba y que la compañía de Fred Harvey y el ferrocarril de *Atchison, Topeka y Santa Fe* supieron capitalizar como un destino turístico (Howard, et al., 1996, pp. 1-7).

La publicación y lectura de los reportes militares, en específico, el trabajo de Wesley Powell, hizo de este lugar, un objetivo comercial de la empresa ferrocarrilera Atchison, Topeka y Santa Fe. El Gran Cañón emergió como destino a visitar y contó con el apoyo de los trabajos de Adolfo F. A. Bandelier y el Charles Fletcher Lummis, en la década de 1880, quienes se empeñaron en hacer del Suroeste de Estados Unidos, un espacio con un pasado exótico, que ni Europa misma poseía con todos sus castillos (Rothman, 1996, p. 528).

Otro explorador que se adentró en el Sur de California fue el historiador Hubert Howe Bancroft, autor de la historia del estado de California, escritos en siete volúmenes, quien arribó

a esas tierras en 1874. El primer punto de encuentro lo tuvo en la misión de San Juan Capistrano y se sorprendió al ver los vestigios del pasado misional español en la California, le inquietó ver que la misión se encontraba semi-destruida por el terremoto de 1812 y en condiciones muy deplorables. Sin embargo, su ánimo no decayó y planeó recorrer otros sitios coloniales como la misión de Santa Bárbara. El interés que yacía detrás era el rescate de las misiones y conservarlas como patrimonio histórico.

La oportunidad que brindaba el ferrocarril Transcontinental y el rápido crecimiento de California, convenció a Bancroft de que este estado albergaba la posibilidad de convertirse en el nuevo centro de poder del Oeste americano (Petersen, 2008, p. 11). Conocía el gran interés que existía en la costa Este, por su clima y la naciente romantización que se le asociaba como la tierra de oportunidades. Bancroft se dio a la tarea de iniciar un proyecto para impostar el ideal del modelo americano de la industrialización urbana y representar el progreso en California como el triunfo de la modernidad sobre el pasado español y mexicano.

La narrativa que dejó Bancroft en sus obras, representaba la visión de la nueva oleada de migrantes estadounidenses, ansiosos por colonizar la California y americanizarla. La construcción racial de que el blanco era el portador del progreso gravitaba en estos nuevos colonos que se hacían llamar los pioneros y ante la imperiosa necesidad de crear una identidad común, utilizaron su etnicidad blanca para forjar una narrativa anglo-americana como sinónimo de progreso (Petersen, 2008, p. 15). Las historias producidas durante este periodo influyeron en cimentar esta representación en el imaginario de los turistas y en los recién llegados inmigrantes euro-americanos del Este.

El boom económico y el crecimiento de la infraestructura urbana en las ciudades costeras californianas atraía a un gran

número de visitantes que siguiendo los pasos de las ideas de Bancroft y de los especuladores, preparaban y condicionaban a los turistas para crearles la imagen de que viajar a lo largo de Estados Unidos era al mismo tiempo ver el desarrollo de la historia estadounidense. Esta representación teleológica de éxito se comenzó a fraguar en el imaginario del viajero anglo-americano.

No obstante, había fisuras al interior de esta representación, ante la necesidad de crear una tradición e identidad en la región bajo el precepto anglo-americano, algunos sectores intentaron enterrar cualquier vestigio que aludiera al pasado mexicano. Pero, por el otro lado, ciertos sectores buscaron rescatar el pasado español, esto a todas luces albergaba una gran paradoja, porque las diferencias entre qué era lo español o qué era lo mexicano no estaban bien delimitadas, por ello, esta representación triunfalista anglo-americana tanto era visible como en ocasiones ausente.

LOS *HEALTH SEEKERS* Y LAS AGUAS TERMALES.

El movimiento hacia el Oeste que reinventó el American West, como destino turístico de la salud, fue el movimiento de los health seekers. Las razones que motivaron a los turistas, viajeros y aventureros estadounidenses, a movilizarse y desplazarse hacia las tierras del lejano Oeste, estaban determinadas plenamente en la búsqueda de una mejora en la salud.

En las primeras décadas de siglo XIX, las guías de viaje describían los efectos del clima y sus beneficios médicos en la salud, a tal grado que para 1840, cruzar las llanuras centrales,⁷

⁷ La otrora frontera de Missouri en 1820 era considerada como no saludable para establecerse, la población que ahí residía comúnmente padecía de neumonía, reumatismo y resfriados por el entorno húmedo. El Oeste significó para muchos una esperanza de salud. Más allá del meridiano 100°, la vasta región semi-árida del Oeste con sus altas mesetas y montañas, se consideraba benéfica para las personas que sufrían de enfermedades en los pulmones.

se convirtió en una prescripción médica contra la tuberculosis (Abrams, 2010, p. 273). El Dr. Daniel Drake, médico de la época, realizó estudios en 1850 sobre las enfermedades de América del Norte y arguyó que los viajes largos eran benéficos para aquellos que sufrían de tuberculosis, dispepsia e hipocondría (Valenčius, 2004, p. 85).

Asimismo, invitó a las personas que tenían padecimientos crónicos de hígado, intestino, bazo y desórdenes musculares a emprender estos viajes. Dicho doctor señaló que viajar en los ferrocarriles Santa Fe y el California eran rutas que permitían la recuperación de la salud. Además, recomendó a los *health seekers* tres recorridos para atravesar las llanuras: la primera era la ruta por el río Missouri, la segunda, era abordar el ferrocarril Oregón y la tercera comprendía desplazarse en el ferrocarril Santa Fe (Baur, 1959, p. 92).

Por su parte en la costa Este, el complejo turístico de aguas termales que gozó de mayor reputación en el imaginario estadounidense fue Saratoga Springs, el cual estaba ubicado en el condado de Saratoga, en el estado de Nueva York. Otro centro turístico, igual de selectivo, fue White Sulphur Springs, en West Virginia. Las características que distinguieron a ambos complejos se basaron en ser lugares exclusivos para la aristocracia estadounidense. Además, eran centros recreativos que buscaron imitar el modelo de los spas británicos (Corbett, 2002, p. 15).

Asimismo, tras la apertura del comercio entre Missouri y Santa Fe, los *health seekers* se dieron cuenta que era el momento oportuno para movilizarse al Oeste y comenzaron gradualmente a emprender viajes hacia Texas o Nuevo México, con el objetivo de encontrar una cura a su salud, se desplazaban en diligencias, en donde iban tanto reumáticos, dispépticos y personas que huían de la fiebre amarilla, viruela y cólera que existía en el valle del Mississippi. La barrera natural conocida como The Great American Desert, es decir, las Grandes Planicies y las Montañas Rocallosas, consideradas zonas desérticas, fue flaqueada por estos viajeros quienes desesperados por mejorar su salud se fueron desplazando a estos parajes en búsqueda de mejores condiciones climáticas.

En un inicio Saratoga Spring no fungió como un espacio para la élite estadounidense, al contrario, se caracterizó por ser un lugar dedicado para los inválidos, pero después de la llegada del ferrocarril, el complejo recreativo recibió un gran flujo de turistas y para 1850, el balneario de Saratoga alcanzó su máximo pico de afluencia (Sterngass, 2001, p. 36).

Posterior a la Guerra Civil, en Saratoga Springs se construyó un hipódromo y un casino en torno al poblado, convirtiéndose en una ciudad-resort por excelencia. El distintivo de qué era vacacionar y disfrutar del placer de un resort turístico lo representó Saratoga Springs (Grover, 1974, pp. 167-168), a tal grado que la comercialización del placer y ocio como representación en el imaginario del turista estadounidense era encontrar otros Saratoga Springs en el Oeste americano o buscar replicarlo (Pomeroy, 1990, p. 22).

La difusión de las propiedades médicas que se le asignaron a las aguas termales hicieron que los balnearios de aguas sulfurosas se convirtieron en centros recreativos importantes en la economía nacional estadounidense y parte del imaginario del turista (Chambers, 2002, p. 78), las descripciones de los beneficios de estas aguas minerales rápidamente se publicitaron en las guías de viaje para los health seekers y en las columnas de los periódicos.

Para 1870, el oeste de Texas figuró como refugio para los health seekers que sufrían de desórdenes en los pulmones. El área de San Antonio despuntó como resort de la salud por contar con un clima más fresco que en otras partes del sur de Texas. Otros destinos que cobraron relevancia fueron: la costa Noroeste del Pacífico, Colorado, Arkansas, la región de Nebraska y Wyoming al este de las Rocallosas (Baur, 1959, p. 103).

Mientras ganaba notoriedad el estado de Oregón, California ya era famosa por ser conocida como la provincia bendecida por contar con un clima soleado y saludable, el cual se le llegó a comparar con el clima de Italia, España y Portugal (Hyde,

1990, p. 161). Las historias que relataban los escritores, periodistas y en las guías de viaje sobre California, mencionaban los beneficios terapéuticos de su clima. Una de esas guías era la *Raymond's vacation excursions*, la cual invitaba a los viajeros visitar el Hotel Del Monte, en Monterrey, California.⁸

Esto originó que se diera un optimismo hacia California, si bien la fiebre del oro y la oportunidad de obtener riqueza motivaron la migración de personas, el ulterior declive de los centros auríferos, orilló a que aparecieran otro tipo de actividades como la agricultura, la ganadería, el establecimiento de rancherías y el comercio. Los health seekers no desecharon la idea de cambiar de forma de vida a una más simple y bucólica con tal de gozar de una vigorosa salud. En la opinión pública, los médicos dieron cuenta que el clima del Sur de California era más benévolo para los health seekers que las regiones nortenas. Tras el arribo del ferrocarril Transcontinental en 1870, el flujo de los buscadores de la salud se incrementó.

De 1870 a 1900, las zonas que registraron un incremento de visitantes fueron las poblaciones de Monterrey, Pasadena, Los Ángeles, Santa Bárbara, San Bernardino y San Diego e inclusive para 1884 se llegó a promocionar en las guías de viaje de los health seekers visitar el balneario Tia Juana Hot Springs (Chittenden, 1884).

THE TIA JUANA HOT SULPHUR SPRINGS are situated in the Tía Juana Valley, Lower California, about 14 miles southeast of San Diego, two miles beyond the boundary line between the United States and Mexico. Resorted to by the natives from their earliest traditions, and known to the whites since their first occupation of the country, they were first improved by Mr. Lane about five years ago, and opened to public patronage. There are four springs at present developed, ranging in temperature from 116° to 120°, in which

⁸ Special Collections & Archives, UC San Diego. W. Raymond, I. A. Whitcomb, *A winter trip to California: with a sojourn of five months at the Hotel Del Monte, Monterey, California*, Boston, Raymond-Whitcomb, Inc, 1882.

sulphur and iron predominate. They are highly recommended for rheumatism and all blood and skin diseases. There is a comfortable hotel, with accommodations for 18 guests, good bathing facilities, including the best hot sand baths I have visited. Messrs. J. M. Moore and John H. Johnson are the present proprietors (Chittenden, 1884, p.30).⁹

En Colorado, las aguas termales fueron promocionadas por sus propiedades curativas para tratar a los asmáticos y reumáticos. La prosperidad de esta actividad hizo que surgieran hoteles y balnearios para los visitantes, los cuales gradualmente atrajeron a cientos de viajeros. También aparecieron resorts de la salud con aguas sulfurosas en Nevada, específicamente en la ciudad de Las Vegas, en 1880. Por su parte, Arizona, se convirtió en un destino ideal para quienes buscaban recuperarse de la tuberculosis, por su aire seco y el clima soleado (Baur, 1959, pp. 106-108).

La llegada del ferrocarril a Nuevo México, a fines de la década de 1870, transformó los puntos de destino de los health seekers, lo cual generó un incremento de personas en la década de 1880. Asimismo, el ferrocarril impulsó el establecimiento de una oficina de inmigración en Nuevo México, las ciudades de Santa Fe y Albuquerque realizaron varios esfuerzos propagandísticos para atraer personas que padecían de tuberculosis. Albuquerque ofertó varios sanatorios públicos y privados para tratar las enfermedades respiratorias y casas de reposo, así como ranchos apartados para llevar a cabo actividades al aire libre.

La disminución de la tarifa en el ferrocarril y el surgimiento del mercado especulativo de tierras, la presencia anglo-americana cada vez más notoria y el movimiento colonizador hacia

⁹ Special Collections & Archives, UC San Diego. *San Diego Union*, 4 y 7 de agosto 1880, Microfilm, Mar-20-1880–May-19-1880, XX 248. En el verano de 1880, en el periódico *San Diego Unión* hubo desplegados publicitarios que invitaban a los excursionistas visitar el balneario de aguas termales *Tia Juana Hot Springs*.

las tierras de Oeste creció rápidamente junto con el flujo de turistas (DeLyser, 2003, p. 888). En San Francisco, los viajes a través del Transcontinental se volvieron más accesibles, de esta manera la actividad turística se incrementó. Por otra parte, se hizo una campaña para atraer convenciones nacionales y turistas de clases medias que gradualmente empezaron a aumentar (Rast, 2006, p. 11). Esto originó que se creara un ramal del ferrocarril que se extendió hacia el Sur de California llegando a la ciudad de Los Ángeles en 1876 y posteriormente con el apoyo de la compañía *Southern Pacific* se construyó el ramal de ferrocarril que conectó las ciudades de Santa Fe y San Diego, en 1882 (Heath, 1998, p. 48).

En la década de 1880, el Sur de California recibió la llegada de turistas anglo-americanos provenientes del Este de Estados Unidos con la intención de disfrutar del clima de la costa del Pacífico y poder deleitarse de los paisajes naturales promocionados como destinos turísticos por las empresas ferrocarrileras (Camp, 2013, p.85). Las compañías *Southern Pacific* y la *Santa Fe* instrumentaron medidas propagandísticas, a través de artículos impresos, para atraer turistas con el objetivo de que invirtieran y compraran tierras en las zonas colindantes con la frontera mexicana, al sur de San Diego. La reducción de las tarifas en los trayectos en tren buscó que más personas se embarcaran a esta región. La finalidad de estas empresas fue vender tierras y maximizar sus ingresos económicos. El turista significó la posibilidad de poder avanzar y poblar los territorios considerados vírgenes y fértiles. Además, se pretendió que estos individuos se volvieran residentes permanentes y de esta manera, aumentar la población anglo-sajona.

Asimismo, en esta década se registró la mayor movilidad migratoria a California y a los territorios del Oeste de Estados Unidos. La transformación en el transporte con el ferrocarril posibilitó que cientos de inmigrantes de la costa Atlántica y de las planicies de río Mississippi se pudieran desplazar a las

ciudades de San Francisco, Santa Bárbara, Los Ángeles y San Diego. La oleada de forasteros estuvo compuesta por turistas y health seekers (Gendzel, 2008, p. 355).

En este mismo sentido, los fuertes inviernos de 1886-1887 en el Este de Estados Unidos movilizaron grandes contingentes de turistas, los cuales buscaron las bondades publicitadas del clima que poseía California. Ello propició la construcción de hoteles-resorts de lujo como el Hotel Raymond en Pasadena, en 1886, el Hotel Arcadia en Santa Mónica, en 1887 y el Hotel del Coronado en San Diego, en 1888 (Gendzel, 2008).

El avance de los turistas hacia el American West estuvo ligado con el movimiento migratorio expansionista hacia las zonas consideradas limítrofes. La aparición de los balnearios de aguas termales y la relación con las compañías ferroviarias crearon una unión comercial que incluyó la transportación hacia los puntos de interés turísticos y la difusión de las mismas representaciones de los lugares (Jakle, 1985, pp. 23-34). Ello permitió la atracción de capitales privados e inversionistas del Este de Estados Unidos, quienes orientaron sus esfuerzos en fraccionar las tierras y ponerlas a la venta, lo cual originó el auge del mercado especulativo de bienes en California en la década de 1870 y 1880.

Por su parte, los grupos indígenas llamados californios fueron replegados a las serranías, las tierras que poseían fueron puestas en venta para atraer nuevos colonos y se instrumentaron medidas con la finalidad de americanizar la región con nuevos *homesteaders* y se buscó recluir a los indígenas en reservas, los cuales se opusieron y no quisieron renunciar a sus derechos de propiedad ante la oleada de inmigrantes (Shipek, 1988, pp. 34-38). El ideal del nuevo residente estuvo asociado con la representación del *Yeomen*, símbolo de los principios de la república estadounidense. Por ende, el proyecto para poblar la California se basó en la concepción de que el propietario de la tierra debía ser un ciudadano blanco (Pierce, 2002, pp. 16, 27),

y el sur de San Diego fue visto como la última zona fronteriza que hacía falta poblar y civilizar.

A finales de la década de 1880 California experimentó un auge económico. La benevolencia del clima, las tierras fértiles y los paisajes naturales fueron elementos que los especuladores de tierras aprovecharon para cautivar a posibles compradores, algunos de ellos eran health seekers y turistas. El auge del mercado especulativo de tierras atrajo a inversionistas quienes compraron grandes extensiones de tierras y las fraccionaron para ponerlas a su venta. En San Diego comenzó a aumentar la población rápidamente, en la década de 1870, la población era de 4,951 habitantes y en 1880 creció a 8,618 (ver figura 1). Los condados cercanos como Coronado y National City irrumpieron como nuevos destinos para adquirir tierras, su proximidad con la línea fronteriza hizo atractivo buscar invertir en la península de Baja California.

Figura 1: Población de California y condados seleccionados con porcentajes

Población de California y condados seleccionados				
	1860	1870	1880	1890
California	379,994	560,247	864,694	1,213,398
%	100	100	100	100
Los Ángeles	11,333	15,309	33,381	101,454
%	3.0	2.7	3.9	8.4
San Diego	4,324	4,951	8,618	34,987
%	1.1	0.9	1.0	2.9
San Francisco	56,802	149,473	233,959	298,997
%	14.9	26.7	27.1	24.6
Santa Bárbara	3,543	7,784	9,513	15,754
%	0.9	1.4	1.1	1.3

Fuente: Elaboración propia con datos del U.S. Department of Commerce Bureau of the Census (Forstall, 1996, pp. 20-21).¹

Tras la inauguración del Hotel del Coronado en 1888 y con la llegada del ferrocarril National City & Otay Railway a la frontera mexicana, el arribo de viajeros comenzó a despuntar. Dentro de las actividades que ofertó el Hotel del Coronado era visitar el Old Mexico y hacía alusión al poblado fronterizo de Tijuana.

Las oportunidades que brindaba la península de Coronado y la bahía de San Diego lo convirtieron en lugar factible para la pesca. Entre 1889 y 1890, el Hotel del Coronado comenzaba a ganar la reputación por ser un resort-sanitarium de lujo y por las actividades que fomentaba que incluía la pesca deportiva de macarela, barracuda y merluza, paseos en bote y la caza de patos.¹⁰

Los turistas que llegaban a San Diego tomaban un transbordador en el muelle Horton que salía cada cuatro minutos y los llevaba a la península de Coronado. Una vez en el hotel había un servicio de transporte en tren llamado Motor Line que partía de la avenida Orange y recorría Coronado Heights, la bahía de Saltworks y National City. En los folletos publicitarios y en las guías de viaje del Sur de California, se llegó a comparar el clima de la región con las temperaturas de las ciudades de las costas mediterráneas de Nápoles, Menton y Niza. Otras de las actividades de entretenimiento que aparecieron en torno al puerto de San Diego, fueron los paseos en yates y carreras a lo largo de la bahía, organizados por los clubes náuticos San Diego Yacht Club y Chula Vista Yacht Club durante la década de 1890 (Pearce Nolte, 1974).¹¹

¹⁰ Special Collections & Archives, UC San Diego, Rand McNally, *Coronado, San Diego County, California: the Coronado Beach Company has been organized with a capital of one million dollars*, Chicago, Rand McNally printers, 1888.

¹¹ *San Diego Union*, 20 de febrero de 1894.

MEDIOS DE TRANSPORTE: BARCOS DE VAPOR Y DILIGENCIAS EN EL *WEST*.

El tráfico marítimo en el Pacífico comenzó a intensificarse después de los descubrimientos de oro en California. La compañía naviera que abrió el comercio entre el Atlántico y el Pacífico fue la *Pacific Mail Steamship Company* en 1848. El vapor California fue la primera embarcación que zarpó de Nueva York con destino a la costa del Pacífico, la cual realizó un recorrido de tres meses atravesando el Cabo de Hornos, Panamá y San Francisco. Posteriormente, los navíos Oregon y Panama se encargaron de la ruta de San Francisco-Panamá en conexión con los vapores procedentes del Atlántico que llegaban al istmo panameño (Busto Ibarra, 2008, p. 184). Pronto la *Pacific Mail Steamship Company* tomó el control de la navegación en el Pacífico y el puerto de San Francisco empezó a recibir embarcaciones que tocaban los puertos mexicanos para abastecerse o intercambiar productos durante su trayecto.

En lo que respecta, al tráfico marítimo entre San Francisco y San Diego, la ruta era cubierta por los vapores Ancon y el Orizaba, los cuales transportaban pasajeros y carga, el viaje comprendía tres días y desembarcaba en el muelle Horton. El trayecto iniciaba en Fort Port, después continuaba en dirección a Harford, San Luis Obispo, Santa Bárbara, San Pedro hasta llegar a Los Ángeles y por último al puerto de San Diego. El precio de San Francisco a San Diego era de \$15 dólares, mientras que de San Francisco a Los Ángeles costaba \$6 dólares.¹² San Diego era un puerto de altura con varios atracaderos, contaba con una aduana, astilleros, muelles, depósitos para carbón y almacenes para mercancías. La *Pacific Coast Steamship Company* era la que operaba los vapores desde San Francisco, San Pedro y San Diego (Flanigan, 1980).

¹² National City Public Library, The Kile Morgan Local History Room, *National City Record*, 25 de enero de 1883.

El arribo del ferrocarril en 1885 dinamizó al puerto, gracias a la conexión marítima con el sistema ferroviario. Por otra parte, las ventajas del clima californiano, el crecimiento de los condados cercanos y la apertura del Hotel del Coronado atrajeron a turistas a esta región. En 1888, el número de viajeros que desembarcaron en el puerto de San Diego, de acuerdo con la *Pacific Coast Steamship Company* fue de 10,849 pasajeros y los que se embarcaron fueron 17,058 pasajeros (Núñez Tapia, 2016, p. 37).

En lo concerniente a la aparición de las líneas de diligencias en California inició, de igual manera junto con el tráfico marítimo, después de los descubrimientos de los depósitos de oro en San Francisco. La primera ruta de diligencias para comunicar el norte de California con Salt Lake City, Utah, se estableció en 1851 y fue operada por Ben Holladay y George Chorpennig. La línea de diligencias brindaba servicio mensual de correos entre Placerville, California y Salt Lake City, de aquí otra diligencia continuaban el recorrido hasta el río Missouri (Rush, 1964, p. 122).

En 1855 la Adams Express Company y la California Stage Company manejaron diligencias desde San Francisco a Salt Lake City. Dos años después, en 1857, James E. Birch abrió una ruta de correo entre San Antonio, Texas y San Diego, California, la cual transportó correspondencia y pasajeros. Esta línea fue conocida como la “Jackass Mail”, por el empleo de mulas en las diligencias para cruzar el desierto y las montañas (Peterson, 1973, p. 206).

La correspondencia se recogía en Nueva Orleans, era enviada por barco a Indianola, por la costa del golfo de Texas y de ahí una diligencia la transportaba a San Antonio. La ruta comprendía las postas del Fuerte Clark, El Paso, Tucson, la Mesilla y el Fuerte Yuma, atravesaba el desierto de California y se adentraba al territorio de la Baja California, remontaba hacia la posta Vallecitos, después subía por las montañas de Cuyamaca para descender por Green Valley en dirección a Guatay y por último, a San Diego (Way y William, 1960, pp. 35-36). La distancia que

recorría era de 1,475 millas (2,373.78 km). El costo del trayecto de San Antonio a San Diego era de \$200 dólares y únicamente los pasajeros tenían permitido llevar 13.5 kilos de equipaje personal (Rush, 1964, p. 123; Mahon y Kielman, 1957, p. 229).

En 1858 John Butterfield inauguró la línea de diligencias Butterfield Overland Mail, la cual se caracterizó por tener corridas casi semanales. El servicio brindó transporte de mensajería y pasajeros desde San Francisco hasta el río Mississippi. La línea de postas iniciaba en San Francisco en dirección a Gilroy, después se internaba en el Valle de San Joaquín hasta Pacheco Pass, luego viajaba al sur pasando por el Fuerte Tejon, Gordon's Ferry, Visalia, Fresno City y Los Ángeles (Boyd, 1957, p. 367).

La ruta continuaba por Temecula atravesando el rancho Warner, el Fuerte Yuma y Tucson, cruzaba el río Colorado con rumbo a El Paso, posteriormente remontaba hacia el Fuerte Smith, en Arkansas y de aquí se bifurcaba el camino, uno a Memphis, Tennessee y el otro a San Luis, Missouri. Cada una de las postas estaba equipada con caballos, los intervalos entre cada estación eran entre 10 y 20 millas. Los pasajeros que emprendía esta travesía descansaban unos minutos en las postas mientras cambiaban los caballos, el acompañante del conductor de la diligencia estaba armando con un rifle como medida de seguridad ante los posibles ataques de ladrones y de los grupos indígenas (Rush, 1964).

La línea Butterfield en su trayecto entre San Diego y Yuma se internaba en territorio mexicano. Al inicio de la Guerra Civil, la Butterfield Overland Mail dejó de operar las rutas de mensajería y pasaje. Sin embargo, la empresa que aprovechó esta situación, durante la década de 1860 tras comprar y controlar la mayor parte de las líneas de diligencias en todo el Oeste, fue la compañía *Wells Fargo*. La mayoría de sus carrozas eran tipo Concords, confeccionadas en la ciudad de Concord, New Hampshire. Cada Concord era tirada por seis caballos y podía transportar quince pasajeros, nueve a dentro y seis a fuera incluyendo al conductor y el mensajero.

Después de la finalización del ferrocarril Transcontinental en 1869, la empresa *Wells Fargo* se vio afectada por su nuevo rival, el ferrocarril. No obstante, el grupo conocido como The Big Four y Lloyd Tevis comenzaron a obtener el control de la mayor parte de los intereses de la compañía *Wells Fargo*, al grado que uno de ellos, en este caso Tevis, se convirtió en el presidente de la empresa en 1872. Este cambio de dirección gerencial no acabó con el servicio de diligencias, sino impulsó a que siguieran existiendo, sobre todo en lugares donde no llegaban los ramales del ferrocarril (MacPhail, 1982).

En este sentido, para 1873 se continuó el servicio de correspondencia entre San Diego y el Fuerte Yuma, el propietario en proporcionar esta línea de diligencias fue John Capronn (Piñera y Rivera, 2012, p. 36). Una parte del recorrido de las diligencias cruzaba el territorio fronterizo de México. La ruta pasaba por Los Algodones, la primera posta estaba ubicada en Tijuana, la cual pertenecía a José María Bandini. En dicha posta se vendían alimentos, caballos y pastura, las otras doce postas restantes conformaban una red de estaciones que incluía Tecate, Williams, Bailey, Mountain Springs, Pozo del Coyote, Pozo de los indios, Río Nuevo, El Álamo, Estación de Burcko, Siete Pozos, La Rajadura, El Pozo y Los Algodones (Uribe Núñez, 2016, p. 32).

Con la llegada de la Compañía Internacional al todavía Partido Norte de la Baja California, en 1886, la empresa estableció una línea de diligencias entre Ensenada y San Diego, la cual era controlada por la compañía subsidiaria Hanbury & Garvey. Las diligencias transportaban pasajeros y turistas interesados en comprar tierras en la Baja California. La propaganda en los folletos de la empresa estadounidense exaltaron el buen clima, las playas y lo fértil de sus valles.

Las diligencias tenían corridas los lunes, miércoles y viernes, la hora de salida era a las 7 a.m., ambas partían tanto de Ensenada como de San Diego a la misma hora, el número de carretas eran ocho y había cuarenta caballos disponibles para los

trayectos. Además, había un servicio de transporte desde San Diego conocido como Tally-ho Coach Line, el cual hacía recorridos a Ensenada (Hanbury & Garvey, 1887, p.7).

La ruta de diligencias pasaba por: "National City, Tijuana, Carisa, el Valle de las Palmas, Vallecitos, el Valle de Guadalupe, el Cañón del Burro, San Antonio y por último Coronita. El tipo de carroza que llevaba a los pasajeros era estilo Concord y era jalada por cuatro caballos".¹³ Tras la inauguración del Hotel del Coronado en 1888 y con la llegada del ferrocarril National City & Otay Railway a la frontera mexicana, el arribo de viajeros comenzó a despuntar. Dentro de las actividades que ofertó el Hotel del Coronado fue visitar el Old Mexico en el sur de San Diego y además, se hizo alusión al ambiente exótico y pintoresco del poblado fronterizo de Tijuana, el servicio de carruajes Tally-ho cubrió estos paseos hasta inicios de 1900.¹⁴

CONCLUSIÓN

La construcción del American West fue promovida por las empresas ferrocarrileras, misma que generó el desplazamiento de turistas, *health seekers* e inmigrantes anglo-americanos al Oeste y a California. El movimiento al Oeste, hacia los territorios adquiridos después de la firma del Tratado de Guadalupe-Hidalgo no fue un proceso sencillo. El Far West o American West asociado a los territorios que alguna vez pertenecieron a México, atrajo a inversionistas ferrocarrileros, quienes sumaron esfuerzos para interconectar ambas costas y permitir el tránsito de personas. Dentro de este flujo había turistas que deseaban conocer las maravillas naturales descritas por los informes de las expediciones militares, las guías de viaje, las revistas de propaganda turística y panfletos.

¹³ *San Diego Union*, 11 de noviembre de 1887.

¹⁴ *Coronado Tent City Daily Program*, 17 de agosto de 1903, no. 63.

La frontera que separó a los asentamientos de los pobladores blancos con las poblaciones nativas hizo que este espacio estuviera en constante disputa. De esta manera, el West significó un espacio geográfico de atracción para los capitales privados y para los nuevos colonos o *Yeomen*, quienes se aventuraron en la búsqueda de las tierras fértiles, esto originó que el Oeste cambiara y no refiriera a un espacio en particular.

Si bien el American West aludió al regreso a una vida bucólica como válvula de escape de la vida industrial que existía en las ciudades del Este de Estados Unidos. También significó construir una utopía, cuya finalidad era dejar la vida moderna, tener un contacto más cercano con la naturaleza y experimentar una vida basada en el placer.

La representación de que el clima californiano ayudaba a regenerar la salud, así como la cercanía con el océano Pacífico y el aire fresco del mar, fueron elementos ideales para atraer a los health seekers al Sur de California. Esto motivó la construcción de hoteles suntuosos de aguas termales que sedujeron a los viajeros y turistas. Además, en el sur de San Diego gravitó la concepción de que las tierras despobladas eran sumamente fértiles, excelentes para cultivar frutas y flores. No obstante, en estas tierras a las que se les denominó “despobladas”, omitieron la existencia de poblaciones indígenas, las cuales fueron igualmente desplazadas por el avance de los nuevos colonos y por la introducción de obras de infraestructura urbana.

FUENTES DOCUMENTALES

Special Collections & Archives, UC San Diego.

Rand McNally, *Coronado, San Diego County, California: the Coronado Beach Company has been organized with a capital of one million dollars*, Chicago, Rand McNally printers, 1888.

- W. Raymond, I. A. Whitcomb, *A winter trip to California: with a sojourn of five months at the Hotel Del Monte*, Monterey, California, Boston, Raymond-Whitcomb, Inc, 1882
- Eddy Asher Robbins, *Private memoranda and journals of California during the 1850s*, 1846-1854.
- San Diego Union*, Microfilm, Mar-20-1880–May-19-1880, XX 248.

PERIÓDICOS

Coronado Tent City, California Digital Newspaper Collection
National City Record, National City Public Library, The Kile
Morgan Local History Room,
San Diego Union

CENSOS

Forstall L. Richard, *Population of States and Counties of the United States: 1790 to 1990*, U.S. Department of Commerce
Bureau of the Census, March, 1996.

BIBLIOGRAFÍA

- Abrams, Jeanne, "On the road again: consumptives traveling for health in the American West, 1840-1925," *Great Plains Quarterly*, Vol. 30, no. 4, 2010, pp. 271-285.
- Allen, John L., "The Garden-Desert Continuum: Competing views of the Great Plains in the nineteenth century", *Great Plains Quarterly*, Vol. 5, no. 4, 1985, p. 201-220.
- Baur, John, E., "The Health Seeker in the Westward Movement, 1830-1900", *The Mississippi Valley Historical Review*, Vol.46, no. 1, 1959, pp. 91-110.

- Boyd, William Harland, "The Stagecoach in the Southern San Joaquin Valley, 1854-1876", *Pacific Historical Review*, Vol. 26, no. 4, 1957, pp. 365-371.
- Brinkley Alan. *Historia de Estados Unidos, un país en formación*, México, Mcgraw Hill, 3ra ed., 2003.
- Busto Ibarra, Karina. *El espacio del Pacífico Mexicano: puer-tos, rutas, navegación y redes comerciales, 1848-1927*, tesis para obtener el grado de Doctor en Historia, México D.F., Colegio de México, 2008.
- Camp, Stacey Lynn, "From Nuisance to Nostalgia: The Historical Archaeology of Nature Tourism in Southern California, 1890-1940", *Historical Archaeology*, Vol. 47, no. 3, 2013, pp. 81-96.
- Caughey, John W. "The American West: Frontier and Region", *Arizona and the West*, Vol. 1, no. 1, 1959, pp. 7-12.
- Chambers, Thomas A., *Drinking the Waters, Creating an American leisure class at Nineteenth-Century mineral springs*, Washington, Smithsonian Institution, 2002.
- Chittenden, Newton H., *Health seekers', tourists' and sports-men's guide to the sea-side, lake-side, foothill, mountain and mineral spring health and pleasure resorts of the Pacific coast*, San Francisco, Murdock, 1884.
- Corbett, Theodore, *The Making of American Resorts, Saratoga Springs, Ballston Spa, Lake George*, United States, Theodore Corbett, Rutgers University Press, 2002.
- DeLyser, Dydia, "Ramona Memories: Fiction, Tourist Practices, and Placing the Past in Southern California," *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 93, no. 4, 2003, pp. 886-908.
- Dippie, Brian W., "American Wests: Historiographical Perspectives", *American Studies International*, Vol. 27, no. 2, 1989, pp. 3-25.
- Flanigan, Sylvia K., "The Baja California Gold Rush of 1889", *The Journal Of San Diego History, San Diego Historical*

- Society Quarterly*, Vol. 26, no. 1, 1980. Recuperado de: <http://sandiegohistory.org/journal/1980/january/gold/>
- Gassan, Richard H., *The Birth of American Tourism: New York, the Hudson Valley, and American culture, 1790-1830*, Amherst, University of Massachusetts Press, 2008.
- Gendzel, Glen. "Not Just a Golden State: Three Anglo "Rushes" in the Making of Southern California, 1880-1920", *Southern California Quarterly*, Vol. 90, no. 4, 2008, pp. 349-378.
- Grover, Janice Zita, *Luxury and Leisure in Early Nineteenth Century America: Saratoga Springs and the Rise of the Resort*, United States, University of California, Davis, 1974.
- Hanbury & Garvey, *Tierra perfecta, the perfect land of the Mission Fathers, Lower California, the Peninsula now open to colonists*, San Francisco, California, Francis, Valentine & Co., 1887.
- Heath Hilarie J., "Treinta años de minería en Baja California, 1870-1900", *Meyibó, Nueva Época*. Vol. 1., no. 1, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, 1998, pp. 25-64,
- Hine, Robert V., Faragher, John Mack, *The American West, a New Interpretative History*, United States, Yale University, 2000a.
- Hine, Robert V., Faragher, John Mack, *Frontiers, a short History of the American West*, New Haven & London, Yale University, 2000b.
- Howard, Kathleen L., et al. *Inventing the Southwest, the Fred Harvey Company and Native American Art*, Hong Kong, Northland Publishing Company, 1996.
- Hyde, Anne F., "Cultural Filters: The Significance of Perception in the History of the American West", *Western Historical Quarterly*, Vol. 24, no. 3, 1993, pp. 351-374.
- Hyde, Anne Farrar, *An American Vision, Far Western Landscape and National Culture, 1820-1920*, New York, New York University, 1990.

- Jakle, John A., *The Tourist Travel in Twentieth-Century North America*, Lincoln and London, University of Nebraska Press, 1985.
- James P. Ronda, *Beyond Lewis & Clark: the Army explores the West*, Tacoma, Washington State Historical Society, 2003.
- Limerick, Patricia Nelson, *The Legacy of Conquest, the Unbroken Past of the American West*, New York, W.W. Norton & Company, 1987.
- Mackintosh, Will Beecher, "Expected Sights: The Origins of Tourism in the United States", tesis para obtener el grado de Doctor en Historia, United States, University of Michigan, 2009.
- MacPhail, Elizabeth C., "Wells Fargo in San Diego", *The Journal of San Diego History, San Diego Historical Society Quarterly*, Vol. 28, no. 4, 1982. Recuperado de: <http://www.sandiego-history.org/journal/1982/october/wells/>
- Mahon, Emmie Giddings W., y Kielman, Chester V., "George H. Giddings and the San Antonio-San Diego Mail Line", *The Southwestern Historical Quarterly*, Vol. 61, no. 2, 1957, pp. 220-239.
- Nash, Gerald D., "The West as Utopia and Myth", *Montana: The Magazine of Western History*, Vol. 41, no. 1, 1991, pp. 69-75.
- Nelson, Clifford M., et al. "Ferdinand Vandever Hayden: The U. S. Geological Survey Years, 1879-1886", *Proceedings of the American Philosophical Society*, Vol. 125, no. 3, 1981, pp. 238-243.
- Núñez Tapia, Francisco Alberto, "Espacio marítimo, comercio interregional y transporte costero entre California y Baja California en el Océano Pacífico, 1887-1914", tesis para obtener el grado de Doctor en Historia, Tijuana, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, 2016.
- Pearce Nolte, Linda M., "Yachting: its History in San Diego", *The Journal of San Diego History, San Diego Historical*

- Society Quarterly*, Vol. 20, no. 4, 1974. Recuperado de: <http://www.sandiegohistory.org/journal/1974/october/yachting/>
- Petersen, Anne Margaret, "Adobe days, lost and found: imagining Southern California History in San Juan Capistrano and Santa Barbara, 1870-1940", tesis para obtener el grado de Doctor en Historia, Santa Barbara, University of California, 2008.
- Peterson, Thomas H., "Cash Up or No Go: The Stagecoach Era in Arizona", *The Journal of Arizona History*, Vol. 14, no. 3, 1973, pp. 205-222.
- Pierce Jason, *Making the White Man's West: Whiteness and the Creation of the American West*, Portland, Portland State University, 2002.
- Piñera Ramírez, David y Rivera, Gabriel, *Tijuana, historia de una ciudad fronteriza*. Tijuana, Instituto Municipal de Arte y Cultura, Tijuana, 2012.
- Pomeroy, Earl, "Rediscovering the West", *American Quarterly*, Vol. 12, no. 1, 1960, pp. 20-30.
- Pomeroy, Earl, *In search of the Golden West, The tourist in Western America*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2da ed., 1990.
- Powell, John Wesley, *The Exploration of the Colorado River and its Canyons*, United States, Penguin Classic, 1987.
- Rast, Raymond W., "Tourist town: Tourism and the emergence of modern San Francisco, 1869-1915", tesis para obtener el grado de Doctor en Historia, Washington, University of Washington, 2006.
- Rothman, Hal K., "Selling the Meaning of Place: Entrepreneurship, Tourism, and Community Transformation in the Twentieth-Century American West", *Pacific Historical Review*, Vol. 65, no. 4, 1996, pp. 525-557.
- Rush, Philip S., *History of the Californias*. San Diego, The Southern California Rancher, 2da, ed., 1964.
- Shaffer, Marguerite S., "See America First": Re-envisioning

- Nation and Region through Western Tourism”, *Pacific Historical Review*, Vol. 65, no. 4, 1996, pp. 559-581.
- Shaffer, Marguerite, S., *See America First, Tourism and National Identity, 1880-1940*, Washington, Smithsonian Institution Press, 2001.
- Shipek, Florence Connolly, *Pushed into the rocks: southern California Indian land tenure, 1769-1986*, Lincoln: University of Nebraska Press, 1988.
- Sterngass, Jon, *First Resorts, pursuing pleasure at Saratoga Springs, Newport & Coney Island*, United States, The Johns Hopkins University Press, 2001.
- Tamayo P. de Ham, Luz María Oralia y Moncada Maya, José O., “La Comisión de Límites de México y el levantamiento de la línea divisoria entre México y Estados Unidos, 1849-1857”, *Investigaciones Geográficas*, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM, no. 44, 2001, pp. 85-102.
- Uribe Núñez, Abraham, “Negociantes, formación de riqueza y actividades económicas en el Partido/Distrito Norte de la Baja California, 1880-1910”, tesis para obtener el grado de Maestría en Historia, Tijuana, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, 2016.
- Valenčius, Conevery Bolton, “Gender and the economy of health on the Santa Fe Trail”, *Osiris*, Vol. 19, 2004, pp.79-92.
- Warner, Charles Dudley, *The American Italy, Our Italy*, New York, Harper & Brothers, 1891.
- Way, Phocion R., Duffen, William, A., “Overland via “Jackass Mail” in 1858: The Diary of Phocion R. Way”, *Arizona and the West*, Vol. 2, no. 1, 1960, pp. 35-53.