ASUNTO: PRESENTACIÓN DE INICIATIVA CIUDADANA

DIP.RAMÍRO RUÍZ FLORES

Presidente de la Mesa Directiva de la Diputación Permanente.

Presente.

El 19 de septiembre de 2018 el Centro de Documentación de Historia Urbana entregó a la XV Legislatura del Congreso del Estado el Estudio de Factibilidad 2017 **Fundamentación histórico-cultural y urbano-arquitectónico de las zonas antiguas de la ciudad de La Paz y del panteón de Los Sanjuanes para el reconocimiento de sus centros históricos** en una reunión de trabajo con los diputados y diputadas que previamente habían sido invitados por la presidenta de la Junta de Gobierno y Coordinación Política del Congreso del Estado.

El citado estudio se encuentran la mayoría de los planos históricos que fundamentan esta Iniciativa Ciudadana y que se encuentran en la Biblioteca Nacional de España, en los Archivos Históricos del Ejército Estadounidense, en la Mapoteca Nacional Manuel Orozco y Berra, en el Archivo Histórico Pablo L. Martínez, en el Archivo Personal del Cronista Leonardo Reyes Silva, y en el Archivo del Catastro del Ayuntamiento de La Paz.

Como se podrá apreciar en la Iniciativa Ciudadana, con los planos históricas se demuestra que la traza urbana en el Centro Histórica de la zona antigua de la Ciudad de La Paz que corresponde al siglo XIX se mantiene casi intacta en el siglo XXI, solo hace falta hacer el rescate histórico Del antiguo callejón *18 de marzo* tal como ha sido documentado en esta Iniciativa Ciudadana con los planos del puerto y ciudad de La Paz de 1739, 1847, 1857,1886, 1892, 1897, 1907 y 1932.

Cabe recordar que ya existe una Iniciativa Ciudadana en el Congreso para expropiar el predio de la antigua Escuela 18 de Marzo con el propósito de rescatar el antiguo callejón y reconstruir la antigua escuela primaria del mismo nombre.

Por lo anterior, presentamos a usted LA INICIATIVA CIUDADANA CON PROYECTO DE DECRETO DE DECLARATORIA DE UNA ZONA URBANA HISTORICA PROTEGIDA DE LA TRAZA URBANA DEL SIGLO XIX DE LA CIUDAD DE LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR Y UN EXHORTO PARA QUE EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBADOR EMITA UNA DECLARATORIA PRESIDENCIAL EN EL MISMO SENTIDO y pedimos sea turnada para su análisis, dictamen y aprobación en su caso a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales y de Justicia, y de Cultura y Artes.

La Paz, B.C.Sur, a 25 de febrero de 2019

Atentamente.

ARQ. GILBERTO PIÑEDA BAÑUELOS

Ccp. Dip.Lorenia Lineth Montaño Ruíz, presidenta de la Comisión Permanente de Cultura y Artes.

Ccp. Dip. Esteban Ojeda Ramírez, presidente de la Comisión de Puntos Constitucionales y de Justicia.

INICIATIVA CIUDADANA CON PROYECTO DE DECRETO DE DECLARATORIA DE UNA ZONA URBANA HISTORICA PROTEGIDA DE LA TRAZA URBANA DEL SIGLO XIX DE LA CIUDAD DE LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR Y UN EXHORTO PARA QUE EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR EMITA UNA DECLARATORIA PRESIDENCIAL EN EL MISMO SENTIDO, QUE PRESENTA EL CIUDADANO ARQUITECTO GILBERTO JESÚS PIÑEDA BAÑUELOS.

La traza urbana de la zona antigua de la Ciudad de La Paz que corresponde al siglo XIX se mantiene casi intacta en el siglo XXI solo hace falta hacer el rescate histórico el antiguo callejón *18 de marzo* que antes de 1940 tenía el nombre del callejón *Delicias* que conectaba a la antigua calle Central (16 de septiembre) con la antigua calle <u>Ayuntamiento</u> (5 de mayo), tal como ha sido documentado en esta Iniciativa Ciudadana y dan cuenta los planos históricos planos de La Paz de 1739, 1847, 1857,1886, 1892, 1897, 1907 y 1932.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PRIMERO. Los caminos de la ciudad son las calles, las calles forman las manzanas y en las manzanas se distribuyen los predios y se construyen las edificaciones; varias manzanas forman un barrio, una colonia, un fraccionamiento o una unidad habitacional; y en conjunto se tiene entonces una morfología urbana que puede ser regular o irregular; en el caso de La Paz, antes de ser puerto y ciudad, el territorio ocupado frente a la barra arenosa de El Mogote separada por la ensenada, estuvo dividido por un gran arroyo central que desembocaba en un gran planicie, el delta del arroyo, que ahora forma parte del lugar más antiguo de la ciudad; a sus costados con dos grandes lomas de pendiente suave a las que hay que subir desde el arroyo por pendientes muy pronunciadas y de corta distancia (los antiguos paredones de tierra); la loma norte-noreste y la loma sur-suroeste de grandes superficies está rodeada de montañas conocidas ahora como los cerros de La Calavera, Los Sanjuanes, El Piojillo, Atravesado, entre otros, y muy al fondo la Sierra de Cacahilas; y por el otro extremo la zona costera de abundantes manglares a lo largo de la ensenada de la bahía de La Paz.

SEGUNDO. Este territorio marino y terrestre estuvo practicado durante miles de años por grupos indígenas cazadores, recolectores y pescadores que construyeron sus propios recorridos por las montañas (cerro de la Calavera, sierra de Cacahilas, etc.) y en la zona costera incluyendo las islas cercanas (Espíritu Santo, Cerralvo, San José, El Conchalito, El Tecolote, etc.); estos grupos indígenas se extinguieron a causa de la ocupación colonial española y quedan de ellos solamente vestigios arqueológicos de gran valor histórico, la gran mayoría de ellos sacados de los sitios arqueológicos descubiertos para ser resguardados en el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

TERCERO.La fundación material de la ciudad de La Paz no sucedió el 3 de mayo de 1535 como oficialmente esta establecido, más bien, en esta fecha hubo el intento de Hernán Cortés de ocupar el territorio peninsular habitada por miles de indígenas iniciando en la Bahía de la Santa Cruz como él mismo le llamó; de hecho el puerto de La Paz se fundó 275 años después, aunque hubo intentos en diferentes momentos: en 1533 hubo una expedición encabezada por Diego Becerra y Hernando de Grijalba y en 1534 la expedición encabezada por Fortún Jiménez; en 1596 hubo un expedición relevante encabezada por Sebastián Vizcaíno quien le puso el nombre de Bahía de La Paz, acompañado de cinco franciscanos: Diego de Perdomo, Bernardino de Zamudio, Antonio Tello, Cristóbal López y Nicolás de Sarabia; en 1683 otra expedición encabezada por el almirante Isidro Atondo y Antillón, un padre de la orden de San Juan de Dios José Guijosa y tres padres jesuitas Juan Bautista Copart, Pedro Matías Goñi y Eusebio Francisco Kino quienes fundaron la Misión de Nuestra Señora de Guadalupe que fue temporal;

otra expedición que partió en una embarcación llamada *El Triunfo de la Santa Cruz* con los padres Jaime Bravo y Juan de Ugarte abordo que partió desde la Misión de Nuestra Señora de Loreto que había sido fundada el 25 de octubre de 1697, para fundar la Misión de Nuestra Señora del Pilar de La Paz el 3 de noviembre de 1720.

CUARTO.La Misión de Nuestra Señora del Pilar de La Paz pudo haberse convertido en un pueblo misional pero no fue así ya que quedó abandonada en 1748. Este lugar que había sido ocupado en forma intermitente por armadas para la extracción de perlas que venían de las costas de Sonora y Sinaloa durante la ocupación colonial y que sirvió alguna vez de embarcadero para sacar la plata del mineral de Santa Ana cercano a San Antonio a finales del siglo XVIII, finalmente se fundó como un puerto marítimo comercial permanente en las primeras décadas del siglo XIX, fue el caso que en 1803 se reclasificó a La Paz y a Ensenada de Muertos como puertos de cabotaje; y en 1811 a un soldado de San Antonio llamado Juan José Espinoza se le concedió un terreno denominado *Sitio La Paz* frente a la ensenada del mismo nombre para atender la llegada y salida de embarcaciones; por lo tanto, a diferencia de las ciudades coloniales, La Paz es una ciudad bastante joven, decimonónica, bastante descuidada en su patrimonio histórico-cultural edificado. No se conocen planos tempranos del puerto de La Paz salvo uno elaborado en 1739 por el cartógrafo jesuita Fernando Consag de la bahía y puerto de La Paz donde aparece un embarcadero en la ensenada y las distintas edificaciones de la Misión de Nuestra Señora del Pilar de La Paz donde aparecen los caminos al surponiente por la costa, a San Pedro hacia el sur y a Punta Prieta hacia el norte

QUINTO. El único plano que se conoce de la primera mitad del siglo XIX es el que elaboró en 1847 el ejército estadounidense que había ocupado el puerto de La Paz por más de una año con el consentimiento del gobernador Francisco Palacios Miranda, en el cual se puede encontrar algunos rasgos urbanos de la época en el puerto y sus alrededores como por ejemplo los caminos de acceso, algunas edificaciones relevantes, la mancha urbana con traza de manzanas irregulares en la parte baja y sin traza en la parte alta donde estaba dispersa la poca población que había; en esa época las calles no tenían nombre y existían seis manzanas irregulares que son las mismas que existen actualmente frente al antiguo muelle fiscal; también se ubica el cuartel del ejército estadounidense en la loma sur, enfrente donde se encontraba en aquel año el templo de la iglesia que sería en algún lugar de la actual manzana formada por las calles Revolución, Ocampo, Madero y Degollado; muy cerca de ahí a unos cien metros estaba el inicio de dos caminos, uno que iba en diagonal rumbo al sur, específicamente a San Antonio (prácticamente el mismo trazo actual, solo que ahora la diagonal es desde el Boulevard Forjadores desde la avenida 5 de febrero) y otro rumbo al suroeste que iba hacia El Zacatal que era una ranchería que estaba cerca donde hoy se encuentran actualmente las lagunas de oxidación de la ciudad; por otra parte, hay otros tres caminos en la loma norte que parten de las actuales calles 5 de Mayo, Madero, Independencia y Belisario Domínguez que van hacia el este, uno que va paralelo a la costa rumbo al cerro de La Calavera, otro rumbo al arroyo de El Cajoncito que seguramente pasaría al costado norte del cerro del Piojillo y un tercero rumbo al cerro Atravesado; los tres caminos partían del viejo cuartel ubicado en las actuales calles Belisario Domínguez entre Independencia y 5 de mayo; este último camino pasaba a un costado del panteón que estaría ubicado relativamente alejado del templo de la iglesia, en las actuales calles de Independencia, Guillermo Prieto, Reforma y Serdán. Son caminos que seguramente conducían a rancherías de los alrededores de La Paz o en el caso del camino costero, probablemente a las salinas naturales que había hacia el norte del puerto, aunque para llegar a ellas había que rodear un estero que se presume estaba lleno de manglares, muy grande, que si lo quisiéramos ubicar en el presente sería el límite del actual barrio El Esterito en la colonia Colina del Sol y que seguramente abarcaba hasta la calle Guillermo Prieto o más allá, probablemente hasta la calle Altamirano.

SEXTO: Los planos históricos de la ciudad-puerto de La paz de la segunda mitad del siglo XIX se distinguen por tener definidas dos trazas urbanas: un traza irregular en la parte baja del puerto y una traza regular, ortogonal, en las lomas norte y sur que reflejan dos momento de la historia urbana de La Paz:

En el plano de 1857 se observa parte de la traza irregular del puerto paceño, muy semejante al que existe en la actualidad. Se destaca la calle Arroyo Grande o La Calzada, actualmente 16 de Septiembre; se indican, también, dos grandes mesas en la parte alta de la población, a las que se accede por caminos indicados sobre los paredones: la mesa de El Volador, que abarca el lugar donde actualmente se encuentran las manzanas de la antigua Casa de Gobierno, el Jardín Velazco y la catedral de Nuestra Señora del Pilar de La Paz, que para esa época todavía no se construían; en sentido opuesto la mesa de la Iglesia, que abarca el espacio que forman actualmente la calles Santos Degollado, Francisco I. Madero, Nicolás Bravo y Aquiles Serdán. Se puede observar que la ubicación del antiguo templo de la Iglesia se encontraba, precisamente, en las cercanías del cruce de las actuales calles Santos Degollado y Revolución de 1910, cercano al templo donde alguna vez estuvo la Misión de Nuestra Señora del Pilar de La Paz y de las actuales calles Ignacio Zaragoza y Santos Degollado. Para esta época había un embarcadero dedicado al comercio, principalmente, pero en el plano incluye el diseño de un muelle fiscal en el mismo lugar donde se encuentra actualmente. Este plano contiene lotes y edificaciones, especificando los materiales de construcción de paredes y techos.

En el **plano de 1861**, elaborado por el ingeniero Guillermo Denton y ordenado por el jefe político don Teodoro Riveroll, se observa la mancha urbana de la ciudad-puerto y su fundo legal que, por tratarse del plano hidrotopográfico del puerto de La Paz, no ofrece mayores detalles en cuanto a la traza urbana; no obstante, aparecen en sus alrededores la ensenada de La Paz, los niveles y la profundidad del mar, la topografía de los cerros que rodean a la ciudad, entre los que se encuentran los cerros de La Calavera y Atravesado, los cauces de los arroyos que desembocaban en la ensenada de La Paz; entre ellos, el enorme arroyo Central, así como la barra arenosa de El Mogote. La mancha urbana debió tener alrededor de 1 mil 600 metros por lado, trazado en manzanas de 100 por 100 metros, y calles de 20 metros de ancho, con excepción de la parte baja, que quedó tal como estaba en el plano de 1857. A diferencia de la traza en el plano de 1857 que se formó de manera gradual pero espontánea; la traza ortogonal de 1861 obedece a una planificación ordenada por el gobierno territorial de la época, que sería la traza que se mantendría a lo largo del siglo XIX y dos tercios del siglo XX.

En el **plano de 1886** destaca la traza urbana, ordenada y bien definida por las calles que forman la retícula, y otra traza urbana, desordenada e irregular. El plano formaba parte de la reciente planificación urbana de la ciudad, que se había hecho en 1861, por lo que se observan cambios en la nomenclatura de algunas calles, así como la numeración de las manzanas. Es posible apreciar que la ciudad se trazó más allá de donde llegaban las edificaciones; sin embargo, es posible imaginar los límites si se traza un polígono a partir de la esquina formada por el malecón (Álvaro Obregón) y la calle San José del Cabo (Vicente Guerrero), que continúa hacia el oriente

hasta la esquina con la antigua calle Valenzuela (Marcelo Rubio Ruiz), sigue hacia el sur hasta una calle después de la antigua calle California (5 de Febrero) y baja en dirección poniente hasta la playa, pasando la calle Abasolo. Poco antes estaba la calle El Manglito (Belisario Domínguez), que en dirección norte lleva hasta el malecón, siguiendo el límite natural del mar, para llegar nuevamente a la antigua calle San José del Cabo. Las calles Ayuntamiento (5 de Mayo) e Independencia todavía no se trazaban hasta la playa.

El plano de 1892 se enfoca en la traza irregular de la ciudad y, como indica la inscripción en la parte inferior derecha del mismo, se trata del proyecto de numeración para las casas de la ciudad; por ello, las manzanas contienen números pequeños en todo su perímetro, correspondientes al número de las casas; mientras que al centro de las manzanas se observa un número de mayor tamaño, que indica la numeración de la manzana. Destacan en el plano algunos cambios en las calles y manzanas de la traza irregular, con respecto de la estructura urbana del plano de 1886; tenemos dos cambios significativos en el centro histórico: la calle Ayuntamiento (5 de Mayo) llegaba hasta la playa, y la calle Independencia se prolongaba hasta el callejón Las Delicias (18 de Marzo); la calle Segunda norte (Francisco I. Madero) aún no se prolonga hacia la calle Sebastián Lerdo de Tejada, donde se encuentra actualmente. Para esta fecha la ciudad no gana terreno al mar, la línea de costa llega a la calle Sebastián Lerdo de Tejada, y de ahí sigue hacia el lado sur de la ciudad por la calle Comercio (Esquerro). Por otro lado, si se sigue la línea de costa, que sería la prolongación de la calle Comercio, se verá que la calle Ocampo no llega a la playa y, por lo tanto, forma una gran manzana con paredones de por medio. Tampoco existía la parte de lo que ahora se conoce como el parque Cuauhtémoc, pues formaba parte de la playa donde desembocaban las calles Todos Santos (Nicolás Bravo) y Rosales, que eran desembocadura de arroyo.

El plano de 1897 contiene, en el margen inferior, la explicación de su contenido. Tenemos una tabla con los nombres actuales-anteriores de algunas de las calles que aparecen enlistadas: Primera Sur-Manglito, Primera Norte-Libertad, Segunda Sur-Obispado, Segunda Norte-Zaragoza, Tercera-Parroquia, Cuarta-Aztecas, Quinta-República, Sexta-Asamblea, Séptima-Vicente Guerrero, Vicente Guerrero-San José, Agustín de Iturbide-Comondú, Santos Degollado-Buceos, Nicolás Bravo-Todos Santos, Central-Medellín y Los Coras. La tabla de la parte inferior derecha explica la correspondencia entre la antigua y la actual numeraciones de las manzanas de los lados norte y sur de la ciudad, teniendo como eje de referencia a la calle Central (16 de Septiembre). En lo que se refiere a la traza urbana, se observa la delimitación de ésta en el plano de 1886, y ningún nuevo trazo en manzanas desde 1892. Por otra parte, muestra los cauces y las vertientes de los arroyos de la ciudad: El Palo (5 de Febrero), Central (16 de Septiembre), Don Zacarías (Rosales) y parte de El Cajoncito, que desemboca en el barrio El Esterito.

SÉPTIMO. Los planos históricos del primer tercio del siglo XX, a saber el de 1907 y el de 1932 guardan una semejanza entre ellos y los de finales del siglo XIX:

El **plano de 1907** muestra, básicamente, la traza urbana de 1897. Abarca de la calle Vicente Guerrero a la calle Cuauhtémoc, de norte a sur; y, de la calle Duodécima a la calle Playa, de oriente a poniente. El plano fue utilizado en el juicio de amparo iniciado por Francisco J. Cabezud contra el Ayuntamiento de La Paz, seguramente por el proceso de urbanización que se venía

dando; por lo cual, las manzanas que le fueron adjudicadas están marcadas con rojo, también las que le adjudicaron después de otorgarle un permiso; y, amarillo, las que estaban por adjudicarse.

El plano de 1932 tiene la estructura urbana de los planos de 1861, 1886 y 1907: en la parte baja de la ciudad una traza irregular con manzanas y calles de diferentes tamaños, mientras que en la parte alta esta la traza ortogonal con manzanas de 100 por 100 metros y ancho de calles de 20 metros, en su mayoría, pues hay dos manzanas de 50 por 50 metros (La plazuela y la antigua Casa de Gobierno) y 22 manzanas de 50 por 100 metros, 11 que corren en la parte alta a lo largo de la costa hacia el noreste y 11 que corren del solar de la iglesia hacia sureste; mientras que la poligonal de la traza urbana estaba formada por las calles paseo General Álvaro Obregón, Ejido (actual Francisco King) en el límite del barrio El Esterito; Isabel la Católica, 5 de Mayo, Avenida México, Bravo, Sonora hasta la línea de costa en el límite del barrio El Manglito y siguiendo la zona costera hasta la esquina de la calle General Márquez de León y el paseo General Álvaro Obregón donde terminaba en aquel entonces lo que se conoció como el Palmar de Abaroa. En este plano aparece el panteón de Los Sanjuanes y se contabilizan 440 manzanas numeradas distribuidas en dos partes, una parte hacia el Norte-Noreste-Este los números pares y hacia Suroeste-Sur-Sureste los números nones, siendo la calle 16 de septiembre la línea divisoria que sirve de referencia para la numeración de las manzanas. Algunos otros detalles interesantes del plano son por ejemplo que aparece el trazo de las cuatro manzanas (339, 341, 367 y 369) de lo que fue después la construcción de la Escuela Normal Urbana rodeadas de las calles Licenciado Verdad, Juárez, Antonio de Mendoza y Márquez de León donde aparece como propietario José María Pino(se presume que era propiedad de alguno de los familiares de quien fuera vicepresidente de la República en la época maderista); hacia el Este de la calle Isabel La Católica entre las calles Bravo y Legaspi en dirección Norte-Sur en diagonal al trazo ortogonal de la ciudad se encuentra el Campo de Aterrizaje lo que sería el más antiguo aeropuerto de La Paz, justo donde actualmente se encuentran el Palacio de Gobierno y el fraccionamiento Perla (en esta época debieron aterrizar avionetas y a inicios de la década de 1950 los aviones de dos motores cuando todavía estaba el campo aéreo). Siguiendo por la calle Isabel la Católica continúa la carretera de la salida al Norte por el camino a Las Garzas rumbo al Zacatal y en el entronque con la calle California (actual 5 de febrero), debió dibujarse la carretera al Sur en diagonal al trazo ortogonal de la ciudad que no aparece dibujada en el plano porque en su lugar se ha puesto un leyenda que es una nota que da contexto histórico a la ciudad.

PROPUESTA CONCRETA

Con la EXPOSICIÓN DE MOTIVOS resulta viable decretar una de la traza urbana del siglo XIX y del primer tercio del siglo XX para lo cual se presentan los siguientes **CONSIDERANDOS**:

Que el lugar donde actualmente se encuentra la ciudad de La Paz y sus alrededores fue ocupado milenariamente por cientos de indígena cazadores, recolectores y pescadores que recorrían este territorio sin tener un asentamiento fijo, de ahí la ausencia de edificaciones.

Que el lugar donde actualmente se encuentra la ciudad de La Paz quiso ser ocupado por la corona española durante los siglos XVI y XVII sin lograrlo hasta que se estableció el sistema misional con la fundación de la Misión de Nuestra Señora del Pilar de La Paz que permaneció durante la primera mitad del siglo XVIII hasta ser abandonada y trasladada al pueblo de visita de Todos Santos en la segunda mitad de ese mismo siglo..

Que la fundación material de la ciudad-puerto de La Paz se realizó tardíamente, es decir, hasta los primeros años del siglo XIX cuando fue reconocido el lugar como puerto de cabotaje y se concesionó el Sitio La Paz al soldado Juan José Espinoza; y reconocido en la primera mitad del siglo XIX como capital de la Baja California y como Ayuntamiento así como puerto de Altura y Cabotaje.

Que las primeras calles y manzanas que se formaron fueron irregulares de diferentes tamaños y dimensiones sin que hayan sido planificadas, sino construidas gradualmente pero de manera espontánea alrededor del embarcadero de entrada y salida de mercancías y personas, que después se convirtió en muelle fiscal al cobrarse los derechos e impuestos a las mercancías.

Que fue hasta 1861 que el jefe político del territorio de la Baja california ordeno la elaboración de un plano donde indicó dejar la parte baja tal como estaba, es decir, dejar la traza urbana de forma irregular y en las lomas una traza urbana ortogonal en su mayoría con manzanas de 100 por 100 metros y calles de 20 metros, mismas que serían trazadas a partir de la manzana de la plaza que posteriormente fue el Jardín Velasco.

Que fue la traza del plano de 1861 la que se utilizó para la reforma catastral que aparece en el plano de 1886 con una nueva numeración de las manzanas y nuevos nombres de las calles semejante al plano de 1907, ambos elaborados por el Ayuntamiento de La Paz y que a su vez se asemeja al plano de 1932 elaborado por el ingeniero Sebastián Díaz Encinas durante el gobierno del General Ruperto García de Alba

Que los planos de 1886, 1907 y 1932 sirven de referencia para definir la poligonal de la Zona Urbana Histórica Protegida que corresponde a la traza urbana del siglo XIX materia de la Declaratoria del Congreso del Estado y de la Declaratoria Presidencial

Que la Zona Urbana Histórica Protegida donde se encuentran concentradas las 30 edificaciones históricas catalogadas por el Instituto Nacional de Antropología e Historia y las más de 150 edificaciones que aún conservan la arquitectura antigua de la ciudad de La Paz ha sido acordada entre otras directrices por el H. Cabildo del XVI Ayuntamiento de La Paz en la Séptima Sesión Extraordinaria del 27 de diciembre de 2018

Que ante la ausencia de una legislación estatal que proteja el patrimonio cultural edificado se fundamenta la Declaratoria del Congreso del Estado y de la Declaratoria Presidencial en la normatividad nacional e internacional, a saber:

PRIMERO: En cuanto a la normatividad nacional se considera que la traza de manzanas y calles son bienes inmuebles que de haberse trazado entre el siglo XVI y XIX son reconocidos como bienes inmuebles históricos en tanto que, como lo establece el articulo 35 de la Ley Federal sobre monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticos e Históricos: "Son monumentos históricos los bienes vinculados con la historia de la nación, a partir del establecimiento de la cultura hispánica en el país, en los términos de la declaratoria respectiva o por determinación de la Ley"; mientras que el artículo 41 de la misma Ley define que la "Zona de monumentos históricos, es el área que comprende varios monumentos históricos relacionados con un suceso nacional o la que se encuentre vinculada a hechos pretéritos de relevancia para el país"; en ese sentido, la Zona Urbana Histórica Protegida de la traza urbana de la ciudad de La Paz del siglo XIX que se propone en la Iniciativa Ciudadana es susceptible de ser Declarada por el Congreso del Estado y por el Presidente de la República.

SEGUNDO: En cuanto a la normatividad internacional es fundamental tomar en consideración la *Carta de Washington* de 1987 (Carta Internacional para la Conservación de Ciudades Históricas y Áreas Urbanas Históricas) avalada por la UNESCO, que establece que "La presente Carta

concierne a los **núcleos urbanos de carácter histórico, grandes o pequeños**, comprende todo tipo de poblaciones (ciudades, villas, pueblos, etc.) y, más concretamente, los cascos, centros, barrios, barriadas, arrabales, u otras zonas que posean dicho carácter, con su entorno natural o hecho por el hombre. Más allá de su utilidad como documentos históricos, los referidos núcleos son expresión de los valores de las civilizaciones urbanas tradicionales. Actualmente se hallan amenazados por la degradación, el deterioro y, a veces, por la destrucción provocada por una forma de desarrollo urbano surgida de la era industrial que afecta a todas las sociedades" mientras que en el inciso a) del punto 2) de los Principios y Objetivos de la Carta se establece que: "Los valores a conservar son el carácter histórico de la población o del área urbana y todos aquellos elementos materiales y espirituales que determinan su imagen, especialmente: a) la forma urbana definida por la trama y el parcelario" (subrayados nuestros); por su parte, el Memorándum de Viena sobre el Patrimonio Mundial y la Arquitectura Contemporánea. Gestión del Paisaje Histórico Urbano emitido en 2005 señala en el punto 8 que: "El paisaje histórico urbano está impregnado de elementos expresivos y procesos de desarrollo propios del lugar, tanto pasado como actual. Está compuesto por elementos definitorios del carácter que incluyen usos y pautas de ocupación del suelo, organización espacial, relaciones visuales, topografía y terreno, vegetación y todos los elementos de la infraestructura técnica, así como objetos de pequeña escala y detalles de construcción... " (subrayado nuestro).

TERCERO: Un ejemplo local de normatividad de la protección de la traza urbana histórica es el caso de Programa de Desarrollo Urbano de la antigua Delegación Cuauhtémoc de la Ciudad de México en el que se dice claramente que "No se permite la modificación del trazo y/o sección transversal de las vías públicas ni de la traza original; la introducción de vías de acceso controlado, vialidades primarias o ejes viales se permitirán únicamente cuando su trazo resulte tangencial a los límites del área de conservación patrimonial y no afecte en modo alguno la imagen urbana o la integridad física y/o patrimonial de la zona. Los proyectos de vías o instalaciones subterráneas, garantizarán que no se afecte la firmeza del suelo del área de conservación patrimonial y que las edificaciones no sufrirán daño en su estructura; el Reglamento de Construcciones especificará el procedimiento técnico para alcanzar este objetivo " (subrayado nuestro).

Que el lugar donde se localiza la traza urbana de la ciudad de La Paz del siglo XIX, por tratarse de un sitio de alto valor paisajístico por la barra arenosa del Mogote, las aguas tranquilas de la ensenada con sus manglares, las montañas emblemáticas como el cerro de la Calavera, el cerro de los Sanjuanes y el cerro atravesado; y, los extraordinarios atardeceres de la ciudad de La Paz, la protección de la traza urbana histórica lleva consigo el derecho humano al paisaje tal como lo establece la fracción VII artículo 1 de la Ley de Equilibrio Ecológico y Protección del Ambiente del Estado de Baja California Sur en el sentido que es indispensable: "La protección, ordenamiento y gestión del paisaje como un elemento cultural, ambiental y social que constituye un recurso fundamental para la actividad económica y la consolidación de la identidad sudcaliforniana". (subrayado nuestro)

Con base en la Exposición de Motivos y los Considerandos se propone el siguiente

PROYECTO DE DECRETO DE DECLARATORIA

PRIMERO. La XV Legislatura del Congreso del Estado reconoce el PUNTO DE ACUERDO tomado por el H. Cabildo del XVI Ayuntamiento de La Paz en su Séptima Sesión Extraordinaria realizada el jueves 27 de diciembre de 2018 y adopta como propio el glosario relacionado con la traza urbana histórica de la ciudad de La Paz, a saber:

Zona Urbana Histórica. Aquella parte de la ciudad producida en el siglo XIX y durante las primeras décadas del siglo XX que corresponde a la Ciudad Antigua.

Ciudad Antigua. Poligonal que corresponde a la Zona Urbana Histórica que tiene como referencia los planos históricos de la Ciudad elaborados por el Ayuntamiento de La Paz en 1886 y 1907 y que en el plano catastral de 2018 está formada por las calles Sonora, Carretera a Las Garzas, Isabel La Católica, Héroes del 47, Álvaro Obregón y sus continuidad por la Línea de Costa hasta la calle Sonora.

SEGUNDO. La XV legislatura del Congreso del Estado reconoce la traza urbana de la ciudad de La Paz, Baja California Sur que existía en el siglo XIX y en el primer tercio del siglo XX que abarca la poligonal formada por las actuales las calles Sonora, Carretera a Las Garzas, Isabel La Católica, Héroes del 47, Álvaro Obregón y sus continuidad por la Línea de Costa hasta la calle Sonora ha permanecido intacta, solo falta el rescate histórico del callejón 18 de marzo actualmente en proceso legislativo de expropiación.

TERCERO. La XV legislatura del Congreso del Estado decreta la poligonal descrita en el punto anterior como **Zona Urbana Histórica Protegida**, en consecuencia no puede ser modificada por motivo algunos, debiendo respetarse la morfología de las manzanas, las calles y los callejones, por lo tanto las manzana no podrán subdividirse para abrir nuevas vialidades ni podrán fusionarse dos o más manzanas ni cerrar vialidades; siendo la única excepción la apertura del histórico callejón 18 de marzo que se trazó desde la segunda mitad del siglo XIX que unía las antiguas calles Ayuntamiento (5 de mayo) y Central (16 de septiembre). En el presente, la traza urbana no solo es el límite de las manzanas sino también el límite de las guarniciones.

CUARTO. La XV Legislatura del Congreso del Estado decreta que las vialidades de la **Zona Urbana Histórica Protegida** serán para el paso de vehículos motorizados y bicicletas pero podrán ser alternados como vialidades peatonales en alguno o algunos días de la semana, mismos que serán determinados por el administrador de la ciudad, el Ayuntamiento de La Paz.

QUINTO: La XV Legislatura del Congreso del Estado **EXHORTA** al Presidente de México, Lic. Andrés Manuel López Obrador a emitir una **DECLARATORIA PRSIDENCIAL la Zona Urbana Histórica Protegida** que se menciona en los puntos anteriores que corresponde a la traza urbana de la segunda mitad del siglo XIX y del primer tercio del siglo XX.

TRANSITORIOS

- 1º.El presente DECRETO entra en vigor a partir de su aprobación y se ordena su publicación en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur.
- 2º.Se ordena la difusión del contenido de la exposición de motivos, considerandos y DECRETO de manera amplia en los medios de comunicación y en las instituciones educativas y culturales del Estado de Baja California Sur y en especial del municipio de La Paz.
- 3º. Se instruye a la Oficialía Mayor del Congreso del Estado envíe el **EXHORTO** al presidente de México, Lic. Andres Manuel López Obrador para que emita una **DECLARATORIA PRSIDENCIAL** de la **Zona Urbana Histórica Protegida** que se menciona en los puntos anteriores que corresponde a la traza urbana de la segunda mitad del siglo XIX y del primer tercio del siglo XX.

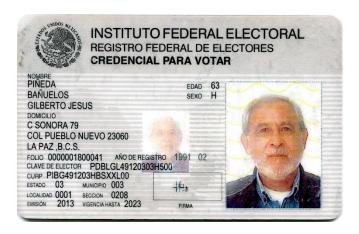
La Paz, Baja California Sur, a 25 de febrero de 2019.

Atentamente

ARQ. GILBERTO PIÑEDA BAÑUELOS

Responsable del Centro de Documentación de Historia Urbana.

CONTANCIA DE IDENTIFICACIÓN COMO CIUDADANO





ANEXO

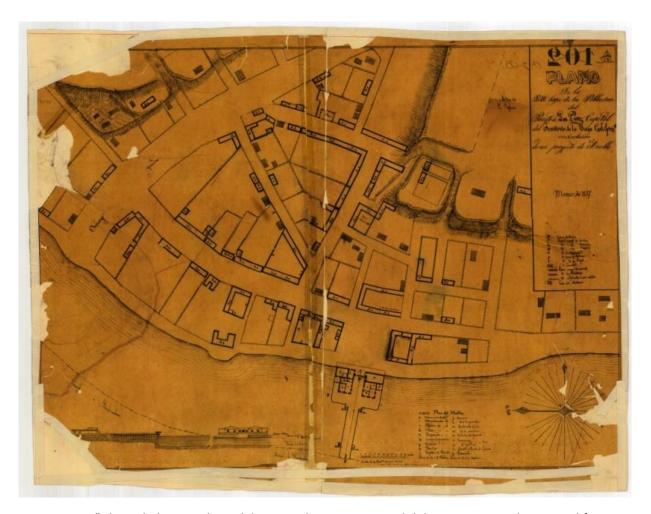
PLANO DE LA ENSENADA Y MISIÓN DE NUESTRA SEÑORA DEL PILAR DE LA PAZ EN 1739



Biblioteca Digital Hispánica, "Seno de bahía de La Paz en California en su costa oriental con puerto de difícil entrada de vientos del poniente, la delinio con perfiles y profundidades S. Rafael Villar del Val, Capitán de la marina de S.M. en el mes de Yunio de 1739. Consag Dibuxo", escala indeterminada, Junio de 1739, Biblioteca Nacional de España.



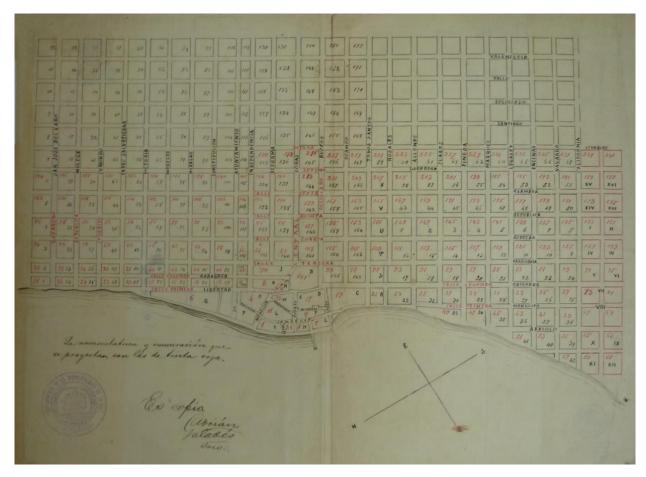
Doyce B. Nunis jr., *The mexican war in Baja California. The memorandum of captain Henry W. Halleck Concerning his expeditions in lower California, 1846-1848,* Dowson's Book Shop, Los Angeles, 1977, p. 45. Las indicaciones en el mapa son las siguientes: 1)posición principal de los norteamericanos, 2) Iglesia, 3)Edificio comercial, 4) Casa del Gobernador Palacios Miranda, 5) punto fortificado, 6) Molino, 7)Casa de Antonio Belloc, 8)punto de mayor penetración del avance de los mexicanos, 9) casa del Portugués, 10) Viejo cuartel, 11 y 12) Posición de los hombres de Steel en el ataque del viejo cuartel, 13) Cementerio, 14) Otra casa de Palacios Miranda (destruida por los mexicanos), 15) Arroyo, 16) Cuartel de los norteamericanos. (La imagen aparece dibujado en el texto que se cita pero fue proporcionada por Simon Mendoza administrador del sitio de Internet Californax y por el cronista Eligio Moisés Coronado).



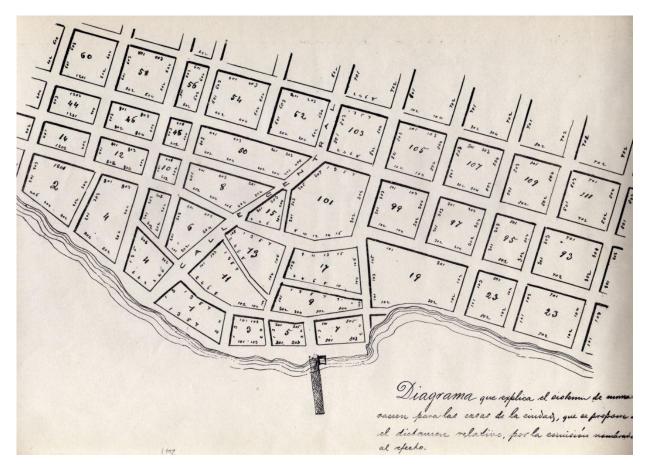
MANMOYB, "Plano de la parte baja del puerto de La Paz, capital del Territorio Sur de Baja California, con inclusión de un proyecto de muelle". Marzo de 1857, Mapoteca Manuel Orozco y Berra, México, colección Orozco y Berra, varilla OYBBCO2, núm. 792-OYB-7221-C. Ordenado por el agente del Ministerio de Fomento, Ulises Urbano Lassépas, y formado por CYD.



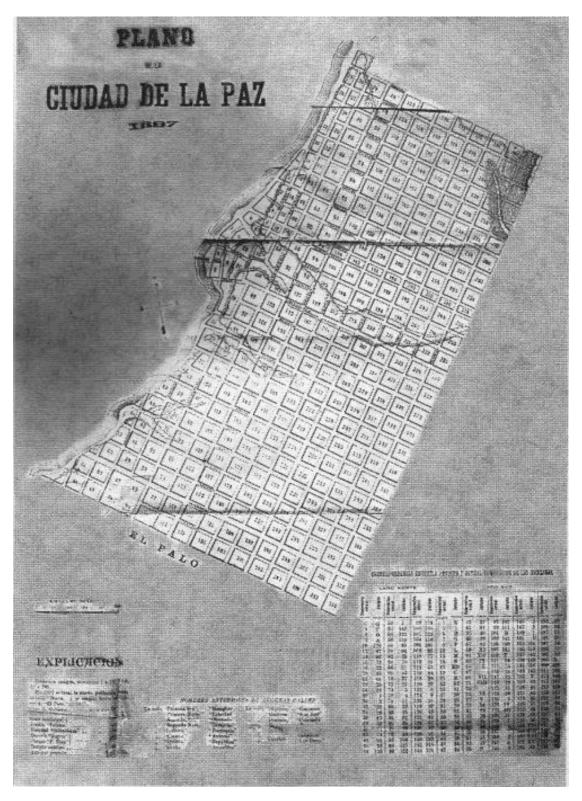
MANMOYB," Plano hidrotopográfico del puerto de La Paz, Baja California, y sus alrededores, en que constan el fundo legal, los ejidos de la ciudad, el canal del puerto y la población actual", Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Guillermo Denton, 1861, México, DF, colección Orozco y Berra, Baja California, varilla OYBBC01, núm. 512-OYB-7221-A. Elaborado por Guillermo Denton, por instrucciones del jefe político Teodoro Riveroll.



AHPLM, "Proyecto para la nueva nomenclatura de algunas de las calles de la ciudad de La Paz y nuevo sistema de numeración para las manzanas", Adrián Valadés, secretario del Ayuntamiento de La Paz, 24 de noviembre de 1886, acervo cartográfico: vol. 01.1, núm. 79; acervo documental: vol. 201, doc. 281, 1886, 11ff.

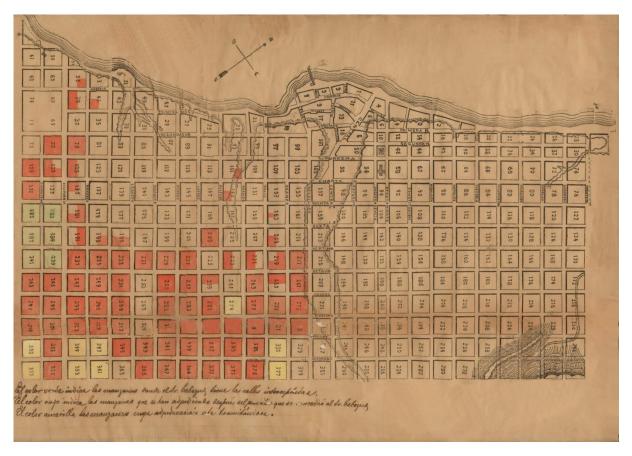


AHPLM, "Proyecto que muestra el diagrama donde se explica el sistema de numeración para las casas de la ciudad de La Paz". Rafael Osuna, presidente del Ayuntamiento de La Paz, 13 de julio de 1892; acervo cartográfico: vol. 01.1, núm. 95 (A); acervo documental: vol.237, caja 1/1, doc.26, 1892, 11ff.



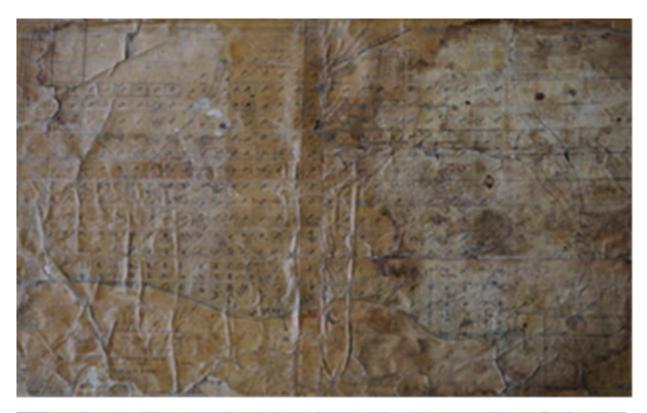
AHPLM, Correspondencia entre la antigua y actual numeración de las manzanas (lado norte y lado sur); explicación sobre la población antigua y nombres anteriores de algunas calles, 1897, vol. 01.1, núm. 104.

PLANO DE LA CIUDAD-PUERTO DE LA PAZ EN 1907



AHPLM, "Juicio de amparo promovido por Francisco J. Cabezud contra el Ayuntamiento de La Paz, con motivo de la desocupación de las calles que dicho señor ocupó con permiso del ayuntamiento", 15 de agosto de 1907. Original en resguardo, l-36, vol. 02, caja num.1, planero negro MPD-151 (digitalizado), Ayuntamiento, vol. 443, exp. s/n.

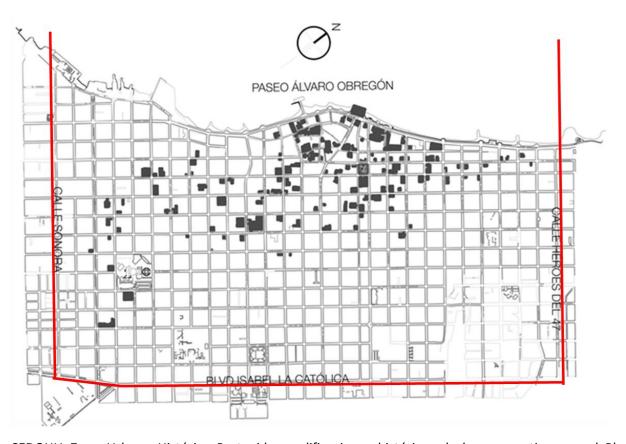
20





APLRS, Plano de la Ciudad de La Paz elaborado por el Ing. Sebastián Díaz Encinas en 1932, Archivo Personal de Leonardo Reyes Silva.

EDIFICACIONES HISTÓRICAS EN LA ZONA ANTIGUA DE LA CIUDAD DE LA PAZ EN 2019



CEDOHU Zona Urbana Histórica Protegida y edificaciones históricas de la zona antigua en el Plano catastral de la ciudad de La Paz de 2013, Dirección General de Catastro, Ayuntamiento de La Paz, Centro de Documentación de Historia Urbana, 2017.

PROYECTO DE *ZONA URBANA HISTÓRICA PROTEGIDA* EN LA TRAZA URBANA DE LA CIUDAD DE LA PAZ DEL SIGLO XIX Y PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX PARA UNA DECLARATORIA PRESIDENCIAL Y DEL CONGRESO DEL ESTADO



CEDOHU, *Localización de la Zona Urbana Histórica Protegida e*n el *Plano catastral de la ciudad de La Paz de 2013*, Dirección General de Catastro, Ayuntamiento de La Paz, Centro de Documentación de Historia Urbana, UABCS, 2017.