



CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS

**AL MARGEN DE LA CARRETERA TRANSPENINSULAR:
TURISMO RESIDENCIAL, AGRICULTURA Y MINERÍA DE EXPORTACIÓN EN
BAJA CALIFORNIA Y BAJA CALIFORNIA SUR DURANTE EL SIGLO XX**

TESIS QUE PARA OPTAR POR EL GRADO

DOCTOR EN HISTORIA

PRESENTA

Víctor Manuel Gruel Sáñez

DIRECTOR DE TESIS

Dr. Luis Aboites Aguilar



CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS

Aprobado por el Jurado Examinador

1. _____
PRESIDENTE

2. _____
PRIMER VOCAL

3. _____
VOCAL SECRETARIO

“EN EL VASTO territorio de la historiografía mexicana no había sino malas brechas [...] Tan malas, que en ocasiones el camino se perdía. Se veía cada vez más la necesidad de mejorar la vía hacia esa parte tan importante de nuestra historia, pero nadie, sin embargo, emprendía el trazo detenido del camino y el recorrido por el propio Marquesado del Valle. Cuando nosotros nos decidimos a hacerlo nos perdimos también alguna vez al querer seguir las brechas existentes. Acabamos por hacer una carretera nueva, bastante directa, desprovista, por cierto, de muchos rodeos que conectaran muchos otros puntos del territorio histórico: y es que nuestro interés fundamental era llegar”.

GARCÍA MARTÍNEZ, *El Marquesado del Valle*, p. xiii

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS, p. 10.

INTRODUCCIÓN, p. 12.

Una obra gubernamental, p. 16.

Estudio histórico de las carreteras, p. 24.

Infraestructura, enclaves y desarrollo económico, p. 31.

Preguntas y objetivos, p. 39.

[Kilómetro cero] *Capítulo primero*

LA PROMESA DE ECHEVERRÍA, p. 42.

La inauguración, p. 43.

Una nueva carretera, p. 50.

“Obra ciclópea”, p. 54.

Censo Nacional de Caminos, p. 63.

[Tijuana-Ensenada] *Capítulo segundo*

CIRCUITO ESCÉNICO, p. 66.

Medio natural y política, p. 67.

Problemas técnicos, p. 85.

Geopolítica del *trailer park*, p. 88.

Tijuana, ciudad turística, p. 96.

[Ensenada-San Quintín] *Capítulo tercero*

SURGIMIENTO DEL VALLE DE SAN QUINTÍN, p. 104.

Los “caminos de extracción”, p. 109.

Concesión Orendáin y horticultura, p. 129.

Valle de San Telmo, p. 139.

Los NCPA de la bahía, p. 145.

Agraristas en El Rosario, p. 151.

[San Quintín-Santa Rosalía] *Capítulo cuarto*

CIRCUITO INTERMEDIO, p. 155.

Caminos a las minas, p. 157.

Santa Rosalía, p. 163.

La industria salinera de Guerrero Negro, p. 175.

El espacio neoguerrerense, p. 183.

[Santa Rosalía-Ciudad Constitución] *Capítulo quinto*

COLONIZACIÓN DEL VALLE DE SANTO DOMINGO, p. 189.

Creación de nuevos caminos, p. 191.

La colonia sinarquista, p. 199.

Segunda oleada de colonos, p. 208.

Un valle agrícola en bancarrota, p. 221.

Viejas soluciones a nuevos problemas, p. 234.

[La Paz-San José del Cabo] *Capítulo sexto*

CIRCUITO AUSTRAL, p. 239.

Brechas y caminos, p. 244.

Precipitaciones tropicales, p. 250.

El corredor turístico, p. 262.

Playas y fideicomisos, p. 272.

CONCLUSIONES GENERALES, p. 280.

REFERENCIAS, p. 285.

CUADROS

1. Localidades desligadas a la Transpeninsular e infraestructura de transportes, p. 18.
2. Localidades ligadas a la Transpeninsular e infraestructura de transportes, p. 19.
3. Densidad de población por kilómetro cuadrado (siglo xx), p. 52.
4. Especificaciones técnicas de la Carretera Transpeninsular, 1969-1973, p. 56.
5. Extensión relativa en kilómetros de brechas y terracerías en Baja California y Baja California Sur, 1975, p. 63.
6. Población nacida en Estados Unidos residente en Baja California y Baja California Sur, 1960-1990, p. 92.
7. Población de Tijuana, Ensenada y el resto de Baja California, 1930-1990, p. 98.
8. Población ejidal y no ejidal en VSQ, 1970-1995, p. 100.
9. NCPA del Valle de San Telmo, 1966-1971, p. 140.
10. NCPA de la bahía de San Quintín, 1959-1975, p. 146.
11. NCPA de El Rosario, 1964-1971, p. 151.
12. Población de los viejos asentamientos y las primeras localidades del VSD, 1940-1990, p. 193.
13. Producción agrícola de la colonia sinarquista según hectáreas cultivadas, 1944-1945, p. 206.
14. Población del VSD por localidades, 1960-1995, p. 218.
15. Proporción de maquinarias agrícolas en VSD, 1960-1974, p. 232.
16. Relación de viajes nacionales e internacionales saliendo de La Paz, c. 1954-1955, p. 241.
17. Resultados de encuesta de Dempster Dirks, 1955, p. 243.
18. Población del “circuito austral” por localidades, 1910-1950, p. 247.
19. Población del “circuito austral” por localidades, 1960-1995, p. 249.
20. Número de pasajeros entre La Paz y el macizo continental, 1967-1972, p. 271.

GRÁFICAS

1. Número de automóviles que circularon de Tijuana rumbo al sur, 1941-1960 (millones), p. 58.
2. Población en VSQ (en miles de habitantes), 1930-1995, p. 105.
3. Población del puerto de Santa Rosalía, 1910-1990, p. 170.
4. Población de la localidad de Guerrero Negro, 1960-1990, p. 180.

ILUSTRACIONES

1. Luis Echeverría y el progreso de Baja California, 1973, p. 43.
2. Publicidad del hotel La Pinta, c. 1980, p. 49.
3. Construcción de defensas metálicas en el tramo Tijuana-Ensenada, 1964, p. 53.
4. Paisaje del tramo de Tijuana-Ensenada, c. 1950, p. 70.
5. Arco de bienvenida a Rosarito, c. 1964, p. 83.
6. Publicidad del complejo residencial San Antonio del Mar, c. 1980, p. 94.
7. Alberto Limón Padilla (al fondo) y afiche de la Carretera Transpeninsular, c. 1973, p. 102.
8. Carreteras y terracerías de Tijuana a San Quintín, 1948, p. 113.
9. Inauguración de una terracería en Valle de San Quintín, 1955, p. 115.

10. Propuesta de carril para la Carretera Transpeninsular, *c.* 1953, p. 165.
11. Agustín Olachea dialogando con agricultores, *c.* 1952, p. 207.
12. Representación de la Colonia Fernando de la Toba en 1955, p. 219.
13. Detalle del informe sobre el VSD del gobierno territorial, 1964, p. 224.
14. Fila de camiones de VSD por la Transpeninsular, *c.* 1957, p. 229.

MAPAS

1. Los tramos de la Carretera Transpeninsular, *c.* 1973, p. 21.
2. Camino escénico Tijuana-Ensenada, 1954-1967, p. 80.
3. Localidades y rancherías privadas en el VSQ, 1931-1975, p. 108.
4. Los ejidos y NCPA en el Valle de San Telmo, 1966-1971, p. 141.
5. Los ejidos y NCPA en la bahía de San Quintín, 1963-1975, p. 147.
6. Los ejidos y NCPA de El Rosario, 1964-1977, p. 152.
7. El circuito intermedio y la Carretera Transpeninsular, 1890-1973, p. 158.
8. Santa Rosalía y Guerrero Negro, 1953-1973, p. 168.
9. Áreas de expansión de Guerrero Negro, 1954-1973, p. 176.
10. La Llanura de Bahía Magdalena y los viejos asentamientos, 1942-1973, p. 191.
11. Nuevas localidades del VSD, 1950-1970, p. 215.
12. Localidades del “circuito austral”, 1897-1973, p. 249.
13. Huracanes y tormentas tropicales en el “circuito austral”, 1949-1951, p. 252.
14. Huracanes y tormentas tropicales en el “circuito austral”, 1953-1958, p. 256.
15. Huracanes y tormentas tropicales en el “circuito austral”, 1959-1976, p. 259.
16. El corredor turístico, 1961-1991, p. 268.

AGRADECIMIENTOS

Esta tesis doctoral, de no haber contado con las becas de estudios de posgrado y de tesista del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt) y de El Colegio de México, sencillamente, jamás se habría escrito. El doctor Luis Aboites Aguilar se ha convertido, desde 2013 año en que ingresamos al posgrado del Centro de Estudios Históricos, en el director de tesis más esplendido y cercano a nuestros intereses que hemos tenido en lo que va de nuestra carrera académica. No menospreciamos a los dos anteriores, tan sólo mencionamos que compartir con el doctor Aboites los pormenores de una investigación es muy enriquecedor: estudiar la geografía histórica de los “varios nortes” requiere de pasión, paciencia y entendimiento.

Con miras a escribir esta tesis viajamos y trabajamos en diferentes ciudades, además de la Ciudad de México (especialmente, en la zona del Ajusco y en la maravillosa biblioteca Daniel Cosío Villegas). Pernoctamos y compilamos evidencia histórica en Mexicali y Tijuana, Baja California y en La Paz, Baja California Sur. Hubiera sido útil que nuestro objeto de estudio (la Carretera Transpeninsular), no se hubiese llamado así. La denominación de la Carretera Federal número 1 (“la Transpeninsular”) imprime cierta confusión acerca de una entidad geográfica unificada que al transcurrir por ella uno encuentra superficies continuas y homogéneas. Gracias a las observaciones de los doctores Bernardo García Martínez (†), Ariel N. Rodríguez Kuri, Paolo Riguzzi, Guillermo Zermeño Padilla y Rogelio Hernández Rodríguez, brillantes investigadores que admiramos y leeremos con respeto y atención, visualizamos los hallazgos.

Desde luego que sin el doctor Aboites jamás habríamos concretado el trabajo tedioso de redacción y edición de la presente estructura de la tesis. Las observaciones que puntualmente presentaba a los borradores nos permitieron (re)formular los argumentos que ahora aparecerán a lo largo del documento. De manera atenta y paciente, las doctoras Judith Ley García, Laura Velasco Ortiz, Maricela González Félix y Diana L. Méndez Medina, admirables investigadoras de El Colegio de la Frontera Norte y la Universidad Autónoma de Baja California, que invirtieron su ocupado tiempo en leer y asesorarnos. A ellas, va nuestra enorme gratitud y amistad. El doctor Bernd Hausberger, con quien cursamos dos seminarios del posgrado, nos compartió los secretos de escribir historia con una actitud abierta al mundo. El doctor Michael K. Bess, del Centro de Investigaciones y Docencia Económica, nos ejemplificó cómo escribir exitosamente una historia de carreteras y otros asuntos de “las humanidades digitales”. El ingeniero Rubén Camacho Castro, uno de los primeros mexicalenses en estudiar en El Colegio de México, realizó un aporte

fundamental para poner finalizar el manuscrito. El doctor David A. Vázquez Valenzuela, incansable compañero de juergas, realizó aportaciones hemerográficas y documentales que nos aliviaron bastante. Los futuros doctores Carlos Inclán Fuentes y Héctor S. Bravo Rosete amenizaron nuestros viajes nocturnos por el Periférico camino a Xochimilco.

Aunque El Colegio de México ofreció todos los insumos para resolver este problema de conocimiento, de no haber practicado *camping* con Alfredo Gruel Bustamante (+) y Alberto Gruel Culebro no habríamos generado las inquietudes que nos condujeron a escribir esta tesis. Rosa María Sánchez Escobar y Rosella K. Araiza Sánchez brindaron apoyo material y afectivo que continúa en calidad de insuperable, sobre todo, pensando que nos acompañan los pelos y ladridos de Gordo y Cosmo (nuestro par de caniches). El señor notario René Mauricio González Sánchez y la licenciada Yomara Delgadillo Salas nos ofrecieron chistes, música, cervezas artesanales y filetes de res que suelen amortiguar la presión. Los doctores Mario Bogarin Quintana y José Alfredo Gómez Estrada jamás nos olvidaron en el inter y nos apoyaron siempre. El “alcalde” del Club Campestre Eréndira, Juan Carlos Sánchez Escobar, nos facilitó un sitio seguro para pulir el manuscrito. En dicho rincón serrano de Tecate, dimos con la paz necesaria para afinar los argumentos más difíciles. Pero también justo ahí conocimos a Marie Franco Acosta y, desde entonces, todas las noches agradecemos por el amor y entrega cuando ella prende o apaga la lámpara.

INTRODUCCIÓN

El objetivo de la tesis es explicar cómo una carretera detonó cierto desarrollo económico en dos de las entidades más jóvenes de la república mexicana, Baja California y Baja California Sur.¹ Nos referimos a la construcción de la Carretera Transpeninsular y a las brechas y terracerías que complementaron sus funciones. Convertir esta carretera y sus caminos menores –que también recorren largo y ancho de la península– en objeto de estudio, implica sacrificar su forma longitudinal para registrar, con el mayor detalle posible, los procesos históricos y económicos ocurridos en los bordes. Con una longitud de 1,708 kilómetros de variados paisajes geográficos, esta tesis sobre la Transpeninsular halló transformaciones históricas solamente en aquellos sitios en los que existieron opciones para crear empleos y asentamientos.

Por tal motivo, el criterio metodológico de observación que seguimos será confrontar aquellos argumentos contenidos en nuestras fuentes documentales: los habitantes de las localidades demandantes de la carretera, así como gobernantes y empresarios, todos, por igual, opinaron que la Transpeninsular acabaría con el aislamiento geográfico de Baja California y, especialmente, de Baja California Sur. Creemos que, en pleno siglo XX, tal percepción de aislamiento se debía al, en los hechos, “tenue y tardío proceso de poblamiento, derivado de la escasez de agua y del poco incentivo que se vio en sus recursos”.² El desafío de escribir acerca de esta carretera consiste en captar lo lento de su construcción, en clara oposición al repentino surgimiento de localidades congregadas en sus márgenes.

La lentitud y el dramatismo de la construcción de la Transpeninsular adquirirán mayor sentido al establecer conexiones con la creación deliberada de localidades que, ligadas a la inversión económica nacional y extranjera, dependieron de la dotación de infraestructura. Demostraremos que tal fenómeno ocurrió, en realidad, a partir de la segunda mitad del siglo XX. La tesis atiende a una parte significativa de las vialidades entre Baja California y Baja California Sur, o lo que es lo mismo, el contexto que describiremos está marcado por la demanda de caminos

¹ Junto con Quintana Roo, la península bajacaliforniana se incorporó tardíamente a la dinámica socioeconómica nacional. Baja California adquirió la categoría de entidad federativa en 1953, mientras que Quintana Roo y Baja California Sur, en 1975. Desde luego, que para escribir la historia de la Transpeninsular tuvimos que remitirnos a otros periodos históricos, por ejemplo, refiriéndonos al Territorio (o Distrito) Norte (o Sur), se sobreentiende que es antes de 1953 o 1975.

² GARCÍA MARTÍNEZ, *Las regiones de México*, p. 243. Sobre el aislamiento diremos que a principios del siglo XVIII Eusebio Kino demostró que la península no era una isla. Pareciera que muchos ignoraron el “descubrimiento” del misionero jesuita, confundiendo su condición de lejanía con otra cosa.

y provisión de infraestructura.³ Veremos a lo largo de seis capítulos, que muy a menudo la Transpeninsular dejaba de mencionarse de sus documentos a pesar de las localidades enteras que se beneficiaban de ella, el silencio no significó que dejamos de pensar e imaginar sus efectos.⁴ Ello supone que la urgencia por contar con la carretera aparece y desaparece de nuestros indicios, pues solía relegarse frente al reporte de las actividades económicas que generaba a su paso.

Jamás nos propusimos en esta investigación determinar si la Transpeninsular fue un proyecto que funcionó (bajo una fórmula simple tipo “si o no”), debido a que tal determinismo resulta ajeno a nuestro modo de pensar la historia. El título de la tesis ya sintetiza una postura indeterminista sobre una obra material que estuvo al margen de la prosperidad que ella fue generando. Aunque este tema de investigación nos condujo a estudiar ciertas actividades económicas impulsadas por la Transpeninsular, no las analizaremos bajo algún economicismo sobre industrialización o la tercerización nacional. Nuestra labor fue, única y exclusivamente, estudiar cómo las condiciones particulares de infraestructura ayudaron a consolidar cierto desarrollo económico.

Sin más, la tesis aborda las transformaciones ocurridas antes, durante y después de inaugurarse la carretera. Dicho esto, estudiar la magnitud e impacto de los cambios generados por la Transpeninsular exige no olvidarnos del carácter complementario de viejos caminos rústicos que ampliaron la cobertura de la obra inaugurada por el presidente Luis Echeverría el 1° de diciembre de 1973. Partiremos pues de la hipótesis que señala que, transcribimos a partir de las intuiciones que el tema nos produjo, cuando fue medianamente cubierta la dotación de infraestructura que satisfizo la vida de los escasos habitantes en las zonas áridas de la península, hubo un cierto grado de desarrollo del que se ocupó la correspondencia oficial de gobierno, sociedad y de las empresas privadas. Así, tres actividades económicas (turismo, agricultura y minería) son las variables de una investigación en la que, a veces, los contextos demandaron explicar el componente poblacional (en respuesta, a la mano de obra limitada) o a la creación de servicios públicos de urbanización, agua, electricidad, abasto de alimentos y, especialmente, de la

³ La mejor definición que encontramos proviene de la antropología estadounidense: ésta sería “una forma material que posibilita el intercambio económico sobre el espacio geográfico” y sobre la cual circulan bienes, personas, recursos naturales e ideas como el de “desarrollo”. LARKIN, “The Politics”, pp. 327-328. La traducción es nuestra.

⁴ Existen diversos métodos para estudiar caminos y carreteras, pero en todo caso será necesario “consultar mapas antiguos y modernos, describir el paisaje atravesado y los obstáculos en las vías de comunicación [...] [y] el proceso de poblamiento y los altibajos que sufre la población”. CRAMAUSSEL, “Introducción”, pp. 11-12.

carretera en sí misma (que el gobierno federal garantizó a los inversionistas y prometió a los trabajadores que recién llegaron).

En ningún momento la Transpeninsular, debemos aclararlo, fue un hito de las relaciones diplomáticas entre México y Estados Unidos, pues quiénes usarían esta vialidad, aunque ésta estuviese ligada a Tijuana y a la imperiosa vigilancia fronteriza, fueron individuos y asociaciones libres de automovilistas sin ninguna intención disruptiva. Pese a esto, persistió entre algunos mexicanos la errónea creencia que aseguraba, puntual y categóricamente, que Estados Unidos ofreció al ejecutivo nacional asistencia y financiamiento para construir la obra. A lo largo de la tesis, reproduciremos este falso argumento con el único propósito de observar los modos en que se concretaron las fases del proyecto de carretera, e incluso, cómo hubo localidades y empresas privadas que imaginaban que ello significaría apoyo del exterior. No asumimos tal suposición como verdadera pues el gobierno estadounidense lo hizo durante la Segunda Guerra Mundial. En 1944, la *Mexican-American Commission for Economic Development* formó parte del programa de defensa hemisférica de Washington, que incluía al Caribe y Centroamérica, y de modo preponderante, a las costas del Pacífico. Tras la experiencia de Pearl Harbor, el propósito de financiar la Transpeninsular era, en caso de emergencia, disponer de tropas de Estados Unidos para movilizarlas por la península, a través de convoyes terrestres, aéreos y marítimos –según lo recordó John M. Cabot, miembro de la comisión mexicoamericana ya mencionada:

Teníamos todos los arreglos necesarios para construir una carretera que atravesaría Baja California. Había muchas cosas que hacer, pues los mexicanos son bastante sensibles al respecto, cosa que entendíamos bastante bien. Estuvimos a punto de concretar el proyecto cuando el Departamento de Guerra nos anunció que las amenazas del Japón con respecto al sur de California habían desaparecido.⁵

A menudo, las intrigas diplomáticas –y por consecuencia, su abordaje histórico–, entre México y Estados Unidos con respecto a Baja California y Baja California Sur, contemplaron una perspectiva vulnerable frente al expansionismo y anexionismo del país vecino. Sobra decir que no compartimos un temor tan digno del centralismo. Otras investigaciones demuestran que el temor a la anexión de la península a la Unión Americana comenzó a diluirse hacia mediados del siglo XX, por lo que, tampoco, abordamos esa dimensión del asunto.⁶ Con excepción de los capítulos quinto y sexto (dedicados a Baja California Sur), reproduciremos el falso argumento de que los

⁵ CABOT, “Oral History Interview”, p. 5. La traducción es nuestra.

⁶ CASTILLO-MUÑOZ, *The Other California*, p. 107. Sobre las repercusiones geopolíticas de la Segunda Guerra Mundial en Baja California, véase GRUEL SÁNDEZ, “Prensa y nacionalismo”.

estadunidenses construirían la Transpeninsular sin olvidarnos, dándole un contrapeso a esta suposición errónea, de mostrar la penetración de fuertes intereses de capitales de México y Estados Unidos. Y es que, precisamente, otra de las constantes de nuestro análisis serán las inversiones estadounidenses.

La Transpeninsular formó parte del diseño fiscal de la llamada “zona libre” pues ambos proyectos del gobierno federal –construir la carretera y extender dicho régimen aduanal de excepción fiscal de importaciones a las dos entidades– se entretujieron durante la segunda mitad del siglo XX.⁷ Lo anterior se manifiesta al contemplar las acciones y escritos del más persistente de los promotores de ambos proyectos: el funcionario de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y artífice del desarrollo del noroeste mexicano durante el cardenismo: Ulises Irigoyen (1891-1944). Dicho intelectual (nacido en Satevó, Chihuahua) justificó la construcción de la carretera como una medida para fortalecer la “zona libre” en la península (a partir de mayo de 1939). Sin duda alguna, ésta medida resultó definitiva en las siguientes décadas al establecer las zonas productivas que iba a unificar la Transpeninsular: Tijuana como ciudad turística; Guerrero Negro, “la salina más grande del mundo”; San José del Cabo y Cabo San Lucas, como corredor turístico de Los Cabos, y, Valle de San Quintín, en el “segundo productor nacional de tomate” – por debajo de Culiacán, Sinaloa.⁸

Pese a su grandilocuente inauguración en 1973, la carretera que analizaremos es, en realidad, bastante modesta y jamás fue discutida por los geógrafos urbanos y del transporte como un “megaproyecto” (concepto establecido después de la década de 1970). Sería erróneo y, desde luego, anacrónico, suponer que la Transpeninsular fue tal cosa, en principio, pues construirla no acarreó enormes flujos demográficos o resistencias populares. De hecho, en Baja California Sur más que en la entidad vecina del norte, ocurrió lo opuesto a las grandes concentraciones urbanas movilizadas en resistencia a los megaproyectos. La mayoría de asentamientos rurales de ambas entidades, menores de 1,000 habitantes, contaron siempre con comités que urgían a construir la

⁷ El estudio más completo al respecto es HERRERA, *La zona libre*. En los capítulos ocho, nueve y diez, el autor realiza un amplio estudio fiscal y comercial de lo ocurrido en Tijuana y Ensenada desde 1939 hasta la primera versión del Tratado de Libre Comercio. Sin embargo, enfocó demasiado el expendio de licores y las cámaras de comercio, sin explicar jamás el asunto de las obras públicas.

⁸ El Valle de Santo Domingo constituye, para la historia de Baja California Sur, un éxito secundario de la Transpeninsular: la relevancia de este centro agrícola es ambiental y poblacional, más no económica, pues al crearse bajo el esquema algodonoero jamás despuntó al modo del Valle de Mexicali (lugar, que dicho sea de paso, será una referencia lejana pues la Transpeninsular no pasa por ahí).

obra, colaborando –gustosos, incluso– con distintos niveles de gobierno.⁹ Para fines prácticos, la carretera será pretexto para revisar otros proyectos con valor suplementario.

Por lo regular, las historias sobre la construcción de caminos y carreteras en México y América Latina durante el siglo XX –tema inaugurado por historiadores de Estados Unidos– siguieron las formas que éstos adquirieron al interactuar con los paisajes naturales.¹⁰ Así, al formular una historia geográfica, o geohistoria, como opción metodológica elegida, enfocamos la infraestructura de transportes y las actividades productivas de cada lugar.¹¹ El caso de la Transpeninsular puede analizarse a partir de su larga extensión, de Tijuana a Los Cabos, reproduciendo su rezago en relación con la red nacional y acotándola apenas a las dos entidades que recorre sin mayores conexiones exteriores. Nosotros, en cambio, seguimos otra ruta.

UNA OBRA GUBERNAMENTAL

A reserva de estudiar en detalle en el primer capítulo el sentido que adquirió para el gobierno federal la construcción de la Transpeninsular, es momento de adelantar una premisa acerca del modo mediante el cual éste intervino sobre las condiciones materiales de Baja California y Baja California Sur: concibiéndolas a ambas, y procediendo en consecuencia, como una realidad total completamente dispuesta a ser modificada, sin otro obstáculo a vencer que su propia lejanía y condición limítrofe del centro geográfico y político de la república mexicana. Desde luego, semejante concepción voluntarista solamente encuentra justificación en el gobierno federal. Veremos en toda la tesis cómo el paradigma desarrollista del presidente Echeverría y de los funcionarios e ingenieros que lo rodeaban sirvió para definir algunos de los rasgos que tomó la carretera, pero antes de que esto ocurriera hubo una serie de situaciones que revelaron que, si bien

⁹ Los megaproyectos impactan por igual a las zonas rurales y urbanas, siendo algo más que cemento y varillas, “son también la minería a cielo abierto, las plantaciones, los clubs de golf, es decir, todos aquellos observables que tienen como finalidad un mercado extra local”, IBARRA GARCÍA, “Los megaproyectos”, p. 32. Sobre las resistencias que éstos despiertan, véase FLORES RANGEL, “Infraestructura carretera”, pp. 52-53 e IBARRA GARCÍA, “Los megaproyectos”, pp. 37-39.

¹⁰ JACKSON, *Las carreteras forman parte del paisaje*, pp. 10-12, 27. Sobre las historias escritas por los estadounidenses: WATERS, “Re-Mapping the Nation”, investigación pionera al integrar el análisis de Morelos, Veracruz y Sonora; FULWILDER, “Driving the Nation”, incorporó un objeto de estudio novedoso: las corporaciones de transportistas. Recientemente apareció BESS, *Routes of Compromise*, que sigue a WATERS y FULWILDER, pero atendiendo la dimensión de las cooperaciones internacionales para construir carreteras en el noreste mexicano.

¹¹ Por lo común, los problemas de investigación geohistórica se refieren al espacio, con diversidad de métodos, pero produciendo un soporte cartográfico que demuestre “las interrelaciones entre los hombres y el medio, con especial atención al impacto de aquéllos en éste”, GARCÍA MARTÍNEZ, “En busca de la geografía histórica”, p. 328. Así, los “paisajes aunque desordenados y a menudo ilegibles, [deben diferenciarse, los] paisajes contemporáneos de los históricos”, SCHEIN, “Cultural Landscapes”, pp. 227-228. La traducción es nuestra. Trazamos nuestros mapas evitando caer en anacronismos: fueron síntesis geográficas debidamente delimitadas espacial e históricamente.

la península no se encontraba aislada, persistía en ella cierto rezago en relación a la infraestructura nacional de transportes terrestres, aéreos y marítimos.

En el Cuadro 1 se aprecia, de modo general y esquemático, información acerca del ritmo y desarrollo del suroeste de Estados Unidos y noroeste mexicano. Más allá de tratar de demostrar cómo las entidades cercanas contaban desde poco antes de la década de 1960 con itinerarios y vialidades fijas que la conectaban con el mundo circundante, nos parece oportuno mencionar que 1970 fue el momento que escogió el gobierno federal para intervenir en Baja California y Baja California Sur y concluir una obra largamente prometida. Tampoco explicamos dicho rezago en función de la prioridad menor con respecto de las obras públicas sonorenses o sinaloenses. Por ello, la segunda columna de izquierda a derecha contempla 1970 como el año comparativo que coincide con los flujos migratorios y de inversiones que pusieron en marcha estos centros urbanos en la propia península.

La razón más fuerte que encontramos para no creer que la península fue un espacio uniforme dispuesto a una integración en tanto cuanto fuese una totalidad se debe a que los anteproyectos y el proyecto definitivo de la obra sufrieron muchísimas postergaciones a lo largo del siglo XX. Así, tras decidimos por fragmentar esta larga carretera en cada uno de sus tramos, intentamos que al estudiarlos por separado atenderemos a las partes con el mismo detalle que abordaríamos el universo total. No rechazamos el valor y abstracción detrás de la idea de totalidad, pero pensamos que ésta, antes bien, repercute indistintamente en todas las partes.

Las localidades incluidas en el Cuadro 1 jugaron un papel decisivo en las actividades que registramos al margen de la carretera: jamás hubo –o habrá– un boom económico gracias a la Transpeninsular, lo que ocurrió, en los hechos, fue una lentísima infiltración de otras entidades hacia una península cuya dependencia económica hacia el suroeste de Estados Unidos y noroeste mexicano resulta palpable. Por ejemplo, el área metropolitana de Los Ángeles, California, centro indiscutible de la cultura automotriz, implicó algo más que excursiones de ingenuos turistas que deseaban internarse por *Old Mexico*. En casi todos los capítulos documentamos la presencia del sur de California, incluida la ciudad y puerto (de alto cabotaje hasta 1962) de San Diego, cuyo carácter de nudo carretero nos importa por su valor como centro de asistencia técnica, complejo militar y sede de las empresas estadounidenses con presencia en Baja California y Baja California Sur. Hermosillo, en cambio, aparecerá en los capítulos tercero y cuarto como centro político, pero

más importante aún debido a que desarrolló simultáneamente a los valles agrícolas de la península, unos experimentos hidráulicos que pronto fueron replicados en Valle de Santo Domingo.

CUADRO 1.
Localidades desligadas a la Transpeninsular e infraestructura de transportes

<i>CIUDAD</i>	<i>HABITANTES EN 1970</i>	<i>PUERTO AÉREO</i>	<i>SISTEMA CARRETERO</i>	<i>PUERTO MARÍTIMO</i>
Los Ángeles, CA	2,816,061	Los Angeles International Airport (1930)	Pacific Highway (1926)	Long Beach, CA (1911)
San Diego, CA	697,027	Lindbergh Field (1923)	Pacific Coast Highway (1934)	San Pedro, CA (1907) Coronado, CA (1962)
Hermosillo, Son.	176,596	Civil: La Manga (1952) General Ignacio Pesqueira (1965)	Carretera Internacional del Pacífico (1951)	Guaymas, Son. (1814)
Culiacán, Sin.	167,956	Federal de Bachigualato (1960)		Altata, Sin. (1834)
Mazatlán, Sin.	119,553	Gral. Rafael Buena (1965)		Mazatlán, Sin. (1822)
Cd Obregón, Son.	114,407	Internacional de Ciudad Obregón (1965)		Guaymas, Son. (1814)
Guaymas, Son.	24,927	Gral. José María Yáñez (1974)		

FUENTE: Elaboración propia con datos tomados de «www.inegi.org.mx» y «<http://en.wikipedia.org>»

Al iniciar esta investigación ignorábamos que Mazatlán tuvo tanta importancia para el desarrollo económico de Baja California Sur.¹² El puerto mazatleco es y será, para los capítulos tercero y quinto, un complejo comercial de primer orden que, junto a las aerolíneas y paraestatales de transbordadores, integró a la media península con el macizo continental. La capital sinaloense, Culiacán, con su puerto marítimo colonial en Altata, transfirió a la agricultura de Baja California una serie de tecnologías, ligadas a empresas y agrónomos del sur de California, facilitando el despegue de un valle agrícola luego de intentos fallidos de colonización extranjera a finales del siglo XIX. Como veremos en el capítulo quinto, otro de los valles agrícola que influyó en la

¹² BUSTO IBARRA, *Comercio marítimo*, es el mejor estudio.

península fue Ciudad Obregón, cuyas variedades de trigo fueron sembradas en Valle de Santo Domingo, Baja California Sur. Por último, Guaymas, al igual que Mazatlán, aparecerá durante gran parte de la tesis en calidad de plaza comercial en la que incluso los bajacalifornianos encontraron abastecimiento de víveres, así como costosos fletes aéreos y marítimos.

El argumento sobre el supuesto aislamiento geográfico de la península muestra en el Cuadro 2 poderosas razones para descartarse: la península estuvo unida por mar a los principales puertos del suroeste de Estados Unidos y noroeste mexicano desde mediados del siglo XXI.

CUADRO 2.
Localidades ligadas a la Transpeninsular e infraestructura de transportes

<i>LOCALIDAD</i>	<i>HABITANTES EN 1970</i>	<i>PUERTOS AÉREOS</i>	<i>PUERTOS MARÍTIMOS</i>
Tijuana, BC	277,306	Comercial “Gral. Abelardo L. Rodríguez” (1951)	Cabotaje y altura Bahía de Ensenada (1955)
Ensenada, BC	77,687	Militar El Ciprés (1942)	
Valle de San Quintín, BC	7,476	Privado Rancho Los Pinos (c. 1980)	Cabotaje (1861)
Guerrero Negro, BCS	1,256	Privado ESSA (1954) Comercial (1997)	Cabotaje ESSA (1954)
Santa Rosalía, BCS	7,356	Comercial: Loreto (1974)	Cabotaje (1905)
Cd. Constitución, BCS	10,548		Bahía Magdalena (1850)
La Paz BCS	46,011	Comercial: Manuel Márquez de León (1953)	Pichilingue Cabotaje (1830) De altura (1964)
San José del Cabo, BCS	2,571	Comercial (1984)	Cabotaje (Siglo XVII)

FUENTE: Elaboración propia con datos tomados de Cuadros 6, 13 y 18; Gráficas 2, 3 y 4, y «<http://en.wikipedia.org/>»

Tras comparar los Cuadros 1 y 2, resulta claro que Tijuana era la localidad con mayor población del noroeste mexicano y que la historia de Baja California y Baja California Sur permanece eminentemente anclada a la segunda mitad del siglo XX, en cuanto a la dotación y habilitación de infraestructura de transportes. Al ser Tijuana la localidad más poblada de la península resulta natural que sea el punto de partida de la Transpeninsular. Sin embargo, vamos a

concentraremos en observar localidades menores a 15,000 habitantes, por lo que, creemos, el énfasis rural –antes que urbano– queda justificado a partir del gran rezago de estos pueblos cuya infraestructura fue demasiado vieja (como San José del Cabo o San Quintín) o demasiado nuevas (tal es el caso de Santa Rosalía y Guerrero Negro). Solamente así captaremos el contexto de las inversiones en infraestructura que buscaban generar un desarrollo económico.

Luego de aclarar lo anterior, cabría agregar que el orden que seguiremos en nuestra exposición es muy simple: luego del primer capítulo (dedicado a una caracterización general de esta obra gubernamental), a cada uno de los cinco capítulos restantes corresponderá abordar un tramo de la carretera. Cada tramo/capítulo observará transformaciones socioeconómicas ocurridas antes, durante y después de inaugurarse la Transpeninsular. Esta fragmentación, creemos, queda justificada al detallar ampliamente las dinámicas espaciales.¹³ Al separar la supuesta totalidad en sus partes, convirtiéndolas en micro-áreas de estudio, descubriremos el modo en que fueron articulándose actividades económicas tan disímiles –pero complementarias– como el turismo, la agricultura o la minería al aire libre.

Hemos concebido cada capítulo en dos posibles sentidos: como circuitos de explotación turística de las costas y escenarios marinos, o, en su defecto, como complejos procesos de colonización y venta de las tierras. Aunque no clasificamos con todo rigor estos circuitos, nos esmeramos en caracterizarlos, discutiendo sus particularidades en función de las condiciones geográficas que posibilitaron la introducción de diferentes medios de transporte. La posible explicación de la apertura y cierre de circuitos implica considerar que cualquier carretera jamás satisface todas las necesidades de movilidad. Así, el Mapa 1 muestra cómo al construirse cada tramo, éste iba empatándose con los procesos poblacionales y de inversión económica.¹⁴

Pese a concebir el escenario anteriormente descrito como una totalidad que exigía la gestión de cambios materiales uniformes, la inauguración de la Transpeninsular, consistió, sencillamente, en darle cierta homogeneidad asfáltica a más de 1,000 kilómetros. El problema específico sería, entonces, ver cómo la carretera fue arribando a diferentes localidades en

¹³ El uso del término “espacio” remite a los procesos materiales que ocurrieron tanto en la carretera como en las localidades recién creadas. A veces lo usaremos para enfatizar los aspectos ligados a la movilidad de los transportes, otras para describir los modos en que tuvo lugar el poblamiento y la ocupación del suelo. Desde luego, los mapas que incluimos en la tesis buscan darle coherencia “espacial” al argumento general.

¹⁴ Aunque de manera estricta, las representaciones cartográficas deben incluir cuadrantes y coordenadas geográficas interiores para considerarse “mapas”, nosotros simplificamos esta información para facilitar la lectura dentro de los capítulos. Ello no significa que carecimos de un procedimiento al trabajar en el software MapInfo Pro (Versión 9.0).

circunstancias anteriores a la inauguración oficial de 1973. Así, la justificación de estudiar por separado todos los tramos encuentra el problema de narrar los desfases temporales que impiden narrar la totalidad del objeto de estudio, de modo cronológico. No tuvimos miedo de usar selectivamente a la geografía, pues sólo así demostramos los ritmos del cambio histórico.



FUENTE: Elaboración propia a partir de INEGI, "Conjunto de datos vectoriales" y de Mapas 3, 7, 8, 11 y 12.

El Mapa 1 muestra que cada uno de los tramos contiene un periodo histórico particular e interno. Esa es la razón de la que raras veces vamos a generalizar efectos de la Transpeninsular, pues la desigualdad de las fuentes históricas impidió que abordáramos cada tramo de modo

homogéneo. Esto se debe, creemos, a que las zonas tuvieron prefigurada cierta vocación económica, pero tampoco intentamos probar que fueron *clusters* económicos (pues no analizamos conglomerados solamente trazamos su red y ubicación). Con excepción de las autoridades en materia de agua, jamás encontramos en más de un mismo sitio a las mismas agencias gubernamentales, o bien, a los mismos empresarios. El análisis discontinuo de la Transpeninsular no niega la existencia del orden causa-efecto dentro de la construcción de infraestructura y procesos económicos y demográficos. Lo que nosotros observamos, en cambio, fue un desarrollo económico atado a las inversiones agrícolas, turísticas y mineras que trajo la carretera.

No hubo un banderazo que marque el inicio de la construcción de la Transpeninsular. Acotar esta investigación a los circuitos sirve para identificar las políticas locales que buscaban construir, en respuesta a fuertes presiones populares y empresariales, el proyecto de carretera. Como veremos a lo largo de seis capítulos que integran la tesis, únicamente el gobierno federal tuvo la fuerza para concretar esta obra y sus complementos. Cabe agregar que la carretera fue construida y reconstruida con una deliberada orientación del norte, del punto más cercano a Estados Unidos, hasta el sur de la península, en la costa del Océano Pacífico. Al decir que el análisis contempla varios circuitos, nos referimos a todos aquellos esfuerzos por conectar localidades a diestra y siniestra de las vías principales. Vista con mayor precisión, la tesis trata del fenómeno de intersección de caminos nuevos con caminos viejos.

Cada capítulo, sobre todo los que analizan las experiencias agrícolas de Valle de San Quintín y Valle de Santo Domingo (tercero y quinto, respectivamente), enfatizará la importancia de terracerías en uso, anterior o posterior a la apertura de la carretera. Estas brechas y terracerías cumplieron, en la medida que fueron incluidas dentro del área definida por la “zona libre”, la función de exportar e importar las cosechas. Hay, sin duda, enorme utilidad detrás de los caminos viejos. Normalmente, por más imperfectos que fueran desde el punto de vista técnico e ingenieril, estos solían comunicar de oeste a este, del mar interior al océano, mientras que nuestro *leitmotiv*, como dijimos ya, la Transpeninsular, va del norte al sur.¹⁵

Una característica de las nuevas localidades es la influencia ejercida por determinados agentes políticos y económicos de México y de Estados Unidos. Capitales y empresarios

¹⁵ La historia geográfica denominó “caminos transversales” a este tipo de rutas ligadas a la presencia indígena del periodo misional. CRAMAUSSEL, “Introducción”, p. 11. Véase la aplicación de este modelo para el caso bajacaliforniano (en los siglos XVIII-XIX) en MAGAÑA MANCILLAS, *Población y nomadismo*.

binacionales compartieron el deseo de invertir y desarrollar zonas específicas de Baja California y Baja California Sur, pero para ello debían contar con el apoyo y beneplácito de los gobiernos locales pero, sobre todo, del gobierno federal. Nos interesa estudiar críticamente la interacción entre empresarios e instancias de gobierno como parte del abordaje de los perfiles productivos activos gracias a la Transpeninsular. En todo caso, las escasas disputas territoriales que reconstruiremos surgieron en torno al control del suelo, para su explotación intensiva (agrícola o mineral) o para ocio o esparcimiento (turismo).¹⁶ No discutiremos si semejantes disputas fueron ilícitas o ilegítimas. Del mismo modo, tampoco discutiremos el saqueo o sustentabilidad de los recursos naturales, pues caeríamos en otro anacronismo.

En términos metodológicos, nos concentramos en las localidades que la Transpeninsular fue integrando para observar las interacciones entre capital y gobierno, entre la sociedad y el Estado. El acercamiento dado al número de habitantes de cada localidad requirió de un trabajo tedioso: primero confirmábamos las coordenadas geográficas del lugar y sólo así, tras probar su consistencia cartográfica, pudimos observar su trayectoria histórica. La observación de tales indicadores tampoco fue muy exhaustiva que digamos: nos conformamos, apenas, con reconocer volúmenes generales, antes que a mostrar la trayectoria de alguna prueba estadística. El rigor consistió en escribir cada capítulo consultando mapas y bases de datos, buscando localidades demasiado pequeñas como para ser escenario de la historia nacional.

Cada vez que mencionamos algún rancho o ranchería, o alguna otra localidad ejidal (minera o agrícola, o incluso turística), nos cercioramos, en estricto apego a las localidades geoestadísticas reconocidas por el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI), que existiera una ubicación precisa.¹⁷ Sostuvimos este criterio selectivo a lo largo de la investigación para probar que las modificaciones profundas del espacio peninsular se debieron a ciertos cambios originados a partir de la Transpeninsular.

Los 16 mapas que hemos elaborado para esta tesis fueron, en sí mismos, la demostración de aquellos procesos históricos y objetivos involucrados entre las localidades y las brechas y

¹⁶ La presencia de firmas e individuos del sur de California, que, con el propósito de regularizar su estancia e inmuebles en la península y territorio nacional, emplearon la figura jurídica de “fideicomisos turísticos”, para detentar, con base en legislación vigente, bienes inmuebles en Baja California y Baja California Sur. Este hallazgo no es baladí pues significa que se modificó, de manera un tanto opaca, la legislación nacional sobre las formas de ocupación extranjera de las costas mexicanas. TALLEDO SÁNCHEZ, “Megaproyectos turísticos en México”, p. 93

¹⁷ El Archivo Histórico de Localidades Geoestadísticas del INEGI, disponible en internet, fue la principal fuente de información. La consulta de esta base de datos es, quizás el fundamento de la precaución censal y toponímica de esta investigación. Sobre este criterio metodológico, véase MORENO TOSCANO, “Toponimia y análisis histórico”.

terracerías que integró con regular fuerza la Transpeninsular. Tampoco discutiríamos aquello de la llamada “privatización de Baja California”.¹⁸ Lo que sí observamos, en todos los casos, fueron los procedimientos catastrales y los deslindes de predios que acompañaban a las inversiones públicas y privadas. Tales movimientos de capital resultaban de representaciones precisas del entorno geográfico con miras a su explotación comercial. Por ello, tomamos nota de lo escrito por James C. Scott, politólogo y antropólogo de Yale: “Un mapa catastral es la escena congelada de una gran turbulencia”, que además de detentar unas escalas y dimensiones geográficas precisas, involucraron aspectos fiscales y relativos a la población: “Los cambios siempre tienen lugar en los linderos”, en los márgenes, añadimos nosotros.¹⁹ Scott ayudó a consolidar el método: observar cómo eran *usados* los caminos viejos antes que arribaran los nuevos.

Los 16 mapas que elaboramos intentan capturar el momento preciso en que se realizó el deslinde de los proyectos agrícolas, mineros y turísticos. Creemos que la carretera generó una nueva representación de la península, al ser algo más que un punto marginal de referencia. La yuxtaposición de caminos viejos/nuevos y los predios deslindados para su explotación privada obedece a que durante la investigación encontramos descripciones del *uso*, por parte del Estado moderno (según lo contempla Scott), de la geografía para introducir la colonización capitalista.²⁰ Mientras investigábamos, nos convenció el hecho de que la carretera fue una de las garantías que el gobierno federal ofreció a los inversionistas privados, además de que con ella preservaban el territorio nacional y habilitaban caminos para los recién llegados.²¹

ESTUDIO HISTÓRICO DE LAS CARRETERAS

La historia de la Transpeninsular puede compararse, con propósito analítico, con la de una carretera casi homónima, que al transitar a través del Istmo de Tehuantepec conecta también dos entidades ubicadas entre el Golfo de México y el Océano Pacífico. Manteniendo las debidas reservas entre áreas bastante desiguales, la Transpeninsular no contó con los beneficios del

¹⁸ Nos referimos a FINGAL, “Paraíso `for sale””, y de la misma autora, “Your House Es mi Casa”, cuya explicación sobre la expansión californiana en la península carece de énfasis en las carreteras. ST. JOHN, “Selling the Border”, no llegó más lejos de 1930 en su abordaje del automovilismo y el turismo en Tijuana. Encontramos una tendencia muy clara en los trabajos de historiadores/as mexicanistas: el hecho de que México le haya apostado tanto al turismo supuso una “venta” del territorio nacional. Los trabajos de SARAGOZA, “The Selling of Mexico” y WARD, “Finding Mexico’s Great Show Window”, entendieron mejor, a nuestro parecer, las dinámicas nacionales e internacionales detrás de dicha “venta”.

¹⁹ SCOTT, *Seeing like a State*, p. 46. La traducción es nuestra.

²⁰ SCOTT, *Seeing like a State*, p. 36. Observamos la aplicación de estas premisas en el trabajo de CRAIB, *México cartográfico*. A diferencia de SCOTT, CRAIB describe mejor la “poética” detrás de los mapas catastrales.

²¹ Este es el argumento de BARKENBUS, “The Trans-Peninsular Highway”.

“megaproyecto” de la Carretera Federal Número 185 (mejor conocida como Carretera Transistmica, de Coatzacoalcos, Veracruz, a Salina Cruz, Oaxaca). Únicamente hasta crearse la Comisión del Río Papaloapan, durante el sexenio de Miguel Alemán (1946-1952), hubo autoridades encargadas de construir y administrar las obras hidráulicas que domaron el afluente y así se habilitaron centrales eléctricas y carreteras.²²

Como quedará demostrado en los siguientes capítulos, la península de Baja California carece de la riqueza hídrica del suroeste y sureste mexicano, pero el paralelismo nos permite ilustrar los procesos materiales que deseamos delinear. La Carretera Transpeninsular tuvo una trayectoria diferente a la Transistmica pues en Baja California y Baja California Sur no hubo proyectos hidráulicos como los del Papaloapan, o del Río Grijalva, que justificaron un conjunto de inversiones complementarias. Otro de los proyectos importantes de la época, la Comisión del Río Balsas-Tepalcatepec, contempló de modo semejante la dotación de múltiples obras de infraestructura de las que carecía la península de Baja California. El ex mandatario Lázaro Cárdenas (1895-1970) se encargó de administrar el proyecto y pensaba que las carreteras “conectarían a los ejidatarios con el mercado nacional”, construyendo más de 20 “caminos de extracción” entre diversos asentamientos rurales de Guerrero y Michoacán.²³ Algo similar observamos en el capítulo tercero pero sin la inversión multimillonaria del gobierno federal.

El caso tabasqueño, en el extremo opuesto del país, es una historia igual de lenta y dramática que la bajacaliforniana, en cuanto a la construcción de la infraestructura material. La caída de la bonanza del plátano de Tabasco, a partir de la década de 1930, y su transformación en uno de los mayores productores de ganado vacuno para el mercado de carne del eje neovolcánico (de Veracruz a Michoacán, incluyendo la codiciada Ciudad de México), contempló diferentes momentos en su desarrollo de vías terrestres. Para conectar los puntos de una geografía tabasqueña que no era beneficiada por los ferrocarriles que unían la entidad con Yucatán, fue necesario domar una enorme cantidad de cuerpos de agua. Pero no bastaba con ir despacio en la formación de terracerías e identificación de rutas terrestres, “había que habilitar continuamente los caminos, lo que superaba los esfuerzos de los gobernadores tabasqueños. Aún eran –en la década de 1940–,

²² OLSSON, *Agrarian Crossings*, p. 181. El estudio sobre la Transistmica, construida entre 1946 y 1958, espera todavía a los historiadores. Uno de los textos que más nos llamó la atención fue uno que narró la llegada, a finales de la década de 1960, del Instituto Nacional Indigenista. Nos referimos a ESCALONA, “Construcción de la Carretera Transistmica”.

²³ OLSSON, *Agrarian Crossings*, pp. 183-185. Afortunadamente contamos, para el caso bajacaliforniano con el trabajo de un geógrafo que también se especializó en esta área, nos referimos a Elinore M. Barrett que estudió la Cuenca del Tepalcatepec en la década de 1970.

mayores lo obstáculos si se pretendía realizar un viaje de larga distancia al centro del país o a la península de Yucatán”.²⁴

La historia sobre lo que en la red nacional de carreteras se denominó Circuito del Golfo tiene algo en común con la Transpeninsular: al igual que en el caso bajacaliforniano, Francisco J. Múgica fue uno de los primeros gobernantes que soñaron con dicha vialidad cuando fungió como gobernador de Tabasco (1915-1916). Sin embargo, la construcción del circuito tardó bastante en concretarse. “Las carreteras fueron extensiones de otros sistemas”, anotó un historiador que ha escrito sobre el tema de las “obras hidráulicas que sostendrían inversiones más ambiciosas. Más que el cambio sexenal y una voluntad desinteresada de Ruiz Cortines, la inundación de 1952 [en Villahermosa] fue la que hizo que se aceleraran las obras de la Comisión del Grijalva”.²⁵

Así, el Circuito del Golfo de México fue construido a partir de otra obra de mayor envergadura: un bordo que corre “de este a oeste [de Tabasco] y [que] servía como muralla para detener las avenidas del [Río] Mezcalapa”, por lo que los terraplenes del mega-canal sirvieron como “base para la construcción del Circuito del Golfo, carretera que conectó Veracruz con la península de Yucatán, atravesando Tabasco y una pequeña porción de Chiapas”.²⁶ Durante la gubernatura de Carlos Madrazo Becerra (1959-1964) inició la recta final de la construcción del circuito a partir del Plan Limón-Chontalpa, pues al realizar su campaña a la gubernatura utilizó pangas y pequeñas embarcaciones para persuadir al electorado. Reduciendo drásticamente los tiempos de traslado entre Villahermosa y varios puntos de la geografía tabasqueña, Madrazo Becerra se apoyó en las actividades de Petróleos de México para ir dotando de infraestructura a las localidades desperdigadas en la selva, “lo que equivale a decir que esa zona es nuestra ya en todos los aspectos”, escribió Madrazo en uno de sus últimos informes como gobernador tabasqueño.²⁷

Por lo anterior, podríamos plantear una premisa de carácter axiomático en el estudio histórico de las carreteras: la ausencia de agua retrasa su construcción (como en Baja California y Baja California Sur) pero también el exceso de ella (Tabasco, por ejemplo). Es necesario admitir que el interés por la historia de los caminos y las carreteras no se limita a estudiarlas únicamente

²⁴ DÍAZ PEREDA, “Del barco al ferrocarril, del río a la carretera”, p. 235.

²⁵ DÍAZ PEREDA, “Del barco al ferrocarril, del río a la carretera”, p. 247.

²⁶ DÍAZ PEREDA, “Del barco al ferrocarril, del río a la carretera”, p. 249.

²⁷ Palabras de Carlos Madrazo Becerra citadas en DÍAZ PEREDA, “Del barco al ferrocarril, del río a la carretera”, p. 255.

a través de la óptica geográfica: revisamos la historiografía de caminos interesada en demostrar los vínculos con el desarrollo económico. La tesis no trata el estudio de las carreteras por sí mismas, sino por las relaciones de producción que entrañan. Por ello, uno de los textos que nos ilustró acerca de cómo historiar carreteras del siglo XX, desde una perspectiva centrada en las actividades comerciales, es el de Gerardo Martínez Delgado, *La experiencia urbana* (2017). La historia de las carreteras implica observar fenómenos históricos de, por lo menos, mediana duración. Sin duda, los ferrocarriles ayudaron a consolidar el desarrollo económico, y la historia de Aguascalientes es un ejemplo, pero las carreteras llegaron a mercados insospechados.

Una investigación muy sugerente que nos enseñó cómo entender los procesos institucionales y de financiamiento público/privado para construir carreteras, y más, pensando en una zona fronteriza (como la de Nuevo León) que encontró su salida al Golfo de México, es el historiador estadounidense Michael K. Bess. La estrategia metodológica de Bess consistió en reconstruir los planes gubernamentales de México y Estados Unidos para conectar por carretera los mercados de Nuevo León y Veracruz, lo cual incentivó a los productores tamaulipecos y así explicó la prosperidad económica de toda esta enorme zona de la vertiente del golfo. Por otro lado, el énfasis puesto por Bess en las Juntas Locales de Caminos, así como en el estudio de las guías turísticas producidas para automovilistas de Estados Unidos, nos mostró una manera de escribir historia de la infraestructura de transportes. Sin embargo, por su cercanía con el centro político, las áreas estudiadas en *Routes of Compromise* (2017) tuvieron mayor repercusión nacional que las relativas a Baja California y Baja California Sur.

Fuera de México, la historiografía disponible de caminos y carreteras del siglo XX, ha puesto demasiado énfasis en los grandes proyectos escénicos, como el que revisamos en el capítulo segundo. No obstante, la resonancia social de estos proyectos no nació del simple y llano interés de ingenieros y funcionarios públicos, o de ambiciones empresariales. El origen de estas inversiones y obras públicas fue, en muchos casos, la necesidad de satisfacer la demanda automotriz. De hecho, gran parte del diseño de proyectos como el *Autobahn* alemán o el proyecto de carreteras federales de Estados Unidos (de la década de 1950), estuvo pensado para satisfacer una escala de observación específica: la del parabrisas.²⁸ Lo anterior sugiere que los historiadores e historiadoras procuraron la comprensión de las experiencias de comodidad que los grupos de inversionistas, profesionistas, contratistas, autoridades y civiles, buscaron al construir caminos

²⁸ KOSHAR, "Driving Cultures", pp. 15-16.

escénicos (fenómeno relativamente nuevo de estudio). Aunque el vehículo determinó el tipo de paisajes a través de los cuales transita, ello no implica sobredimensionar la función automotriz, pues bestias, peatones y vehículos de dos ruedas también *usaban* los nuevos caminos (como lo sugerimos en el capítulo sexto).

Gran parte de los estudios históricos sobre carreteras fueron escritos a partir de concepciones geográficas del espacio y, en concreto, a partir de la pretensión de leer y descifrar los paisajes modernos.²⁹ El *Autobahn* y la red estadounidense son ejemplos paradigmáticos ya que, al mostrar semejanzas entre sí, estudiarlos requiere situarlos en un contexto amplio compuesto por los intercambios recíprocos de tecnología e influencias internacionales. En muchos casos, las resistencias suscitadas por los proyectos carreteros quedaron resueltas al inspirarse en la red de tal o cual país. Ello sucedió en Alemania, cuando maduró la idea de construir una carretera de alta velocidad, exclusivamente para coches, y no para bicicletas o caballos. Los debates quedaron resueltos al considerar el ejemplo de Estados Unidos y replicarlo en Europa central.³⁰

El historiador Thomas Zeller ha insistido en que el *Autobahn* del Tercer Reich (1933-1945) no fue el mismo producto que el *Autobahn* de la República Federal Alemana (1949-1990). Las carreteras, piensa Zeller, moldean el paisaje del mismo modo que el paisaje moldea las carreteras. No obstante, cualquier definición se encuentra determinada por los diversos contextos políticos y gubernamentales que la constituye. Pareciera una obviedad, pero no lo es. “No es lo mismo la carretera utilitaria de la economía de mercado y liberalismo político de la República Federal que la iniciativa tecnológica dispuesta para demostrar lo visionario y sensibilidad ambiental del nacionalsocialismo”.³¹ Entre 1950 y 1960, ingenieros, diseñadores y políticos alemanes tuvieron que dar prioridad al pragmatismo tras la elaboración de este proyecto carretero, todo para restarle la connotación hitleriana al *Autobahn*. La tendencia a racionalizar esta obra y cultura material dependió de que Alemania, según argumentaron los planeadores de la época, quedaría mejor integrada reduciéndose las distancias.

Inspirándose en el modelo de Alemania del Oeste, en 1964 el general Park Chung Hee, presidente de Corea del Sur, propuso construir una carretera de 430 kilómetros entre los dos polos de desarrollo, Seúl y Busan. Una vez inaugurada y atiborrada de simbolismo nacionalista, la

²⁹ SCHLÖGEL, *En el espacio leemos el tiempo*, p. 470.

³⁰ KOSHAR, “Driving cultures”, p. 27.

³¹ ZELLER, “Building and Rebuilding the Landscape”, p. 127.

Carretera Gyeongbu (1970) conectó centros industriales y las granjas a las orillas. Incluso el gobierno de Park persuadió a campesinos para sembrar arroz y cebada, e hicieran coincidir las cosechas con la inauguración para que los automovilistas apreciaran los productos agrícolas como señal de la grandeza paisajística sudcoreana.³² El deseo de crear un escenario impresionante y perceptible desde el parabrisas determinó el diseño de la Carretera Gyeongbu. En contexto de rivalidad con Corea del Norte, los planeadores hicieron que la ruta pasara por ciudades históricas y ciudades industriales.³³

Tras esta somera revisión de las carreteras en otros países queda claro que la presencia de capitales y agencias gubernamentales de Estados Unidos resultó fundamental para impulsar y ejemplificar el modo de concretar proyectos camineros. En Corea del Sur, el general Park optó por impulsar la Carretera Gyeongbu –por encima de la red ferroviaria lentamente construida desde principios de siglo– tras las sugerencias del Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo (BIRD). Corriendo a lo largo del tiempo, las iniciativas, intereses e inversiones que Estados Unidos colocó estratégicamente en diferentes lugares del mundo, transformaron la diversidad de paisajes y geografías. La introducción estadounidense de la cultura e industria automotriz requiere estudiarse bajo una perspectiva de conflicto: frente a la quietud y comodidad de las carreteras escénicas que impulsaron los estadounidenses, es necesario anteponer un enfoque político y geográfico que contemple aquellas decisiones que determinaron qué caminos beneficiarían (o perjudicarían) a las naciones. Así, podemos conceptualizar la evolución espacial de las carreteras “en función de los tipos de carrocerías, de sus masas y dimensiones, de la potencia, velocidad y consumo de sus motores, y de la seguridad que incorporan los vehículos que transitan por ellas”.³⁴

La República Democrática de Vietnam, con sede en Hanói, ofrece un contra-ejemplo de cómo eludir la influencia estadounidense y la definición anterior sobre cómo las carreteras no siempre tuvieron el uso más óptimo. Más allá del contexto bélico entre ambos países, la experiencia de lo que ha sido denominado “La Ruta de Ho Chi Minh” ilustra cómo en los años decisivos de construcción internacional de carreteras hubo formas alternativas de comunicación terrestre. La ruta llevó el nombre del líder comunista vietnamita Ho Chi Minh y consistió en aproximadamente 16,000 kilómetros de veredas que atravesaban porciones de países vecinos de

³² JEON, “A Road to Modernization”, pp. 59-69. Aquí conviene citar lo dicho acerca de que las carreteras que promovieron el turismo son “la industria del paisaje”, FLORES RANGEL, “Infraestructura carretera”, p. 46.

³³ JEON, “A Road to Modernization”, p. 74.

³⁴ FLORES RANGEL, “Infraestructura carretera”, p. 45.

la península de Indochina, entre 1959 y 1972. La utilidad logística de la rústica obra que comunicó a Vietnam del Norte con Vietnam del Sur, pasando por Laos y Camboya, permitió el abastecimiento de armamento y víveres para la guerrilla. Uno de sus ingredientes más exitosos se debía a la relación que estableció con el paisaje natural: cierto mimetismo con la jungla indochina facilitó la movilización de 5,000 elementos. Durante más de seis años, Washington utilizó tecnología de punta para detectar y eliminar los diversos focos de resistencia armada. La guerra terminó y la inteligencia estadounidense seguía ignorando las coordenadas de esta ruta.³⁵

Hemos visto cómo la influencia estadounidense fue decisiva para impulsar los caminos asfaltados, o en su defecto, habilitar terracerías con valor elusivo de las intervenciones militares. Pero tales experiencias correspondieron, según los ejemplos citados, al continente europeo o asiático. En este hemisferio, los ideales panamericanos impulsaron toda suerte de alianzas y estímulos para incentivar la construcción de carreteras modernas. Tal fue el caso brasileño. A diferencia del caso bajacaliforniano, la penetración de Estados Unidos incluso contempló el desarrollo de plantas ensambladoras de automóviles. Ciudades como São Paulo o Río de Janeiro experimentaron importantes transformaciones derivadas de la introducción de la cultura automotriz. Al igual que en muchas metrópolis –como Ciudad de México--, en las brasileñas proliferaron a principios del siglo XX clubes automovilísticos que fungieron como grupos de presión e impulsores de “buenos caminos”.³⁶ E incluso a Brasil llegaron múltiples geógrafos, ingenieros y economistas de Estados Unidos que propugnaron por la producción algodonera e introducción del automovilismo, para beneficiar a agricultores y turistas nacionales y extranjeros. En menos de dos años el gobierno federal subsidió la construcción de carreteras, sobre todo, al noreste del país donde comenzó a sembrarse algodón.³⁷

Al igual que hicieron los ingenieros alemanes que voltearon a ver la red carretera de Estados Unidos para diseñar la *Autobahn*, desde 1913 los ingenieros brasileños voltearon a ver la red estadounidense para construir las primeras carreteras que unieron a Brasil. Al poco tiempo, Estados Unidos invirtió en insumos para la industrialización, acompañados también de compañías

³⁵ ROSENAU, *Special Operations Forces*, pp. 6-7. Conviene agregar que esta ruta utilizó los viejos caminos de la guerrilla contra el dominio imperial francés entre 1946 y 1954.

³⁶ DOWNES, “Autos over Rails”, p. 556.

³⁷ DOWNES, “Autos over Rails”, p. 558.

petroleras y otras industrias pesadas –bajo directriz del panamericanismo.³⁸ Sin embargo, el reto que enfrentaron los ingenieros brasileños fue construir caminos en el noroeste. Pese a la asistencia técnica brindada por los estadounidenses, las dificultades para expandir las carreteras al área amazónica –hasta años recientes– nos recuerdan el caso bajacaliforniano, manteniendo las distancias geográficas entre la mayor selva del hemisferio y una de las zonas más áridas (después de la chilena de Atacama). A lo que nos referimos es que ocurrió un proceso de poblamiento similar y que un estudioso del Amazonas, refirió como una “metamorfosis en progreso”, para informar del contexto demográfico y actitudinal que experimentó el país al colonizar zonas deshabitadas (para el caso brasileño con el trasladar de su capital a Brasilia en 1964).³⁹

La construcción de la Carretera Transamazónica, desde la costa del Atlántico hasta la frontera con el Perú, representó la apertura de Brasilia y la lenta y dramática colonización del Amazonas brasileño. “Los migrantes llegaron en autobús, el capital vía los bancos de desarrollo”, modificándose un paisaje gracias a los recursos bancarios y las habilidades de quienes migraron hasta aquellas regiones.⁴⁰ Corriendo paralelos al Río Tapajós, los tramos de la Carretera Transamazónica entre Marabá, Altamira y Itaituba, fueron diseñados y construidos para facilitar el traslado de un nuevo campesinado sudamericano. Como se verá, algo así ocurrió en Baja California y Baja California Sur.

INFRAESTRUCTURA, ENCLAVES Y DESARROLLO ECONÓMICO

Hemos dicho que el objetivo de la tesis es estudiar la relación entre infraestructura y desarrollo económico. Resolver semejante problema implica que el hilo conductor de los capítulos será una carretera que adquiere rasgos económicos distintivos en puntos precisos de su longitud. Ahora bien, sabemos que la relación entre las obras públicas y la economía del desarrollo, en sí misma, no es cosa sencilla. Por esta razón, seremos precavidos a la hora de asumir la complejidad del fenómeno, ya que las experiencias geográficas y económicas de cada tramo de la Transpeninsular son únicas y particulares, por lo que si generalizáramos los límites entre una zona y otra serían violentados errando así en la interpretación de nuestro objeto de estudio. El hecho de que no

³⁸ DOWNES, “Autos over Rails”, p. 565. El panamericanismo fue una doctrina diplomática con una dimensión cooperativa de larga data en el hemisferio. No pretendemos agotar dicha discusión, tan sólo remitirla a su expresión de infraestructura vial. GRUEL SÁNDEZ, “La inauguración de la Carretera Panamericana”, pp. 128-129.

³⁹ STERNBERG, “Brazilian Amazonia”, p. 8. Dicho contexto ha sido conceptualizado como “alto modernismo”, sobre la construcción de Brasilia y los modelos arquitectónicos que involucró el cambio de sede del gobierno brasileño y los movimientos de población a través de la selva amazónica, SCOTT, *Seeing like a State*, pp. 117-130.

⁴⁰ STERNBERG, “Brazilian Amazonia”, p. 28.

encontráramos una cadena productiva, u otras formas de encadenamiento de los valores de producción, no significa que imperó en la península una total descoordinación o desarticulación de la economía. De hecho, ni siquiera en términos políticos o económicos, la carretera unificó a Baja California y Baja California Sur. Más adelante, cuando veamos la discusión en torno a la “zona libre”, observamos que ni siquiera hubo una unidad comercial entre ambas entidades, pese a contar con caminos utilitarios de por medio.

No hay una teoría general que relacione la planificación de infraestructura y desarrollo económico, pues la literatura disponible está compuesta, en la mayoría de ocasiones, de estudios empíricos de politólogos (que estudian los esquemas de inversión pública), economistas del transporte (interesados en conocer los efectos de estos últimos sobre la productividad), y, más cercanos al discurso histórico, de geógrafos y antropólogos (para los que la transición rural y urbana es un problema en sí). Frente a tanta riqueza disciplinaria y académica, ¿qué podemos aportar los historiadores a una discusión tan compleja? El abordaje que ofrecemos es el de una revisión profunda de los contextos históricos. A diferencia de otros científicos sociales, los historiadores no calculamos, de buenas a primeras, indicadores con datos generalizables pues estamos a expensas de los hallazgos informativos de los archivos. Existe, suponemos, una limitación fundamental al comprobar relaciones causales, o modelos cuya comprobación matemática exigen exactitud.

Lo más cercano a una teoría general sobre la relación entre infraestructura y desarrollo económico tuvo lugar en 1826, con la publicación del libro *El Estado Aislado* de Heinrich von Thünen (1783-1850), para quien “el mejoramiento en la transportación modificaba los patrones del desarrollo del suelo destinado a la agricultura, permitiendo que la cosecha de alimentos se localice lejos de los mercados”.⁴¹ Sin embargo, pudiendo convertir el asunto en un hito independiente de la teoría económica, von Thünen subordinó el problema a la tradición teórica e indicadores sobre la renta por lo que pasaron muchos años para que los estudiosos volvieran a tocar el tema. La obra y pensamiento del economista berlinés Albert O. Hirschman (1915-2012) sirvió en la recta final de esta investigación para ubicar el potencial del estudio empírico sobre la construcción de carreteras dentro de la planificación económica de corte desarrollista. No

⁴¹ REPHANN, “Highway Investment”, p. 437. La traducción es nuestra. Sobre la influencia de von Thünen a la historia del espacio nacional mexicano véase GARCÍA MARTÍNEZ, “En busca de la geografía histórica”, p. 336, y a la geografía económica estadounidense, KRUGMAN, *Development, Geography, and Economic Theory*, pp. 52-54.

pretendemos agotar una discusión cuya literatura es gigantesca, al revisar el catálogo de publicaciones del Fondo de Cultura Económica leímos sorprendidos una infinidad de títulos dedicados a la economía del desarrollo, pero solamente la obra de Hirschman nos pareció convincente, sobre todo, por la dimensión empírica que fomentó al estudiar los proyectos de inversión pública para infraestructura.

La experiencia y conocimiento que tuvo Hirschman como asesor bancario en Colombia, entre 1952 y 1956, que más tarde daría pie a la escritura del estudio clásico *La estrategia del desarrollo económico* (1958), lo acercó parcialmente al problema que seguimos en esta tesis. El abordaje dado por Hirschman nos recordó al de ciertos antropólogos que realizaron trabajo de campo en un tiempo y lugar determinado, y conforme madura su pensamiento y perspectiva teórica-antropológica, van y vuelven sobre sus notas de campo. Hirschman interpretó y reinterpreto los datos que obtuvo sobre la construcción de carreteras colombianas en varias publicaciones. Estando en Colombia, el economista berlinés buscaba observar la “realidad” sin “preconcepciones teóricas de ningún tipo”, por lo que reformuló el problema varias veces.⁴²

La observación del desarrollo económico implica considerar un sinfín de “factores y condiciones, de obstáculos y prerequisites”; Hirschman, por lo mismo, no cayó en el error de pensar que la inyección directa de capital extranjero en países subdesarrollados se traduce inmediatamente en desarrollo, pues éste último, ciertamente, depende de “recursos y capacidades que se encuentran ocultos, diseminados o mal utilizados”.⁴³ Siendo un ávido lector de la producción de ciencias sociales europea y de Estados Unidos, Hirschman reconocía las limitaciones del modelo del sociólogo alemán Max Weber para explicar el atraso de países fuera de Europa o América del Norte, que a mediados del siglo XX comenzaron a planificar y centralizar sus economías. Apegado a cierta tradición de teoría económica neoclásica, al también autor de *National Power and the Structure of Foreign Trade* (1945) no convencían las hipótesis ambientales o culturalistas, y por lo mismo, comenzó a conceptualizar aquello de la “racionalidad económica oculta”.

Hemos visto en el apartado anterior, que la presencia estadounidense en diferentes países del orbe se tradujo en influencia y estilos de construcción para consolidar las respectivas redes nacionales de caminos. Desde el punto de vista de Hirschman, resultaba erróneo que los países

⁴² HIRSCHMAN, “A Dissenter's Confession”, p. 87. La traducción es nuestra.

⁴³ HIRSCHMAN, *La estrategia del desarrollo económico*, pp. 13 y 17.

subdesarrollados tendieran a imitar a los desarrollados, únicamente, por “los frutos del proceso económico [pues], tienen poco conocimiento del camino que deben seguir para lograrlo”, más allá de pensar en los costos y beneficios de tal o cual empresa económica, lo importante sería que la planificación de proyectos de inversión ocurriese con toda disciplina, siguiendo cada uno de los pasos de manera ordenada y simple.⁴⁴ Así visto, el desarrollo económico sería una secuencia de actividades perfectamente eslabonadas, en las cuales lo esencial de la infraestructura sería un funcionamiento adecuado. Aunque lo observó para el caso de la red carretera colombiana, intentaba generalizar la situación para América Latina: “La erosión del suelo, los camiones parados, los techos con goteras, la maquinaria que se estropea prematuramente, los puentes inseguros, las presas de irrigación atascadas”; en síntesis, el problema del subdesarrollo era, para Hirschman, “una atención inadecuada [del] capital existente”.⁴⁵

No creemos que la cita anterior explique todos los obstáculos del desarrollo económico, pero si podemos extraer algunas consecuencias para orientar el análisis de lo ocurrido en Baja California y Baja California Sur gracias a la Transpeninsular. Con motivo de una revisión autocrítica de su libro *La estrategia del desarrollo económico* (1958), en un simposio convocado por el Banco Mundial que reunió a los “pioneros” de la teoría y economía del desarrollo (entre ellos, Raúl Presbich, Sir Arthur Lewis, Walt Whitman Rostow y otros economistas, diplomáticos e historiadores), Hirschman reflexionó cómo los ingenieros colombianos de caminos tomaban decisiones sobre la ejecución material de las carreteras con base en “presiones locales”, que recaerían (o iban a recaer) tarde o temprano, en las dependencias de gobierno.⁴⁶ La resolución de esta tesis no consiste en adherirnos a alguna corriente teórica específica sobre la relación entre infraestructura y desarrollo económico. Sencillamente, encontramos en los textos de Hirschman una guía para afinar ciertas interpretaciones de los fenómenos económicos (bancarrotas y competencia económica) que encontramos al estudiar la construcción de la carretera bajacaliforniana.

Advirtiendo que la experiencia de América Latina era de cierta “compulsión” a dar mantenimiento y reparaciones innecesarias a los aviones y locomotoras antes que a las obras

⁴⁴ HIRSCHMAN, *La estrategia del desarrollo económico*, p. 21.

⁴⁵ HIRSCHMAN, *La estrategia del desarrollo económico*, p. 144.

⁴⁶ HIRSCHMAN, “A Dissenter's Confession”, p. 87. La traducción es nuestra.

públicas –entre ellas, las carreteras–,⁴⁷ Hirschman opinaba que lo idóneo era procurar que la infraestructura recibiera mantenimiento y operaciones preventivas en intervalos regulares de tiempo. Pensando en el sector transportista de Colombia, cuya observación directa le permitía reflexionar a mediano plazo sobre el valor de la infraestructura en el desarrollo económico, el economista berlinés limitó las consecuencias de las vialidades terrestres a una pequeña esfera. “Las carreteras pueden deteriorarse durante mucho tiempo hasta hacerse realmente intransitables, y aún entonces los resultados son una inconveniencia y un deterioro del ingreso que se distribuye entre mucha gente en lugar de una pérdida de gran escala”, apuntó el teórico desarrollista. En resumidas cuentas la ventaja de las carreteras por encima de las rutas aérea y marítima, o ferrocarrilera, es que los caminos automotrices tienen un ciclo de mantenimiento más largo.⁴⁸

Contrarias a la explicación de Hirschman, las variables ambientales en Baja California y Baja California Sur influyen más que las económicas en cuanto a la explicación de la avería y compostura de caminos y carreteras.⁴⁹ La razón es que la entidad perfiló sus estrategias económicas hasta mediados del siglo XX, en parte, por la dificultad de domar a la naturaleza. Por otro lado, en ninguno de los textos que revisamos, el economista berlinés reflexionó sobre el régimen de lluvias en Colombia y el Caribe. De hecho, en los 20 años transcurridos entre su observación de las carreteras colombianas y su revisión general sobre el desarrollismo en América Latina, jamás incorporó el factor geográfico como uno de los motivos del desgaste de la infraestructura, ni del avance tecnológico aplicado a la construcción de carreteras, y aunque nos gusta el énfasis que Hirschman da a los intereses públicos y a las acciones privadas, creemos que el medio ambiente influye en el desempeño económico de los países subdesarrollados.⁵⁰

Para entender lo ocurrido en la red de carreteras colombianas, Hirschman escribió toda una correspondencia con ingenieros estadounidenses de la Universidad Purdue, en Indiana, quienes le explicaban ciertos razonamientos detrás de la decisión de asfaltar o mantener como terracería los

⁴⁷ Al economista berlinés también le tocó observar de cerca un contexto que revisamos en el apartado anterior, sobre el estudio internacional de las carreteras. Hirschman estudió el noroeste brasileño, véase HIRSCHMAN, *Desarrollo y América Latina*, pp. 124-153.

⁴⁸ HIRSCHMAN, *La estrategia del desarrollo económico*, p. 144.

⁴⁹ Las poderosas críticas, esbozadas 20 años atrás, desde la geografía económica, que hizo el investigador estadounidense Paul Krugman al trabajo de Hirschman resultaron fundamentales para la tesis, sobre todo, pensando en su concepto de “capitalismo de traspasado”, KRUGMAN, *Development, Geography, and Economic Theory*, pp. 35-36.

⁵⁰ Anota el economista berlinés: “Los países en proceso de desarrollo no pueden abstenerse de construir carreteras o de establecer plantas textiles con base en que estas empresas se exponen al deterioro”, HIRSCHMAN, *La estrategia del desarrollo económico*, p. 145. La reflexión en la que admitió 20 años después jamás reparó en el ingrediente geográfico, en HIRSCHMAN, *Desarrollo y América Latina*, pp. 62-63.

caminos que iba financiado el BIRD, dentro y fuera de América Latina. Citaremos *in extenso* las observaciones de Hirschman, sin antes olvidarnos de la perspectiva directa que adquirió como consultor en el Cono Sur:

Alentamos la construcción de superficies bituminosas de tipo bajo en rutas de relativa baja utilización, donde su uso generalmente no se justificaría en este país [...] Con la creciente industria de camiones y autobuses en Colombia, el país presionaría al Ministerio de Obras Públicas para que se repararan los baches profundos que sobrevendrían en pavimentos bituminosos baratos si se retrasa el mantenimiento, y que esta presión sería mayor aquí que si se permite el deterioro de un camino de grava y piedra [...] En otras palabras, si se descuida una superficie bituminosa el perjuicio es más obvio que si se descuida una superficie de grava o de piedra.⁵¹

¿Contaba la Transpeninsular con superficies bituminosas? Esa y otras preguntas las resolveremos en lo sucesivo. Pero antes de concluir la exposición de estas consideraciones conceptuales sobre infraestructura y desarrollo económico, seguiremos, de la mano de Hirschman, aclarando un último aspecto. De acuerdo con la cita anterior, en América Latina era imposible desligar la infraestructura del contexto de presiones y expectativas sobre la eficacia de las obras públicas. Algunos de los siguientes episodios fueron escritos bajo esa misma óptica. Por eso, para las miradas económicas más agudas de la academia estadounidense, la influencia infraestructural sobre el desempeño económico es solamente un “mito”.⁵²

Nos sorprende que Hirschman no hubiera mencionado la ubicación y coordenadas de los caminos bituminosos que observó. Quizás sea la obsesión propia del método geohistórico que busca conocer siempre las toponimias para situarse en un momento histórico, pero jamás ofreceremos una interpretación que descuide las dimensiones espaciales y temporales. Ahora entendemos que las estimaciones cualitativas o cuantitativas realizadas por las ciencias sociales requieren situarse en escalas observables y bien delimitadas debido a que hay transformaciones que son perceptibles únicamente en localidades específicas. En conclusión, diremos que la estrategia de desarrollo económico propuesta por Hirschman argumentaba que la inversión en infraestructura sería eficaz sí y solo sí ocurría en entornos urbanos más que en los que tenían una

⁵¹ HIRSCHMAN, *La estrategia del desarrollo económico*, p. 146. En nuestra opinión, la relación entre infraestructura y desarrollo económico pasa a ser una hipótesis de trabajo cuyos medios de demostración resultan ajenos a la disciplina histórica. Así, tales términos nos servirán para dar una cierta orientación “teórica” a nuestra lectura histórica de Baja California y Baja California Sur.

⁵² REPHANN, “Highway Investment”, p. 438. Recordemos también que Hirschman hablaba, en sentido metafórico, de las carreteras como “atajos” del desarrollo económico.

orientación menos productiva.⁵³ Por suerte, la Transpeninsular acarreó cambios en la forma de urbanización de lugares que de lo contrario jamás habrían sufrido cambio alguno.

Para el sociólogo chileno Francisco Zapata, la lógica de las relaciones urbanas de los *company towns* contempla una economía de enclave en la que poblaciones enteras encuentran trabajo y vivienda. Ligeramente opuesto al núcleo ortodoxo de la teoría de la dependencia que dialogaba con la obra de Hirschman, Zapata definía el enclave como “unidad productiva” cuyo modelo empresarial de origen extranjero estaba abocado a explotar áreas “geográficamente aisladas” con escasos o inexistentes vínculos con la economía nacional.⁵⁴ Con base en las ganancias generadas por un sistema de exportaciones, el modelo funcionó en América Latina produciendo materias primas para los países industrializados, sin embargo, veremos que la península bajacaliforniana ganó expresiones particulares.

En 1977, a la luz de las circunstancias en México y Sudamérica, Zapata observó otros tipos de enclave que pese a lo difuso de sus perfiles quedaban justificadas pues comprendían y valoraban zonas “alejadas” y “poco pobladas”, o lo que es lo mismo, las autoridades nacionales toleraban la explotación extranjera con miras a “lograr el desarrollo regional o con esfuerzos por lograr desarrollar nacionalmente los recursos naturales”,⁵⁵ tal será el caso de una zona de la península bajacaliforniana que jamás fue desarrollada, nos referimos al Desierto de Sebastián de Vizcaíno y sobre el cual Exportadora de Sal, S.A. creó Guerrero Negro, bajo el ambicioso proyecto de ser la “salina más grande del mundo”.

Cabría preguntarnos, a partir de la tipología del sociólogo chileno, ¿cuántas de las localidades aquí estudiadas podrían detentar las características de un enclave? No quisiéramos discutir si la península forma parte de la realidad latinoamericana, sencillamente, justificamos algunos de los conceptos que utilizamos, sobre todo, pensando que el propio Zapata participó de una discusión general en la que también estuvo inmerso el gobierno federal a la hora de construir la carretera. “Los enclaves son indicadores importantes del tipo de *desarrollo económico* que han experimentado los países”, a lo largo del siglo XX,⁵⁶ y bajando el concepto hasta nuestro espacio de observación, concluiremos que el modelo de enclave tipo minero (con minas, puerto y

⁵³ REPHANN, “Highway Investment”, p. 444.

⁵⁴ ZAPATA, “Enclaves y sistemas de relaciones industriales”, p. 719.

⁵⁵ ZAPATA, “Enclaves y sistemas de relaciones industriales”, p. 722.

⁵⁶ ZAPATA, “Enclaves y sistemas de relaciones industriales”, p. 720. Énfasis añadido.

fundición, a la par del asentamiento para la compañía y los obreros) y el de plantación que, consagrado a la producción agrícola de exportación, se aplica a nuestra tesis.⁵⁷

En síntesis, creemos que los casos de Valle de San Quintín y Guerrero Negro siguieron cierta lógica de enclave, cuestión que abordamos más en detalle en los respectivos capítulos de la tesis, no sin antes discutir un último concepto. La relación entre infraestructura y desarrollo económico conduce a observar el rendimiento de la organización económica de los enclaves extranjeros, no obstante, estos jamás se encuentran completamente circunscritos a su entorno geográfico. La posibilidad de que una economía se desarrolle más que otra radica en su nivel de apertura al mundo a través de insumos adicionales a los medios de producción. Al respecto los geógrafos especializados en medios de transporte han definido, en diálogo con la teoría desarrollista y de la dependencia, el concepto de “camino de extracción” como objetivación de las vialidades que posibilitan los movimientos de exportación y, muy importante, aseguran el sostenimiento del enclave.⁵⁸ Normalmente, estas entradas y salidas de mercancías comenzaron a observarse en escalas nacionales e internacionales –y como tales, obsesionaron al mismo Hirschman– por efecto directo de los ferrocarriles, pues estos provocaron cambios profundos en las formas de producción capitalista. Baja California y Baja California Sur no cuentan con una línea ferroviaria que una a un extremo y otro, pero no cabe que ambas entidades se beneficiaron de la cultura automotriz.

Los indicadores del análisis geográfico del transporte son “la concentración y dispersión de infraestructura, equipamiento y servicios de transporte”.⁵⁹ Hemos visto, el desarrollo económico requiere de la habilitación y mantenimiento de infraestructura, de transporte e irrigación, pero al enfocar (por igual) ambos tipos de proyectos de ingeniería, será posible identificar aquellos “territorios [que] se consideró conectar en determinados momentos y cuáles otros quedaron al margen de estas obras”.⁶⁰ Debemos aclarar que la propuesta de Luis Chías, Héctor Reséndiz y Juan C. García, sobre “camino de extracción” es nacional y contemporánea,

⁵⁷ Como veremos en esta tesis, el concepto de enclave adquiere ciertos rasgos turísticos cuando hay inversiones y formaciones de fideicomisos para promover el turismo, tal fue el caso de Puerto Vallarta, Jalisco, véase MARÍN GUARDADO, “Turismo, globalización y desarrollo local”, pp. 236-238. Sobre los aspectos geográficos del enclave turístico de esta área, TELLO DÍAZ, “La colonización de la costa de Jalisco”, pp. 270-272.

⁵⁸ DÍAZ FIGUEROA, *Política de transportes*, pp. 133-134.

⁵⁹ CHÍAS, RESÉNDIZ y GARCÍA, “El sistema carretero”, p. 306.

⁶⁰ CHÍAS, RESÉNDIZ y GARCÍA, “El sistema carretero”, p. 307.

mientras que nosotros observamos un proceso limitado a dos entidades. Pese a esto, dicha interpretación resulta útil para conceptualizar un rasgo peculiar de la Transpeninsular:

Se puede apreciar que casi no se construyeron [carreteras en el siglo XX] en zonas montañosas, de selva o desérticas, donde se encontraban las localidades rurales dispersas. Por lo tanto, el objetivo de abatir el aislamiento geográfico en el medio rural y promover el desarrollo regional no alcanzó el éxito esperado [...] La mayoría de estos caminos funcionaron más como *vías de extracción (de recursos y de miles de personas que migraron)* que de integración territorial y facilitaron el éxodo de los años sesenta.⁶¹

Con este diagnóstico y orientación conceptual en mente, explicaremos la función de una carretera que generó demasiadas expectativas sobre los beneficios que acarrearía. Nosotros solamente hemos puntualizado las discusiones que, a nuestro entender, definen su estatuto en tanto que fenómeno de estudio. Tampoco quisiéramos plantear la existencia de la Transpeninsular como una anomalía profunda de la política caminera. Sencillamente, la expectación en torno a ella fue demasiado prematura, y al poco tiempo de inaugurada, mostró su irremediable insuficiencia.

PREGUNTAS Y OBJETIVOS

La introducción en la península de la cultura automotriz del sur de California modificó el perfil de los visitantes que se internaron en las zonas y circuitos que aquí analizamos. Bajo el riesgo de saturar nuestro enfoque sobre las tres actividades económicas que activó la Transpeninsular, debemos aclarar que hemos adjetivado el turismo como “residencial”, pues concebirlo de tal manera resulta coherente con el estudio documental de fuentes gubernamentales y privadas. La definición ofrecida por una especialista en la materia nos parece pertinente, pues es visto como un “proceso dinámico y complejo de interacción entre diversos componentes”, cuyas voces e intereses económicos identificamos y compilamos en calidad de evidencia geográfica e histórica. Así, la historia de una carretera permite ubicar las interacciones entre “turistas, los anfitriones y los espacios que estos ocupan”, y así detectar unas estancias que se prolongaron demasiado.⁶²

La agricultura de riego fue una de las actividades con esperanzas más importantes que transformó zonas antes improductivas y deshabitadas. El desarrollo minero, en cambio, cuenta para el caso de Baja California Sur, con un antecedente directo en la experiencia de Santa Rosalía, pero la carretera arribó a la par de ciertos cambios dentro del sector. Repetimos: no hemos escrito una historia económica, sino de las infraestructuras. Por esta razón, las preguntas generales y

⁶¹ CHIAS, RESÉNDIZ y GARCÍA, “El sistema carretero”, p. 318, énfasis añadido.

⁶² BRINGAS RÁBAGO y GONZÁLEZ, “Algunos aspectos sobre el turismo”, p. 276.

descriptivas que orientaron nuestra indagación son: ¿Cómo fue el proceso mediante el cual el mundo natural y las acciones humanas impulsaron la construcción de la infraestructura? ¿De qué modo las tensiones entre los proyectos agrícola y turístico (o minero) potenciaron, en sus diversos tramos, la construcción de la Transpeninsular?

Con estas preguntas en mente y bajo una línea geohistórica resultará útil interpretar las relaciones que se tejieron entre gobierno y empresarios con capitales e instituciones de varios rumbos: del norte, de Estados Unidos; rumbo al Océano Pacífico, para encontrarse con la influencia asiática; hacia el Golfo de California, para posibilitar la integración hacia el resto de México y de la vertiente del Pacífico en particular –pues Sonora, Sinaloa, Jalisco, Michoacán, Guerrero y Oaxaca que aportaron algo más que el flujo migratorio de trabajadores para la agricultura y el sector servicios. Situar las obras de infraestructura terrestre significa buscar indicios del paulatino proceso de integración mundial de la península. Conviene preguntarnos: ¿Qué tipo de acontecimientos detonaron la decisión gubernamental de construir una carretera de trazo longitudinal entre Tijuana y San José del Cabo? ¿Cuál fue el esquema de colaboración (en el sentido de varios actores que cooperaron o compitieron bajo un objetivo común de construir caminos) puesto en marcha por inversionistas públicos y/o privados? Partiendo de estas preguntas, nuestros objetivos particulares son los siguientes:

- Analizar cómo la construcción e interacción de la carretera con brechas y terracerías organizó diferentes zonas para producir nuevos asentamientos y actividades económicas. Estudiar este proceso implica observar de manera intensiva el surgimiento de nuevas localidades en Baja California y Baja California Sur.
- Explicar el modo en que la presencia de capitales y automovilistas de Estados Unidos, principalmente del sur de California, aceleraron la concreción y terminación de zonas económicas en las cuales gravitaron nuevas localidades.
- Documentar cómo el proyecto federal de la Transpeninsular fue realizado desde un paradigma en el que las obras de infraestructura catalizaron el desarrollo económico en torno al cual agrupaciones y asociaciones locales establecieron un diálogo abierto con el gobierno federal.

Dicho lo anterior, consideramos que los motivos por los que se decidió inaugurar la carretera, en diciembre de 1973, no fueron más que una simple ceremonia oficial. En realidad, antes de esa fecha los gobiernos estatales e instancias federales habían avanzado bastante

conectando tramos contruidos décadas atrás. Tal planteamiento nos lleva a narrar la historia de modo fragmentario, hemos dicho, privilegiando la parte antes que el todo. Ello supone que le damos prioridad a la explicación de la territorialidad antes que al ordenamiento cronológico.

Por último, debemos admitir un último sesgo de la tesis: decidimos narrar la historia de norte a sur, cuando da perfectamente para escribirse al revés.

Capítulo primero
LA PROMESA DE ECHEVERRÍA

El propósito de este capítulo es realizar una caracterización general del desafío material y gubernamental que supuso construir la Transpeninsular. El análisis que realizamos de los pormenores de esta obra pública, revisa de modo crítico y retrospectivo los discursos con los que el gobierno federal informó sobre dicho proyecto de infraestructura. Por ello, presentaremos, *grosso modo*, el marco general en que esta y un conjunto de obras transformaron ciertos parajes de Baja California y Baja California Sur, con miras a detectar aquellos elementos que volvieron única y particular a la carretera estudiada. Mediante vaivenes sucesivos entre el año de su apertura y los momentos fundamentales que consolidaron el programa de trabajo definitivo de la Transpeninsular, nos centramos en el protagonismo del ejecutivo nacional.

Llama la atención que en la mayoría de inauguraciones de carreteras construidas por el gobierno federal, durante el siglo XX, este no reparase en gastos a la hora de festejar semejante logro. Creemos que la “unidad ritual” de la ceremonia oficial de inauguración de una carretera pone de manifiesto los significados de las obras materiales para el régimen que las programó, y más considerando que la Transpeninsular tardó poco menos de 50 años en concretarse, desde los inicios de la política caminera en 1925 hasta su apertura definitiva en diciembre de 1973. Tras describir cada detalle de la inauguración, describiremos la diversidad de proyectos y obras complementarias a la Transpeninsular, siendo ésta una de las acciones emblemáticas del sexenio de Echeverría (1970-1976). Iniciamos, en congruencia con la premisa anterior, este capítulo ilustrando la construcción de la carretera con el siguiente cartón político laudatorio del presidencialismo. La Ilustración 1 muestra, con esmerada precisión, las expectativas puestas en juego en torno a la Transpeninsular. Como puede apreciarse en el dibujo, dos figuras humanas empujan una carreta que simboliza el ideal local de progreso.

Comencemos dirigiendo nuestra mirada de abajo hacia arriba, desde los zapatos hasta el margen superior de la imagen. A ras de suelo, se aprecia la razón del alivio que experimentó el pueblo bajacaliforniano y el presidente Echeverría, luego de impulsar el peso muerto del carro a través de altas temperaturas y suelos rigurosos. El dinamismo del cartón político consiste en mostrar un carro repleto de mercancías y con ruedas muy al modo del imaginario *Old West*, que transita en dirección al noroeste por un camino rústico justo hasta el momento en que comenzó a rodar por una superficie más plana.

ILUSTRACIÓN 1.
Luis Echeverría y el progreso de Baja California (1973)



FUENTE: AHEBC, Hemeroteca 4274/6F

Cargada de significados populares y presidenciales, la escena representa los últimos metros de un viejo camino: el último empujón antes de alcanzar la prosperidad soñada. Creemos que el dibujo permite cuestionar el compromiso echeverrista de construcción de la Transpeninsular, que los empleados de gobierno y los periodistas, al igual que los sectores populares, comentaban y que el caricaturista político puso en papel. Ahora bien, indagemos el significado profundo de los gestos capturados por la caricatura.

LA INAUGURACIÓN

El 1° de diciembre de 1973 el presidente Luis Echeverría inauguró un monumento de “águila estilizada” en la línea imaginaria que divide a Baja California de Baja California Sur, y así, con este gesto, inició oficialmente operaciones la Transpeninsular.¹ Como aparece en el Mapa 1, tal división entre ambas entidades se encuentra en lo que denominamos, dentro del capitulado, “circuito intermedio”. La Secretaría de Obras Públicas (SOP) se apresuró para que las obras

¹ En el verano de 1973 se lanzó la convocatoria para el diseño monumental. En sí, el monumento abstrajo de modo simbólico y geométrico los rasgos emblemáticos del “águila nacional”. SOP, “Monumentos en el paralelo 28”, p. 15. La escultura de 36 metros es visible a cinco kilómetros de distancia. El diseño ganador corresponde a un grupo encabezado por Edmundo Rodríguez Saldívar. Ingenieros Civiles Asociados (ICA) construyó el conjunto monumental con un presupuesto de 30 millones de pesos. CÁRDENAS DE LA PEÑA, *Paralelo 28*, pp. 121-122.

coincidieran con el primer trienio de Echeverría, materializando así el viejo ideal de disponer de una carretera que recorriera toda la península. El aire triunfalista y aun fáustico del evento, que reunió a multitudes de todo el país, se justificó no sólo porque fue promesa de campaña de Echeverría, sino también porque el gobierno federal había postergado su construcción desde la Segunda Guerra Mundial. Dado el carácter particularmente inaccesible de la península, fue de las últimas zonas en incorporarse a la red carretera, cuyo centro nodal y kilómetro cero siempre fue la Ciudad de México.²

La programación de la ceremonia tuvo varios momentos, pero en todos hubo vítores, confeti y pétalos de rosa.³ Además de una comida y bienvenida a las comitivas, los discursos pronunciados por Echeverría y el secretario de Obras Públicas, Enrique Bracamontes, resaltaron los beneficios futuros bajo los términos del desarrollismo de moda. “Deseo adelantarme a quienes nos [criticarán] diciendo que esta vía de comunicación debería de ser una autopista de cuatro carriles para poder desarrollar altas velocidades”, mencionó el ingeniero Bracamontes y aclarando después que el diseño fue pensado “para el desarrollo de Baja California”.⁴ Meses antes de la inauguración, un semanario de La Paz presumió la velocidad y fluidez de la carretera –recién terminada, aún sin inaugurarse– luego de un tiempo récord de 13 horas saliendo de Tijuana. La nota recordó que anteriormente la misma distancia exigía tres días.⁵

Las evocaciones discursivas de Echeverría durante su campaña como candidato (en 1969) explican el tono triunfalista que adquirió la ceremonia de inauguración cuatro años después. Echeverría se reunió, en calidad de aspirante presidencial, con ingenieros y funcionarios de Baja California y Baja California Sur, en el viejo mineral ensenadense de El Arco, a 45 kilómetros de la línea divisoria entre ambas entidades. Ahí habló de la “necesidad de concluir la carretera que la Revolución había iniciado lustros atrás, contrajimos el compromiso de hacer una obra de integración [esperando] que lo que hagamos no sea un arma de dos filos”.⁶ Con la metáfora del “doble filo”, Echeverría refería a la controversia clásica sobre la presencia extranjera en la

² De hecho, el estudio y anteproyecto de la carretera siempre tuvo un carácter marginal y extemporáneo, IRIGOYEN, “Carretera Transpeninsular”. El abordaje como objeto histórico fue siempre un caso independiente de la red nacional, SALINAS ÁLVAREZ, *Historia de los caminos* [tercer tomo], pp. 235-237, GARCÍA MARTÍNEZ, “Cien años de carreteras”, p. 420, DÍAZ FIGUEROA, *Política de transportes*, pp. 134-135 y especialmente, CÁRDENAS DE LA PEÑA, *Paralelo 28*.

³ BARKENBUS, “The Trans-Peninsular Highway”, p. 259.

⁴ Enrique Bracamontes, citado en SOP, “Paralelo 28”, p. 10. Con excepción del tramo Tijuana-Ensenada, la carretera tuvo dos carriles a lo largo de su trayecto.

⁵ *Avante*, 23 de octubre de 1973. Según la nota, el automovilista condujo un Volkswagen Sedan: antes hubiera sido imposible, considerando la necesidad de la doble tracción.

⁶ Luis Echeverría, citado en SOP, “La Transpeninsular”, p. 5.

península y el noroeste mexicano. Echeverría tenía algo de razón. Mucho antes que el gobierno federal, los *Touring Clubs* del sur de California localizaron y señalaron la ruta de terracerías para el traslado de Tijuana a San José del Cabo.

En 1930, el Automobile Club of Southern California (ACSC) publicó y distribuyó por toda la Unión América un mapa muy detallado de Baja California y Baja California Sur sobre caminos y sitios de fondeadero para yates y pistas para pequeñas avionetas, junto a descripciones precisas de cacería y pesca deportiva.⁷ Un periodista y etnólogo capitalino preguntó dos décadas después (c. 1950), con plena ironía: “Es inexplicable que las autoridades mexicanas hayan permitido y [hayan] alentando una obra de señalización [...] ¿O es que la Carretera Transpeninsular forma parte de la red de caminos de California?”⁸ En la lógica del presidente Echeverría, una carretera “filosa” amputaría la península con inercia de bisturí sobre tejido vivo. Por ello, creemos que el acto inaugural tuvo lugar dentro del paradero de la carretera a la sombra del “águila estilizada” y su reiterado simbolismo nacionalista.

Por otro lado, la referencia “revolucionaria” en el discurso echeverrista no sólo incluyó e incluía al partido oficial, sino también una tradición remontable a 1915.⁹ La construcción del “Camino Nacional” (entre 1916 y 1919) por el coronel Esteban Cantú, jefe político y militar (autoproclamado gobernador) del Distrito Norte de la Baja California, reflejó los cambios modernos en materia de vialidades que condujeron muchos años después a la construcción de la Transpeninsular. Aunque el “Camino Nacional” integró a localidades de la frontera (Mexicali, Tecate y Tijuana) quedándose a medio de camino de Ensenada, fue la primera obra material en la que los aspectos técnicos del trazado y construcción fueron articulados por un sistema de kilómetros recorridos.¹⁰

⁷ Se trata de la guía *Log of the Peninsula of Lower California and The Gulf of California* (1930), misma que el consulado mexicano en Los Ángeles remitió al gobierno federal. Material disponible en Archivo Histórico “Genaro Estrada”, Secretaría de Relaciones Exteriores (en adelante AH-SRE), clasificación decimal IV-255-25. Abelardo L. Rodríguez supo de la distribución del mapa. Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California (IIH-UABC, en adelante), fondo Abelardo L. Rodríguez, colección Archivo General de la Nación (en adelante AGN), exp. 7.4: carta a C. E. McStay, *field secretary* del ACSC, 13 de abril de 1934, f. 8.

⁸ JORDÁN, *El otro México*, p. 155. Jordán publicó sus observaciones en la revista *Siempre* y la “Carretera Transpeninsular” a la que se refiere es la versión de la misma que Agustín Olachea, gobernador del Territorio Sur concluyó a mediados del siglo XX, véase ALTABLE, “El general Agustín Olachea”, p. 646.

⁹ Esta reiteración discursiva también la empleó en su acto de campaña en Mexicali. ECHEVERRÍA ÁLVAREZ, *Nada detendrá la obra*, p. 6.

¹⁰ SANTIAGO GUERRERO, “Mercado y medios de transporte”, p. 89 y GULICK, “Reminiscencias de viaje”, p. 39.

Aunque el término “Transpeninsular” se acuñó durante los primeros años de la política caminera (segunda mitad de la década de 1920), ello no implicó que inmediatamente se hicieran estudios o se tomaron otro tipo de medidas para construirla.¹¹ La península mantuvo una posición marginal durante los primeros años de la política caminera. Por ello, nos resulta sintomático que en los discursos citados –y desde un poco antes, en la pluma de otros políticos e intelectuales–, Echeverría y Bracamontes reconocieran como inicio de obras el año de 1933.

En 1932, la Comisión Nacional de Caminos (creada por Plutarco Elías Calles en 1925) se transformó en Dirección Nacional de Caminos (DNC, en adelante), y perdió su autonomía descentralizada para incorporarse de lleno a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP).¹² Un caso contrario es, por ejemplo, la Comisión Nacional de Irrigación (CNI) también creada en 1926 y que al contrario de la DNC ella sí se convirtió en Secretaría de Estado en 1946, bajo el nombre de Secretaría de Recursos Hidráulicos. En 1973, se distinguieron las diferencias técnicas de las agencias gubernamentales del pasado inmediato: “En 1920, antes de la era de la maquinaria, con herramientas inadecuadas, con las manos, se construyó un pequeño tramo [pero] desde 1933 con la construcción, adecuada a los requerimientos de la época, del tramo de 117 kilómetros, entre Tijuana y Ensenada”, comenzaron las obras.¹³

Sin embargo, el caso del año de 1933 sintetiza los cambios que reflejaron, tal y como lo veremos en el capítulo segundo, el tramo de Tijuana a Ensenada escapaba de las manos y del control del gobierno federal. Desde la terminación del “Camino Nacional” en 1920, la obra fue concesionada a constructores privados –encubiertos por el poder público, y viceversa. El único proveedor en Baja California de energía eléctrica para uso doméstico e industrial, el yucateco Manuel Barbachano, propietario de la Compañía Eléctrica y Fronteriza, recibió de Cantú el contrato para construir la primera etapa de la Transpeninsular.¹⁴ Algunos años después, Barbachano reportó a Calles los avances de la electrificación y la construcción de una presa en

¹¹ Abelardo L. Rodríguez fue el primero en acuñar el término “Transpeninsular”, seguido del gobierno de Amado Aguirre en el Distrito Sur. MATHES, “El establecimiento”, p. 36, ASCHMANN, “La carretera”, p. 37 y RODRÍGUEZ, *Memoria administrativa*, p. 28.

¹² La creación y ulterior incorporación de la Comisión Nacional de Caminos a la SCOP coincidió con el cambio en el panorama político nacional. Lo cierto es que del diseño institucional original de la CNC se perdió una autonomía que constantemente se vio en jaque. DEL RÍO y VARGAS, *El autotransporte*, pp. 94-95. Sobre esta transición y el cambio de membrete de SCOP a SOP en 1959, GARCÍA MARTÍNEZ, “Cien años”, pp. 410 y 420. Véase también MIJARES LARA, “Juan Andrew Almazán”. Una síntesis e interpretación en GRUEL SANDEZ, “La Comisión Nacional de Caminos”.

¹³ SOP, “Una breve monografía”, p. 22.

¹⁴ CÁRDENAS DE LA PEÑA, *Paralelo 28*, p. 49 y MÉNDEZ REYES, “Industria eléctrica en Baja California”, pp. 153-154.

Tijuana y de caminos entre el puerto fronterizo y el marítimo.¹⁵ Al manejarse como un asunto del gobierno del Territorio Norte, sólo a partir de 1932 el contrato recibió el visto bueno y las observaciones puntuales de Abelardo L. Rodríguez (1889-1967), entonces presidente de la república. En principio, Rodríguez saldría beneficiado con la carretera pues era accionista mayoritario de los complejos turísticos más importantes de Tijuana y Ensenada. Así, la negociación del contrato involucró muy poco a la DNC o SCOP, pues la supervisión de obras quedó en manos de inspectores designados por Baja California.¹⁶ Siendo asunto estatal, este mecanismo fue más o menos común en diferentes entidades.

Si para Echeverría y la SOP el año de 1933 cifró el comienzo de la Transpeninsular se debe a varios motivos, todos ellos razonables. Además de distanciarse de los avances de la obra logrados durante las administraciones de Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970) y Adolfo López Mateos (1958-1964), remitirse a 1933 coincidió con la aparición de textos vinculados a la “colonización” de Quintana Roo y Baja California y Baja California Sur. Los autores que reflexionaron sobre los problemas anteriores y posteriores al sexenio cardenista, hicieron tabula rasa de las concesiones de Barbachano,¹⁷ y en algunos casos, compararon la importancia de la Transpeninsular con el acontecimiento más “sonado” de la política caminera de la época: la inauguración en 1936 –pero esperada por la prensa y las autoridades desde 1932– del primer tramo de la Carretera Panamericana (de Ciudad de México y Nuevo Laredo, Tamaulipas).¹⁸ Un ingeniero dedicado al estudio hidráulico y carretero señaló en 1937: “este largo camino Transpeninsular [...] sin duda costará muchos millones de pesos, pero este costo no es nada comparado con el valor de las riquezas que por él serán conducidas”, de tal suerte que tendría un mérito y grandiosidad semejantes a “la llevada a cabo con la apertura del camino México-Laredo”.¹⁹

¹⁵ Fideicomiso Archivo Plutarco Elías Calles Fernando Torreblanca (en adelante FAPECFT), Archivo *Plutarco Elías Calles*, expediente 61: *Manuel Barbachano*, gav. 9, inv. 511: oficio núm. 403 de Manuel P. Barbachano a Plutarco Elías Calles, 10 de julio de 1934, f. 6.

¹⁶ Archivo Histórico del Estado de Baja California (AHEBC), fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 12, “Contrato celebrado entre el gobierno del Territorio Norte de la Baja California y la Compañía Eléctrica y Telefónica Fronteriza, S.A.”, 23 de abril de 1932, sobre todo la doceava cláusula en la que tuvieron más peso las decisiones del gobernador que la SCOP, p. 8. Sobre los negocios de Rodríguez el mejor estudio es GÓMEZ ESTRADA, *Gobierno y casinos*.

¹⁷ Las reseñas reconstruyeron el pasado y presente peninsular, desde el “camino misional de herradura” hasta el “Camino Nacional”. El problema es que no mencionaron las obras y contrato de Barbachano. Véase MEZA LEÓN, *Baja California* [1937], pp. 25-30. E incluso la revisión del presente fue parcial pues limitó los sitios necesitados de comunicaciones al Valle de Mexicali. Véase RIQUELME INDA, *El Territorio Norte* [1933], pp. 202-207.

¹⁸ GARCÍA MARTÍNEZ, “Cien años de carreteras”, p. 414. Véase GRUEL SÁNDEZ, “La inauguración de la Carretera Panamericana”.

¹⁹ RIQUELME INDA, “Vías de comunicación” [1937], pp. 152-153. Esta postura fue más o menos oficial. Por ejemplo, los delegados mexicanos en las conferencias panamericanas sobre comunicaciones afirmaron que el proyecto de la

La estimación del ingeniero Riquelme Inda resultó acertada. El costo de la Transpeninsular que, tanto el órgano de prensa echeverrista como la SCOP redondearon en 1973, para las cifras oficiales, fue de 2,600 millones de pesos (equivalentes al 0.98% de la inversión pública entre 1971 y 1975). Solamente el tramo de Tijuana-Ensenada costó 340 millones de pesos corrientes.²⁰ Esta cifra oficial incluyó algo más que el revestimiento de los terraplenes. La intervención de la SOP obedeció a un ambicioso proyecto que incluía caminos vecinales y circuitos locales complementarios a la carretera, así como hoteles, paraderos, gasolineras y aeropuertos. Además, el sentido holístico del proyecto contemplaba la construcción de una “Ciudad Industrial”, complejo fabril, aduanal y comercial de Otay (en Tijuana), similar al proyecto de maquiladoras (en Matamoros, Tamaulipas) y otros puntos de la industrialización fronteriza.²¹

La actividad turística fue uno de los intereses que impulsó notablemente la construcción de la carretera. La cercanía con Estados Unidos así lo dispuso. Pero el desarrollo turístico fue algo más complejo que abrirles las puertas a los visitantes extranjeros. Los diferentes tipos de turistas utilizaron un medio de transporte aéreo, marítimo y terrestre para internarse e interactuar con el entorno geográfico de la península. Más adelantados que el propio gobierno federal en cuanto a la producción cartográfica y publicitaria del potencial de Baja California y Baja California Sur, las siguientes palabras, escritas en 1937 por uno de los miembros de una agrupación promotora del turismo automotriz, el ACSC, resultan paradigmáticas sobre el “doble filo” al que aludía el discurso echeverrista:

No es la intención de este Club al recomendar a esa Organización [Cámara Nacional de Comercio e Industria de Mexicali] la construcción de este camino, enseñarles la forma en que deben llevar a cabo este proyecto, queremos hacer sobresalir, sin embargo, que sería muy difícil encontrar en cualquier parte de este país 135 millas consecutivas de camino más fácil y más económico para construir que el comprendido en el sector de Mexicali a San Felipe.²²

Aunque dicha carretera no quedó inaugurada sino hasta 1952, e incluso sólo 21 años después se incorporó a la Transpeninsular a través del desolado ramal San Felipe - Ensenada, la

Transpeninsular formaba “una segunda Carretera Panamericana”. AH-SRE, legajo encuadernado 234, “Séptima Conferencia Internacional Americana”, diciembre de 1933.

²⁰ *El Heraldo de México*, 13 de abril de 1973 y *El Día*, 17 de octubre de 1973. Sobre la cifra de 264,500 millones de gasto público todo en el mismo periodo, véase GRIBOMONT y RIMEZ, “La política económica”, p. 786.

²¹ SOP, “Informe SOP en La Paz”, p. 34. Un testimonio contemporáneo a la terminación de la Transpeninsular sobre la industrialización de Otay se halla en PRICE, *Tijuana*, pp. 74-76.

²² AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 467, exp. 9: Informe rendido a la Cámara Nacional de Comercio de Mexicali, proyecto del Departamento de Ingenieros del Automobile Club of Southern California, 26 de noviembre de 1937, p. 4.

petición del ACSC ejemplifica el tipo de actores que continuamente aparecen en los documentos. Por esto, debemos precisar que el turismo estadounidense tuvo, como fenómeno histórico, una doble entrada. Más allá de la recreación consumista, los turistas de Estados Unidos recorrieron la península con la mirada puesta en posibles negocios y en la explotación de riquezas potenciales. A la par que procuraban conservar cierto estilo de vida (vacacional o de retiro), en ocasiones los promotores y turistas se adelantaron al gobierno federal e impulsando capitales locales –junto a gobiernos estatales– desarrollaron tal o cual actividad productiva.

Cuando se investiga la construcción de caminos en la zona fronteriza, así como en el extremo sur de la península, el turismo y la transformación territorial a través de infraestructuras son caras de la misma moneda. La agricultura y la minería modificaron el territorio y las actividades económicas, pero el turismo publicitó más rápidamente sus avances y crecimiento. Dichas actividades fueron contemporáneas, y, aunque es verdad que impactaron de modo diferente la vida económica, también tuvieron un éxito relativo integrando zonas deshabilitadas a la nación mexicana. De momento, conviene detenernos en la cuestión turística que alentó una nueva representación cartográfica de la península (véase la Ilustración 2).

ILUSTRACIÓN 2.
Publicidad de hotel es La Pinta, c. 1980



FUENTE: AHEBC, Hemeroteca 4287/6F

En la década de 1970, los proyectos complementarios a la Transpeninsular quedaron a cargo de la Comisión Coordinadora para el Desarrollo Integral de la Península de la Baja California (CODIBAC). Desde el decreto presidencial que la constituyó, se le encomendó dar asesoría a las distintas “Secretarías de Estado, los gobiernos locales y los diversos organismos descentralizados y empresas de participación estatal”.²³ Tal fue el caso de la principal empresa hotelera que existió a lo largo de la carretera: los hoteles Presidente, posteriormente hoteles La Pinta, hoy Desert Inn. Con arquitectura de inspirada en la estética misional, brindó el único servicio de hospedaje administrado por CODIBAC bajo supervisión de Nacional Hotelera.²⁴ Fuera de esta referencia no disponemos de otros documentos o referencias al archivo de esta comisión.

UNA NUEVA CARRETERA

Disponer del método fotogramétrico de búsqueda de rutas terrestres permitió romper con viejas formas de construir caminos, transformando viejas terracerías en nuevas carreteras.²⁵ La obtención de planos a una escala de 1:10,000, mediante fotografía aérea tridimensional, posibilitó la localización de la ruta Transpeninsular en más de 1,000 kilómetros de carretera –cuya longitud total fue, como ya se dijo, de 1,708 kilómetros. El método además permitió “calcular los beneficios socioeconómicos y el costo aproximado [...] definiendo un dato que en muchas ocasiones no es fácil de obtener”: el tipo y calidad de camino que se construiría, pues la fotogrametría fue síntesis de conocimientos “tipográficos, geológicos, de suelos y de drenajes”.²⁶ El diseño de la carretera tendría que ajustarse al tipo y cantidad de vehículos que circularían por ella, y no al revés. La imagen de las localidades peninsulares y el tipo de superficie por el que transitarían permitió a la SOP definir algo más que la superficie de rodamiento. He aquí la razón por la cual Bracamontes anunció en 1973 que la carretera no posibilitaría la conducción a altas velocidades.

Las proyecciones y estimaciones del flujo de tránsito de la Transpeninsular producto de la fotogrametría contemplaron que más del 50% de vehículos que iban a transitar no serían de carga pesada. Como veremos más adelante, este presupuesto en torno a la carretera fue rápidamente

²³ CÁRDENAS DE LA PEÑA, *Baja California, hoy*, p. 131.

²⁴ AGN, fondo *Dirección General de Crédito*, sección Alfabético, subsección “S”, caja 240, exp. 31: oficio de Julio Sánchez a Miguel de la Madrid, 17 de junio de 1974, p. 1. Véase una perspectiva general en DAVIS, *El alojamiento*.

²⁵ MARTÍNEZ DELGADO, *La experiencia urbana*, pp. 190-191, ofrece definiciones puntuales sobre términos como “camino”, “terracería”, o “carretera”

²⁶ PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, *La Carretera Transpeninsular*, p. 6. Años antes, este método fue una de las aportaciones principales de la ingeniería mexicana a diversos. El método consistía “en utilizar las fotografías aéreas obtenidas con las mejores cámaras existentes y los aparatos de restitución más precisos, combinados con el procesamiento de datos en las computadoras electrónicas”. SOP, *XII Congreso Internacional*, p. 32.

cuestionado por los habitantes de Baja California Sur. Aun así, el promedio diario anual que vislumbró la SOP era de 600 vehículos; dato condicionado por las localidades observadas en la fotogrametría.²⁷ Por más rudimentario que sea el indicador de densidad poblacional por kilómetro cuadrado (en cuanto a la información real sobre la distribución de los habitantes de una entidad determinada), éste ha sido utilizado para obtener una perspectiva sobre el éxito (o fracaso) de los proyectos de colonización.²⁸ Para el siglo XX, estos indicadores consignados en el Cuadro 3 sugieren una disparidad creciente entre Baja California y Baja California Sur. Como se muestra en el Cuadro 3, la población peninsular experimentó un importante cambio demográfico, sobre todo a partir de la década de 1950 cuando se incrementó de modo natural y a causa de corrientes migratorias. En el caso de la península bajacaliforniana –como en Quintana Roo– una población mayor a 80,000 habitantes fue la condición para ser Estado Libre y Soberano. Así, mientras lo que ahora conocemos como Baja California obtuvo dicha categoría a finales de 1952 y principios de 1953, Baja California Sur y Quintana Roo lo obtuvieron hasta 1974.²⁹

La inversión hecha en torno a la Transpeninsular incluyó la construcción de numerosos ramales y carreteras vecinales que analizamos en los siguientes capítulos. Para los tramos menos transitados, aquellos que concentraban a una menor población, no se siguió la fotogrametría. Para la localización de los “circuitos locales” en Baja California Sur (el “intermedio”, “austral” y el agrícola de Santo Domingo) se organizaron intensas brigadas que, abiertas al diálogo con los vecinos, solía estudiar *in situ* “el ancho de corona, carpeta y grado máximo de curvatura considerando los vehículos de tipo turístico”, sin necesidad de subirse a ningún aeroplano o helicóptero. En el folleto repartido por la maquinaria de propaganda presidencial a los asistentes aquel 1° de diciembre de 1973 se lee:

Debido al régimen de lluvias que existe en la Baja California, aisladas pero de tipo torrencial, los arroyos y el drenaje en general, funcionan una o dos veces al año y no en todos los años [...] lo que ha ocasionado la formación de cauces muy extendidos y poco definidos (divagantes), siendo el drenaje costoso por las dimensiones y la localización. El problema se resolvió económicamente mediante el proyecto de vados y terracerías con rasante baja [colocándose] defensas metálicas en los tramos más accidentados.³⁰

²⁷ PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, *La Carretera Transpeninsular*, p.10.

²⁸ LEMOINE VILLACAÑA, “Evolución demográfica”, p. 252.

²⁹ TAYLOR HANSEN, “La transformación de Baja California”, p. 70. La conversión del Territorio Sur en Baja California Sur fue vista por Echeverría como un acto de “federalismo militante”, véase ECHEVERRÍA, *Seis informes de gobierno*, cuarto informe, 1 de septiembre de 1974, p. 98.

³⁰ PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, *La Carretera Transpeninsular*, pp.10-11.

CUADRO 3.
Densidad de población en Baja California y Baja California Sur por
kilómetro cuadrado (siglo XX)

<i>CENSO</i>	<i>BC</i>	<i>BCS</i>	<i>NACIONAL</i>
1900	0.27	0.53	6.64
1910	0.10	0.56	7.74
1921	0.13	0.53	7.40
1930	0.34	0.65	8.42
1940	0.67	0.71	10.05
1950	1.10	0.84	13.16
1960	7.41	1.12	17.81
1970	12.15	1.76	24.60
1980	16.45	2.97	34.12
1990	23.24	4.29	43.45
1995	29.55	5.08	47.87

FUENTE: Elaboración propia con datos tomados de «www.inegi.org.mx»

Esta última innovación de “defensas metálicas”, diseñadas, construidas e instaladas por ICA, fue una de las aportaciones a la ingeniería y mecánica de suelos en la segunda mitad del siglo XX.³¹ Sin embargo, esas innovaciones no disminuyeron los riesgos del tramo Tijuana-Ensenada a pesar de las otras obras defensivas que el gobierno federal construyó. Lo cierto es que la calidad de la Transpeninsular era superior al de los caminos anteriores. Como se aprecia en la Ilustración 3, las defensas metálicas fueron útiles para reforzar los carriles de la carretera más cercanos a la línea costera. En el capítulo segundo abordemos la dificultad de construir un tramo de la carretera tan cercano a la playa.

³¹ Sobre el surgimiento de Ingenieros Civiles Asociados y la mecánica de suelos, véase ABOITES AGUILAR, “Bernardo Quintana e ICA”.

ILUSTRACIÓN 3.
 Construcción de defensas metálicas en el tramo Tijuana-Ensenada (1964)



FUENTE: FINGAL, “Your House es Mi Casa”, p. 40.

Fuera de los círculos del gobierno federal y del Partido Revolucionario Institucional (PRI), la recepción de una obra pública como la Transpeninsular fue muy cercana al escepticismo. Podemos afirmar lo anterior a partir de los escritos de uno de los críticos más duros del PRI en Baja California, el periodista colimense José León Toscano, pionero del Partido Acción Nacional en Ensenada. Toscano asistió a la inauguración del 1 de diciembre de 1973 y criticó a los “guaruras” que empujaban a los asistentes, pero su crítica central concernió a la calidad de la carretera inaugurada: “Que está angosta, no importa [...] Que hayan usado malos materiales, no importa; ya está hecha. Que se hayan invertido DOS MIL MILLONES DE PESOS y se hayan clavado la mitad: no importa ya está hecha”, criticó León Toscano a las altas esferas, como solía hacer en *La Comadre de la Cotorra*, la publicación que distribuyó de Ensenada a toda la península.³²

³² José León Toscano, “Cotorrazos” [columna huésped], *Avante*, 5 de diciembre de 1973, mayúsculas en el original. Una crítica a su estilo periodístico en GRUEL SÁNDEZ, “El movimiento antichilango en Baja California”, p. 83.

El nombre oficial de la Carretera Transpeninsular es, por decreto presidencial, Carretera Federal Número 1 “Benito Juárez”. Las consideraciones históricas de esta decisión derivaron de una interpretación –desde luego, bajo el paradigma desarrollista– de las acciones decimonónicas del “Benemérito de las Américas”. Siendo que la carretera incorporaría “debidamente al desarrollo nacional una zona geográficamente incomunicada”, Echeverría (asumiéndose en plenitud como Ejecutivo Nacional) cumplió su función al “honrar la memoria de quienes han contribuido al desarrollo económico, social y político”; y al tratarse de Juárez, “en nuestra historia, del respeto y la defensa de nuestras instituciones”, ameritaba un homenaje en el eje y vértebra baja y sudcaliforniana.³³ Bracamontes explicó que el nombre obedecía a que Juárez “comprendió que para que México lograra su cabal desarrollo era imprescindible el tener caminos”.³⁴

“OBRA CICLÓPEA”

Algunas referencias del discurso de Echeverría y Bracamontes sugieren que sabían bien del carácter *sui generis* de la carretera inaugurada. La península bajacaliforniana representaba una zona importante para el echeverrismo y los funcionarios públicos de su administración. No en vano, Echeverría adjetivó del siguiente modo las labores de la SOP: la Transpeninsular era “baluarte de la mexicanidad”, o lo que es lo mismo, una “obra *ciclópea* destinada [...] a cumplir con los altos fines de integración del país en el bloque monolítico en el que ya no haya regiones segregadas”. Por ello, otorgándole la importancia que merecía Baja California y Baja California Sur, el mandatario deseó en su mensaje que llegaran “a todos los hogares de la península, los altos propósitos que hoy, juntos, en esta reunión nos formulamos; que lo sepan las madres ancianas – que allí con emoción piensan en esta reunión”.³⁵

La referencia a las “madres ancianas” remitió directamente a una localidad situada a menos de 80 kilómetros al sur del monumento de “águila estilizada” –según el testimonio de una de las plumas oficiales del PRI en Baja California Sur, Jesús Castro Agúndez. Dentro de lo que hemos denominado “circuito intermedio”, la pequeña localidad de San Ignacio –que cuenta con una de las misiones jesuíticas mejor conservadas de la península– nunca antes había recibido la visita de un candidato presidencial. Entre el asombro y estupor de los vecinos, la madre anciana, vestida de

³³ AGN, fondo *Secretaría de Gobernación*, sección *Poderes de la Unión*, serie 300: *Decretos, Acuerdos, Convenios y Tratados*, c. 354, registro 2/240781: oficio de la Secretaría de la Presidencia con número de registro 4368, Luis Echeverría [rúbrica], 10 de octubre de 1973, f. 2.

³⁴ SOP, “Paralelo 28”, p. 11.

³⁵ Luis Echeverría, citado en SOP, “La transpeninsular”, pp. 4 y 6, énfasis añadido.

luto, se acercó a Echeverría para preguntar: “¿Nos visitará de nuevo cuando sea Presidente?” De inmediato, el candidato respondió sí.³⁶

En la conversación sostenida con Echeverría, los habitantes de San Ignacio relataron los antecedentes de las obras que en sexenios anteriores realizaron los gobiernos federal y los del Territorio Sur. Lázaro Cárdenas (1934-1940), Manuel Ávila Camacho (1940-1946) y Miguel Alemán (1946-1952) hicieron “mucho” por el pueblo sudcaliforniano. Sin embargo, a partir de Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958) y López Mateos se “abandonaron los proyectos tan importantes y vitales [hasta] la administración de Gustavo Díaz Ordaz [que] dio los primeros pasos firmes para llevar a cabo esta obra que ahora vemos realizada, autorizando un crédito de 62.5 millones de pesos”, sólo para construir el “circuito austral”.³⁷

En el discurso de apertura de la carretera, Echeverría intercaló anécdotas describiendo su heroísmo al “hacer campaña” –muy en el estilo de Cárdenas– por las localidades más pequeñas del país y, de manera particular, de la península. Así, su equipo de logística y el Estado Mayor presidencial le preguntaron si deseaba internarse por la península aterrizando en alguno de los aeropuertos fronterizos, a lo que respondió que no, “que queríamos llegar a Tijuana, Tecate y a Mexicali por el camino de La Paz”. En términos llanos, el presidente quería ir del sur al norte con el propósito de “conocer de cerca cuáles eran las dificultades y las posibilidades de vertebrar, en definitiva, la solicitud de muchas madres esparcidas en el campo”.³⁸ Refiriéndose quizá a la viuda que conoció en San Ignacio, sus palabras reflejaron los enormes contrastes entre Baja California y Baja California Sur, de tal suerte que solamente la segunda entidad, más necesitada que la primera, reclamó con mayor insistencia la Transpeninsular.

Como se aprecia en el Mapa 1, el proyecto retomado por el gobierno federal para hacer válida la promesa de Echeverría no empezó de cero. En Baja California Sur, los avances de las obras eran menores, mientras que en Baja California los circuitos locales satisficieron las necesidades camineras, especialmente de las poblaciones fronterizas. Por otro lado, Bracamontes y el presidente Echeverría jamás admitieron en sus discursos que Díaz Ordaz terminó su administración dejando financiada mucha de la obra final.³⁹ Al recorrer la península de sur a norte,

³⁶ Rosa Sandoval y Luis Echeverría, citados en CASTRO AGÚNDEZ, “La Carretera Transpeninsular”, p. 4.

³⁷ CASTRO AGÚNDEZ, “La Carretera Transpeninsular”, pp. 4-5.

³⁸ Luis Echeverría, citado en SOP, “La Carretera Transpeninsular”, pp. 6-7.

³⁹ Concluimos esto a partir de un mapa encuadernado de la Transpeninsular que estuvo en manos de Antonio Ortiz Mena, AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, caja 92, exp. 5.

a la inversa de cómo iba a construirse o reconstruirse (según fuese el caso), Echeverría reconoció las profundas tensiones que afectaban las relaciones entre ambas entidades y por ello impulsó, junto a la SOP, una carretera bien organizada por tramos que puestos en perspectiva pareciera que fungían como escalones de desarrollo económico.

CUADRO 4.
Especificaciones técnicas de la Carretera Transpeninsular, 1969-1973

<i>LONGITUD</i>	<i>TRAMO</i>	<i>TIPO</i>	<i>ANCHO DE CORONA</i>
117 kilómetros	Tijuana-Ensenada	“Especial”	32.8 metros
188 kilómetros	Ensenada-San Quintín	“B”	8.0 metros
628 kilómetros	San Quintín-Santa Rosalía	“D”	6.3 metros
313 kilómetros	Santa Rosalía-Villa Constitución	“C”	7.0 metros
233 kilómetros	Villa Constitución-La Paz	“C”	7.0 metros
227 kilómetros	La Paz-San José del Cabo	“C”	7.0 metros

FUENTE: Elaboración propia a partir de PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, *La Carretera Transpeninsular*, pp. 13-15.

Como se aprecia en el Cuadro 4, las especificaciones ingenieriles de la ruta que representamos en el Mapa 1 diversificaron el tipo de superficies sobre la que circularían los automovilistas. Las desigualdades en los tramos de la carretera son evidentes, sobre todo, al considerar Baja California Sur. Ahora sabemos que el “circuito intermedio” no cupo en la tipología que el pabellón mexicano presentó en la *XII Conferencia Internacional de Carreteras* en Italia (1964). Habiendo definido el tipo “Especial” (del “circuito escénico”) y los A, B y C, Bracamontes después dijo muy poco acerca del tipo D.⁴⁰ A tono con la parquedad de su discurso inaugural, mencionó que el tipo D apenas era un tipo “pavimentado”. En cambio, las variantes “Especial” y “B” resistían, cada uno, entre 1,500 y hasta 3,000 automóviles diariamente. El tipo C, más en consonancia con el promedio estimado por el método fotogramétrico de la SOP, cubrió casi toda la extensión y longitud de Baja California Sur, al ser un tipo de dos carriles diseñados para un “promedio diario anual de 50 a 500” vehículos.⁴¹

La razón por la que el primer tramo de la Transpeninsular, el de Tijuana a Ensenada, sacó mayor ventaja del resto de tramos dentro de Baja California y Baja California Sur, fue debido a un hecho extraordinario: que, por su cercanía con Estados Unidos, desde finales del siglo XIX la

⁴⁰ Enrique Bracamontes, en SOP, “Paralelo 28”, p. 12, y SOP, *XII Congreso Internacional*, p. 36.

⁴¹ SOP, *XII Congreso Internacional*, pp. 37-38, 36.

actividad turística empleaba a los escasísimos habitantes de la zona. Como veremos en el capítulo sexto, también el “circuito austral” fue uno de los ejemplos del turismo que promovió Echeverría en Baja California Sur, junto al complejo vacacional de Cancún, Quintana Roo. De estos planes nada mencionó el primer mandatario en su discurso, de tal suerte que resultan por demás histriónicas palabras como éstas: “Si frente a las acechanzas externas, si frente a los poderes que en el terreno político e ideológico quieren dividirse al mundo [...] tendremos que llegar a la firme convicción de que esta carretera [...] debe fundarse en las ideas y en los sentimientos”.⁴²

¿Qué tenían que ver las “ideas y los sentimientos” con la carretera de una sociedad y un territorio que venía, desde el siglo XIX, por lo menos, defendiéndose de las “acechanzas extranjeras”? Nada. El silencio de Echeverría estuvo compensado por las palabras pronunciadas por Bracamontes, en uno de los eventos más emblemáticos de la política caminera mexicana del siglo XX. Por eso, en la reunión con gobernadores fronterizos del verano de 1973, el ingeniero jalisciense dijo que los proyectos de “Ciudades Industriales” sólo serían comparables a los de las “Ciudades Turísticas”, que la SOP desarrollaba por esos mismos años.⁴³

Fueron palpables las expectativas de Echeverría y Bracamontes en torno a la recuperación del costo de la carretera gracias a los dividendos que obtendría la industria turística en Baja California y Baja California Sur. Para entonces, se comenzaba a discutir y argumentar en torno al potencial del turismo bajo los términos de una “exportación invisible”, capaz de aportar “los principales equilibrantes de nuestra balanza de pagos y colaborar así con el desarrollo de nuestras industrias primarias y secundarias”.⁴⁴ La carretera recién inaugurada carecía de una superficie del tipo “Especial” en toda su longitud debido a que “una inversión así de dispendiosa [significaría] sacrificar innecesariamente [...] obras de infraestructura”. Así, la Transpeninsular no fue una autopista para altas velocidades, concluyó Bracamontes, pero “se recorrerá cómodamente permitiendo al turista un verdadero descanso físico y espiritual, *apreciar y disfrutar del variado paisaje*, aprovechando su recorrido, que puede hacerse en etapas no fatigosas”.⁴⁵

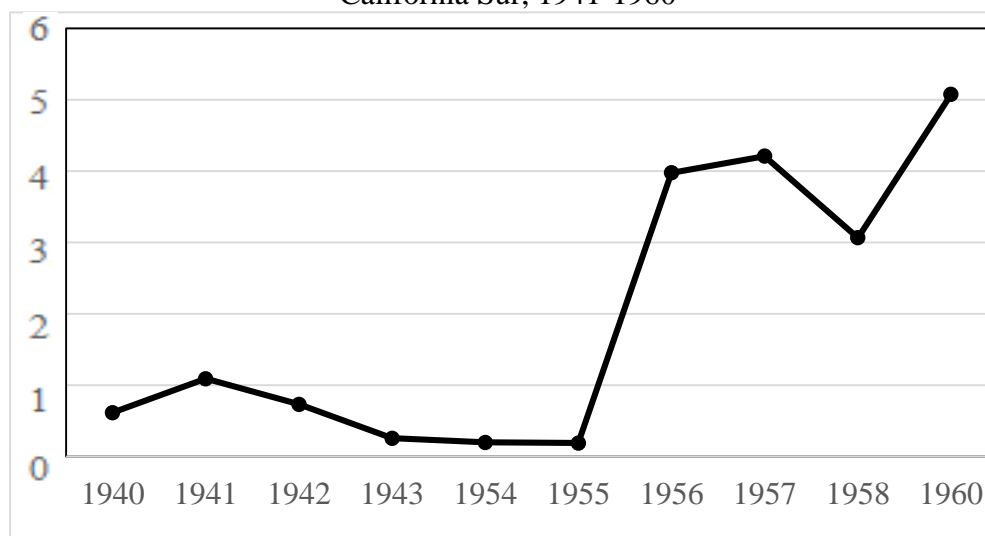
⁴² Luis Echeverría, citado en SOP, “La transpeninsular”, p. 5

⁴³ Enrique Bracamontes, citado en SOP, “Informe SOP en La Paz”, p. 35. Sobre decir que la transformación definitiva del entorno fronterizo en una zona industrial de maquiladoras requirió importantes cambios legislativos y voluntad y esfuerzos locales. Sobre el origen de tales cambios y políticas de fomento industrial a principios de la década de 1980 véase TAYLOR HANSEN, “Los orígenes de la industria maquiladora”.

⁴⁴ AHEBC, fondo *Pablo L. Martínez*, caja 13, exp. 30, Ricardo García Soto, “El turismo como exportación y la urgencia del desarrollo turístico de la península de Baja California” [manuscrito], 31 de agosto de 1971, p. 4.

⁴⁵ Enrique Bracamontes, citado en SOP, “La Transpeninsular ya está terminada”, p. 28, énfasis añadido.

GRÁFICA 1.
Número de automóviles (en millones) que circularon de Tijuana rumbo a Baja California Sur, 1941-1960



FUENTE: AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 70, exp. 2, “Turismo: datos estadísticos”.

La experiencia de comodidad en torno a la conducción automotriz sobre carreteras asfaltadas es una de las transformaciones materiales más importantes del siglo XX que lleva a observar el papel del sur de California como un centro propagador de cultura de los caminos asfaltados.⁴⁶ Como se muestra en la Gráfica 1, la masificación del turismo automotriz californiano encontró un destino al salir al sur de Tijuana por Rosarito, y llegar a Ensenada para internarse después por Guerrero Negro a Baja California Sur, previa parada en la bahía de San Quintín. La cifra de cinco millones de automovilistas que salieron de San Diego en 1958 para internarse por la zona costera de Baja California deja ver que el promedio de tránsito vehicular anual creció exponencialmente, y ello se sumó a justificaciones previas sobre la Transpeninsular. Aunque mucho se dijo sobre Tijuana y su vocación como anfitriona de diversas culturas, esta es una discusión que no nos corresponde abordar en esta tesis. De momento debe destacarse el aumento del afluente turístico a Tijuana-Ensenada entre 1955 y 1957. Sin duda alguna, Fernando Jordán atinó cuando cuestionó si la Transpeninsular –al menos su sección “tipo Especial”, acotaríamos–, perteneció a la red de carreteras de California. Un año antes de que saliera el mayor número de

⁴⁶ De hecho existieron dos compañías transportistas de capitales de Estados Unidos pero registradas en México ante autoridades nacionales. Sobre las compañías Sutherland y Woollet que pese a competir violentamente entre sí no pudieron consolidar, entre 1910 y 1940, un itinerario fijo hasta Baja California Sur, véase NÚÑEZ TAPIA y MÉNDEZ REYES, “El camino de Tijuana a Ensenada”, pp. 110-111.

carros de Estados Unidos rumbo a Ensenada, comenzó desde 1956 a funcionar el *Interstate Highway System*: la red de transportación terrestre más importante diseñada para grandes velocidades y lograr la mayor eficacia del motor.⁴⁷

Como ejemplo de los numerosos contrastes entre Baja California y Baja California Sur, Ricardo García Soto (n. 1955), director de Planeación y Promoción Económica en La Paz, de la central del PRI en Baja California Sur, comparó en términos de competencia nacional e internacional, el tipo de turismo fronterizo con el que llegaba a San José del Cabo y Cabo San Lucas, vía transporte aéreo, marítimo o terrestre, como veremos en el capítulo sexto. Mientras que los visitantes extranjeros arribaban a Tijuana o Ensenada para una “visita corta”, en el sur de la península habían tenido un “gasto y permanencia prolongada”.⁴⁸ Dicha generalización del perfil turístico impidió observar que desde la década de 1960 había un tipo particular que procuraba experiencias relativas a lugares “centralmente planeados y administrados, modelados en (y a menudo, construidos alrededor de) un parque temático y centros comerciales”.⁴⁹

Afortunadamente contamos con tipologías de turistas estadounidenses elaboradas por dos gobernadores de Baja California para mitigar la mirada crítica de García Soto y del priismo sudcaliforniano. Según plasmó en su *Memoria administrativa* (1928), Abelardo L. Rodríguez distinguía a dos tipos de turistas provenientes de California y Estados Unidos. El primer tipo lo integraban “hombres de pocos recursos que viajaban solos y abarrotaban las cantinas y pequeñas casas de juego”, principalmente, en las localidades a la orilla de la frontera; mientras que una segunda clase de turista, se trasladaba con toda la familia en coche, atraídos “por la belleza de los lugares y prefería alejarse de los centros bulliciosos”.⁵⁰ A las dos clases de turistas, Rodríguez quiso ofrecerles lugares de hospedaje, además de centros de diversiones, pero sobre todo, una carretera para trasladarse.⁵¹

La segunda clasificación fue elaborada por otro gobernador, conforme iba construyendo la “autopista” de cuatro carriles entre Tijuana y Ensenada –con poca intervención del gobierno

⁴⁷ FLAD, “Country Clutter”, p. 127. Dicho sea de paso, El presidente D. Eisenhower pensó en esta nueva red carretera tras su experiencia de la Segunda Guerra Mundial, en concreto a raíz de conocer de cerca el *Autobahn* alemán (previamente influenciado por Estados Unidos). SCHLÖGEL, *En el espacio leemos el tiempo*, p. 374.

⁴⁸ AHEBC, fondo *Pablo L. Martínez*, caja 13, exp. 30, Ricardo García Soto, “El turismo como exportación y la urgencia del desarrollo turístico de la península de Baja California” [manuscrito], 31 de agosto de 1971, pp. 5-6.

⁴⁹ DAVIS, “Landscapes of imagination”, p. 175. La traducción es nuestra.

⁵⁰ NÚÑEZ TAPIA, “Aspectos del turismo”, pp. 44-45.

⁵¹ ASCHMANN, “La carretera de Baja California” y RODRÍGUEZ, *Memoria administrativa*. Una expedición del gobierno bajacaliforniano y miembros del ACSC, de Tijuana a Santa Rosalía, duró mes y medio, en 1927.

federal, como veremos en el capítulo segundo. En sus memorias (1960), el ex gobernador Braulio Maldonado (1903-1990) reflexionó bajo qué condiciones fomentaba gubernamentalmente el turismo. En la posguerra, “los visitantes serían obreros, modestos empleados, soldados y marinos, es decir, gente que viene por sí misma sin ninguna promoción turística”.⁵² Maldonado buscó redirigir esa clase de visitantes al difundir los atractivos de Baja California en fábricas y cuarteles del sur de California, informando de hoteles y restaurantes donde no se inflaban los precios a última hora, ya que empresarios y gobernantes jamás debían olvidar “que estos visitantes vienen en plan metódico de gastos, lo que ellos llaman plan americano”. Existía pues un tipo “residencial”:

Otro tipo conveniente de turista [que] es el pensionado o retirado, como se le dice en la Unión Americana, es decir, el veterano de guerra, el obrero jubilado o el empleado pensionado, que viven con base en una cantidad fija de entradas. Por lo regular, esa clase de visitantes busca lugares para descansar y vivir una vida tranquila. Nuestros hoteleros, podrían darles cuotas módicas de hospedajes y alimentación y ofrecerles esparcimientos sanos como la pesca y la caza, etcétera. Con un volumen fijo de turismo fijo podría planearse la industria turística con resultados satisfactorios para los hombres de negocios.⁵³

Ambas clasificaciones, de Rodríguez y de Maldonado, deben leerse considerando la distancia de casi 30 años entre una y otra, pero sobre todo, pensando que poco importaba que la carretera fuese inaugurada por un presidente o el siguiente. Lo importante era contar con la Transpeninsular en el menor plazo pues existía una cierta captura tradicional de divisas, desde principios del siglo XX. Para Maldonado, los “hombres de negocios” tendrían que promover el turismo con el gobierno pensando en los planes de pensiones y retiro en Estados Unidos, cosa que no contempló el propio Rodríguez pues a partir de la década no hubo planes de retiro como después de la Segunda Guerra Mundial. Estas clasificaciones contemplaban débilmente que los estadounidenses jamás se iban a conformar con una simple visita a la península, eventualmente extenderían el mayor tiempo posible su estancia al sur de la frontera.

Si antes cualquier indicio de penetración estadounidense en territorio nacional remitía a la experiencia traumática de Texas y al Tratado de Guadalupe Hidalgo, o la invasión de Veracruz de 1914, para mediados del siglo XX observamos que los temores de filibusterismo o anexionismo estaban diluyéndose. En esta tesis identificamos, apenas cualitativamente, algunos patrones de infiltración cultural estadounidense y concluimos que jamás buscaron apoderarse por completo de

⁵² MALDONADO, *Comentarios políticos*, p. 136. Cifras de cuantos militares cruzaron a Tijuana, en STAVENHAGEN, *Tijuana* 58, pp. 60-62.

⁵³ MALDONADO, *Comentarios políticos*, pp. 136-137.

Baja California o Baja California Sur. Antes bien, su presencia y persistencia significó una búsqueda un tanto compulsiva por recorrer carreteras y apreciar paisajes. Menos romántico que Rodríguez, Maldonado, Echeverría o Bracamontes, en 1973 el pensamiento opositorista de *El Cotorro* León Toscano, le condujo a transmitir un potente mensaje menos optimista acerca de las intenciones de los estadounidenses y, por consecuencia, de la supuesta captación de divisas que enriquecería a México y a la península. El panista León Toscano intuyó, con cierto realismo, lo que iba a ocurrirle al turismo después de diciembre de 1973:

Ya termino la fiesta, ahora nos toca aprovechar esa corriente de pesos antes que vengan del centro [de México] o de otras partes a ponernos la muestra de cómo tratar el turismo. Y que olviden que el turista es el *gringo* con sombrero de petate, lentes negros y cámara colgada; en estos momentos soy un turista que gasto más que los güeros, porque el turista mexicano es más espléndido y menos tacaño. Porque los güeros que vienen en [tráileres], traen agua, [refrescos], comida y hasta vieja.⁵⁴

Sí bien la SOP no homogeneizó los carriles de la Transpeninsular porque, según Bracamontes, ello sería un gasto “dispendioso”, tampoco estamos suponiendo que la inversión cumpliría satisfactoriamente su propósito. Aunque los turistas no suelen registrar en términos cotidianos o históricos sus observaciones, existen algunos testimonios de contenido geográfico que referían el antes y el después de la carretera. Gracias a ellos sabemos que las obras diseñadas expresamente “para” turistas, no fueron exitosas. ¿A qué obras nos referimos? A aquellas que se hallaban, literalmente, al margen de la Transpeninsular. En ellas se incluyó todo tipo de señalizaciones –previendo vados, curvas, altas temperaturas–, hoteles, paradores, salones de descanso, cafeterías y gasolineras.⁵⁵

La estrechez de la Transpeninsular desde San Quintín hasta Santa Rosalía, a través del “circuito intermedio”, volvió la experiencia tensa y agotadora. El estudioso de la presencia dominica en la península, Homer Aschmann confirmó el punto de vista de León Toscano. Hablando en nombre de sus conciudadanos de California en una conferencia sobre geografía en Seattle, Washington, Aschmann criticó las obras: “los visitantes norteamericanos [sic], antes de la pavimentación de la peninsular [eran] conductores que viajaban despacio, disfrutando el panorama y la soledad del terreno, acampando y gastando relativamente poco dinero”.⁵⁶ Consciente de que los gastos de la Transpeninsular no se justificarían por la construcción de caminos vecinales y

⁵⁴ José León Toscano, “Cotorrazos” [columna huésped], *Avante*, 5 de diciembre de 1973, las cursivas son nuestras.

⁵⁵ PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, *La Carretera Transpeninsular*, pp. 3-4 y 10-11.

⁵⁶ ASCHMANN, “La carretera de Baja California”, p. 38.

circuitos locales para beneficio del desarrollo agrícola o minero, el académico de la Universidad de California, en Riverside, cuestionó al gobierno federal por partir de otro falso argumento: era mentira que los estadounidenses serían solamente turistas y gastarían muchos dólares en licores, comidas y diversiones públicas.

En este punto, un aficionado a la geografía y redactor de guías turísticas, Howard Gulick, cuyo testimonio y cartografía nos servirá en todos los capítulos, coincidió con Aschmann. Gulick lamentaba que la carretera hubiera eliminado, en una suerte de higienismo rural, el recorrido por los viejos pueblos y rancherías. Antes de la carretera, incorporando viejos caminos rústicos formados a finales del siglo XIX, funcionó el “Camino Nacional” del coronel Cantú.⁵⁷ Normalmente, eran frecuentes las interacciones no mediadas por algún intercambio económico directo: “Comenzábamos por preguntar el nombre [del rancho o localidad], luego inquiríamos por donde seguía el camino [...] En consecuencia, se prolongaba la conversación”, al grado que los anfitriones pedían favores a los visitantes, como llevar algún recado o paquete a la localidad más cercana.⁵⁸ Como testimonio de los cambios en infraestructura que fueron derivados de la Transpeninsular conviene citar *in extenso*:

En aquellos días en que el tráfico era escaso, resultaba un alivio encontrar a otro vehículo. Usualmente nos deteníamos para cambiar saludos y hablar de trivialidades. Si llegaba un segundo vehículo en ese momento, era costumbre inquirir si el primero tenía alguna dificultad. De tratarse de algún viajero como nosotros, había intercambio de información acerca de los caminos.⁵⁹

Para el paradigma desarrollista, las anécdotas de Gulick no serían más que prueba contundente de la dependencia económica e ideológica de México con respecto de los Estados Unidos. Al menos Aschmann justificó su interés por los caminos viejos de modo científico, ya que antes podía “pararse a examinar la extraordinaria flora y la belleza del terreno desértico”.⁶⁰ Pero fuera del romanticismo previo al arribo multitudinario de turistas, resultan fundamentales las observaciones de Aschmann sobre cómo rancheros y vecinos accedían a agua, gasolina y comestibles gracias a la carretera.

⁵⁷ Cantú jamás habría realizado el Camino Nacional de no haberse apoyado del trabajo cartográfico del ingeniero y funcionario de gobierno, David Goldbaum, que entre 1910 y 1918 perfeccionó un trabajo cartográfico de todas las delegaciones políticas que dependían de Ensenada. Véase GOLDBAUM, *Towns of Baja California*.

⁵⁸ GULICK, “Reminiscencias de viaje”, p. 39.

⁵⁹ GULICK, “Reminiscencias de viaje”, p. 40.

⁶⁰ ASCHMANN, “La carretera de Baja California”, p. 38.

Censo Nacional de Caminos

El énfasis que hemos dado a las brechas y terracerías no sólo se justifica a partir de su complementariedad a la vía principal inaugurada por Echeverría.⁶¹ La razón por la que documentamos su existencia en los 16 mapas no sólo significa que nos interesa estudiarlos pues aparecen en nuestras fuentes: nos interesan ya que fueron objeto de reflexión y planes gubernamentales, aunque su uso popular entrañó otros significados. En diciembre de 1975, la SOP y la Secretaría de Industria y Comercio (SIC, en adelante) publicaron un resumen general del *Censo Nacional de Caminos*. Luego de dividir cada entidad en múltiples zonas, las autoridades federales registraron la longitud en kilómetros de todos los caminos identificados en los últimos 50 años.

La zonificación correspondiente a Baja California y Baja California Sur comprendió algunas rutas que no en todos los casos estuvieron ligadas a la Transpeninsular, pero sí a los lugares que incorporados por ésta.

CUADRO 5.
Extensión relativa (en kilómetros) de las brechas y terracerías en zonas de
Baja California y Baja California Sur por las que pasó la Transpeninsular en 1975

BC				BCS			
ZONA	RUTA	BRECHAS Y TERRACERÍAS %		ZONA	RUTA	BRECHAS Y TERRACERÍAS %	
B	Tijuana-Ensenada	639.91	25.4	B	La Paz-San José del Cabo	354.1	13.8
F	Ensenada-Bahía de San Quintín	415.8	16.5	C	La Paz-Todos Santos	414.3	16
H	Bahía de San Quintín-NCPA El Bramadero	399.7	15.8	G	Ciudad Constitución-La Purísima	914.5	35.4
J	El Rosario-Villa Jesús María	818.4	32.3	H	Ciudad Constitución-Loreto	542.2	21
L	Villa Jesús María-Guerrero Negro	255.2	10	O	Santa Rosalía-El Arco	79.6	3
				P	Guerrero Negro-Punta Abreojos	269.6	10.5
				R	Guerrero Negro-El Arco	9.8	0.3
Total		2,529.1	100.0	Total		2,584.1	100.0

FUENTE: SOP y SIC, *Censo Nacional de Caminos*, pp. 21-44.

⁶¹ En la mayoría de tramos, fue imposible precisar el estado exacto en que guardaron las brechas y terracerías, por lo que simplificamos esa incertidumbre usamos dos sinónimos: “caminos utilitarios” (para precisar los que fueron construidas por las empresas de enclave) y “viejos caminos rústicos” (cuyo origen se remonta al periodo misional).

El Cuadro 5 ofrece información acerca de la longitud relativa de los caminos rústicos de Baja California y Baja California Sur. Es importante destacar que cuando decimos que el cuadro presenta números relativos nos referimos a que además de promediarlos entre sí, hay una realidad más compleja que no fue incluida en las siguientes cifras. Los datos del Cuadro 5, cotejados con el Mapa 1 a partir de los tramos antes citados, hacen síntesis de los caminos rústicos conectados a la Transpeninsular.⁶² A continuación, caracterizamos las funciones de tales caminos a partir del perfil económico que los utilizaba. Aunque el *Censo Nacional de Caminos* no incluyó datos económicos, pues se limitó a registrar e inventariar todas y cada una de las vías terrestres de las entidades del país, podemos caracterizarlas a partir de las tres actividades que estudiamos (turismo, agricultura y minería). Aclaremos pues, de una vez, que estos caminos no fueron transitados por los 600 vehículos diarios previstos por la SOP.

Como veremos en el capítulo segundo, relativo al tramo Tijuana-Ensenada y que denominamos “circuito escénico”, el turismo requirió mayores caminos asfaltados, lo bastante cómodos para que los visitantes nacionales e internacionales transitaran de un centro de esparcimiento a otro. Una cuarta parte, correspondiente al 25.4% de las brechas y terracerías de Baja California conectadas con el tramo Tijuana-Ensenada, no se compara con el poco menos de 75% de los caminos localizados al sur de Ensenada. En esta tesis enfocamos dicha área a partir de las zonas censales F, H y J de Baja California. La vocación rural de estos caminos y asentamientos, en las que coexistió la horticultura y ganadería con la pesca en altamar, permitió el desarrollo de un centro de población como VSQ, zona que hemos concebido a partir de tres micro-áreas de análisis: Valle de San Telmo, bahía de San Quintín y El Rosario. Todas las terracerías que estuvieron ligadas al VSQ sumaron poco menos del 65% de las existentes en Baja California conectadas a la Transpeninsular. Estableceremos cuáles son estas conexiones en el capítulo tercero.

Como se aprecia en el Mapa 1, la sección denominada “circuito intermedio” incluyó la línea divisoria entre Baja California con Baja California Sur, y encuentra en la extracción de minerales metálicos y no metálicos su perfil económico. Los viejos caminos mineros que comunicaron los extremos de ambas entidades tuvieron una menor proporción, sobre todo, al

⁶² Al proporcionar una medida de los caminos marginales a la Transpeninsular, tendremos cuidado de no generalizar los datos del Cuadro 3. Lo que estos datos nos permiten confirmar es la longitud específica de los viejos caminos rústicos conectados con nuestro objeto de estudio. Ello supone que excluimos de las cifras totales de aquellas zonas por las que no atraviesa la Transpeninsular.

compararlos con los caminos del desarrollo agropecuario. En el mejor de los casos, los caminos mineros conectaban vetas y placeres con los centros habitacionales de los trabajadores, mientras que los agrícolas iban tan lejos como estuviese el mercado. La zona F de Baja California equivalió al 10% de caminos rústicos terracerías paralelas a la Transpeninsular, mientras que la extensión en Baja California Sur no fue muy dispareja, al integrar las zonas O, P y R, con un 13.8%. Cabe destacar las escasas conexiones terrestres del pueblo y puerto minero de Santa Rosalía, de ahí que el surgimiento de Guerrero Negro, estudiado también en el capítulo cuarto, haya beneficiado a los santarrosalienses.

El segundo valle agrícola que estudiamos es el VSD en Baja California Sur (quinto capítulo). Aquí la conexión geohistórica con los denominados “oasis” enriqueció bastante el número de caminos rústicos. Nos referimos a que los que partieron de Ciudad Constitución al noreste de la península (con dirección a Loreto), y al noroeste (rumbo a La Purísima), sumaron poco menos del 57% de terracerías de Baja California Sur ligadas al VSD y a la Transpeninsular. El supuesto que probamos al incorporar este segundo valle agrícola fue que los “caminos de extracción” abrieron las “fronteras agrícolas”, entendiendo por ello, la circulación de insumos para producir y mercancías listas para consumirse. Dicho esto, las carreteras sirven para la entrada y salida de mercancías o de mano de obra. De modo especial, la condición fronteriza del extremo norte de la península, facilitó que dicha economía fuese integrada a los mercados del resto de México y también de Estados Unidos.

El caso del “circuito austral” es quizás el más paradójico de toda la tesis, pues aquí no repercutieron tanto los caminos viejos –o los transportes terrestres, de manera general–, pero la Transpeninsular adquirió una función central unificando dos viejas localidades en una misma zona turística: Los Cabos. Al contener un 29.8% de las terracerías de Baja California Sur por las que pasaba la Transpeninsular en 1975, describiremos un cierto efecto de circunvalación que, partiendo de La Paz rumbo al sureste (a Todos Santos), o al suroeste (a San José del Cabo), integró una zona que adquirió una función turística. Para los capítulos quinto y sexto observamos cómo el éxito de las carreteras dependía de qué tan expuestas se encontraban al medio ambiente, pues los marcados ciclos de precipitaciones tropicales inhabilitaban los caminos y carreteras por largas temporadas, por lo que se formaron agrupaciones en pro del mantenimiento y construcción de la Transpeninsular. Esta tesis no se escribió dedicándole una página a cada kilómetro de la carretera, solamente intentamos simplificar las transformaciones del paisaje peninsular.

Capítulo segundo
CIRCUITO ESCÉNICO

El método de análisis de esta tesis es explicar la construcción de la Transpeninsular de modo no-lineal, bajo la premisa de que las actividades económicas y el flujo poblacional repercutieron de modo diferente en cada uno de sus tramos. Esto se debe no sólo a que se trata de espacios geográficos distintos, en realidad, cada micro-área tuvo un perfil económico particular. Por su cercanía con respecto a Estados Unidos, la localización del tramo Tijuana-Ensenada en un perímetro menor a 150 kilómetros al sur de la garita y aduana tijuanaense, modificó su trazo, al menos, dos veces a lo largo del siglo XX. Cual síntesis de caminos viejos y nuevos, la carretera coexistió con formas anteriores de movilidad terrestre. Como se observará en este capítulo, tras la anulación del contrato del empresario Manuel Barbachano (1919-1936), los proyectos gubernamentales que buscaban construir la Transpeninsular, la diferenciaban, dentro de informes técnicos que consultamos, de los caminos viejos, y en muchos casos, los contratistas que entregaron al gobierno de Baja California una carretera bastante imperfecta en 1958 y 1964. Las obras anteriores y posteriores a diciembre de 1973 fueron incorporadas al itinerario fijo de la Carretera Federal Número 1.

La historia del tramo Tijuana-Ensenada es, por demás, contemporánea: a la fecha es objeto de reconstrucción, pues los continuos derrumbes y deslizamientos que sufre, especialmente, en las cercanías de las “defensas metálicas” constituyen una problemática de primer orden para ingenieros y funcionarios públicos de Baja California. El propósito de este capítulo es explicar cómo desde el surgimiento de la política caminera en 1925 hasta la inauguración de diciembre de 1973, el tramo de Tijuana-Ensenada fue conflictivo debido a dos puntos de vista. Primero, porque su ejecución material involucró a diferentes actores que, en abierta pugna, ensayaron sobre un mismo lugar una obra de gran atractivo. El segundo problema lo desencadenó el diseño en sí del tramo, tal y cómo lo sugerimos al inicio de la tesis, pues implicaba la estancia prolongada de estadounidenses que deseaban habitar en los litorales de Baja California y Baja California Sur. Al igual que en otras zonas, el arribo de caminos asfaltados coincidió con una fuerte especulación inmobiliaria. A como diera lugar, los extranjeros deseaban quedarse a vivir lo más cerca posible del extenso litoral entre Tijuana y Ensenada.

La revisión de los pormenores técnicos nos permitirá observar las interacciones entre mundo natural y la sociedad. Así, el punto de vista geográfico de las cuencas y cuerpos de agua

por los que atravesó la Transpeninsular permite da un contrapeso al triunfalismo oficial. Siendo ejemplo de las virtudes de la carretera que Echeverría y la SOP inauguraron, el estudio del tramo Tijuana-Ensenada es diferente al resto de la tesis pues en este capítulo la superficie por la que rodaban los neumáticos era mucho más amplia. En principio, la designación alternativa de “Carretera Escénica”, previa a incorporarse al itinerario oficial que presentó Bracamontes, es el único tramo que cuenta con cuatro carriles para conducir a altas velocidades. Aunque desde principios de la década de 1920 se comenzó la construcción, únicamente 40 años después se dispusieron los mecanismos de financiamiento para concluirla. Muy a tono de la evolución nacional de la política transportista, a partir del sexenio de Díaz Ordaz se construyeron y reconstruyeron las carreteras mexicanas recurriendo al cobro de peaje para cubrir su financiamiento.¹ Desde entonces, el tramo presenta fallas y hundimientos.

Por último, pero no menos importante, el capítulo describe el modo en que los negocios turísticos de Tijuana impulsaron la construcción de la carretera y el surgimiento de nuevas localidades que dieron alojamiento a los visitantes y nuevos residentes provenientes de California y Estados Unidos. Pese a que Ensenada contaba con su propia dinámica turística y marítima desde finales del siglo XIX,² observamos las iniciativas empresariales tijuanaenses del XX para retener a los extranjeros en casa. El apartado final del capítulo intenta exponer una paradoja: aunque desde Tijuana se promovió la construcción de la carretera con un ímpetu, digamos, auténtico e inusitado, en los hechos no convino que fuese habilitada pues los automovilistas irían a gastar su dinero hasta Baja California Sur. Muy pocas fuentes históricas sugieren que ambas entidades compitieron por acaparar las ofertas de “sol, playas y bikinis”.

MEDIO NATURAL Y POLÍTICA

El “circuito escénico” forma parte de una zona climática tipo “mediterránea”. A diferencia del resto de microclimas por los que atraviesa la Transpeninsular, el tramo Tijuana-Ensenada es el único sin características “desérticas” similares a las de Mexicali o del VSD, en Baja California Sur. El indicador de precipitación pluvial sugiere al observador contemporáneo que se trata de una zona árida, a pesar de sus días nublados, ya que el promedio de 287 milímetros de precipitación pluvial anual (en adelante, mm), se encuentra “ligeramente arriba de los 250 mm que se han establecido

¹ Véase la crítica que juzgó la banalidad de las carreteras de peaje, por ser “lujosas” en comparación con la industrialización derivada de los ferrocarriles. DÍAZ FIGUEROA, *Política de transportes*, p. 134.

² GÓMEZ ESTRADA y VILLA, “Cambios y continuidades”, p. 3 y NÚÑEZ TAPIA, “Aspectos del turismo”.

como límite para considerar a un territorio como de tipo desértico”.³ Los valores más altos de precipitación se encuentran en la Sierra de San Pedro Mártir (menor a 3,000 metros sobre el nivel del mar) que, siendo un pequeño bosque de coníferas, álamos y encinos, registra hasta 700 mm. En cambio, otras áreas cercanas a Guerrero Negro y al límite entre Baja California y Baja California Sur, registraron 10 mm.⁴ Estos rasgos definieron una atmósfera agradable para los visitantes extranjeros.

El “circuito escénico” recorre el extremo noroeste de la península, de norte a sur, recibiendo la influencia de diversos frentes fríos durante el invierno, acompañados de lluvias y humedad proveniente del Océano Pacífico. Con clima templado lluvioso, todo el año recibe bancos de neblina. Durante los meses más calientes del verano, la temperatura media anual es de 18°C, mientras que para agosto, la más alta llega a 21°C.⁵ Desde la perspectiva de la construcción de carreteras, la precipitación de 287 mm definió unas condiciones históricas y ambientales que dificultaron durante gran parte de su historia la estabilidad del camino. Aunque circularon vehículos de manera constante desde 1921, a menudo quedaban atorados en vados carentes de pavimento.⁶

Al menos se dispone de noticias desde el siglo XVIII, que indicaban que las lluvias de invierno provocando escurrimientos de la península hacia el Pacífico. Y aunque el río Colorado constituye el cuerpo de agua de flujo mayúsculo en Baja California, los exploradores, misioneros e incluso algunos técnicos de la década de 1930, llamaron “ríos” a los “simples arroyos con precipitaciones de aguas broncas”, de la cuenca del Pacífico, agregaríamos.⁷ Durante los siglos XVIII y XIX, estos pequeños y temporales cursos de agua fueron importantes para las órdenes jesuítica y dominica pues en torno a ellos se construyó el sistema misional. Así, los arroyos sirvieron para fijar las nuevas toponimias y establecer los pueblos de misión.⁸ Desde pueblos de misión como el de San Miguel Arcángel (1787) se apreciaba el horizonte marino. Conforme se avanzaba hacia a la costa, aparecían, “altas rocas, quizás de 60 a 80 metros, que se despeñan

³ MAGAÑA MANCILLAS, *Indios, soldados y rancheros*, p. 59.

⁴ VIVÓ ESCOTO, “Medio físico”, p. 8.

⁵ VIVÓ ESCOTO, “Medio físico”, p. 8 y MAGAÑA MANCILLAS, *Indios, soldados y rancheros*, p. 61.

⁶ STOWELL, *The near side*, p. 27 y MÉNDEZ REYES, “Historia del sector servicios”, pp. 53-57.

⁷ MALDONADO, *Comentarios políticos*, p. 124.

⁸ MAGAÑA MANCILLAS, *Indios, soldados y rancheros*, p. 66. Este patrón de poblamiento se explica con mayor detalle en MEIGS III, *La frontera misional dominica*. Los pueblos de misión desarrollaron una pequeña agricultura de riego y temporal, esencialmente para autoconsumo, MAGAÑA MANCILLAS, *Nomadismo y poblamiento*, capítulo 4.

brutales hasta tocar el agua del Océano Pacífico y son divididas por pequeñas playas arenosas”, que, dicho sea de paso, adquirieron un valor turístico al comenzar el siglo XX.⁹

Baja California se atravesada por dos sistemas montañosos: la actual Sierra de Juárez, que los misioneros dominicos llamaron de Santa Catalina y que, continúa en territorio estadounidense bajo el nombre de Sierra Nevada; y, la Sierra de San Pedro Mártir. Ambas serranías, de mediana altura, junto a las agrestes condiciones del suelo originaron los arroyos por los que transita la carretera. Como ilustramos en el capítulo anterior, la SOP convirtió en vados gracias a las “defensas metálicas”. Un geógrafo afirmó:

La falta de lluvias abundantes y regulares en las planicies de Baja California son un factor negativo, pues en lugar de servir para el aumento de los caudales que los ríos traen de la zona montañosa merma dicho volumen de agua y junto con los elementos adicionales del clima en esas varias extensiones –intenso calor y rayos del sol que caen a plomo, pues el cielo casi nunca se ve cargado de nubes, falta de vientos fuertes y húmedos provenientes del Pacífico o del Golfo o bien del continente norteamericano– coopera para hacer que disminuya el caudal de los ríos pues el agua se infiltra en el suelo, dependiendo de la textura y espesor que éste tenga.¹⁰

El tramo Tijuana-Ensenada se articuló con el paisaje anteriormente descrito. Sin embargo, dicha articulación no fue del todo eficiente pues mientras estuvo en manos de Barbachano, presentó numerosas fallas derivadas de la presencia de agua que estropeaba los terraplenes. Como se aprecia en la Ilustración 4, un paisaje tan accidentado no perdió su atractivo para el turismo internacional, pues “el viajero admira secciones del camino muy altas y sinuosas, hechas sobre las montañas que a veces se acercan tanto al mar que forman verdaderos acantilados”.¹¹ Ahora bien, algunos de estos paisajes no se encontraban muy lejos de la “zona centro” de Tijuana, cuya urbanización exigió demoler y allanar algunos de los famosos cañones que obstaculizaban la expansión de la ciudad. A partir de la década de 1950, se construyó a través de dicho paisaje accidentado una importante prolongación de la avenida Segunda que posibilitó la consolidación de la delegación “Playas de Tijuana”.¹²

⁹ BASSOLS BATALLA, “Segunda exploración geográfico-biológica”, p. 33.

¹⁰ BASSOLS BATALLA, “Segunda exploración geográfico-biológica”, p. 119.

¹¹ RIQUELME INDA, “Vías de comunicación” [1937], p. 143.

¹² RIVERA DELGADO, *Un recorrido por las calles*, p. 95.

ILUSTRACIÓN 4.
Paisaje del tramo de Tijuana-Ensenada, c. 1950



FUENTE: *Directorio Comercial e Industrial de Mexicali* (1951).

A diferencia del “circuito intermedio” que revisaremos en el capítulo cuarto, los orígenes del tramo de Tijuana a Ensenada, que denominamos aquí “escénico”, exhiben una utilidad comercial distinta a la del “camino de herradura peninsular”.¹³ Otro de los falsos argumentos en torno a la construcción de la Transpeninsular es que siguió exactamente el itinerario de los pueblos de misión de San José del Cabo hasta San Francisco, California. Estos viejos caminos rústicos raras veces se acercaban a la línea de la costa. El desafío de construir el tramo de Tijuana a Ensenada radicó, en cambio, en convertir los puntos de descanso de los primeros comerciantes que transportaban peletería y minerales, a principios del siglo XX, en asentamientos. A menudo, pieles y minerales llegaban hasta la costa del Océano Atlántico a través de la ruta San Diego-Cabo de Hornos-Boston.¹⁴

El descubrimiento de vetas y placeres de oro en Real del Castillo –hoy un abandonado sitio arqueológico– a mediados del siglo XIX y como consecuencia de la “fiebre de oro” en Alta California, repercutió en la conformación del itinerario regular con San Diego, California. La

¹³ MAGAÑA MANCILLAS, *Población y nomadismo*, pp. 160-165. Este camino es la primera huella material paralela al trazo definitivo de la Transpeninsular, siendo la comunicación terrestre más importante del período misional que quedó estructurada a partir de aguajes, misiones y pueblos de misión, en los que soldados, rancheros y misioneros, “obtenían alimentos y agua, además de poder realizar un cambio de caballos”. SANTIAGO GUERRERO, “Mercados y medios de transporte”, pp. 67-68. Incluso, en algunas localidades serranas de lo que hoy conocemos como Baja California Sur, los sitios de pastoreo determinaron el camino.

¹⁴ SANTIAGO GUERRERO, “Mercado y medios de transporte”, p. 69.

creación de compañías de diligencias que comunicaron el puerto marítimo y la entonces capital del Partido Norte (Real del Castillo), en 1871, inició con una carreta halada por dos caballos. Pronto, ésta aumentó a cuatro bestias, reduciendo la duración del traslado de cinco días (aproximados) a tres, tiro por viaje. Durante el largo recorrido, los viajeros contaban con dos puntos de reposo: el pueblo de la ex-misión dominica de Guadalupe (hoy Francisco Zarco o Valle de Guadalupe) y Ensenada, bahía conocida como “Ensenada de Todos Santos”, que sirvió de punto de referencia para varias exploraciones y proyectos de colonización.¹⁵

Muy pronto, unos cuantos empresarios del sur de California construyeron las primeras bodegas en Ensenada, pues el flujo de población flotante demandaba continuamente ciertos productos –comida enlatada, bebidas embriagantes, herramientas, dinamita– que sólo se conseguían en Estados Unidos. “La gran mayoría de ellos”, escribió una historiadora a propósito de los gambusinos mexicanos y estadounidenses en Real del Castillo, “llegaron con reducidos recursos, poco equipo y rudimentario, con la idea del dinero rápido y fácil, y por lo mismo unos habrían de regresar [a California] en pocos días”, o semanas.¹⁶ Otros, por el contrario, siguieron buscando oro, y a juzgar por la historiadora británica Heath, los más “visionarios” lo invirtieron rápidamente en las actividades comerciales.

Uno de esos “visionarios” fue el empresario estadounidense Jacobo Wagner, quien construyó el primer hotel de la época en una de las escasas construcciones de adobe de Real del Castillo. El negocio exigió que se trajeran desde “San Diego, dos o tres carretas repletas de mercancías para su tienda en el pueblo. El camino que comunicaba a Real del Castillo con el Valle de Guadalupe era periódicamente emparejado por el mismo Wagner”.¹⁷ Este tipo de iniciativas privadas fueron posteriormente tendencia general de las compañías extranjeras en la península, con la salvedad de que la escala e impacto de las obras fue menor a la del “circuito intermedio” también durante la segunda mitad del siglo XIX.

Como se mencionó en el capítulo primero, la principal obra de Esteban Cantú fue el “Camino Nacional”. Tiempo después, en 1919, según se dijo, esta fue concesionada al primer distribuidor local de electricidad y telefonía, Manuel Barbachano. A dos años de iniciar los trabajos de la carretera Tijuana-Ensenada que él mismo continuó, transitar por esta resultaba “altamente

¹⁵ SANTIAGO GUERRERO, “Mercado y medios de transporte”, pp. 72-73 y PADILLA CORONA, “Real del Castillo”, pp. 123-124.

¹⁶ HEATH CONSTABLE, “El poblado minero El Álamo”, p. 273.

¹⁷ PADILLA CORONA, “Real del Castillo”, p. 126.

peligroso”.¹⁸ Sin rescindir el contrato de Barbachano, Abelardo L. Rodríguez, recién llegado al gobierno del Distrito Norte, en 1924, ideó mejorar las comunicaciones terrestres entre Tijuana y Ensenada, localidades que se convirtieron, junto a Mexicali, en los motores del desarrollo inicial de Baja California. La justificación del proyecto de Rodríguez la encontramos en su famosa *Memoria administrativa* (1928) y convendría citarla como uno de los posibles orígenes de la Carretera Transpeninsular:

El ferrocarril ha venido a encontrar un insuperable auxiliar en el moderno carro automóvil. Desde la Gran Guerra se ha podido apreciar la creciente importancia del automóvil y la necesidad urgente que todos los países del mundo tienen de facilitar el tráfico de los vehículos movidos por gasolina, para estimular todos los recursos de su comercio, de su agricultura y de su industria [...] Pocas partes del mundo cuentan con los admirables caminos que posee California, que resultan enérgicos estimulantes del desarrollo y prosperidad de esa rica región. En la península de Baja California, la necesidad de buenos caminos resultaba todavía, si cabe, más apremiante que en ninguna parte del resto del país.¹⁹

Por eso, Rodríguez anunció las obras con bombo y platillo, al grado que la prensa local desfiguró la realidad con la siguiente nota: “Los bajacalifornianos primero en todo... no será una frase hiperbólica, pues el camino de asfalto que se construya entre Tijuana y Ensenada será por extensión el primero en todo el país”. Así, con semejante vocación por la grandilocuencia, se esbozó desde un comienzo el proyecto del “circuito escénico” en manos del gobierno del Distrito Norte.²⁰ Lo cierto es que para entonces, algunos tramos entre la Ciudad de México y Puebla ya habían comenzado a petrolizarse,²¹ debido a su importancia estratégica para el centro político, y en cambio, los caminos al noroeste quedaron relegados al sistema ferroviario (del Southern Pacific Railroad).²² La prioridad siempre fue conectar la Ciudad de México con Nuevo Laredo.

Como ya dijimos, el contrato entre el gobierno del Territorio Norte y Barbachano fue anulado en 1936. Ello supone que Rodríguez y los gobernadores hasta Rodolfo Sánchez Taboada (1937-1944), pactaron con este contratista y empresario yucateco la continuación de una obra, que desde 1919, mantenían un carácter provisional. La anulación del contrato fue implícitamente

¹⁸ CALVILLO VELASCO, *Gobiernos civiles*, p. 100.

¹⁹ RODRÍGUEZ, *Memoria administrativa*, p. 28.

²⁰ Palabras de Enrique Pérez Rul al diario el *Mercurio*, c. verano de 1924, citado en AHEBC, fondo *Pablo L. Martínez*, caja 15, exp. 14: “Primer proyecto de camino asfaltado Tijuana-Ensenada” [mecanuscrito], mayo de 1969.

²¹ GARCÍA MARTÍNEZ, “Cien años de carreteras”, p. 408.

²² Hasta antes de la década de 1950, los programas de trabajo de proyectos carreteros lucen arbitrarios, sino es que extraordinarios. Por ejemplo, en una edición bilingüe de 1931, se mencionó que al gobierno federal le interesó comunicar Baja California con Quintana Roo. COMISIÓN NACIONAL DE CAMINOS, *Los caminos de México*, p. 24.

anunciada tras la declinación del presidente Cárdenas a la invitación de la improvisada inauguración del tramo. Ante la negativa presidencial e incontables problemas del maltrecho camino, la prensa especuló que el evento fue “únicamente [una] excursión”, bastante costosa, a decir verdad.²³ Lo primero que hizo Sánchez Taboada fue debilitar políticamente a Barbachano y “recuperar” la construcción de la obra para la iniciativa gubernamental. Ahora bien, varias instancias gubernamentales tomaron el control del proyecto.

La prioridad de la Comisión Nacional de Caminos (CNC) consistió en articular una red carretera nacional que no reparase demasiado en tramos locales. Lo importante era expandir el centro político “de océano a océano, [y] de frontera a frontera”.²⁴ La única manera en que el impuesto a la gasolina de 1925 construiría una carretera entre Tijuana y otros puntos lejanos del país estuvo condicionada, primero a hacerla pasar por Sonora y después al resto de entidades. Sólo así los ingenieros de la CNC sentirían que no afectarían a los contribuyentes. Cual indicio del rezago carretero entre el macizo continental y la península, primero ocurrió la integración ferroviaria entre Baja California y Sonora (1948).²⁵

De manera extraoficial un ingeniero escribió al entonces presidente Pascual Ortiz Rubio (1930-1932) para sugerir cómo construir la red nacional. “El impuesto a los automovilistas debe estar en relación con el uso que hagan del camino, y por eso nada más equitativo [...] que un buen índice del uso que se hace del camino”. La vertiente del Pacífico sólo quedó integrada en 1957 a partir de la carretera Ciudad de México a Toluca, Morelia, Guadalajara, Tepic, Culiacán, Hermosillo, y finalmente, Tijuana. Sin embargo, la prioridad del régimen posrevolucionario fue siempre la carretera de Ciudad de México a Nuevo Laredo.²⁶

Todos estos planes carreteros quedaron expuestos a los vaivenes políticos del periodo posrevolucionario. Incluso hasta que el Automobile Club of Southern California (ACSC) sugirió al gobierno federal en 1931 las rutas que debieron privilegiarse, al menos para el noroeste mexicano, volvió a aparecer Tijuana en el mapa caminero. Aunque la carretera principal de la vertiente del Pacífico no se inauguró sino hasta 1957 (de Nogales, Sonora, a Guadalajara, Jalisco), el ACSC jugó un papel central como grupo de presión ante la federación cuestionando cuándo la península de

²³ IIH-UABC, fondo *Manuel Ávila Camacho*, colección AGN, exp.: 6.70: extracto de telegrama de Manuel Barbachano a Lázaro Cárdenas, 21 de abril de 1936, núm. reg. 25832, f. 4.

²⁴ SALINAS ÁLVAREZ, *Historia de los caminos en México* [tercer tomo], p. 63.

²⁵ GARCÍA MARTÍNEZ, “Cien años de carreteras”, p. 417.

²⁶ IIH-UABC, fondo *Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, colección AGN, exp. 18.18: “Estudio del Ingeniero Alfredo Becerril Colín para la construcción de caminos en la república”, abril de 1931, ff. 5, 3.

Baja California quedaría integrada a la red carretera nacional.²⁷ Cosa que ocurrió hasta 1952, con la carretera Tijuana-Mexicali, que, replanteando el “Camino Nacional”, redujo a dos horas 30 minutos un viaje que antes duraba 8 o 10 horas.²⁸ Luego de tocar el casco urbano mexicalense, la SCOP planeó que la Carretera Federal Número 2 llegaría hasta Matamoros, Tamaulipas.

Como parte de la fiebre caminera del México posrevolucionario, también en Baja California y Baja California Sur surgieron compañías constructoras que mediante atajos legales obtuvieron de los gobiernos territoriales contratos de obras. Como sucede siempre –o casi siempre–, tras la salida de un gobierno estatal, se descubría el cohecho, la malversación, los sobornos y otros actos ilegítimos con los que operaba. Eligio Esquivel (1908-1964) fue el gobernador que sustituyó a Braulio Maldonado (1953-1959). El ingeniero Esquivel fue gerente del Distrito de Riego Número 14 del Río Colorado (de Mexicali y San Luis Río Colorado, Sonora), desde principios de la década de 1940 hasta su gubernatura. En cuanto llegó al Palacio de Gobierno, comenzó a desprestigiar al exgobernador Maldonado en los periódicos locales y nacionales. Una de las múltiples controversias fue el manejo de la política caminera. Esquivel acusó a su antecesor de crear una dudosa empresa constructora: Talleres y Construcciones, S.A. (en adelante, TYCSA). Aunque ésta trabajó en diferentes contratos en ambas entidades de la península, las proezas que Maldonado realizó para financiar la Transpeninsular –en el entendido de que contrató siempre a TYCSA– son dignas de historiarse.

“Acepto todas las investigaciones necesarias para reestimar todas las obras públicas realizadas durante mi administración”, escribió Maldonado en el semanario *Siempre*. Continuó: “Las empresas que realizaron obras durante mi administración y que tuvieron contratos durante el gobierno a mi cargo son las siguientes: TYCSA y La Chapultepec, S.A., y otras que no recuerdo”.²⁹ La segunda empresa citada por Maldonado perteneció a un ingeniero militar, responsable de la construcción del puerto de altura de Ensenada y las más importantes zonas residenciales de Tijuana, Ensenada y Mexicali, además de promotor de las Olimpiadas de México 1968. Se trataba de José de Jesús Clark Flores.³⁰ La revisión documental relativa a TYCSA permite echar un vistazo al contexto olvidado por Maldonado.

²⁷ Esta glosa parte del mejor estudio al respecto, KIM, “Destiny of the West”. La tesis doctoral de WATERS, “Re-Mapping the Nation”, también ofrece datos valiosos, sobre todo en el capítulo tercero.

²⁸ *Mexicali Gráfico*, “La Conquista del Desierto”, 1 de abril de 1952.

²⁹ El artículo fue reproducido en MALDONADO, *Comentarios políticos*, pp. 161-163, énfasis añadido.

³⁰ *Avance*, “Notables construcciones de Chapultepec, S.A.”, 7 de octubre de 1963. Sobre Clark Flores y su vínculo con el Comité Olímpico Mexicano, véase RODRÍGUEZ KURI, “Ganar la sede”, pp. 263-264.

El gobernador Maldonado gestionó con afán el apoyo de la SCOP para construir lo que denominó la “Supercarretera Transpeninsular”, con el ánimo de ir más allá de las obras del “camino viejo” de Rodríguez-Barbachano. Al menos en dos ocasiones el propio ingeniero Enrique Bracamontes, en calidad de subsecretario de Comunicaciones y Obras Públicas –y no de secretario, como lo fue en 1973–, echó por tierra el proyecto. Con la pequeña partida del presupuesto estatal que Maldonado destinó a la carretera, comenzaron las obras del tramo Tijuana-Ensenada. El gobernador también solicitó una inversión directa de la SCOP consistente en 13 millones de pesos enfatizando las ventajas económicas que se derivarían del turismo estadounidense. La negativa del subsecretario Bracamontes se debió a que “el gobierno federal no puede, por el momento, otorgar [semejante] respaldo financiero”.³¹ El mensaje anterior desentona con el aire triunfalista y de largos discursos de la inauguración del “águila estilizada”, 20 años después.

La negativa del subsecretario Bracamontes obligó a Maldonado a cancelar los contratos con las empresas que preparaban las terracerías en dirección al sur de Tijuana. Si en los años siguientes el gobierno estatal desistió de su esfuerzo por expandir el circuito se debió a que hubo un fuerte movimiento de opinión pública que exigió resultados inmediatos, además del repudio general de la clase política hacia Maldonado.³² Por ello, la decisión de concentrar los escasos recursos y labores en los cuatro carriles proyectados entre Tijuana y Ensenada resultó vital para ganarse el aprecio del pueblo bajacaliforniano, cosa que supo bien Maldonado durante su mandato. Quienes resintieron mayormente los problemas de salarios caídos fueron los trabajadores de las cuadrillas de las empresas contratistas.

Tal y como hiciera Rodolfo Sánchez Taboada en 1939, cuando pagó a los camineros con tierras del Valle de Maneadero, expropiadas para el efecto,³³ entre 1956 y 1958, Maldonado permitió la invasión y fomentó la ulterior repartición ejidal de las tierras que anteriormente poseyeron los colonizadores rusos en Valle de Guadalupe, entre los trabajadores de la nueva carretera. El argumento que el sudcaliforniano dio a las familias de camineros –de diversas partes de la república– era que estaba por agotarse la concesión de 54 años de Porfirio Díaz a los rusos en 1906.³⁴ Mientras tanto, el gobierno maldonadista buscó otras maneras de financiar el proyecto.

³¹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 6: oficio número 602 de Enrique Bracamontes a Braulio Maldonado, 24 de junio de 1955.

³² *Diario de Ensenada*, “La Carretera al sur en pésimas condiciones” y “Cada día está peor el camino a San Quintín”, 9 y 11 de noviembre de 1955.

³³ GRUEL SÁNCHEZ, “La muerte de Pablo González”, p. 112.

³⁴ RUIZ RÍOS, “Disputas por la tierra”, p. 38.

Entre ellas, solicitó al Banco Nacional de México la aplicación de manera local del impuesto a la gasolina, pero esta medida contravenía al impuesto federal.³⁵ Finalmente, Ruíz Cortines resolvió a favor de Maldonado,³⁶ otorgándole tan sólo 3 centavos de cada litro vendido.³⁷

La constitución de TYCSA, en la que Maldonado fungió como principal accionista, representó una de las acciones que generó mayor intriga contra Maldonado, nacido en una ranchería dentro de lo que denominamos “circuito austral”, en San José del Cabo, Baja California Sur. Mediante la compañía contratista, se articularon intereses que no sólo incluían al gobierno de Maldonado, la SCOP o las Juntas Locales de Caminos de Ensenada. Consciente de que al solicitar la colaboración de distintos niveles de gobierno y de la sociedad tendría que imponer una directriz a las obras, el gobernador solicitó nuevamente la cantidad de 13 millones de pesos al ingeniero Bracamontes. En estricto apego al diseño institucional de la Secretaría de Estado que representaba, la respuesta dada por Bracamontes a Maldonado y su gobierno fue negativa:

Esta Secretaría ha mostrado siempre el más amplio espíritu de cooperación con ese Gobierno [de Baja California], accediendo prácticamente a todas sus peticiones. Sin embargo, consideramos que las solicitudes concretas que se incluyen en su oficio son en general difíciles de conceder [...] Ese Gobierno de *motu proprio* contrajo diversos compromisos con algunos contratistas sin previo acuerdo con la [SCOP], y ahora solicita a usted la aceptación respectiva por ambas partes.³⁸

La centralización política conseguida por el gobierno federal a mediados del siglo XX se manifiesta en este oficio. Evitando un conflicto de intereses, Bracamontes –por más apoyo presidencial que tuviese el gobernador Maldonado– procedió de acuerdo con la legislación vigente: por ello, ante la propuesta “revolucionaria” del gobernador bajacaliforniano, el funcionario federal no hizo más que destacar las inconsistencias, como el hecho de recurrir a los recursos que las Juntas Locales de Caminos gestionaron y laboriosamente obtuvieron. “Ese Gobierno a su digno cargo insiste en asimilar los caminos vecinales a los que se construyen por cooperación”, entre la federación y los estados, por lo que sumado a lo anterior, “es la Secretaría

³⁵ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 6: oficio número 205 del Banco Nacional de México al gobierno de Baja California, 4 de junio de 1956.

³⁶ CASTELLANOS EVERARDO, *Columnas, estampas*, pp. 211-214.

³⁷ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 6: oficio número 1153 del presidente de la república a Braulio Maldonado, 3 de agosto de 1956.

³⁸ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 6: oficio número 110 de Enrique Bracamontes a Braulio Maldonado, 4 de enero de 1956, f. 1.

del Ramo la única autorizada para aprobar los programas de trabajo, siendo causa de que la Federación suspenda sus remesas de fondos”.³⁹ Así sucedió al poco tiempo.

No sólo fue el hecho de que Maldonado haya manipulado las características productivas entre caminos turísticos y agrícolas, la solicitud que hizo al dinero de las JLC –que hasta el momento tuvieron un éxito relativo construyendo caminos vecinales en Valle de Mexicali– se debió a que desde la constitución de éstas en 1945, incluyeron algunas localidades por las que transitó el “circuito escénico”. Sin contratar a un historiador, el gobernador consultó en papeles del surgimiento de las juntas en plena Segunda Guerra Mundial, cuando el general Juan Felipe Rico Islas despachaba como gobernador del Territorio Norte.

Como se aprecia en el Mapa 2, pese a restringirse al tramo Tijuana-Ensenada, no se descarta el hecho de que es una obra que sirvió al resto de las localidades de la zona costera y serrana de Baja California. El “circuito escénico” coincidió en cinco de las ocho jurisdicciones con las que originalmente las JLC delimitaron y se dividieron el Territorio Norte.⁴⁰ En cierto sentido, la propuesta de la “Supercarretera Transpeninsular” fue congruente con la definición de “camino vecinal”: estos tendrían tal denominación siempre y cuando los cultivos estuviesen a una distancia menor a 10 kilómetros de la arteria principal.⁴¹ Sin embargo, Maldonado tuvo un proyecto paisajístico en mente, además de facilitar las andanzas de los agricultores: procurarle al automovilista, nacional o extranjero, una perspectiva horizontal del Pacífico opuesta a la de parcelas y campos de cultivo.

Maldonado no desistió y para enero de 1958 –a un año de concluir su administración– obtuvo un crédito del Banco de Comercio, S.A. por 20 millones de pesos. Teniendo el empréstito en la mano, la obtención del crédito pasó al Congreso Local para buscar el visto bueno de los legisladores ante tal endeudamiento. A diferencia del entonces Territorio Sur, Baja California ya gozaba de las prerrogativas de ser estado libre y soberano. El dinero se entregó a través de un fideicomiso de Financiera del Noroeste, S. A., que avaló el procedimiento ante notario público.

³⁹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 6: oficio número 110 de Enrique Bracamontes a Braulio Maldonado, 4 de enero de 1956, f. 2.

⁴⁰ Las jurisdicciones de 1) Valle de Mexicali, 2) Valle de Guadalupe –hoy Francisco Zarco–, 3) Tijuana, 4) El Descanso, 5) Ensenada, 6) Maneadero –a menos de 20 kilómetros de Ensenada–, 7) Santo Tomás, y 8) San Ramón. AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 467, exp. 1: “Acuerdo que crea las Juntas Locales de Caminos Vecinales”, 6 de febrero de 1945, f. 2.

⁴¹ Cosa que en muchos tramos sucedió. AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 467, exp. 1: “Acuerdo que crea las Juntas Locales de Caminos Vecinales”, 6 de febrero de 1945, f. 1.

Una vez terminado el trámite –el mismo día de la emisión del fideicomiso–, Maldonado solicitó que el crédito fuese entregado en 40 pagarés de medio millón cada uno.

La ruta seguida por el gobierno estatal para financiar la construcción del ambicioso proyecto coincidió con el mecanismo que fue, desde 20 años atrás, usanza común del resto de entidades federativas: la expedición de “Bonos de Caminos” para el territorio nacional que, emitidos por el Banco Nacional Hipotecario Urbano de Obras Públicas, garantizó la construcción de múltiples redes troncales y el mejor aprovechamiento del impuesto a la gasolina.⁴² Contrario a lo que se pensó después, el contrato que Maldonado se concedió a sí mismo (a través de TYCSA) no fue tan costoso como el que otorgó, precisamente, a uno de las empresas que olvidó mencionar en su artículo de *Siempre*, nos referimos a Construcciones de México, S.A., una de las que operaba Clark Flores. El pago de 43 millones de pesos no sólo comprometía el préstamo del Banco de Comercio sino las participaciones bajacalifornianas de los impuestos federales y del “impuesto sobre producción agrícola”, del que salieron más de tres millones.⁴³

Estas fueron las razones, por las cuales el gobernador entrante Esquivel, emprendió una campaña de desprestigio y descrédito contra Maldonado. No cabe duda que entre las múltiples discordias, la “Supercarretera Transpeninsular” resultó central, pues a partir de este proyecto Maldonado autorizó otros movimientos que Esquivel inmediatamente canceló, tales como “permisos para automóviles de alquiler; licencias para bares turístico [...] operaciones de compra-venta de inmuebles a cinco kilómetros de la costa, en el estado de Baja California y la inscripción de los títulos de propiedad de lotes urbanos [...] en las poblaciones de Tijuana y Ensenada”.⁴⁴

Como veremos más adelante, Maldonado dejó inconcluso el tramo pues la carretera no alcanzó a llegar hasta Ensenada. Sin embargo, el punto al que llegó ya significaba un logro pensando en la estrategia turística: antes de 1959 fue posible trasladarse desde Tijuana hasta Rosarito, una de las localidades a menos de 25 kilómetros de Tijuana, y ubicada al borde de la Transpeninsular muy pronto adquirió independencia delegacional (separándose de Tijuana y convirtiéndose en municipio en 1995) y, sobre todo, económica (al concentrar los principales atractivos turísticos cercas de la garita internacional). El despojo esquivelista de la obra en curso significó, según un observador contemporáneo, un atraso en materia de obras públicas. “La mala

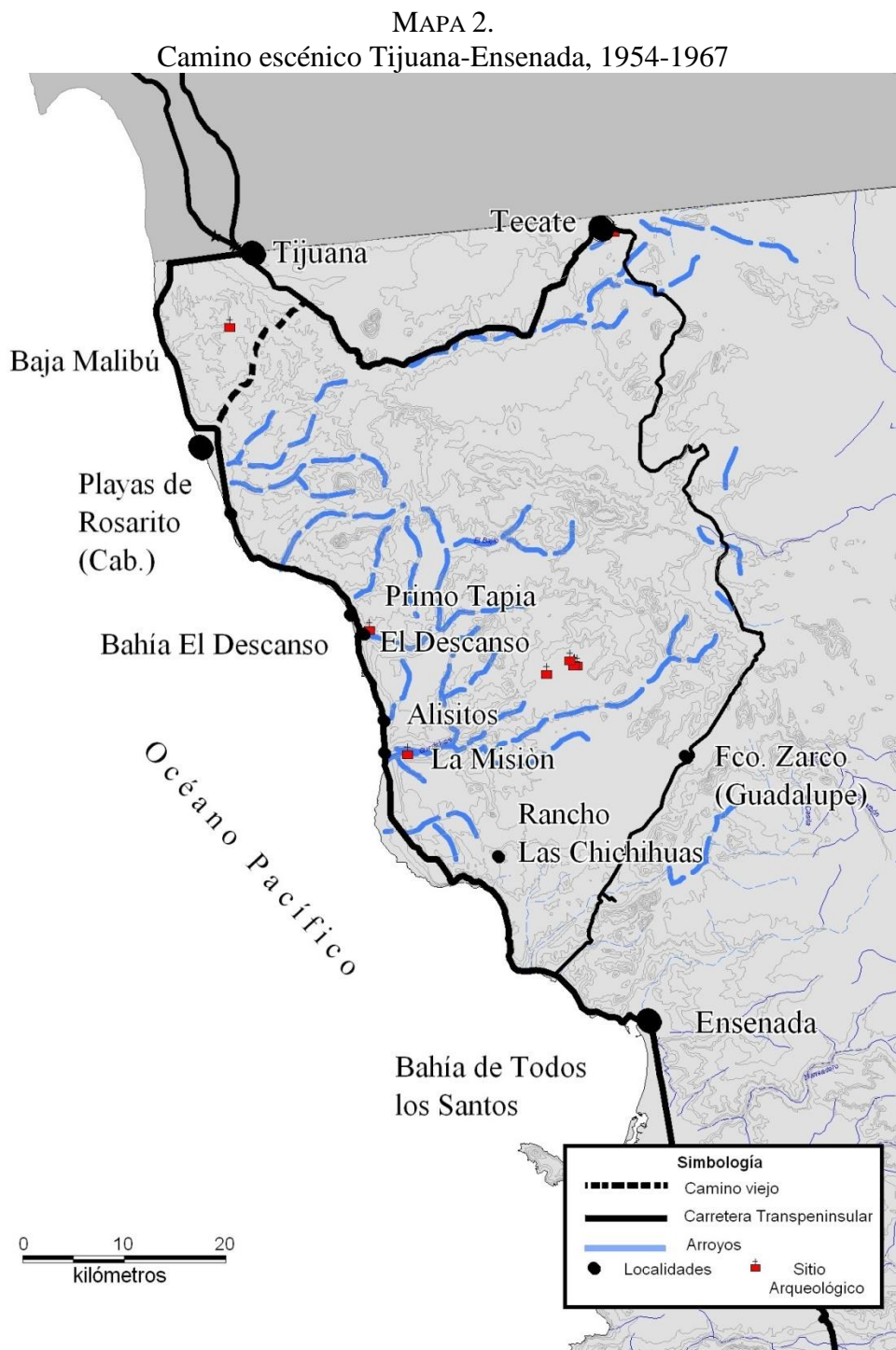
⁴² GARCÍA MARTÍNEZ, “Cien años de carreteras”, p. 414.

⁴³ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 197, exp. 9: “Acuerdo a la Tesorería General del Estado, para el pago a Construcciones de México, S.A.”, 18 de agosto de 1958, ff. 1-2.

⁴⁴ SÁNDEZ, *Por encima de las pasiones*, pp. 141-142.

fe fue puesta en juego”, agregó en 1968 un familiar de Maldonado, “hace que esa importante ‘Supercarretera’ constituya un fracaso para el gobierno federal”.⁴⁵ Seguramente, cinco años después este autor y otros ciudadanos cambiaron de opinión.

⁴⁵ SÁNDEZ, *Por encima de las pasiones*, p. 161.



FUENTE: Elaboración propia a partir de INEGI, “Conjunto de datos vectoriales” y AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 467, exp. 1: “Croquis Carretera Tijuana Ensenada”, c. 1941.

Hasta cierto punto, Esquivel hizo todo lo posible por eliminar las gestiones de Maldonado, y por ello tardó bastante tiempo en concretar un proyecto que sustituyese al maldonadista. Esquivel re-inició tardíamente la construcción de la carretera que jamás alcanzó a concretar pues falleció

antes de concluir el quinto año de su gubernatura. Por ello, mucho antes de su trágica muerte, a los pocos días de iniciar su gobierno, había diseñado una iniciativa de ley que anulaba los contratos a TYCSA y Construcciones de México. La apelación constitucional que Esquivel hizo a los artículos 134 y 117, fue un argumento de peso para cuestionar el procedimiento iniciado por Maldonado. En principio, Maldonado no asignó a TYCSA y Clark Flores las obras mediante un concurso o subasta pública (artículo 134), además de no recurrir a un establecimiento “descentralizado: [el] Fondo Impulsor para el Financiamiento de Obras Públicas Estatales y Municipales”, de tal suerte que las concesiones otorgadas carecieron de todo tipo de “preposiciones que más convinieran al interés del Estado”.⁴⁶

Al poco tiempo, otro de los argumentos que demostraron los abogados de Esquivel, fue el relativo a que (según el artículo 117, fracción VIII) las obras concesionadas por los gobiernos estatales y municipales debían “estar destinadas a producir directamente un incremento en sus respectivos ingresos”, y aunque el gobierno estatal recibía ingresos derivados del turismo (en menor proporción a la producción algodonera del Valle de Mexicali), éstos aún no se reflejaron en las finanzas públicas:

Además, en el contrato-concesión de que se viene hablando, no se fija término, ni para la continuación, ni para la conclusión total de las obras del Camino Escénico [...] Tampoco se da intervención al gobierno estatal en la recaudación de la cuota o las cuotas de tránsito por vehículos que cobre la concesionaria y que deberán percibirse en las garitas que señala el contrato.⁴⁷

Según un político contemporáneo y correligionario del PRI, el gobernador Maldonado no se enriqueció ilícitamente (al menos con esta obra no). Motivado por el deseo populista de apoyar a las masas, entregaba y repartía dinero –el suyo, así como el que pedía prestado a otros políticos o el del gobierno estatal– entre las clases pobres.⁴⁸ La iniciativa de Esquivel para anular los contratos emitidos por Maldonado no tuvo éxito sino hasta 1964, con la publicación del decreto

⁴⁶ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 11: “Iniciativa de decreto”, 4 de noviembre de 1959, ff. 1-2.

⁴⁷ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 11: “Iniciativa de decreto”, 4 de noviembre de 1959, ff. 3-4. Un estudio sobre la hacienda pública durante el gobierno de Esquivel, en Archivo Histórico de Tijuana (AHT, en adelante), fondo *Archivo vertical*, exp. 1.186, José Encarnación Kabande, “La verdad sobre la hacienda pública del gobierno del estado de Baja California, 1959-1965”. Dicho análisis del gasto pasivo de Esquivel no incluyó las carreteras, aunque sí un amplio estudio sobre las obras públicas de carácter urbano en Tijuana y Mexicali.

⁴⁸ “Braulio murió en la pobreza”, porque fue sometido a una intensa vigilancia por sus actividades “comunistas” al grado que tuvo que salir de Baja California y del país, con poco dinero, protegido por Lázaro Cárdenas. CASTELLANOS EVERARDO, *Columns, estampas*, pp. 217-218.

número 69 en el *Diario Oficial del Gobierno de Baja California*, mismo que implicó una ruptura radical más allá de cancelar las contrataciones previas.

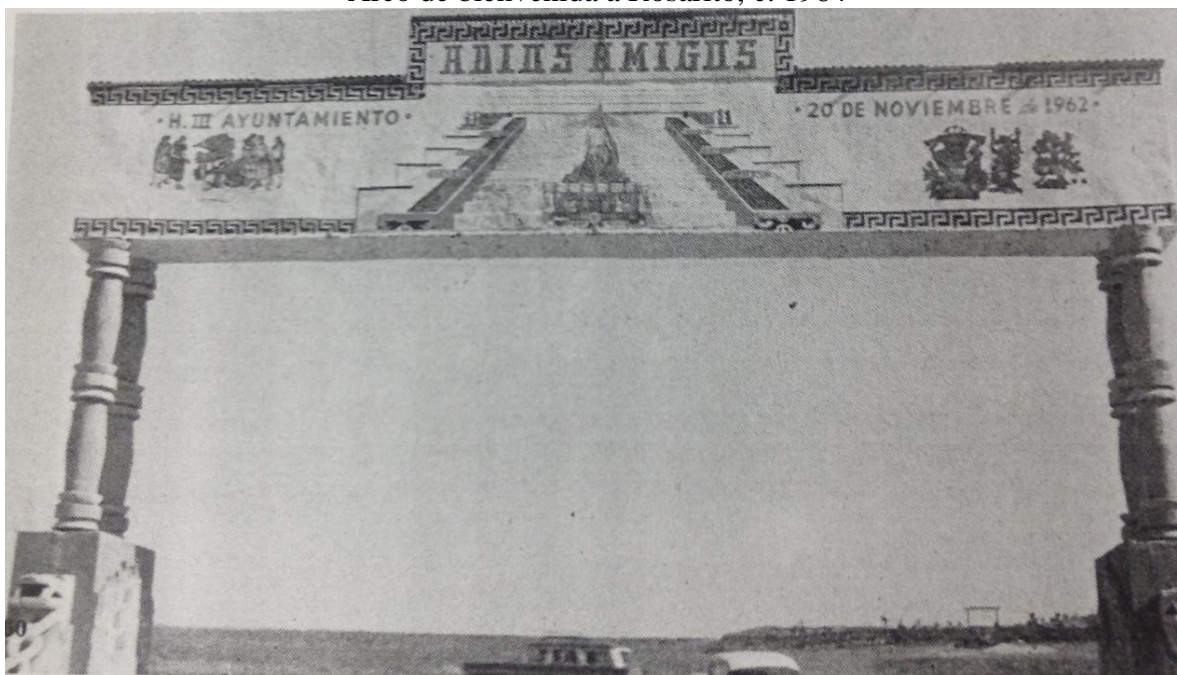
Al poco tiempo de suspender a TYCSA y Construcciones de México, Esquivel trató de interesar a otros empresarios en la continuación de la obra carretera, de Rosarito a Ensenada. Algunos de ellos no cobraron un centavo al gobierno estatal, como el empresario tauromáquico Salvador López Hurtado, al igual que hizo en Playas de Tijuana construyendo una Plaza de Toros al borde de la Transpeninsular. Esquivel solicitó a López Hurtado que los caminos que fuese a preparar para el tránsito, fuesen uniformes con los realizados hasta el momento, lo cual significaba que tuvieran una base de revestimiento de 10 centímetros.⁴⁹ La documentación sugiere que Esquivel habló por lo menos con dos contratistas antes de decidirse por uno de ellos. No existe evidencia de que hubiera corregido el procedimiento de Maldonado convocando a una subasta o alguna consulta ciudadana.

De hecho, mientras Esquivel comprometía al ingeniero Manuel Velázquez Chávez para que continuara las obras, siendo el “único responsable de cualquier dificultad [...] con las autoridades competentes, relacionada con los problemas surgidos entre las empresas TYCSA y Financiera del Noroeste”, quedaría pendiente la elaboración formal del contrato y orden de trabajo, pues el gobierno esquivelista se encontraba a la espera de que la SOP aprobara los términos contractuales.⁵⁰ Finalmente, con motivo de la visita del presidente López Mateos a Tijuana, en el verano de 1961, Esquivel se vio obligado a contratar a una nueva empresa, La Regional, S.A., a cargo del ingeniero Ernesto Fernández. El objetivo inmediato fue preparar el equivalente a 100 mil pesos de carretera entre Tijuana y Rosarito –es decir, ni la mitad del tramo escénico, reconstruyendo el tramo que consolidó Maldonado–, pagándole a La Regional, S.A. hasta diciembre de 1961.

⁴⁹ López Hurtado también construyó la plaza de Toros de Ciudad Juárez a la orilla de la Carretera Panamericana. AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 11: “Autorización para efectuar obras de nueva conservación del “circuito escénico”, 1 de junio de 1960. Véanse SÁNDEZ, *Por encima de las pasiones*, p. 160 y GANSTER, PIÑERA RAMÍREZ y PADILLA, “Tijuana”, p. 14. Una explicación sobre cómo López Hurtado se relacionó con Antonio J. Bermúdez y el Programa Nacional Fronterizo, véase WARD, ““Finding Mexico’s Great Show Window””.

⁵⁰ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 11: “Autorización para efectuar obras de nueva conservación del “circuito escénico”, 1 de junio de 1960. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas cambió en 1959 su nombre a Secretaría de Obras Públicas y separó sus funciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de dónde dependió Caminos y Puentes. DEL RÍO y VARGAS, *El autotransporte*, p. 112.

ILUSTRACIÓN 5.
Arco de bienvenida a Rosarito, c. 1964



FUENTE: AHT, fondo *Archivo vertical*, exp. 1.234, “Tijuana en la ruta del progreso”.

Un manuscrito sin fecha explica las ideas detrás del vuelco que se dio al proyecto de “Supercarretera Transpeninsular”. Además de enfatizar las anomalías contractuales de Braulio Maldonado, nuevamente se argumentó que “el gobierno estatal tiene la facultad de abstenerse de realizar obras que pudieran considerarse de ornato y belleza”, que carecían de utilidad pública inmediata, y subirían a un alto costo por la mera apreciación del paisaje.⁵¹ Acostumbrado a trabajar siempre bajo los términos y criterios del gobierno federal, Esquivel traspasó las obras a otra dependencia de gobierno, a cargo de sus colegas ingenieros. El mandatario cedió las utilidades de las “cuotas de circulación” –es decir, los peajes– a Caminos y Puentes Federales, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en adelante, SCT), para pagar con ello a la empresa constructora La Regional del ingeniero Fernández. El mismo Esquivel aseguró al gobierno estatal una participación de 27 millones de pesos que le serían devueltos por la SCT.⁵² Aquí, habría que considerar que en diciembre de 1973, cuando se abrió la totalidad de la Transpeninsular, la caseta

⁵¹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 11: “Proyecto para el financiamiento de la terminación de la Carretera Escénica Tijuana a Rosarito”, documento sin fecha, f. 1.

⁵² AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 11: “Proyecto para el financiamiento de la terminación de la Carretera Escénica Tijuana a Rosarito”, documento sin fecha, ff. 1-2.

de Tijuana-Ensenada costaba dos dólares cuarenta centavos (30 pesos) a un tipo de cambio de 12.50 pesos, antes de la devaluación de 1976.⁵³

Páginas adelante concluiremos el asunto entre Esquivel y la SCT, de momento conviene mencionar que en 1961 un conteo vehicular entre San Diego y Tijuana señaló la friolera de 21 millones de visitantes al año, de los cuales tan sólo 3 millones fueron peatones, y el resto salió de Estados Unidos en algún tipo de vehículo con más de dos llantas. De la cifra total de visitantes, las estadísticas oficiales consignaron que más de la mitad eran turistas mexicano-estadunidenses. Dicha afluencia turística, según la nota de prensa, no tenía “precedentes”.⁵⁴ Por ello, al poco tiempo sucedieron una serie de cuestiones que posibilitaron que cinco años después, al acercarse la recta final del sexenio de Gustavo Díaz Ordaz, el secretario de Gobernación Echeverría buscara la presidencia.

En 1964 se decidió el rumbo del “circuito escénico”, pues ese año oficialmente Esquivel convino con Hugo Cervantes del Río (a la sazón, director general de Caminos y Puentes) que obras, peaje y camino pasaran a manos de Caminos y Puentes Federales, dependiente de la SCT, para enajenar a título oneroso “todo lo relativo a la carretera”.⁵⁵ Al poco tiempo, Esquivel falleció de causas naturales, sin concluir su periodo de gobierno. Tan evidente fue el aletargamiento en que cayó el asunto de las carreteras bajacalifornianas que el gobernador sucesor, ingeniero Raúl Sánchez Díaz Martell (1915-2011), había fungido anteriormente como administrador del Ferrocarril Sonora-Baja California (1948). Entonces, los proyectos de infraestructura de carreteras locales quedaron en suspenso pues tocó a los ferroviarios salir del tintero.⁵⁶

Al ser absorbido este circuito por un organismo descentralizado dependiente de la SCT, resultaba más sencillo que interviniera la SOP u otro nivel de gobierno, en la reconstrucción definitiva de la Transpeninsular. El subsecretario Bracamontes, que tanto se negó a contribuir con el gobierno maldonadista, terminó paradójicamente impulsando su realización. Para 1967, la obra quedó terminada y motivó su celebración: era posible llegar de Tijuana a Ensenada, gracias a las altas comodidades de cuatro carriles de velocidad, en menos de 120 minutos cuando anteriormente

⁵³ Mandeville Special Collection (UCSD), “Benito Juárez Transpeninsular Highway: Baja California map and other information to the south end of the peninsula” [guía turística c. 1973], pp. 7 y 14.

⁵⁴ *Novedades*, “21 millones de extranjeros visitaron a Tijuana en 1961”, 28 de enero de 1961.

⁵⁵ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 11: remisión de contrato de Eligio Esquivel a Hugo Cervantes del Río, 3 de febrero de 1964.

⁵⁶ Tal fue el caso del ferrocarril Mexicali a Ensenada, véase la publicación de este proyecto en el órgano publicado por Sánchez Díaz, *El Riel*, junio de 1962. Sobra decir que el proyecto jamás se realizó.

consumían ocho horas. Esta noticia rápidamente llegó hasta La Paz, Baja California Sur, causando revuelo popular.⁵⁷

PROBLEMAS TÉCNICOS

El fracaso relativo de la construcción del tramo Tijuana-Ensenada, no sólo se explica por el hecho de que los contratos de Braulio Maldonado fueron fraudulentos. La factura de este tramo, en sí misma, como continúa ocurriendo en la actualidad, estaba mal planeada desde antes de su inauguración en 1967. Más allá de que la mano de obra resultó raras veces remunerada y que los contratistas siempre aseguraron sus ganancias, desde el punto de vista ingenieril la obra dejó mucho que desear. Un informe técnico del Departamento de Vías Terrestres de la SOP muestra el modo en que la elección de la ruta influyó en sus fallas continuas. Los constantes deslizamientos de la carretera, así como los sucesivos hundimientos en numerosos kilómetros, ameritaron todo un trabajo de investigación geológica.⁵⁸

El problema central fue que muy por debajo de la superficie de rodamiento existen grandes masas de tierra en lento movimiento, posicionadas sobre fallas tectónicas antiguamente formadas, que junto al peso y presiones de las marismas, produjeron los inconvenientes técnicos del “circuito escénico”.⁵⁹ Mientras más se buscó la ruta “panorámica” más problemas surgieron –y surgirían. El costo de ofrecerle al automovilista el paisaje oceánico tuvo por consecuencia imprevista el aumento en los riesgos de conducir por la Transpeninsular, quizás no en el grado al de las obras de Barbachano para las décadas de 1920, pero para a dos años de haberse inaugurado, las defensas metálicas mantenía una pequeña situación riesgosa al transitar los autos arriba de ellas.⁶⁰ Con respecto a los problemas de estabilidad de sus cuatro carriles entre Tijuana y Ensenada, sumados a los de regímenes de lluvias, hubo otros de índole política, pues el programa de trabajo de la SOP imponía reparar una carretera en funcionamiento:

La autopista se planeó como un camino de peaje, cuya finalidad principal había de ser contribuir al desarrollo turístico de la zona, razón por la cual debía satisfacer el requisito de ser un camino escénico corriendo a lo largo de la costa del Océano Pacífico [...] Las autoridades que realizaron su planeación, decidieron aceptar los riesgos previstos, a sabiendas de hacer en el futuro erogaciones mayores. El aceptar un cambio de línea no justificaba la construcción del camino pues perdía en parte su atractivo turístico, y por otra

⁵⁷ *El Nacional*, “Fue día de Fiesta la Llegada del Presidente a La Paz, BCS”, 26 de abril de 1967.

⁵⁸ SOP, *Deslizamientos en la autopista Tijuana-Ensenada* [1975], p. 8.

⁵⁹ SOP, *Deslizamientos en la autopista Tijuana-Ensenada* [1975], p. 9.

⁶⁰ Existe evidencia que confirma que desde siempre se intentó construir la carretera a la orilla del Océano Pacífico. AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 12: 36 planos elaborados por ingeniero anónimo en 1929 y verificados en 1932 por Mariano Cabrera, de la DNC, número de folio 3516.

parte existía un camino federal en operación, que en aquel entonces era insuficiente para las demandas de tránsito.⁶¹

Aunque se pudo corregir la obra, el diagnóstico no era nada halagador al presagiar deslizamientos futuros. La explicación que en 1958 ofreció Bassols Batalla –y un año atrás, en 1974, el geógrafo Jorge Vivó Escoto–, fue confirmada por especialistas en mecánica de suelos de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), quienes fueron al auxilio de los técnicos de la SOP. El trabajo de consultoría de los doctores Fernando Hiriart Balderrama y Raúl J. Marsal, académicos de la UNAM involucrados en la creación de ICA,⁶² fue esencial para detectar cómo el pasado tectónico de la península produciría irremediablemente una inclinación natural de la carretera en la zona costera, además del vencimiento natural de las defensas metálicas. Las infiltraciones de agua marina, o la débil presencia de lluvias, erosionó lentamente las piedras debajo de la superficie: “Las precipitaciones pluviales mantienen una línea de escurrimiento con gradientes hacia el mar que satura las lutitas, y en algunos casos, el contacto de estas con los depósitos de talud [...] Fue necesario cortar las lutitas y areniscas y hacer terraplenes”.⁶³ Como se aprecia en la Ilustración 4, el área donde se reconstruyeron los terraplenes tiene un segundo inconveniente geomorfológico del paisaje de mesillas. Las altas mesetas al borde del camino entre rocas ígneas y de basalto complicaron la reconstrucción de los carriles.⁶⁴

Sin embargo, debemos considerar que esta solución sólo comenzó a operarse por la sop hasta 1975 y en un sitio específico del kilómetro 10 –ahora dentro de la zona conurbana de Tijuana– de una carretera federal que transitaba en gran parte a la orilla de la línea costera. Los informes que ofreció el ingeniero Eusebio Rendón a Braulio Maldonado (entre 1957 y 1959) enfatizaron, sobre todo, la necesidad de no descuidar las obras de drenaje ya que eso evitaría futuros hundimientos. Primero en calidad de representante de la SOP en la JLC de Ensenada, y después como jefe de caminos del gobierno estatal, Rendón proporcionó un testimonio sólido y directo de las anomalías que determinaron la condición riesgosa del tramo específico de la Transpeninsular que hemos abordado en este capítulo.

⁶¹ SOP, *Deslizamientos en la autopista Tijuana-Ensenada* [1975], p. 15.

⁶² Al comenzar operaciones la empresa contratista careció de conocimientos técnicos al respecto, teniendo que asociarse precisamente con geólogos de la UNAM para conocer las aplicaciones de las teorías de elasticidad y plasticidad y obtener así contratos millonarios. ABOITES AGUILAR, “Bernardo Quintana e ICA”, p. 56.

⁶³ SOP, *Deslizamientos en la autopista Tijuana-Ensenada* [1975], p. 22.

⁶⁴ MEIGS III, *La frontera misional dominica*, p. 183.

El consulado estadounidense en Mexicali supervisó directamente las obras del “circuito escénico” y no dejó de recomendar al personal de TYCSA y del gobierno estatal la corrección de ciertos aspectos del camino: “Nuestros ingenieros sostienen que existe gran peligro de que se derrumben las obras como resultado del gran peso de la tierra puesta por encima de la tubería [...] [y estas] quedarían inutilizadas en caso de lluvias”.⁶⁵ El cónsul se refería a la salida de Tijuana, en su intersección con uno de los afluentes del río Tijuana, el arroyo Tahití o de San Antonio de los Buenos, por lo que insistió durante más de un año para conocer la solución.⁶⁶ Rendón solicitó a Maldonado llamar la atención de TYCSA para preparar “obras de drenaje [...] ya que la próxima temporada de lluvias pone en peligro la estabilidad del terraplén construido sobre el lecho de un arroyo”.⁶⁷ Durante los dos últimos años del gobierno de Maldonado, Rendón fue la voz de la razón que insistió que habría que dotar a la carretera de un buen sistema de drenajes –con tubería de por lo menos 40 centímetros, insistió el ingeniero–, para establecer “el tráfico correcto y las terracerías definitivas”, de diversos tramos, no sólo a la ciudad de Tijuana sino de lo que hoy conocemos como municipio de Rosarito.⁶⁸

La función del gobierno estatal fue meramente burocrática. Se limitó a transcribir los mensajes de Rendón destinados a TYCSA, del consulado de Estados Unidos en Mexicali, o la Constructora México. De seguro, la supervisión de las obras que emprendió Rendón fue un dolor de cabeza para Maldonado, sobre todo porque cuestionaba seriamente el proyecto con mensajes como el siguiente: “La falta de interés en la terminación correcta de las obras de drenaje, que ha demostrado la compañía constructora [TYCSA] causará destrozos que serán de lamentables consecuencias”, solicitándole encarecidamente a Maldonado trabajar en el acondicionamiento correcto del alcantarillado en el camino escénico, para así evitar nuevas críticas de la opinión

⁶⁵ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 9: oficio s/núm. de James W. Boyd, cónsul de Estados Unidos en Mexicali, a Braulio Maldonado, 25 de mayo de 1959, p. 1. La función de la carta fue proteger las propiedades de estadounidenses en Tijuana y por ello incluyó en la correspondencia copia para la diplomacia de Washington, Ciudad de México y la Comisión Internacional de Límites y Aguas (CILA).

⁶⁶ Véase AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 467, exp. 1: “Croquis Carretera Tijuana-Ensenada”, c. 1941. También MEIGS III, *La frontera misional dominica*, p. 48.

⁶⁷ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 9: oficios número 21 y 23 de Eusebio Rendón a Braulio Maldonado, 30 de abril y 11 de junio de 1958.

⁶⁸ AHEBC, oficio número 26 de Eusebio Rendón a Braulio Maldonado, 6 de agosto de 1958, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 9.

pública enseñadense los costos y “por falta de previsión”.⁶⁹ Aunque no fue el último oficio que Rendón escribió, solamente en una ocasión recibió una respuesta formal:

Esta empresa no desconoce que la suspensión de dichos trabajos [...] podría originar desperfectos y daños ocasionados principalmente por las lluvias entre tanto no se realizaran las obras de arte necesarias para su conservación, y se concluyera el camino definitivamente pero tal circunstancia no es imputable a esta compañía. [Trabajaremos] tan pronto se autoricen las partidas correspondientes.⁷⁰

Si bien la indisposición del entorno físico por donde transitó la inconclusa “Supercarretera Transpeninsular” fue un factor de peso en la producción del riesgo, las negligencias acentuaron más dicha condición. Incluso durante el periodo misional, las condiciones del suelo provocaban dificultades en torno al mal drenaje “de superficie”, pues las sedimentaciones de arcilla arenosa y la ausencia de canales erosionados propiciaba hundimientos durante las lluvias de invierno.⁷¹ En el siglo XX, los desperfectos del camino dejan ver la incapacidad técnica para lidiar con el entorno físico, aunque también hubiera buenas decisiones gubernamentales. Las carreteras suelen desgastarse con el tiempo.

A diferencia de otros tramos de la Transpeninsular, el de Tijuana-Ensenada ejemplifica el modo en que los gobiernos federal y estatal promovieron el turismo en Baja California.⁷² Una buena carretera, transitable para los locales y estadounidenses, condicionó cualquier trabajo de promoción turística. En este último punto, la experiencia inicial bajacaliforniana se asemejó bastante al modelo californiano, en el sentido de que hubo coaliciones políticas que, razonadamente, impulsaron la expansión de hoteles, áreas naturales protegidas, centros de convenciones y parques temáticos. Dicho impulso a veces recurrió a inversiones públicas y otras veces, privadas.⁷³

GEOPOLÍTICA DEL TRAILER PARK

En uno de los levantamientos censales (2012) del observatorio estatal sobre turismo –concentrado esencialmente en el ahora llamado “corredor escénico”– se menciona que existían 30 unidades de

⁶⁹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 9: oficio número 90 de Eusebio Rendón a Braulio Maldonado, 28 de octubre de 1959.

⁷⁰ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 9: oficio de José Cuervo Reyes de TYCSA a Eusebio Rendón, 3 de diciembre de 1958.

⁷¹ MEIGS III, *La frontera misional dominica*, p. 183.

⁷² Por eso resulta razonable que una nota de prensa de un diario de oposición la calificara de “obra defectuosa que dejó muchos millones a los amigos y parientes de [Gustavo] Díaz Ordaz”. *Frente a Frente* [Tijuana], “Tijuana, bonito botín”, 21 de febrero de 1973.

⁷³ DAVIS, “Landscapes of imagination”, p. 175.

trailer park en Ensenada, Rosarito y Tecate.⁷⁴ El dato dice poco del poblamiento de pequeñas localidades que surgieron gracias a la Transpeninsular. La opinión pública se ocupó de estos parques hasta que representaron un problema para el gobierno estatal. Debemos entender cómo, con respecto a las relaciones entre Estados Unidos y América Latina, hubo siempre visitantes estadounidenses que arribaron en busca de una experiencia estética, de intercambio cultural; aunque también llegaron otros interesados en invertir capitales aun a costa de violentar la legislación federal.⁷⁵

En 1973, una guía turística que se publicó en vísperas de la ceremonia inaugural de la Transpeninsular, informó que no era necesario presentar la vacuna de viruela para ingresar a Baja California, celebrando también la ausencia de papeleo y trámites burocráticos al cruzar la garita en Tijuana. Al final del capítulo, yéndonos en retrospectiva, veremos los comerciantes y empresarios tijuanaenses gestionaron medidas de urbanización para preparar a la ciudad para el afluente automovilístico de Estados Unidos. Salvo por los servicios de seguridad automotriz, advirtió la guía turística de 1973, sería necesario tramitar ciertos papeleos –en caso del algún imprevisto– debido a que los sistemas legales eran muy diferentes entre México y Estados Unidos.⁷⁶ Pese a las diferencias culturales, que yendo desde el sistema métrico decimal hasta los horarios de comidas y modales de mesa, la guía turística invitó al lector a relajarse y dejarse atrapar por el paisaje de Baja California. Bajo estos términos, la guía era directa y simplona. No sólo incluía una versión en facsimilar de una carta del gobernador en turno, Milton Castellanos Everardo, sino también explicitaba un proceso en marcha desde tiempo atrás:

¡Abata precios mudándose a México!

Cada año miles de estadounidenses se retiran a México porque encuentran muchas ventajas de vivir en el país: México está muy cerca de Estados Unidos –un viaje no implica invertir los ahorros de toda una vida. México es un país amistoso, ya que el gobierno mexicano constantemente anima a sus vecinos del norte a pasar vacaciones y retirarse –la vida en México es barata. El dólar estadounidense fluiría tal y cómo lo hace en Estados Unidos.

⁷⁴ Véase el sitio observaturbc.org/, en especial los indicadores turísticos por municipio –sin mayor información histórica o sobre la población. El sitio es tutelado y contiene información generada por El Colegio de la Frontera Norte. Véanse también los primeros resultados del proyecto de investigación en BRINGAS RÁBAGO, “Quienes se llevan”.

⁷⁵ MERRILL, *Negotiating Paradise*, p. 39.

⁷⁶ Mandeville Special Collection (UCSD), “Benito Juarez Transpeninsular Highway: Baja California map and other information to the south end of the peninsula” [guía turística c. 1973], p. 5.

¡No olvide su cámara fotográfica!⁷⁷

Sin publicidad, la guía turística es una invitación cuya referencia al “gobierno mexicano” no siempre coincidió con los hechos. En todo caso, la carta facsimilar de Milton Castellanos en las primeras páginas de la guía turística da un nombre y apellido al “gobierno mexicano”. Lo cierto es que el que fuera gobernador entre 1971-1977 mostró apertura al fenómeno turístico-migratorio que experimentó la entidad, sobre todo porque la presencia estadounidense en carreteras y localidades comenzó a ser criticada por la prensa nacional e internacional. Antes del surgimiento de los complejos turísticos de Cancún, Puerto Vallarte o San José del Cabo, Rosarito ejemplificó las gestiones –sólo comparables a las de Cuernavaca, Morelos– de un sitio particular donde imperó una suerte de “espacio de excepción”.⁷⁸

La modalidad turística de tráileres y casas rodantes que ingresaron a Tijuana transformaron el litoral bajacaliforniano, sobre todo, en las inmediaciones de Tijuana y Ensenada, pues solamente hasta la década de 1950 arribaron al Valle de San Quintín. La inauguración de la Transpeninsular en diciembre de 1973 impulsó la paulatina penetración del turismo estadounidense, como veremos en el capítulo sexto, hasta lo que conocemos como Los Cabos. “Este tipo de turistas”, anotó la profesora de geografía de la UNAM, Rosa Evelia Garay Maldonado, “[dejan] muy poco o nada al país y sería justo que se les gravara con algún derecho por la internación, y proporcional a la estancia”, anotó en 1974 la académica que visitó la península junto a Vivó Escoto. Garay Maldonado concluyó:

Otro de los aspectos que se podrían aprovechar para que los gobiernos de la península de Baja California obtuvieran algún provecho del turista que llega hasta las bahías y playas en sus propios yates o barcos y en ellos permanecen por algún tiempo, es cobrarles derechos por la internación y proporcional a la estancia en aguas territoriales mexicanas.⁷⁹

¿Cuál fue la proporción de yates y casas rodantes? ¿Cuánto tiempo permanecieron en territorio y mares mexicanos? La naturaleza cualitativa del viaje de exploración no permitió a la geógrafa responder a esta clase de preguntas, lo cierto es que cada vez fue más frecuente que la

⁷⁷ Mandeville Special Collection (UCSD), “Benito Juarez Transpeninsular Highway: Baja California map and other information to the south end of the peninsula” [guía turística c. 1973], p. 24. La traducción es nuestra.

⁷⁸ Por esta razón, al igual que en esas mismas zonas costeras, se desató una lucha por la propiedad de la tierra. Así ocurrió que en Rosarito, de los núcleos ejidales de Primo Tapia y Plan Libertador a menos de 30 kilómetros al sur del centro turístico. Esto desde luego desencadenó el temor de los pensionados californianos a perder las propiedades adquiridas a través de los famosos “fideicomisos turísticos”. Véase FINGAL, “Your House es Mi Casa”, p. 35 y ORTIZ FIGUEROA, *Rosarito y sus raíces históricas*, p. 29.

⁷⁹ GARAY MALDONADO, “Realidades y perspectivas”, p. 248.

prensa representara una imagen negativa de la penetración de ciudadanos extranjeros en Baja California. Como veremos más adelante, este tipo de actividades fueron promovidas por un empresario originario de Jalisco, que se hizo rico gracias a su cadena de supermercados y a la especulación inmobiliaria, Alberto Limón Padilla.

Como rasgo distintivo de aquellos años, el turismo de pensionados en casas rodantes constituyó en sí un problema de conocimiento para los sociólogos de las universidades de Estados Unidos. A principios de la década de 1950 surgió uno de los lugares de retiro más populares del sur de California, Palm Valley, seguido de ciertas zonas de Florida y Texas. La explicación ofrecida, con base en una elaborada aplicación de la teoría de sistemas de Talcott Parsons, es que en los parques de tráileres se forman comunidades de retirados, en las cuales se articulan redes de vejez de familiares, amigos o vecinos.⁸⁰ Esta modalidad de vivienda surgió a partir de la crisis urbana en Estados Unidos luego de la Segunda Guerra Mundial, pues resultaba más sencillo para retirados o veteranos arrendar servicios de electricidad y agua potable para una casa rodante que poseer una vivienda completa.

Al menos en el sur de California, el promedio de estancia en estos parques de tráileres fue de 6.7 meses al año. La alta incidencia ocupacional de personas relacionadas con la industria de la transportación,⁸¹ explica la permanente movilidad y búsqueda de un estilo de vida que, con su marcado ingrediente paisajístico, encontraría en la península de Baja California sitio seguro dónde parquear.⁸² Lo que se observa tras analizar la evidencia hemerográfica –¿en qué otro medio más que en los periódicos aparecería información como ésta?– es que los visitantes extranjeros fueron hábiles para manipular la legislación local y nacional y financiar un estilo de vida costero. Atrás quedaron los inversionistas del “turismo de vicio” que coludidos con Abelardo L. Rodríguez invirtieron en el casino de Agua Caliente.⁸³

El complejo turístico de Rosarito surgió al comienzo de la década de 1940, e incluso Manuel Barbachano construyó en 1937 el hotel homónimo. Para la década de 1950 gozaba de una prosperidad tal que daba el sustento a más de 150 familias que poco a poco fueron poblando el

⁸⁰ HOYT, “The life of the Retired”, pp. 361-362.

⁸¹ HOYT, “The life of the Retired”, pp. 362-363.

⁸² Porque esta fue la imagen que promotores turísticos de Baja California procuraron en California. *El Mexicano* [Mexicali], “Turismo”, 11 de noviembre de 1964. El primer parque de tráileres de Estados Unidos tuvo lugar en Florida, se llamó Kiwanis Club (1936). De hecho, los promotores fueron a una de las filiales de Alpine, California, para invitarlos a practicar la cacería en Baja California.

⁸³ ST. JOHN, “Selling the Border”. GÓMEZ ESTRADA, *Gobierno y casinos* y NÚÑEZ TAPIA, “Aspectos del turismo”. El Casino de Agua Caliente llegó a contar con estacionamiento para 300 vehículos.

CUADRO 6.
Población nacida en Estados Unidos residente en Baja California y Baja California Sur,
1960-1980

Censo	B.C.					B.C.S.				
	Total ext.	%*	Total E.U.	%	Total pob.	Total ext.	%	Total E.U.	%	Total pob.
1960	15,417	2.96	12,717	2.44	520,165	343	0.42	130	0.15	81,594
1970	13,563	1.56	11,798	1.35	870,421	317	0.24	153	0.12	128,019
1980	18,628	1.58	17,155	1.45	1,177,886	564	0.26	310	0.14	215,139

FUENTE: Elaboración propia con información disponibles en «www.inegi.org.mx»

*Los porcentajes corresponden a la población total

área. El gobernador Braulio Maldonado detectó la práctica ilegal de juegos de azar en una residencia aledaña al hotel, que por cierto era regentada por la viuda de Barbachano. Desde Los Ángeles o San Diego arribaron numerosos visitantes a jugar póquer y ruleta, “sin que tales actividades llegaran a trascender al público [...] en forma intempestiva se presentó al *Rosarito Beach [Hotel]* un grupo perfectamente pertrechado de agentes de la Policía Judicial Estatal”.⁸⁴ El asunto trascendió a los medios internacionales, sobre todo porque los turistas fueron encarcelados y salieron bajo una fianza de 40,000 pesos luego de mostrar un supuesto permiso emitido por la Secretaría de Gobernación para explotar las apuestas.⁸⁵

Como se aprecia en el Cuadro 6, el número de estadounidenses fue mayor en Baja California que en Baja California Sur, tendencia que se mantuvo en términos reales y relativos durante las últimas décadas del siglo XX. Al respecto, vemos en la diferencia entre los números sobre la presencia estadounidense dos formas de turismo, una ligada a cierto carácter residencial (en Baja California) y, otro, de tipo estacional (en Baja California Sur). Si bien jamás han sido una población abundante en la península, tuvieron cierto peso en la opinión pública y, como veremos, sobre todo al adquirir suelo costero. Para ejemplo un par de notas sensacionalistas. En uno de los campos para casas rodantes aledaños al *Rosarito Beach Hotel* se registró un “zafarrancho” encabezado por “personas que residen ilegalmente en el país por temporadas más prolongadas de las que permiten las leyes”, sobre todo, las mexicanas de migración.⁸⁶

Los juegos de azar y las estancias ilegales de turistas estadounidenses no fueron un problema tan grave como el relativo a la especulación inmobiliaria que produjo la habilitación y

⁸⁴ MALDONADO, *Comentarios políticos*, pp. 109-110.

⁸⁵ MALDONADO, *Comentarios políticos*, pp. 110-111.

⁸⁶ *Diario de Baja California*, “Zafarrancho entre turistas”, 26 de junio de 1971.

reconstrucción del “circuito escénico”. La presencia de inversionistas y especuladores de bienes raíces –principalmente extranjeros, pero auxiliados por nacionales– provocó una “escandalosa situación” derivada de los altos costos de los terrenos al margen de la Transpeninsular. Un diario nacionalista y reproductor de versiones oficiales, *El Mexicano*, en su edición de Ensenada, acusó a los estadounidenses de entorpecer la creación de fuentes de empleo con capitales nacionales pues resultaba difícil para los mexicanos invertir en nuevos giros comerciales al borde del camino, por la imposibilidad de competir con los dólares estadounidenses invertidos en desarrollos inmobiliarios.⁸⁷ Mexicanos y estadounidenses fueron encarcelados, por igual, debido a las disputas verbales y agresiones físicas en restaurantes y lobbies, derivados de contratos incumplidos o usurpación de terrenos.⁸⁸

Al norte de Rosarito, en jurisdicción tijuanaense, debajo de Baja Malibú, se encuentra el residencial San Antonio del Mar (consúltese Mapa 2). La historia de este complejo de vacacionistas y turistas ilustra la expansión californiana sobre la costa bajacaliforniana, incluso, en zonas prohibidas. Según la legislación de la época posrevolucionaria, las franjas fronterizas y los litorales fueron espacios de soberanía nacional, hasta que Echeverría dio “facilidades al desarrollo turístico de nuestras playas”, permitiendo la creación de fideicomisos que autorizaban la ocupación de terrenos antes prescritos por extranjeros, “por un término de hasta 30 años”.⁸⁹ El problema es que antes de ser “San Antonio del Mar” el complejo se llamó *San Antonio Shores* y en él, los extranjeros compraron membresías y poseyeron lotes escriturados –sin que les llegasen jamás las escrituras– hasta por 99 años. “Cuando llegaron a la etapa de pleno desarrollo, se encontraron con que ya no tenían terrenos que ofrecer y la demanda [de lotes] continuaba” y comenzaron a comprar lotes a los vecinos y ex ejidos.⁹⁰

A la par de los cambios legislativos en materia náutica, la obra echeverrista en Baja California y Baja California Sur no se limitó a construir carreteras, aeropuertos y adquirir embarcaciones que conectaron la península con el macizo continental. El hecho de que los turistas

⁸⁷ *El Mexicano* [Ensenada], “Graves daños ocasiona la especulación de bienes raíces”, 13 de agosto de 1971. Otras notas enfatizaron que agentes inmobiliarios simulando ser instaladores de tráileres, maltrataron a la mano de obra nativa. *Diario de Baja California*, “Denuncian a un extranjero explotador de mexicanos”, 15 de junio de 1971.

⁸⁸ *Diario de Baja California*, “Tremendo sainete en Baja Malibú”, 24 de junio de 1972.

⁸⁹ Milton Castellanos Everardo citado en HERNÁNDEZ TIRADO, *Testimonio de un hombre*, p. 55. Véase *Diario Oficial de la Federación*, “Acuerdo que autoriza a la Secretaría de Relaciones Exteriores para conceder a las instituciones nacionales de crédito, los permisos para adquirir como fiduciarias el dominio de bienes inmuebles destinados a la realización de actividades industriales o turísticas, en fronteras y costas”, 30 de abril de 1971.

⁹⁰ HERNÁNDEZ TIRADO, *Testimonio de un hombre*, pp. 54-55.

estadunidenses comenzaron a detentar inmuebles en la costa, preparó literalmente el terreno para la avalancha de inversiones y proyectos de origen extranjero que aún existen hoy día. Ello supone una coincidencia en el cambio de legislación y la demanda estadounidense de bienes raíces. Lo que evidenció el *affaire* San Antonio Shores es que ante autoridades y abogados que buscaban una solución rápida a las demandas extranjeras, Milton Castellanos, en su papel de gobernador, recurrió a las nuevas disposiciones sobre fideicomisos para no descuidar a propios y extraños. Como se aprecia en la Ilustración 6, el complejo residencial encajó con el esquema escénico.

.ILUSTRACIÓN 6.
Publicidad del complejo residencial
San Antonio del Mar, c. 1980



FUENTE: AHEBC, Hemeroteca 4287/6F

La experiencia de industrialización del programa de maquiladoras a lo largo de la frontera con Estados Unidos explica mejor estos cambios en la tenencia de la tierra. En abril de 1971, el gobierno federal emitió un decreto que permitió, en palabras del historiador canadiense Lawrence Taylor Hansen, “el establecimiento de empresas maquiladoras y turísticas en las regiones costeras y fronterizas mediante fideicomisos, con lo que *se logró burlar* la disposición [...] que había

prohibido la propiedad extranjera en aquellas áreas”.⁹¹ Por el momento, nos conforma esta interpretación.⁹²

Pero en una obra en la que se apostó demasiado a la contemplación visual como en el “circuito escénico”, cualquier falla o anomalía del camino además de atrofiar la experiencia de comodidad, se convertiría en valor negativo. Tal fue el caso de Rosarito durante las obras de reconstrucción que emprendió la SCT tras los malogrados proyectos de TYCSA y el gobierno de Braulio Maldonado, sobre todo en sus últimos años, entre 1958 y 1959. Al estropearse la carretera, lo mismo ocurrió con la entrada a Rosarito, en su entronque con la Transpeninsular. Esta simple avería cumplió la profecía autocumplidora del paradigma desarrollista: se fomentó una actividad económica que sólo acentuó la dependencia económica, en este caso de turistas estadounidenses. Al poco tiempo, los habitantes de Rosarito junto a algunos empleados del *Rosarito Beach Hotel*, elevaron el asunto a queja directa:

Al cerrarse el camino de entrada, para su reconstrucción, en forma inexplicable se ignoraron medidas adecuadas para que provisionalmente el poblado tuviera entrada fácil y cómoda [...] Grave perjuicio para la población por la completa ausencia de turismo, que para entrar al poblado lo hacían con riesgo para sus automóviles [...] [El perjuicio también fue] que los trabajos empezaron en temporada de verano, época en que los negocios tienen oportunidad de resarcirse de la cuantiosa pérdida de la temporada de invierno.⁹³

Época invernal que, dicho sea de paso, no sólo desaparecieron los dólares sino que se acumuló el agua de la lluvia en la superficie de la Transpeninsular, entorpecióndola en sus pasos más escurridizos. Por ello, el gobernador Esquivel subrayó dicha situación “de perjuicio” en su correspondencia con el gobierno federal.⁹⁴ Una vez elaborado el contrato entre el gobierno estatal y la SCT que, planteamos páginas atrás, permitió a dicha Secretaría fijar una cuota al peaje de los vehículos que transitaban por el “circuito escénico”. Esquivel pudo entonces distanciarse del problema que aquejaba a Rosarito. Más de un mes después, el ingeniero Alfredo Mendizábal de Ogarrío, empleado de la SCT, escribió que por fin había quedado “solucionado el problema de la

⁹¹ TAYLOR HANSEN, “Los orígenes de la industria maquiladora”, p. 1054, énfasis añadido.

⁹² Este asunto lo discutiremos en mayor detalle en el último capítulo de la tesis, cuando, con evidencia histórica de primera mano sobre el surgimiento de la zona turística de Los Cabos.

⁹³ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 11: oficio de Mauricio Chávez Cobos, Gerente del Rosarito Beach Hotel, al secretario de Comunicaciones y Transportes, Hugo Cervantes del Río, 5 de octubre de 1964.

⁹⁴ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 11: telegrama número 1036 de Eligio Esquivel a Hugo Cervantes del Río, 8 de octubre de 1964.

comunicación a la mencionada población”.⁹⁵ La reconstrucción de la entrada resultó importante porque posteriormente empresarios y patronatos rosaritenses construyeron un arco que recibía a quienes arribaban a Rosarito (como vimos en la Ilustración 5). Conducir por la Transpeninsular significaba que por el parabrisas iban apareciendo localidades que daban la bienvenida –o despedida, según la dirección y el mensaje del arco– a los automovilistas.

Lo importante es que la experiencia que obtuvo Hugo Cervantes del Río tras maniobrar el “circuito escénico” gracias al contrato que le concedió Eligio Esquivel le sirvió dos años después, en 1966, al ser designado gobernador del Territorio Sur y emprender un proyecto entre los interesados en mejorar las carreteras de peaje entre La Paz y diferentes puntos del “circuito austral”. Para el efecto, retomó las primeras JLC formadas por su antecesor, último gobernador de extracción militar, Bonifacio Salinas Leal (1959-1965).⁹⁶ El resto es historia: en 1970, Cervantes del Río se convirtió en secretario de la presidencia durante el sexenio de Echeverría, de tal suerte que sin su ayuda no se explica la fáustica y multitudinaria ceremonia de inauguración de la Transpeninsular.

TIJUANA, CIUDAD TURÍSTICA

Después de la Segunda Guerra Mundial, autoridades y empresarios tijuanaenses se prepararon para el arribo de cientos de miles de automóviles con placas de Estados Unidos. El éxito turístico de Tijuana dependía de que sus habitantes brindaran toda clase de servicios y atenciones, que propiciaban, a través de la colocación de letreros en inglés para los visitantes extranjeros, la experiencia de que al internarse por Baja California, estaban introduciéndose a un país diferente al de origen. Por eso, la recepción de estadounidenses comenzaba, luego de cruzar la línea internacional y enfilarse al sur, durante los primeros kilómetros sobre la zona urbana de Tijuana, mediante señales de múltiples servicios para el turista extranjero. En 1944, el decreto de construcción del Puente México que iniciaba en la garita internacional y terminaba en Avenida Revolución, uniendo así ambas orillas urbanizadas del Río Tijuana, reflejaba que en los hechos, 29 años antes de inaugurarse la Transpeninsular los tijuanaenses ya pensaban que algún día la carretera sería una realidad. El problema es que este acontecimiento iba a abrir la competencia con otras localidades más al sur.

⁹⁵ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, caja 197, exp. 11: oficio número 221 de Alfredo Mendizábal Ogarrio a Eligio Esquivel, 28 de noviembre de 1964.

⁹⁶ CERVANTES DEL RÍO, *Informe de labores*, pp. 95-97. En las fotografías de las obras que incluyó dentro de la memoria gráfica, las señalizaciones presentaron rúbrica de la SOP e ICA, por igual.

La DNC y la SCOP no tuvieron remordimientos al destruir un viejo puente y algunas viviendas que databan de finales del siglo XIX. Lo que algunos sociólogos y cronistas municipales denominaron “la entrada triunfal al corazón de Tijuana”, significó un cambio material sobre Tijuana y el modo en que comenzaría a percibirse el espacio ciudadano, de adentro hacia afuera.⁹⁷ “Este nuevo trazo [del Puente México] implicaba la demolición de algunas casas de madera [...] La Cámara de Comercio de Tijuana se comprometió a pagar las indemnizaciones y gastos de demolición de las casas que se interponían”, en una construcción que implicó grandes volúmenes de concreto.⁹⁸ En la realización de semejantes obra, destacó la participación de la Cámara de Comercio, poco importó que el costo total del puente era cubierto por el gobierno federal, ejecutadas por contrato por la Compañía Constructora del Pacífico y bajo asesoría de ingenieros de San Diego, California,⁹⁹ los comerciantes de la Avenida Revolución solían involucrarse en las acciones de gobierno que los beneficiaban.¹⁰⁰

Una obra como Puente México tenía una justificación diferente a los caminos y puentes vecinales, debido al número de habitantes urbanos de Tijuana. En comparación con Ensenada, la población tijuana experimentó uno de los mayores crecimientos del noroeste mexicano, al convertirse por su condición fronteriza, en fuente de empleos en el sector servicios y, desde luego, por la posibilidad de migrar a Estados Unidos. Para la década de 1950, como se aprecia en el Cuadro 7, este municipio concentraba a 26.5% de habitantes de Baja California, mientras que Ensenada, sólo al 8% (mientras que menos del 66% vivía entre los municipios de Mexicali y Tecate). En 1957, Rodolfo Stavenhagen (1932-2016) investigó la dinámica de Tijuana preguntándose cuáles eran los empleos de los miles de migrantes que llegaban diariamente a una ciudad en plena expansión física y económica.¹⁰¹ Lo primero que sorprendió al joven etnólogo fue

⁹⁷ AHT, fondo *Archivo vertical*, exp. 5.64, “Memoria de la inauguración del Puente México, camino Tijuana a La Paz”, p. 7. Sobre este puente se ha dicho que representa el carácter migratorio y multicultural de la ciudad, en vecindad permanente con San Diego, California, véase MURRIETA y HERNÁNDEZ, *Puente México*.

⁹⁸ AHT, fondo *Archivo vertical*, exp. 5.64, “Memoria de la inauguración del Puente México, camino Tijuana a La Paz”, p. 3.

⁹⁹ AHT, fondo *Archivo vertical*, exp. 5.64, “Memoria de la inauguración del Puente México, camino Tijuana a La Paz”, p. 28.

¹⁰⁰ Pero en Revolución no sólo hubo prostíbulos, casinos y restaurantes, también “trabajos de carrocería y tapicería de automóviles, servicios médicos y dentales”. Era algo más que “turismo de vicio”. GANSTER, PIÑERA RAMÍREZ y PADILLA, “Tijuana”, p. 3.

¹⁰¹ Recordemos que todavía no se instalaban las grandes empresas maquiladoras. Ese proceso ocurrió a finales de la década de 1970 y nos saca de nuestro tema de estudio, pues para si bien la zona libre ayudó a construir la Transpeninsular, las maquiladoras se beneficiaron de la designación de Baja California como “zona franca”, véase TAYLOR HANSEN, “Los orígenes de la industria maquiladora”.

que a Tijuana llegaba un elevado flujo migratorio de diversos lugares de la república mexicana. A todas horas, todos los días de la semana, migrantes nacionales y visitantes extranjeros, entraban y salían de Tijuana por carreteras, aeropistas y puertos fronterizos.¹⁰²

CUADRO 7.
Población de Tijuana, Ensenada y el resto de Baja California,
1930-1990

<i>CENSO</i>	<i>Tijuana</i>	<i>%</i>	<i>Ensenada</i>	<i>%</i>	<i>RESTO DE BC</i>	<i>%</i>
1930	8,384	17.3	3,042	6.3	36,901	76.4
1940	16,486	21	4,616	6	57,805	72
1950	59,952	26.5	18,150	8	442,063	65.5
1960	152,374	29.3	42,561	8.2	325,230	62.5
1970	277,306	32	77,687	9	515,428	59
1980	429,500	36.5	120,483	10.2	628,017	53.3
1990	598,752	36	169,426	10.2	768,178	53.8

FUENTE: Elaboración propia con información disponibles en «www.inegi.org.mx»

Aunque la información censal siempre es una radiografía de los complejos procesos demográficos ocurridos en ciudades fronterizas como Tijuana y Ciudad Juárez, Chihuahua, el Cuadro 7 refleja una elevada tendencia hacia la concentración de la población de Baja California en Tijuana que jamás fue superada por el número de habitantes de Ensenada. Vemos cómo las décadas de 1940 y 1950 resultaron decisivas para acentuar este fenómeno. Censo tras censo, Tijuana fue aumentando su población entre 3% y 4%, por encima del resto de localidades de Baja California. Para diciembre de 1973, una sola ciudad concentraba casi el 40% de la población total y, sin duda, era el mayor asentamiento urbano que recorría la Transpeninsular. Aunque el comportamiento de Ensenada era estable en términos absolutos, los relativos fueron bastante discretos. Mientras la vieja capital del Distrito Norte, conservaba su pequeño volumen de población a 130 kilómetros de la línea internacional, lo que ahora conocemos como centro histórico de Tijuana era el primer punto fronterizo que explotaba intensamente los negocios relacionados con el flujo turístico, gracias, al Puente México. De lo contrario, ¿a qué se dedicaban los cientos de migrantes que diariamente llegaban a Tijuana?¹⁰³

¹⁰² STAVENHAGEN, *Tijuana* 58, pp. 39-72.

¹⁰³ Sobre la pequeña zona agrícola no muy lejana al actual centro histórico de Tijuana que a partir de 1960 comenzó a experimentar una importante urbanización, véase BONADA, *Repercusiones ambientales*. El estudio de caso de la delegación tijuanaense conocida como La Mesa tuvo un par de ejidos agrícolas y ganaderos. No olvidemos que Tijuana

Pensar que Tijuana estaba dedicada exclusivamente al turismo es un error pero tampoco quisieramos explicar sus formas de subsistencia y productividad. Debemos observar que, por lo menos, desde la segunda mitad de la década de 1930, autoridades y empresarios insistieron que la ausencia de “agricultura, industria u otro tipo de fuentes de empleo sólo quedaba el turismo como actividad posible, porque sin casinos o hipódromo, Tijuana se convertiría en un pueblo fantasma”.¹⁰⁴ Nada más alejado de la realidad. Tijuana siempre ofreció alternativas económicas, pero el turismo significaba una entrada directa de inversiones públicas y privadas, que despertaba la ambición de muchos. La importancia de la Avenida Revolución, por ejemplo, se debía al fuerte impulso que hicieron los empresarios locales para construir casinos, frontones y restaurantes. Sobre esta avenida, hubo decenas de centros de entretenimiento para los miles de militares estadounidenses que guarnecían en la bahía de San Diego, que para entonces era “el complejo urbano militar más grande de Estados Unidos [...] aunque también los residentes civiles del sur de California se siguieron trasladando a la frontera mexicana”.¹⁰⁵

La Segunda Guerra Mundial provocó que Tijuana trastocara sus propios límites. Pronto, los giros tanto turísticos como habitacionales saturaron a la Avenida Revolución, por lo que la ciudad experimentó una expansión hacia al sureste, en dirección a las delegaciones La Presa y La Mesa, en la que operaba desde 1935 el Distrito de Riego Número 12. En ese lugar, el empresario Alberto Limón Padilla y la constructora de José de Jesús Clark Flores, Chapultepec, S.A., adquirieron los 230 lotes y parcelas que ejidatarios y cooperativistas explotaban sembrando forrajes para construir centros comerciales y colonias populares, pero sobre todo, residenciales exclusivos con estilo similar al de los suburbios de Estados Unidos.¹⁰⁶ Posteriormente, la Avenida Revolución desembocó en el bulevar Agua Caliente y años después, tras la explotación inmobiliaria de La Mesa, dicho bulevar continuó rumbo al sureste de Tijuana bajo el nombre Gustavo Díaz Ordaz, en homenaje al entonces candidato a la presidencia del PRI. Tal expansión facilitó el reacomodo de actividades turísticas y otros servicios.¹⁰⁷

tuvo su propio Distrito de Riego, el Núm. 12, que funcionó pocos años pues la rápida transformación de la ciudad consumió las tierras de cultivo dándoles un giro comercial y habitacional.

¹⁰⁴ GÓMEZ ESTRADA y VILLA, “Cambios y continuidades”, p. 10.

¹⁰⁵ GÓMEZ ESTRADA y VILLA, “Cambios y continuidades”, p. 15.

¹⁰⁶ Clark Flores, asociado con otros empresarios, desarrolló ese tipo de fraccionamiento residencial en Mexicali y Ensenada, por las mismas fechas. RIVERA DELGADO, “Fraccionamiento Chapultepec-California”, p. 4. Una descripción general sobre la urbanización del área en BONADA, *Repercusiones ambientales*, sobre todo, el capítulo tercero.

¹⁰⁷ RIVERA DELGADO, *Un recorrido por las calles*, pp. 63-65.

Aunque desarrolló la zona residencial fuera de lo que ahora conocemos como centro histórico de Tijuana, en la denominada delegación La Mesa, Limón Padilla, sin la presencia de Clark Flores, siguió pensando en cómo atraer a los turistas estadounidenses.¹⁰⁸ Antes, cuando discutimos la creación de lugares de parqueo para tráileres, observamos el arribo de grupos de pensionistas extranjeros. La historiografía dedicada a la experiencia tijuanaense se empeña en concebirla como “la Ciudad de Los Clubes”.¹⁰⁹ Creemos que semejante caracterización resulta consistente con algunas de las acciones que Limón Padilla emprendió para que la ciudad siguiera captando dólares.

Los clubes internacionales de Rotarios, de Leones, Kiwanis y otros, eran parte de la presencia común de estadounidenses que arribaban a México con recursos y donativos que superaban las estancias cortas de los visitantes convencionales. En su libro de memorias *Honestidad, trabajo, vida y liderazgo*, Limón Padilla sintetiza algunas de sus acciones, desde la Cámara Nacional de Comercio y la creación del Comité de Convenciones Turísticas (por sus siglas, COTUCO, que presidió de 1965 a 1966 y, de 1982 a 1983), hasta la venta de “los seguros para viajeros” que adquirirían los automovilistas en la línea internacional.¹¹⁰ La importancia del personaje fue tal que, desde finales de los sesentas, Limón Padilla asistía en representación del gobernador de Baja California a la toma de protesta de los gobernadores de California, en Sacramento. En tales ocasiones, el empresario de origen jalisciense expresaba un discurso previamente ensayado:

Yo consideraba en aquel tiempo y ahora que en lugar de promover turismo en Asia u otras ciudades del mundo hay que hacerlo en California y a un costo mucho menor. Es más probable que el turismo de California venga con buena promoción. Sí estoy de acuerdo en promover al estado y a las ciudades de Baja California en ciertos sectores como lo es la industria maquiladora en Asia y Europa y así para el ramo industrial si existe mercado, pero para el turismo es mucho mejor hacerlo en California.¹¹¹

O lo que es lo mismo: la infraestructura terrestre seguía siendo a finales de la década de 1960 el mejor medio para llegar al kilómetro cero de la Transpeninsular, en Tijuana. Eso supone

¹⁰⁸ Por su cuenta, en octubre de 1957, Clark Flores desarrolló el complejo turístico de Ciudad Popotla a escasos kilómetros de Rosarito, véase AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 410, exp. 13.

¹⁰⁹ Dada la topografía y flujo migratorio de Tijuana, se conformaron varios núcleos satelitales “de colonias y fraccionamientos dispersos, escasamente conectados entre sí [...] por esta razón, los clubes sociales y organizaciones de servicios han proliferado en la ciudad”, GANSTER, PIÑERA RAMÍREZ y PADILLA, “Tijuana”, p. 14.

¹¹⁰ LIMÓN PADILLA, *Honestidad, trabajo, vida y liderazgo*, pp. 61-64.

¹¹¹ LIMÓN PADILLA, *Honestidad, trabajo, vida y liderazgo*, p. 92.

que, siendo en extremo realistas, los automóviles y las autopistas fueron los principales medios para arribar a Baja California (mas no directamente a Baja California Sur, como veremos en el capítulo final de esta tesis). Resulta obvio que las rutas aéreas nacionales e internacionales no se daban abasto, al grado que la proyección internacional de Tijuana, formaba parte del radio que incluía a Hawái y Los Ángeles.¹¹² Lo cierto es que Limón Padilla y otros empresarios vivieron las siguientes décadas impulsando los negocios del “circuito escénico”.

Antes de morir, Limón Padilla colaboró con el gobierno del primer gobernador panista Ernesto Ruffo Appel (1989-1995), y su principal proyecto fue rehabilitar y expandir la carretera entre Tijuana y Ensenada. El objetivo era construir varios ramales que incluyeran a algunas playas de la contra-costa del Golfo de California, buscando transformar el perfil productivo de la entidad. Sin embargo, Limón Padilla no concretó ese proyecto por motivos de salud,¹¹³ pero los esfuerzos anteriores convirtieron el “circuito escénico” en archipiélago de nichos turísticos. Al circular por el área, tales nichos invitaban a que los estadounidenses gastaran sus dólares en algo que ellos mismos deseaban: residir en “Baja”.¹¹⁴ El turismo residencial que propició la Transpeninsular es un modelo económico todavía vigente en Baja California, con vaivenes y temporadas más altas que otras, pero, sin duda, no habría surgido sin los puentes y carreteras del gobierno federal.

Los empresarios de Tijuana como Limón Padilla o Salvador López Hurtado se sirvieron del programa gubernamental más importante de la época: el Programa Nacional Fronterizo (PRONAF), activo entre 1961 y 1965, y que fue encabezado por el político y empresario chihuahuense Antonio J. Bermúdez (1892-1977). En uno de sus libros de memorias, quien antes fungió como titular de Petróleos Mexicanos (1946-1958), admitió que de todas las localidades en las que PRONAF invirtió recursos, Tijuana –y en menor medida, Ensenada– tenían “mayores posibilidades de éxitos económicos”, por encima de Mexicali, Nogales, Reynosa o Nuevo Laredo, o incluso, de la ciudad que Bermúdez gobernó entre 1942 y 1945, Ciudad Juárez. “Tijuana es”, agregó el empresario chihuahuense, “acaso la ciudad más visitada del mundo”, debido a la infraestructura estadounidense bien articulada con el “circuito escénico”.¹¹⁵

¹¹² Véase un amplio informe mecanoscrito en inglés sobre rutas y empresas aeronáuticas que tenían por destino a Tijuana, en AHT, fondo *Archivo vertical*, exp. 1.3, “Promotion for New Tourist Development in the Peninsula of Baja California”.

¹¹³ LIMÓN PADILLA, *Honestidad, trabajo, vida y liderazgo*, p. 99.

¹¹⁴ No sabemos la razón por la cual los turistas estadounidenses mutilaron la denominación Baja California o Baja California Sur por un genérico “Baja”. Quizás lo hacen para acentuar que se encuentran fuera de la California estadounidense, lo cierto es que la carretera aquí estudiada permitió la generalización de esta falsa toponimia.

¹¹⁵ BERMÚDEZ, *El rescate del mercado fronterizo*, pp. 63-64.

ILUSTRACIÓN 7.

Alberto Limón Padilla (al fondo) y afiche de la Carretera Transpeninsular, c. 1973



FUENTE: BALP, fotografía 17

Las cifras millonarias sobre el tránsito por carretera entre San Diego y Tijuana que disponía Bermúdez lo condujeron a justificar una serie de inversiones federales en la entidad. Desde luego, éstas convenían al Puente México y Avenida Revolución, pero también a la canalización del Río Tijuana y, quizás más importante aún, a una de las obras más representativas del PRONAF, la “Puerta de México”, es decir, la “puerta internacional más grande del mundo, pues cuenta con 19 carriles de salida hacia Estados Unidos, y ocho carriles de entrada a México”, y ese total de 27 carriles fueron los receptores de:

Diez millones de norteamericanos con el nivel de vida y el potencial económico más alto [que] forman la población frente a Tijuana, que radica en el área comprendidas de la línea divisoria internacional hasta Los Ángeles. Una amplia red de magníficas carreteras (autopistas) desemboca en la línea divisoria transportando cifras elevadas de visitantes. En determinados días del año se registra el cruce de más de cien mil automóviles.¹¹⁶

El historiador estadounidense Evan R. Ward describió algo de las ideas y los valores que impulsaron a Bermúdez para plantear el PRONAF. Al tener amplio conocimiento de la cultura estadounidense, pues estudió bachillerato especializado en negocios en Los Ángeles, California, Bermúdez intentaba utilizar estrategias publicitarias ya probadas entre los consumidores de Estados Unidos, para difundir ideas y estereotipos nacionalistas. Así, los vehículos con placas

¹¹⁶ BERMÚDEZ, *El rescate del mercado fronterizo*, p. 64.

extranjeras encontrarían en Tijuana, y en menor medida, en Ensenada, “comidas, sus corridas de toros, nuestra música, en particular los mariachis, la rica gama de nuestras artesanías [...] La zona libre también ha significado un atractivo”, pero, nunca cómo para invertir por completo los perfiles económicos de la entidad.¹¹⁷ De hecho, los inversionistas locales llevaban décadas concretando negocios agrícolas fuera, ahí, donde no llegaban los turistas distinguidos o los clubes de origen estadounidense que tanto gustaban a Limón Padilla.

¹¹⁷ BERMÚDEZ, *El rescate del mercado fronterizo*, p. 65. El texto de WARD, “Finding Mexico’s Great Show Window”, p. 203, sugiere que Bermúdez se inspiró en el texto del historiador Daniel Boorstin, *The Image* (1961), para promover su modelo turístico, con ciertas adecuaciones de contenido nacionalista, sobre las ciudades fronterizas.

Capítulo tercero
SURGIMIENTO DEL VALLE DE SAN QUINTÍN

Este capítulo presenta las condiciones que detonaron el desarrollo económico del Valle de San Quintín (VSQ) y, principalmente, la función catalizadora que adquirió la Transpeninsular en dicho proceso. Por lo mismo, revisaremos que la actual prosperidad del lugar le debe bastante al fuerte impulso de intereses privados que adquirieron las tierras del valle.¹ Por ello, observamos la ocupación espacial de los pequeños propietarios y los ejidatarios para intentar explicar los usos adquiridos por las vías terrestres. No pensábamos que estudiar una carretera arrojaría tanta información sobre las familias empresariales que fincaron ahí sus “ranchos”, pues utilizaron la carretera para concretar negocios; los menos afortunados, en cambio, para subsistir.

El surgimiento en VSQ de nuevas localidades ilustra cómo la expansión de la “frontera agrícola” de este centro hortícola ocurrió gracias a la suma de la “zona libre” y de una carretera que conectó a Estados Unidos. La división de la tierra facilitó el proceso, desde el punto de vista legal, mas no del poblacional, pues hubo que crear sitios para asentar a los recién llegados, de México y del mundo. En los primeros subapartados del capítulo, analizamos la interrelación entre carretera y “zona libre” a partir de la producción de papas. Esto constituye un hallazgo pues al comenzar la tesis pensábamos que el VSQ surgió como centro tomatero y, veremos en detalle, no fue así. En los tres últimos subapartados, las perspectivas de los ejidatarios y agraristas instalados en un área previamente fraccionada muestra cómo los caminos hacen algo más que consolidar zonas económicas y, mejor dicho, primero enriquecían a las familias de “pioneros” –cuyos apellidos fueron Orendáin, Hussong, Rodríguez y Valladolid.

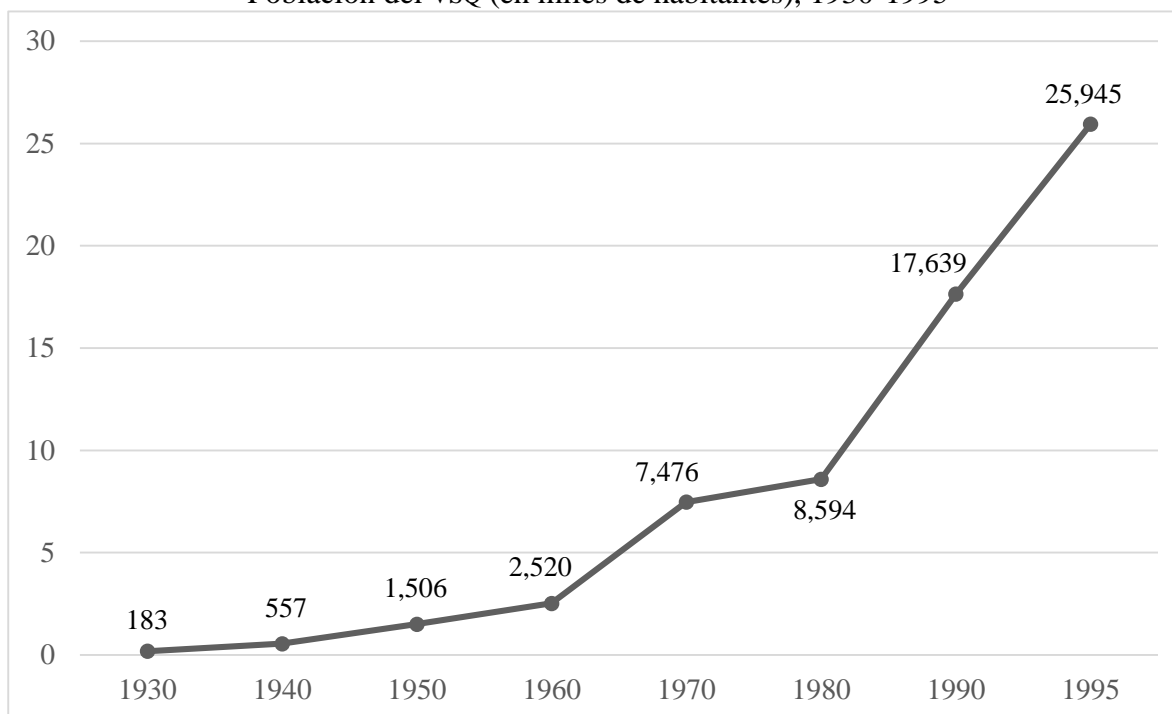
El VSQ nos muestra que los tramos de la carretera funcionaron mucho antes de su inauguración en diciembre de 1973.² A partir de este capítulo y en lo sucesivo será necesario recrear los patrones de poblamiento que documentamos a partir de las localidades de cada tramo de la Transpeninsular, esto es, tenemos que referirnos a la integración espacial de nuevos y viejos

¹ La franja topográfica que corre a lo largo de la costa oeste de la península de Baja California determinó la vocación agrícola de Valle de San Quintín. Prolongación natural del camino Tijuana a Ensenada, hoy día la carretera atraviesa más de 100 kilómetros de sembradíos, desde Camalú hasta El Rosario. Con miras a entender lo ocurrido en esta franja dividimos todo en tres sub-áreas: el Valle de San Telmo, cuyo centro fue, precisamente, Camalú; el área de la bahía de San Quintín, alrededor del Molino Viejo, y por último, la zona misional de El Rosario.

² El otro tramo que muestra esta tendencia fue el que atravesó el Valle de Santo Domingo, en Baja California Sur. Como se verá en el capítulo quinto de esta tesis, ambos valles recibieron fuerte impulso gubernamental local, al construir brechas y terracerías que comenzaron a extraer los productos agrícolas e ingresar nuevas variedades de semilla para la siembra.

lugares, de pequeñas propiedades y asentamientos de trabajadores. Los datos dispuestos en la Gráfica 2 reúnen, pues, todas aquellas localidades geoestadísticas que, consideramos, formaban parte de aquellas localidades que gravitaron al norte del VSQ (en Valle de San Telmo) y al sur (El Rosario) de la bahía homónima. Se trata de la suma de una serie de poblaciones minúsculas que crecieron constantemente a lo largo del siglo XX.

GRÁFICA 2.
Población del VSQ (en miles de habitantes), 1930-1995



FUENTE: Elaboración propia con datos de «www.inegi.org.mx»

Debemos aclarar que más allá de las menciones que encontramos en la historiografía y en los documentos de archivo, rastreamos a todas y cada una de las localidades partiendo del Archivo Histórico de Localidades del INEGI. A reserva de describir algunas de las localidades más relevantes en las notas al calce, señalamos, como ya lo hemos dicho, que el crecimiento exponencial de VSQ se debió al surgimiento de localidades que ampliaron el viejo núcleo poblacional, sobre todo, al norte de la bahía (véase Mapa 3). Aunque el área registra una larga ocupación desde el siglo XVIII, hay escasas referencias que permitan narrar en detalle los comienzos del siglo XX. Dicho lo anterior, la década de 1930 resulta decisiva pues a partir de

entonces la bahía homónima y, sobre todo, Rancho Seco, Rancho El Papalote y Rancho Las Escobas, dieron pie al poblamiento moderno.³

Como se ve en la Gráfica 2, durante las décadas de 1940 a 1960 el crecimiento fue consistente y constante aunque jamás rebasó los 3,000 habitantes. Las nuevas localidades estuvieron ligadas, en gran medida, al quehacer privado y, en menor grado, al gubernamental. El censo de 1940 registró por vez primera a las viejas localidades misionales del siglo XVIII: El Rosario, Santa María, San Telmo y Mesa de San Jacinto, cuyas cifras de población fueron documentados para finales del siglo XVIII y principios del XIX, pero no para comienzos del XX.⁴ Estas localidades que, después cambiaron de nombre, fueron censadas en 1950 con menos de 300 habitantes, sin embargo, en conjunto, produjeron un elevado crecimiento poblacional. Quizás el caso más destacado sea el de la colonia “Vicente Guerrero”, inserta dentro del área de influencia de San Telmo, y que alcanzó poco más de 700 habitantes en la década de 1950, o el equivalente a poco menos del 50% del área.

Aunque entre 1940 y 1950 se consolidó la venta de terrenos agrícolas en el VSQ, veremos que en los hechos no fue más que una ocupación virtual, pues la mayoría de nuevos propietarios de lotes y manzanas no vivían ahí. El surgimiento de localidades como Rancho El Milagro, y los Nuevos Centros de Población Agrícola Nuevo Baja California, Nuevo Mexicali, Padre Kino, Venustiano Carranza, Lic. Gustavo Díaz Ordaz, Rubén Jaramillo, Gabino Vázquez, Prof. Graciano Sánchez y Emiliano Zapata, explican el despunte alcanzado por el VSQ en las décadas de 1960 y 1970.⁵ Como lo detallamos en los últimos subapartados, estas nuevas localidades fueron creadas a partir del último afán distributivo del agrarismo mexicano. Sobra decir que para entonces, la carretera, brechas y terracerías que comunicaban un extremo y otro del valle, estaban en pleno auge, gracias a las parcelas y grandes extensiones de los terrenos cultivables que producían hortalizas que el mercado internacional demandaba y debían transportarse rápidamente a California.

Los antecedentes de la producción agrícola a gran escala ocurrieron en 1935, cuando el ingeniero Julio Riquelme Inda visitó San Quintín, para preparar un estudio técnico sobre su

³ Luego de la crisis de 1931, estos tres ranchos fueron colonizados por cooperativas de repatriados de Los Ángeles, California, con ayuda del gobernador Agustín Olachea. RAMÍREZ VELARDE, “Ranchos de San Quintín”, p. 17.

⁴ Véase al respecto MAGAÑA MANCILLAS, *Indios, soldados y rancheros*.

⁵ A partir de entonces, las viviendas de peones y jornaleros se caracterizaron por su precariedad, siendo apenas unas “carpas” que fueron “antesala” de la urbanización ulterior, ORTEGA, “Las carpas” [texto sin paginación].

potencial económico. Remitiéndose al contrato de colonización que Porfirio Díaz concesionó a Luis Hüller y otros empresarios anglosajones que buscaron convertir el área en una colonia agrícola y de molienda de trigo, Riquelme Inda desestimó por utópicos los proyectos de construcción del puerto y del ferrocarril de San Quintín a California y Arizona. El ingeniero reflexionó que la bahía era, “en realidad, una laguna muy poco profunda que deja ver su fondo”, fangoso y bajo, que muy apenas permitía el ingreso de “buques muy pequeños y esto tomando todas las precauciones”.⁶ En 1917, Venustiano Carranza anuló la concesión de la Compañía Mexicana de Tierras y Colonización, mejor conocida como Compañía Inglesa. En respuesta, los extranjeros intentaron llevarse la locomotora en una barcaza que se hundió debido a su peso y a la escasa profundidad del agua. Dejaron únicamente 16 kilómetros de vías construidas.⁷

La historia del “malogrado proyecto” del ferrocarril ideado por la Compañía Inglesa está estrechamente ligada a la inutilidad del puerto de cabotaje.⁸ Al visitar VSQ en 1959, el geógrafo Bassols Batalla se alegró del fracaso de los intereses anglosajones, “pues de otro modo es muy probable que la península fuera hoy posesión extranjera”.⁹ Aunque el capital anglosajón no se apoderó de la península, algunos de los ingleses y estadounidenses jamás se retiraron de México, tal y como ocurrió en Los Mochis, Sinaloa (con las concesiones de Owen y Johnston). Los patronímicos de origen extranjero como Canon, Peterson o Goldbaum, en los ranchos al sur de Ensenada, son muy comunes. Aquellos que abandonaron VSQ se establecieron en Tijuana, Ensenada o San Diego.

Desde finales del siglo XIX hasta principios del XXI, la subsistencia de VSQ se debe a la extracción de aguas subterráneas. En casi los veinte años de ocupación extranjera, los ingleses perforaron una docena de pozos de diez metros de profundidad, para regar los cultivos de los ranchos en los que sembraron trigo y árboles frutales.¹⁰ Antes de comenzar a construirse los caminos de terracerías, ya se extraía el líquido “bombeándolo con motores de vientos” o “papalotes” que explotaban escasamente los mantos. Según el ingeniero Riquelme Inda, el método no consumiría más de cuatro metros de agua al año.¹¹

⁶ RIQUELME INDA, “El Valle de San Quintín [1935]”, p. 53.

⁷ WALTHER MEADE, *El Distrito Norte*, p. 105. La Compañía Inglesa tuvo entre sus proyectos, además del ferrocarril, un complejo sistema de presas y canales de riego. Las líneas telegráficas y telefónicas con San Diego, California, comunicaron VSQ con los inversionistas londinenses. VÁZQUEZ y ARNÁIZ, *Ensayo sobre colonización*, p. 13.

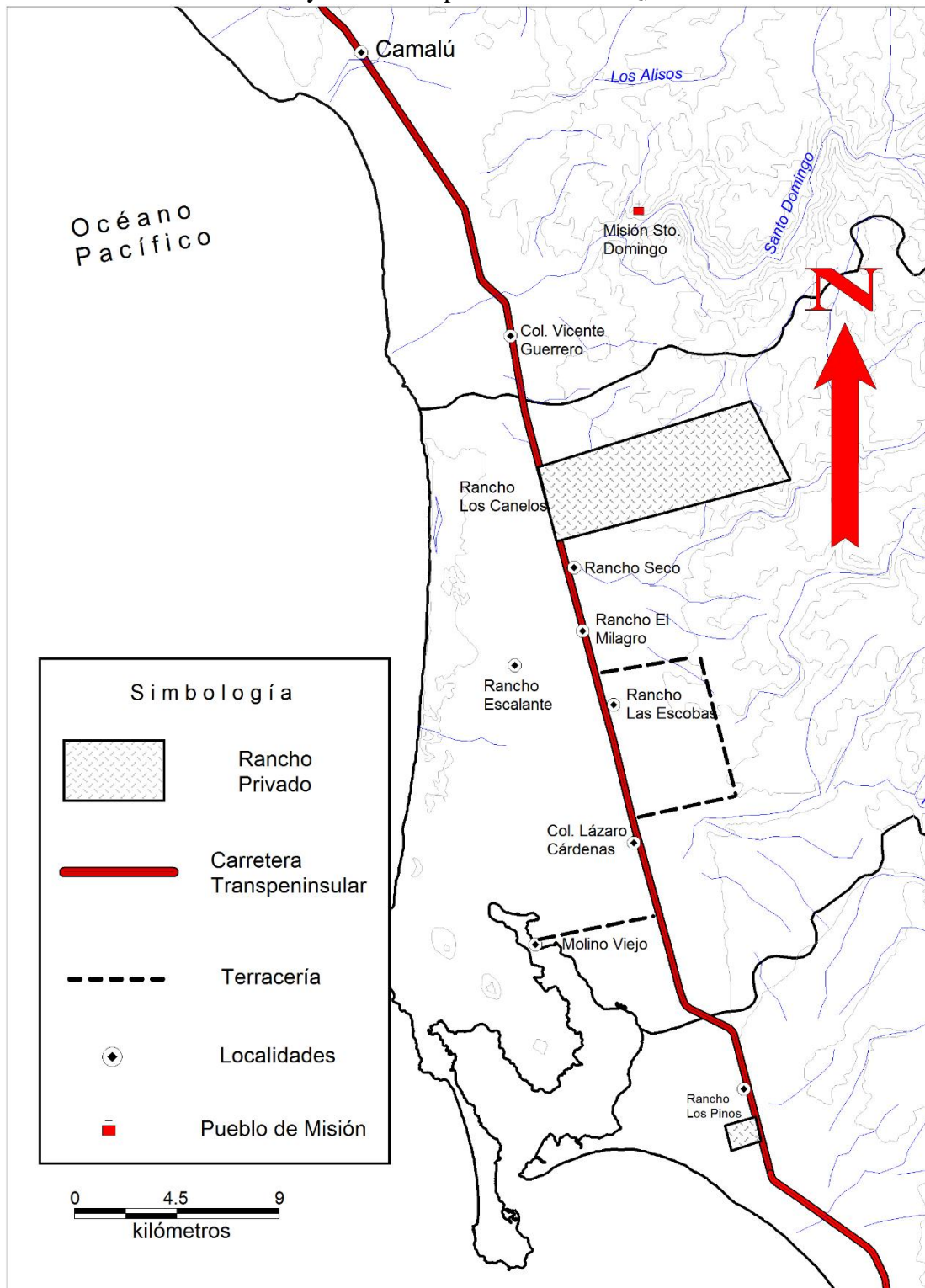
⁸ HEATH CONSTABLE, “El malogrado proyecto”, es el mejor estudio.

⁹ BASSOLS BATALLA, “Segunda exploración [1959]”, p. 44.

¹⁰ VÁZQUEZ y ARNÁIZ, *Ensayo sobre colonización*, p. 19.

¹¹ RIQUELME INDA, “El Valle de San Quintín [1935]”, p. 64.

MAPA 3.
Localidades y rancherías privadas en el vsq, 1931-1975



FUENTE: Elaboración propia a partir de cartografía de INEGI, “Conjunto de datos vectoriales” y RAMÍREZ VELARDE, “Ranchos de San Quintín”.

NOTA: El área de los ranchos privados y caminos de terracerías es aproximado.

LOS “CAMINOS DE EXTRACCIÓN”

Durante un largo proceso de construcción, la Transpeninsular generó prosperidad económica desbalanceada. Un ejemplo del proceso es el testimonio de Rosa Navarro que refirió el surgimiento del vsq.¹² Nacida en Santa Rosalía, Baja California Sur, a poco menos de 500 kilómetros al sur de la bahía de San Quintín, en 1952 la señora Navarro arribó junto a 40 personas a la pizca de chicharos en el Rancho Escalante. La dispersión de ranchos facilitaba la rotación constante de braceros durante varios ciclos agrícolas. Al poco tiempo, la señora Navarro decidió establecerse en la colonia “Vicente Guerrero”.¹³ Como testimonio del poblamiento contemporáneo, Rosa Navarro recordó la promesa echeverrista: “Esta carretera que ya tiene mucho empezada, ahora sí se va a terminar”, para admitir, después, que el presidente cumplió su palabra.¹⁴

Tal y como sugiere el testimonio anterior, la Transpeninsular tiene una historia que debe contarse, sobre todo, porque su construcción comenzó muchos años antes de su inauguración en diciembre de 1973. De hecho, desde 1927 Abelardo L. Rodríguez habilitó una terracería entre Tijuana y San Quintín; junto a una comitiva de estadounidenses, Rodríguez recorrió los 245 kilómetros que separaban a la localidad fronteriza del área agrícola en un tiempo record de dos días y medio.¹⁵ Estos caminos recorridos por el sonorese y los empresarios de Los Ángeles, California, siguieron utilizándose hasta bien entrado 1935, aunque los escasos 144 milímetros de precipitación pluvial media anual los estropeaban.¹⁶

Para 1936, tres años antes del decreto la creación de la “zona libre” con la cual el gobierno federal deseaba abatir el aislamiento geográfico de Baja California, apoyando con tal medida a empresarios de Tijuana y Ensenada, existía la certeza de que este régimen de excepcionalidad fiscal incluiría al vsq. Desde enero de 1935, a petición del presidente Cárdenas, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público convocó a los funcionarios de diferentes ramos del gobierno del Territorio Norte. La llamada Comisión Inter-Secretarial debatió dos asuntos centrales para la tesis: la construcción de carreteras y el establecimiento de incentivos para desarrollar las actividades

¹² NAVARRO, “Cómo se formó” [texto sin paginación].

¹³ Como mostraremos la colonia “Vicente Guerrero”, se convirtió en uno de los asentamientos de jornaleros más importantes del valle. Esta colonia agrícola fue formada por instrucciones del coronel Esteban Cantú en 1916. DUNN LEGASPY, “Etapa cantuista en plena revolución”, pp. 81-82.

¹⁴ NAVARRO, “Cómo se formó” [texto sin paginación]. La autora fue promotora de la carretera. Es posible que solo haya sido un puesto honorario, pues el texto alude a una “tarjeta de identificación”, y jamás a acciones concretas.

¹⁵ Aunque la comitiva viajaba en vehículos de neumáticos, el camino que llevaba hasta la costa del Golfo de California, en Santa Rosalía, era bastante lento: tardaron 17 días en viajar de un extremo a otro. RODRÍGUEZ, *Memoria administrativa*, pp. 240-241.

¹⁶ RIQUELME INDA, “El Valle de San Quintín [1935]”, pp. 53 y 69.

económicas. La comisión consignó los antecedentes del “circuito escénico” y agregó un ramal a Mexicali, que se programó hasta un par de décadas después; asegurando con ello “un desarrollo amplio de las actividades económicas de la parte más poblada del territorio”.¹⁷

La “zona libre” comprendió una enorme extensión, que, tal y como pensó la Comisión Inter-Secretarial, abarcaría “una faja comprendida desde la línea divisoria internacional hasta el paralelo 30° 24’ que pasa aproximadamente a la altura de Punta Azufre al sur del puerto de San Quintín. Dentro de esta zona podrán importarse y exportarse libres de derecho aduanales, todas las mercancías de comercio lícito”.¹⁸ La razón por la que el gobierno federal incluyó a las carreteras en este paquete fiscal era para lograr lo que entonces se pensaba sería el desarrollo económico de Baja California y Baja California Sur. Así, tal desenvolvimiento iba a beneficiar a las localidades de San Quintín, que aún no definían su perfil agrícola. Pero tampoco debemos olvidar que la “zona libre” contemplaba un amplio programa de incentivos comerciales e industriales:

El desarrollo incipiente de sus actividades económicas [del Territorio Norte] exige que se estimule mediante todas las franquicias que sea posible conceder. La escasez de población significa el mayor peligro de desintegración, por lo que hay que brindarle a esta las mayores ventajas para su atracción y arraigo definitivos. Con tal disposición no se afectan los intereses comerciales del resto del país, puesto que nunca ha tenido a este Territorio [Norte] como mercado permanente de los artículos que consume y más bien es de esperar, como ha acontecido con los perímetros libres que se intensifique así el intercambio nacional, pues fomentándose el establecimiento de casas comerciales dentro del mismo es más factible que éstas operen después con el resto de México.¹⁹

Así, la “zona libre” favoreció a unas cuantas familias de Sinaloa, Michoacán y Jalisco que convirtieron a San Quintín en su campo de acción y utilizaron la Transpeninsular, antes y después de inaugurarse, como medio para la libre importación de productos estadounidenses y también para exportar los suyos al país vecino. Tras crear este régimen (en 1939), el gobierno federal planeó una inversión de ocho millones de pesos, precisándose, “las condiciones arancelarias especiales [...] por un plazo de diez años. No obstante, en 1940, con la llegada a la presidencia de Manuel Ávila Camacho, bajó sensiblemente la inversión”.²⁰ La actividad aduanal en Tijuana se convierte

¹⁷ Mandeville Special Collection, en University of California in San Diego (UCSD), “Investigaciones económicas: informes de la Comisión Mixta Inter-Secretarial relativos al Territorio Norte de la Baja California”, 1936, p. 4.

¹⁸ Mandeville Special Collection (UCSD), “Investigaciones económicas: informes de la Comisión Mixta Inter-Secretarial relativos al Territorio Norte de la Baja California”, 1936, p. 2.

¹⁹ Mandeville Special Collection, UCSD, “Investigaciones económicas: informes de la Comisión Mixta Inter-Secretarial relativos al Territorio Norte de la Baja California”, 1936, p. 2. Agradezco a la doctora Diana Méndez Medina por proporcionarme una copia de este informe.

²⁰ ACEVEDO CÁRDENAS, *Tijuana. Ensayo monográfico (1955)*, pp. 133-134 y GONZÁLEZ FÉLIX, *Empresarios y política*, p. 224.

en el sitio estratégico para entender el desarrollo agrícola de San Quintín: las entradas y salidas de mercancías de California a Baja California, y viceversa, son la clave de la obtención del éxito.

En 1941 un panfleto llamó la atención presidencial sobre VSQ. Los autores Samuel G. Vázquez y Ramón B. Arnáiz, auto-identificados como “de la vieja guardia revolucionaria”, esbozaron un proyecto que encausaba las repatriaciones de mexicanos provenientes de Estados Unidos. El juicio emitido por los autores sobre el camino que preparó Rodríguez fue severo pero realista: “Para ir de Ensenada, al sur, en automóvil, se requiere una gran dosis de resignación”, pero tampoco dudaban que en el futuro cercano un camino moderno daría comienzo a una nueva “era de prosperidad para toda la península”.²¹ Con ese escenario en mente, invitaban al gobierno federal a invertir en el Territorio Norte.

El gran cambio en el modo de construir carreteras ocurrió después de la Segunda Guerra Mundial (pues volvieron a fluir los recursos del exterior después del periodo belicista, bajo el pretexto de la “reconstrucción”) y, sobre todo, durante el sexenio alemanista (debido a su preocupación por consolidar la red nacional de caminos).²² Los esfuerzos por conectar Ensenada con la bahía de San Quintín, mediante una fina capa de terracerías no fructificaron sino hasta el invierno de 1948. El director general de la DNC, ingeniero Armando Salinas, reportó que si bien no eran las “mejores condiciones de transitabilidad [sic]”, los automovilistas recorrerían 150 kilómetros de caminos pavimentados, y el resto (poco menos de 150 kilómetros), de caminos terregosos (o sea, llanas terracerías).²³

Al igual que el testimonio de Rosa Navarro, el texto autobiográfico de otro de los colonos que llegaron al VSQ antes de la Transpeninsular, explica cómo el espacio articuló relaciones de producción. Modesto Ortega, militar al que la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) ofreció pensionar en Camalú, señalaba en su escrito que a partir de 1947 agricultores y militares comenzaron a “abrir brecha”, para construir carreteras y obras de irrigación.²⁴ En ese contexto, la

²¹ VÁZQUEZ y ARNÁIZ, *Ensayo sobre colonización*, p. 22.

²² Detrás de este esfuerzo había una política que buscaba la autosuficiencia alimentaria, véase OCHOA, *Feeding Mexico*, p. 105.

²³ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 469, exp. 4, oficio núm. 320-1294 de la DNC al gobernador del Territorio Norte de Baja California, 11 de octubre de 1947, núm. reg. 25643. En 1947, el presidente Miguel Alemán inauguró la carretera Tijuana-Mexicali. El trazo de la Transpeninsular por Ensenada eran terracerías. Los empresarios recordaron la promesa presidencial de pavimentarlas. AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 469, exp. 4, oficio de Santos Silva Cota a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 7 de junio de 1948.

²⁴ ORTEGA, “Las carpas” [texto sin paginación]. Otros militares retirados prefirieron dedicarse a la actividad turística. Tal es el caso de Leo Moreno, quien abrió un servicio de lanchas y palapas, en las playas cercanas a Camalú. WHEELock, *Beaches of Baja*, pp. 51 y 54.

DNC, de la mano del director de Caminos Vecinales, René Etcharren, tomó medidas para habilitar caminos en diversas zonas agrícolas del país. En el Territorio Norte el ejemplo a seguir fueron las Juntas Locales de Caminos del Valle de Mexicali, pues el gobernador, general Juan Felipe Rico, sugirió a los ocupantes del VSQ recaudar fondos para integrar sus propias juntas, y preparar y construir caminos, tal y como habían hecho los ejidatarios mexicalenses. En 1949, los colonos sanquintanarroenses apenas reunieron 7,000 pesos; sin embargo, lo más valioso era la “cooperación de los vecinos”, que aportarían mano de obra gratuita.²⁵

Como hemos visto, la presencia estadounidense alentó la construcción de carreteras y, por suerte, muchas veces, dejó documentos históricos del estado material que guardaban. En VSQ se iba rompiendo el esquema turístico del tramo escénico de la Transpeninsular, pero ello no implicaba que los automovilistas de California y Estados Unidos dejaran de ir a San Quintín a buscar paisajes y actividades recreativas. Tal y como observamos en el capítulo sexto, los pensionistas estaban interesados en conocer la mayoría de las playas del Océano Pacífico y del Golfo de California. Una guía de 1965, que fomentaba la estancia de jubilados y pensionados estadounidenses en México, se refirió a un viaje de cuatro horas entre Ensenada y San Quintín. Eugene Woods, autor del folleto, con severidad similar a la de Vázquez y Arnáiz, mencionaba que, para los estándares estadounidenses, los caminos eran bastante “sucios e irregulares”, y empeoraban conforme se internaban al sur. Pero lo más importante de la experiencia, apuntó el folletista Woods, era que los automovilistas observarían campos de cultivo tan viejos como los del *East Coast*, contemporáneos a los del *Motín del té* (Boston Tea Party) de 1773.²⁶ Ignoramos la razón por la que Woods se remontó hasta esa fecha, lo cierto es que desde finales de la década de 1940 era posible arribar a San Quintín, en carretera, desde Tijuana. Precisamente, la Ilustración 8, refiere este hecho en otro folleto turístico oficial, publicado, unos cuantos años antes, en 1948 por el gobierno del Territorio Norte.

²⁵ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 469, exp. 4, oficio núm. 2380 de Ernesto Zenteno al gobernador del Territorio Norte, 24 de septiembre de 1949, núm. reg. 27553.

²⁶ WOODS, *How to retire in Mexico*, pp. 119-121. El autor alude, desde luego, a la pequeña agricultura de temporal que practicaron los misioneros dominicos. A finales del siglo XVIII, el cultivo de maíz y trigo alimentaba, por ejemplo, en la Misión de Santo Domingo (dentro de lo que hoy consideramos el VSQ), a misioneros, soldados y catecúmenos.

ILUSTRACIÓN 8.
Carreteras y terracerías de Tijuana a San Quintín, 1948



FUENTE: GOBIERNO DEL TERRITORIO NORTE, *Mexico*.

El geógrafo Howard Gulick recorrió el camino desde Glendale, California, hasta VSQ. Como muchos estadounidenses, recorría la península teniendo en mente un pasado mítico y misional. En 1966, en la carta a un colega oceanólogo, Gulick narró cómo las lluvias de invierno entorpecían las terracerías, llegando al valle a golpe de fango y grava: un “bautismo” especial para

su *Jeep Wagoneer*.²⁷ La anécdota de este extranjero resulta útil pues permite inferir que los autos con motores de doble tracción arribaban, con dificultades, hasta la bahía de San Quintín y un poco más allá del pueblo de misión de El Rosario. También debemos comparar la jornada de dos días y medio que hicieron Rodríguez y comitiva en 1927 a las cuatro horas desde Ensenada que realizó Gulick casi 40 años después.

Pese a los fallos de las vialidades, los “caminos de extracción” carecían, en sus etapas iniciales, de superficie plana o cómoda. Como ocurría en otros sitios del noroeste mexicano, los jornaleros y repatriados de Estados Unidos, llegaban hasta los campos de cultivo después del viaje en camión de carga que estrujaban sus cuerpos.²⁸ Algunos de estos “pioneros”, fueron repatriados mexicanos de Estados Unidos que al imaginarse que encontrarían un escenario desolador en Baja California, utilizaron sus ahorros no solamente para habitar en la península sino para invertir en ella. El testimonio de una familia repatriada de Jalisco revela cómo la “zona libre” benefició el surgimiento del valle pues los recién llegados contaban con pequeñas sumas de capital invertido en máquinas que no pagaron impuestos de importación. Ramón Ramírez narra que sus familiares arribaron por vía marítima, desde Los Ángeles a la bahía, transportando “víveres para todo un año y herramienta para trabajar”. En la embarcación traían un camión que posteriormente vendieron a un “ganadero de El Rosario”.²⁹

La sobrevivencia del Rancho Las Escobas, localidad que ocupó la familia Ramírez gracias a la voluntad de Agustín Olachea (1890-1974) y Abelardo L. Rodríguez, muestra que la cercanía con las principales vías de comunicación beneficiaba las actividades económicas. Siendo “punto estratégico en la comunicación hacia el sur y norte de la península”, los automovilistas solían detenerse para abrir y cerrar “cuatro puertas de madera”, que delimitaban la entrada y salida de la propiedad de los Ramírez y ofrecía un “descanso a la sombra de los árboles [frutales]”, con un paisaje rústico de fondo.³⁰

En 1947, los ranchos Seco y Las Escobas abarcaban, en radio menor a 80 kilómetros, el conjunto del vsq. Activa desde las primeras décadas del siglo XX, la colonia “Vicente Guerrero”

²⁷ Mandeville Special Collection, Universidad de California en San Diego (UCSD), *Howard Gulick papers*, c. 1, folder 1: carta de Howard Gulick al doctor Carl L. Hubbs, 6 de febrero de 1966.

²⁸ Véanse fotografías e incluso una selección de corridos con motivo de la muerte de varios jornaleros que se accidentaron en la Transpeninsular, debido a este método de traslado en los camiones, entre 1987 y 1988. GARDUÑO, GARCÍA y MORÁN, *Mixtecos en Baja California*.

²⁹ RAMÍREZ, “La cultura mexicana” [texto sin paginación].

³⁰ RAMÍREZ VELARDE, “Ranchos de San Quintín”, pp. 17-18.

se convirtió en el centro político y económico del valle al instalarse una subdelegación de gobierno y facilitar el alojamiento de jornaleros, en carpas o cuartos de renta. Cuando Bassols Batalla la visitó en enero de 1959 no dudó en llamarla “el mejor ejemplo de trabajo”, pues la cercanía con un polo tan árido como Camalú no impidió que los jornaleros cultivaran “tomate y alfalfa, cebada y trigo”.³¹ En la guía turística elaborada en 1958 por dos estadounidenses se leía que ambos sitios, Camalú y colonia “Vicente Guerrero”, reunían a 824 habitantes.³² Por ello recibió mayor apoyo gubernamental. Sin mucho conocimiento de las aguas subterráneas y limitándose a las superficiales del arroyo de Santo Domingo, el ingeniero Rubén Amaya González, empleado del gobierno del Territorio Norte, diseñó un proyecto de irrigación que planeaba construir un “canal de conducción” que alimentaría a todo el VSQ, desde Camalú hasta El Rosario, resolviendo así los “problemas que todos los días veo que se realizan a fuerza de millones de pesos”.³³

ILUSTRACIÓN 9.

Inauguración de una terracería en Valle de San Quintín, 1955



FUENTE: Mandeville Special Collection (UCSD), *Howard Gulick photographs*, disponible en <<https://library.ucsd.edu/dc/collection/bb9284741j>>

³¹ BASSOLS BATALLA, “Segunda exploración [1959]”, p. 44.

³² GERHARD y GULICK, *Lower California Guidebook*, pp. 91-92.

³³ AMAYA GONZÁLEZ, “Informe a Ulises Irigoyen [1943]”, p. 510.

Pero además de las obras hidráulicas, era necesario comunicar al VSQ con Tijuana y Ensenada. La presencia y colaboración de la SEDENA, además de vigilar algunas porciones estratégicas del valle agrícola, contribuyó a abrir carreteras, canales y pequeños pozos. Semanas antes de concluir su mandato, en noviembre de 1946, el presidente Manuel Ávila Camacho autorizó a 216 personas a ocupar Santa María, vieja ranchería que actualmente es ocupada por Rancho Los Pinos. Del total de personas, 68 varones tuvieron alguna función dentro del ejército nacional y el resto las esposas e hijos.³⁴ La correspondencia dirigida al presidente informa que deseaban poseer un pedazo de tierra y ocupándose de ella vigilarían esta porción de Baja California y, deseando una inmediata prosperidad, se dedicarían a sus labores.³⁵

Para la década de 1950, resultó claro que el proyecto colonizador del VSQ que esbozaron Arnáiz y Vázquez necesitaba reformularse, o de plano, desecharse.³⁶ Desde poco antes, comenzaron a identificarse los medios que permitieron a ciertas familias e individuos aventajar a futuros ejidatarios y agraristas. Dicha oposición comenzó antes de que los gobiernos federal y estatal habilitaran, en serio, las redes de transporte en la península, y descartaran por completo la conversión del valle en centro turístico. Pese a la represión política y militar de los jornaleros que asumían ideas del agrarismo,³⁷ surgió un movimiento que buscaba la dotación ejidal, tal y cómo veremos en los últimos tres apartados del capítulo. Aquellos que finalmente lograron instalarse en algún ejido colectivo del área denunciaron gatopardismo de autoridades y empresarios: en VSQ hubo una práctica común de poseer, retener o comprometer cierta cantidad de tierra, sin invertir en ella, con la esperanza de que subiera su valor al construirse la Transpeninsular.³⁸

La rusticidad de los caminos a VSQ exigía recorrerlos con enormes sacrificios y pocas expectativas, pues persistía cierto sentido de aventura al transitarlos. Por ejemplo, en 1957, la

³⁴ IIH-UABC, fondo *Manuel Ávila Camacho*, colección AGN, exp. 6.23, listas del personal de reservistas que marchan a tomar posesión de Santa María, 11 de noviembre de 1946, ff. 1-2.

³⁵ E incluso, quienes no conocían las técnicas agronómicas, contribuyeron manteniendo el orden en el valle. Modesto Ortega es un ejemplo, pues al no saber nada de azadones o semillas, lo pusieron a cuidar el Molino Viejo de los chatarreros. ORTEGA, “Las carpas” [texto sin paginación].

³⁶ Arnáiz fue uno de tantos militares retirados que formaron empresas constructoras: y, en su caso, construyó la carretera de Tijuana a Mexicali. ROMERO ACEVES, *Califórnicos en la ruta*, p. 39 y SÁNDEZ, *Por encima de las pasiones*, p. 141.

³⁷ RAMÍREZ VELARDE, “Ranchos de San Quintín”, p. 19. Véase un relato actualizado en MÉNDEZ REYES, “Actores sociales «redescubiertos»”, p. 217.

³⁸ Este fue el mensaje del grupo solicitante, “Tierra y Libertad”, de Camalú. Los agraristas señalaron al jefe de la oficina de la Comisión Nacional de Colonización de Ensenada de violentarlos y exigirles abandonar las tierras que ocupaban. Temiendo el acoso de las fuerzas públicas escribieron al gobierno estatal. AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 377, exp. 8, oficio s/núm. de Enrique Villegas Leyva a Luis Guerrero, director de Agricultura y Ganadería en Baja California, 10 de mayo de 1954

Comisión Colonizadora del gobierno estatal realizó un viaje de “circunvalación” por diversos valles agrícolas de Baja California. El ingeniero Adalberto Walther Meade, a quien citamos como cronista, participó en dicho viaje y estableció un tiempo récord de 31 horas saliendo de Ensenada, a través de caminos rústicos de Real del Castillo, Valle de la Trinidad, San Felipe, San Luis Gonzaga, El Rosario y San Quintín, para después regresar a Ensenada.³⁹

Walter Hussong, en entrevista para unos aficionados que escribieron sobre San Quintín, echó una mirada retrospectiva al valle agrícola que confirma el beneficio de los “caminos de extracción”: “ahora”, dijo en 1981, “estamos en la gloria, pues hay puentes y carreteras pavimentadas y podemos sacar rápidamente el producto que se cosecha aquí”.⁴⁰ Ocupando una posición prestigiada en un banco de la colonia “Vicente Guerrero”, resultó sencillo para Hussong señalar las claves del éxito y reconocer, sin empacho, los beneficios materiales obtenidos por los rancheros a partir de la infraestructura construida por la federación. El recuerdo de las carpas en las que habitaban los pizcadores y jornaleros confrontaba el hecho de que, tarde o temprano, desearían convertirse en residentes de San Quintín. La voz de Hussong es la del típico empleador de mano de obra migrante, que desde 1950 poseía el horno más grande del valle para secar variedades de chiles y otros productos.⁴¹ “Algunos trabajadores”, agregó Hussong sobre el proceso de asentamiento, se quedaron “en el valle, pero la mayoría, nada más empieza a hacer frío y a llover y se regresan a su tierra [Oaxaca o Guerrero], pues temen quedar aislados con las crecientes de los ríos que rompen la Carretera Transpeninsular”.⁴²

Además de la insistencia acerca del carácter catastrófico de las lluvias en los caminos carreteros de la costa de Baja California, el comentario anterior es importante por varias razones. La primera es que podemos definir que, pese a su carácter provisional, los caminos cumplieron una función extractiva y sujeta a las lluvias. Solo una vez que fueron “domados” los ciclos naturales, de otoño a invierno, gracias a una correcta técnica de asfaltado, los caminos extractivos se convirtieron en engranes no sólo de la producción sino de la ruta migratoria de los jornaleros.

Los “caminos de extracción” son, en los hechos, corredores comerciales a partir de los cuales fluyen mercancías y habitantes que entran y salen de lugares como VSQ. A continuación

³⁹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 197, exp. 6, oficio de Adalberto Walther Meade y Arturo Grosso al gobernador de Baja California, Braulio Maldonado, 4 de junio de 1957.

⁴⁰ Walter Hussong, citado por BARRÓN y BARBOSA, *San Quintín*, p. 106.

⁴¹ RAMÍREZ VELARDE, “Ranchos de San Quintín”, p. 19.

⁴² Walter Hussong, citado por BARRÓN y BARBOSA, *San Quintín*, p. 98.

intentaremos mostrar los beneficios que trajo consigo la Transpeninsular entre rancheros (o pequeños propietarios) y entre ejidatarios; sin embargo, el impulso más sostenido, en términos de exportación e importación (la “zona libre”), benefició a los horticultores del VSQ a partir de la expansión de la “frontera agrícola”. Más adelante veremos que, si bien, la Transpeninsular funcionó mucho tiempo antes de su inauguración, en los hechos, los ejidatarios se sirvieron escasamente de ella, pues enfrentaron las enormes dificultades de trasladarse desde los lugares donde pernoctaban (las famosas “carpas”) hasta los campos de cultivo (propiedad de familias de apellidos pomposos de Tijuana o Ensenada).

A principios de la década de 1950, la acalorada defensa de la “zona libre” que redactó el tijuaneño Conrado Acevedo Cárdenas (estudiante de derecho en la UNAM y asistente particular del senador Esteban Cantú), permite observar la existencia de grupos e ideales antagónicos a concesión. Hijo de un agente aduanal de Tijuana (en la garita terrestre con San Diego) y en San Quintín (en calidad de puerto marítimo), Acevedo Cárdenas demostró que la existencia del régimen hacendario no significaba una “disminución [sustancial] de los ingresos federales por el ramo de derechos aduaneros”, pues la experiencia de funcionarios y comerciantes demostraba que se produjo en la entidad, “un intenso movimiento aduanal por la importación de cuantiosos artículos de primera necesidad”, alimentos, combustibles, materiales para la siembra y la construcción, así como vestimentas y productos entonces novedosos (radios, relojes, perfumes y electrodomésticos, incluidos los primeros televisores que se utilizaron en las ciudades fronterizas).⁴³ Acevedo Cárdenas, quien también promovió el turismo en Rosarito, celebró la idea de que el fisco federal y estatal se beneficiaría “al acrecentar sus ingresos con un sistema de libre cambio y comercio fronterizo, que por una absurda restricción provocaría de inmediato menores ingresos en los negocios particulares”. Dicho esto, la “zona libre” tendría que convertirse en un instrumento que requirió de ciertos contrapesos.⁴⁴

La existencia del contrabando y de la venta de “fayuca” (el trasiego ilícito de mercancías no fiscalizadas), era, en boca de los detractores de la “zona libre”, uno de los principales argumentos en contra. “Sin fayuqueros el camino no existiría”, escribió Fernando Jordán sobre estos individuos solitarios que, adquiriendo algunas mercancías estadounidenses gracias a la “zona libre”, las llevaban a Baja California Sur. Ulises Irigoyen, al igual que Jordán, no reprodujo una

⁴³ ACEVEDO CÁRDENAS, *Tijuana. Ensayo monográfico (1955)*, pp. 138-139.

⁴⁴ ACEVEDO CÁRDENAS, *Tijuana. Ensayo monográfico (1955)*, p. 140.

visión escandalosa de los fayuqueros, argumentando que “el habitante fronterizo no considera delito pasar lo que necesita para la subsistencia o el vestido, sin pagar el arancel”.⁴⁵ El Rancho Las Escobas, en el corazón del VSQ, es otro ejemplo de los minúsculos beneficios de la “fayuca”. Uno de los nativos y pionero de la agronomía en el valle, recordó: “Los fayuqueros pasaban pocas veces al año”, anotó, tras describir cómo su familia preparaba su propia cal, jabón y vinagre. Ya veremos cómo los beneficios de la “zona libre” eran utilizados en otro sentido. Durante los primeros años del asentamiento de rancheros en VSQ, entre 1930 y 1950, los propios habitantes tenían que allegarse los medios de vida y no debían cruzarse de brazos “esperando a que los trajeran las golondrinas”.⁴⁶

El supuesto libre comercio que se buscaba impregnar a la “zona libre” en los hechos jamás se concretó. Si llegaban escasos bienes al Rancho Las Escobas era porque las franquicias de productos particulares eran constantemente negociadas, al grado que “personas irresponsables de la Secretaría de Hacienda” prohibieron la entrada de harina, trigo, pan, grasas y mantecas vegetales, forrajes y jabones.⁴⁷ El problema con los estudios históricos sobre el tema es que subrayaban mucho el fenómeno algodonero (agroindustria con gravámenes efectivos y reales) o el de licores (cuya redundancia del discurso tijuanaense de leyenda negra no nos interesa), y, raras veces, enfocaron otros productos agrícolas o actividades comerciales, descuidando el arco completo del paquete fiscal que autoridades mexicanas y empresarios diseñaron para la frontera. ¿Qué ocurrió con la producción hortícola y de qué modo ejemplifica los impactos de la Transpeninsular? A pocos años de comenzar a ocuparse las rancherías, surgió el deseo de comerciar más allá de las propias fronteras del valle. Hubo ya entre los primeros colonos y rancheros, que más adelante consolidaron un denso tejido empresarial, cierta vocación exportadora. El hecho de que San Quintín quedase incluido dentro de la “zona libre” justificó sobradamente estas pretensiones.

Nos serviremos del ejemplo de la producción de papa por varias razones. Desde luego, para observar que la Transpeninsular ayudó a extraer las hortalizas y, sobre todo, que el problema de

⁴⁵ JORDÁN, *El Otro México*, p. 232, y palabras de Irigoyen citadas por ACEVEDO CÁRDENAS, *Tijuana. Ensayo monográfico (1955)*, p. 145.

⁴⁶ RAMÍREZ VELARDE, *Bajo la sombra del pirul*, p. 36.

⁴⁷ Los apelativos fueron escritos por un ingeniero civil que desde 1919 argumentaba que debía fomentarse el libre comercio en Baja California, véase ROLLAND, “El futuro de Baja California”, p. 38. Sobre la prohibición a la importación de estos alimentos y enseres véase GONZÁLEZ FÉLIX, *Empresarios y política*, pp. 225-226 y ACEVEDO CÁRDENAS, *Tijuana. Ensayo monográfico (1955)*, p. 147.

abasto alimentario depende de las carreteras modernas, y más aun considerando la situación fronteriza del extremo norte de la península de Baja California.⁴⁸ Gracias a las prerrogativas de la “zona libre”, la importación de patatas estadounidenses funcionó sin problemas, a través de 43 empresas e individuos (todos de Tijuana, principalmente), con sus debidos permisos y derechos. Durante la Segunda Guerra Mundial el gobierno del Territorio Norte, que continuamente negociaba las condiciones de prórrogas y permisos de importación de los productos nacionales protegidos, formó un Consejo Mixto de Economía Regional. Dicho consejo posteriormente se convirtió en Comité Mixto Pro Fomenta y Defensa de la Zona Libre, encargado de posibilitar el diálogo entre gobernantes y comerciantes locales, para ir adecuando, poco a poco, dentro del marco común del régimen de excepcionalidad fiscal, las políticas que redundarían en el desarrollo comercial de Baja California.⁴⁹

La afiliación de los rancheros y pequeños propietarios del VSQ a las asociaciones de productores de alimentos, de carácter nacional y de la zona costa bajacaliforniana, explica bien cómo el valle se convirtió en menos de 20 años en un centro hortícola. Es decir, entre 1950 y 1970 adquirió la fama que se traduciría en que en la actualidad sea el “segundo productor nacional de tomate”. Lo cierto es que en las tierras de VSQ también se experimentó con otros cultivos. No al grado de introducir el algodón (como en Baja California Sur), pero sí para mantener elevado el número de cosechas útiles. Incluso, fuera de Baja California y la península, en el Valle de Culiacán los tomateros greco-sinaloenses que después invirtieron en San Quintín solían sembrar papa.⁵⁰ Durante el verano de 1947, la superficie sembrada con papa en VSQ, era de 17 hectáreas (según informes del gobierno del Territorio Norte).⁵¹

El estudio agronómico que la Secretaría de Agricultura y Ganadería (SAG, de adelante) realizó en marzo de 1955 sobre el cultivo del tubérculo en los campos al sur de la bahía de Ensenada, financió, para el efecto, un centro agrícola experimental, mediante la intervención y financiamiento de una agencia que contrató la oficina del Banco Nacional de Crédito Ejidal en

⁴⁸ El estudio histórico del abasto alimenticio a las zonas rurales apenas comienza. Véase uno de los textos pioneros sobre la política nacional alimenticia en OCHOA, *Feeding Mexico* y MARTÍNEZ DELGADO, *La experiencia urbana*, sobre todo el abordaje de las carreteras que conectaron a Aguascalientes con el Bajío y la Ciudad de México.

⁴⁹ El cultivo y la importación de papa fueron promovidos por el gobierno del Territorio Norte al comenzar la década de 1940. Véanse varios documentos al respecto en AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 185, exp. 2. Sobre el comité de defensa a la zona libre, hay una acusación severa pues fomentaba “la indolencia y apatía de nuestro pueblo”, en ACEVEDO CÁRDENAS, *Tijuana. Ensayo monográfico (1955)*, pp. 135-136.

⁵⁰ AGUILAR AGUILAR, “Inmigración griega y empresa agrícola”, p.148.

⁵¹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 41, exp. 5, informes de los delegados de gobierno en El Rosario y San Telmo, de Isaac Navarro y Adonis Olachea, 31 de mayo y 29 de julio de 1947.

Mexicali. A la orilla de la carretera, en Punta Colnett, Valle de San Telmo,⁵² entre 1954 y 1955, el gobierno federal sembró poco menos de dos hectáreas de papa de temporal.⁵³ El VSQ es un área cuyo sistema climático permite la siembra del producto solamente si comienza en mayo y termina a mediados de septiembre, pues durante otoño e invierno bajan considerablemente las temperaturas congelando el producto. “Por los cálculos anteriores, podemos asegurar una ganancia, tanto para el agricultor, así como una recuperación para el Banco Nacional de Crédito Ejidal, no obstante, *que no se han descontado los gastos de transporte y almacenaje*, pero ello no amenazaría la utilidad mencionada”, anotó el ingeniero encargado de llevar a cabo aquel proyecto.⁵⁴ En el cálculo de costos y beneficios, el agrónomo dio por alto la existencia de vialidades terrestres, tal cual lo pusimos en cursivas.

La creación de la Asociación Agrícola Local de Productores de Papa del Valle de San Quintín (AALPPVSQ, en adelante), a principios de la década de 1950, sintetiza los cambios que intentamos explicar: horticultura de papas beneficiada por una carretera que extraía e introducía mercancías gracias al régimen fiscal de “zona libre”. Uno de los miembros de las familias empresariales de Tijuana en VSQ, Rodolfo Valladolid Tinajero, escribió al gobernador Braulio Maldonado para que éste intercediera ante la Secretaría de Economía y ante el Comité Mixto Pro Fomento y Defensa de la Zona Libre, para expedir “a mi nombre, un permiso de exportación por 2,500 toneladas de papa que será parte de mi cosecha en San Quintín”, y con palpable deseo de venderla toda, agregó: “mi propósito es exportarla a Centro y Sudamérica”.⁵⁵ Valladolid Tinajero, líder de los productores de papa, confiaba que su “cosecha, agregada a la de otros agricultores de la zona, será demasiado grande para encontrar mercado local y los fletes impedirán que pueda ser colocada en el resto del país”, por lo que al parecer lo mejor sería exportarlo todo. Gracias a otro estudio agronómico sabemos que las estimaciones de Valladolid eran adecuadas: según el ingeniero Porfirio Rocha González el consumo medio anual en Baja California era de 6,000

⁵² Un relato sobre la presencia de la Cape Colnett Land Company, a finales del siglo XIX, y las 50 familias suecas que fracasaron en el intento de crear una colonia agrícola en el lugar, se halla en HEATH, “Colnett” y GOLDBAUM, *Towns of Baja California*, pp. 62-63.

⁵³ En cambio, una de las familias de viejos rancheros de San Quintín, Walter Hussong, sembró 22.4 hectáreas de papa con rendimiento de 31 toneladas por hectárea. AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 371, exp. 3, “Estudio Agronómico”, manuscrito del ingeniero Ricardo Munguía, marzo de 1955, ff. 25 y 9.

⁵⁴ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 371, exp. 3, “Estudio Agronómico”, manuscrito del ingeniero Ricardo Munguía, marzo de 1955, f. 9. Las cursivas son nuestras.

⁵⁵ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c.184. exp. 7, oficio s/núm. de Rodolfo Valladolid Tinajero al Gobierno de Baja California, 23 de julio de 1956, núm. reg. 9143.

toneladas, esto es, Valladolid Tinajero y los empresarios agrícolas de VSQ deseaban exportar poco más del 40% de ese total.⁵⁶

Esta operación comercial no sólo dependía del camino de San Quintín hasta las aduanas de Tijuana, sino de la ruta y fletes que Valladolid Tinajero seguiría para transportar sus papas hasta el extremo opuesto del continente. Héctor Enrique Velázquez, por ejemplo, intentó exportar las 100 toneladas de alubia (o habichuela) que entonces se estaban “perdiendo en los almacenes por no tener mercado”, e informando de la existencia de la firma comercial “Casaus Inc. de la Ciudad de Los Ángeles, California”, mostró los intereses puestos en juego de los distribuidores del producto. Lo anterior explica la necesidad empresarial de agilizar los trámites para exportar sus papas, preocupándose menos por la carretera y más por los impuestos y gravámenes del gobierno federal o estatal.⁵⁷ Tras observar cómo Valladolid Tinajero y Velázquez movían sus productos, suponemos que Los Ángeles era la ruta para sacar los productos sanquintanarroenses.

El gobernador Maldonado estuvo conforme con la petición de Valladolid Tinajero de exportar 2,500 toneladas de papa a América del Sur, ya que “tomando en consideración que las necesidades de la región han quedado satisfechas, según se desprende de los informes [como el del ingeniero Porfirio Rocha González] que ha recibido este propio gobierno; por lo que ratificado lo anterior, no existe ningún inconveniente en que se permita la exportación”.⁵⁸ Dicha autorización estatal se debió a un contexto imperante de control de precios que causó fuertes controversias públicas –rasgo esencial del gobierno de Maldonado.

Precisamente, el trabajo agronómico del ingeniero Rocha González consistió en lidiar con los reclamos que los agricultores de San Quintín armaron contra el gobierno estatal: según ellos, los precios fijados les dejaban un escaso margen de ganancia. En menos de 12 días, el saco de 45 kilos de papa (de primera clase) aumentó de 30 a 36 pesos. Los cálculos del ingeniero Rocha González incluyeron una estimación de la superficie sembrada en VSQ: 265 hectáreas a cargo de 11 productores “con diferentes superficies de explotación”, por lo que dicho tope de precios

⁵⁶ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 7, oficio núm. 567 del ingeniero Porfirio Rocha González, inspector de la Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno de Baja California, a Braulio Maldonado, 16 de julio de 1956, f. 1.

⁵⁷ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c.184, exp. 7, oficio núm. 9201 del Gobierno de Baja California a la Secretaría de Economía, 23 de julio de 1956, núm. reg. 12076.

⁵⁸ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c.184, exp. 7, oficio núm. 12076 del Gobierno de Baja California a la presidencia de la Comisión Consultiva de la Zona Libre, 27 de julio de 1956.

aseguraría una “ganancia lícita para el agricultor alrededor de un 40% sobre su inversión”. Pero esa decisión generó problemas:

La AALPPVSQ manifestó su inconformidad no solamente en lo que respecta al monto de los precios fijados a las diferentes calidades de papa, sino que en lo general a que se llevara a cabo el control del mercado, solicitando al efecto que se permitiera la *libre competencia*, vigilándose únicamente que siempre se pudiera ofrecer el producto a precio inferior a la papa norteamericana [sic] y que solamente en casos extremos y cuando llegare a haber papa a precio ínfimo en el mercado norteamericano, se pediría la intervención de las autoridades mexicanas para vender a precio mayor que el norteamericano para salvaguardar los intereses de la agricultura regional.⁵⁹

Los márgenes estrechos en los cuales intervino el gobierno estatal frente a semejante “anarquía de precios”, lo llevaron a tomar una decisión que, como veremos páginas adelante, afectó el abasto de papa en Baja California. Más importante aún, el gobernador Maldonado se inclinó por el consumidor sin desmerecer al productor. Con el nuevo sistema de precios, la ganancia que Maldonado aseguraba a la AALPPVSQ era casi del 60%, pues “teniendo en cuenta únicamente el hecho de que en la actualidad la papa norteamericana se cotiza a precios muy elevados [...] no podrá servir de base para la fijación de precios en el Estado, sin lesionar seriamente los intereses del público consumidor”, y qué decir de los productores.⁶⁰ Ello supone, y aquí vemos el efecto directo de la “zona libre”, que por más costosa que fuese la producción local de papa, de San Quintín, los bajacalifornianos tarde o temprano la consumirían de ocurrir una escasez de la estadounidense. El problema radicaba en que los productores solían comprometer sus cosechas a otros mercados, dentro o fuera de México o Baja California.

En torno a la “zona libre” hubo disputas constantes entre el aparato gubernamental y su contraparte, las cámaras de comercio. Lo que pedían los incipientes empresarios de VSQ no era poco: medidas proteccionistas exclusivamente para sus productos y también querían todos los permisos para exportarlos. En diciembre de 1956, con motivo de la invitación al valle que los miembros del AALPPVSQ hicieron al gobernador Maldonado, se constató que el grueso de la producción permitía que varios “núcleos de familias” se asentarán en el área. Entonces, volvieron

⁵⁹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 7, oficio núm. 567 del ingeniero Porfirio Rocha González, inspector de la Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno de Baja California, al gobernador Braulio Maldonado, 16 de julio de 1956, f. 2.

⁶⁰ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 7, oficio núm. 567 del ingeniero Porfirio Rocha González, inspector de la Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno de Baja California, a Braulio Maldonado, 16 de julio de 1956, f. 3.

a explicitarse las ambiciones exportadoras del grupo encabezado por Rodolfo Valladolid Tinajero y de su hijo Rodolfo Valladolid Orozco, quienes anotaron lo siguiente:

Las posibilidades reales que tenemos para abastecer ampliamente no sólo el mercado local que constituye el Estado de Baja California, sino otros mercados de nuestra República, pues se desea justificar plenamente el acierto de las propias autoridades [...] apoyando una política proteccionista para esa región agrícola del Estado, pues es esencial que se continúe con la inspección necesaria para evitar la importación indebida de papa de los Estados Unidos y así mismo que se den las facilidades necesarias a los agricultores en distintos aspectos.⁶¹

La historia del fomento agropecuario requiere de cierta información para observar las actividades económicas. En este caso, sin los tramos carreteros que quedaron habilitados en 1948, de Ensenada hasta San Quintín, no habría sido posible extraer las toneladas de papas al mercado nacional y, sobre todo, al mercado predilecto de la AALPPVSQ, el extranjero. A dos días de la invitación a San Quintín, el gobernador Maldonado –quien de seguro tuvo la malicia suficiente para interpretar la invitación del AALPPVSQ como coartada–, tuvo que ordenar, desde Mexicali, a la SAG, la importación de 200 toneladas de papa adicionales debido al “acaparamiento y precio excesivo de la papa producida en la entidad”, y es que dicha petición, afirmó la oficina de Maldonado, sería “por una sola vez”.⁶² A partir de lo anterior, comenzó, en los hechos, una lucha por controlar los precios y los impuestos de importaciones y exportaciones que nos revela una re-articulación de intereses económicos de las familias y agrupaciones en pugna.

La importación de 200 toneladas de papa que gestionó el gobernador Maldonado fue rápidamente juzgada por la AALPPVSQ como “gravísimo perjuicio” en contra de los empresarios agrícolas, por lo que estos responsabilizaron al gobierno bajacaliforniano de cualquier crisis que surgiera en VSQ.⁶³ Un poco del contexto familiar ayuda a entender lo ocurrido. Originario de Zamora, Michoacán, Rodolfo Valladolid Tinajero supo del quehacer aduanal, no sólo porque desde finales de la década de 1940 vivió en Tijuana con su familia. De hecho, Valladolid Tinajero tuvo acceso a información privilegiada pues uno de sus hijos, Rodolfo Valladolid Orozco, fungía desde

⁶¹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 7, oficio s/núm. de la Asociación Agrícola Local de Productores de Papa del Valle de San Quintín (AALPPVSQ) al Gobierno de Baja California, 8 de diciembre de 1956.

⁶² AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 7, oficio núm. 5322 del Gobierno de Baja California a la Secretaría de Agricultura y Ganadería, 10 de diciembre de 1956.

⁶³ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 7, oficio núm. 702 del Gobierno del Estado de Baja California a la Secretaría de Agricultura y Ganadería, 10 de diciembre de 1956.

1948 como un destacado agente migratorio y aduanal de Baja California.⁶⁴ Aunque Valladolid Orozco también nació en Zamora, adquirió conocimientos en reparación de motores diésel luego de estudiar una especialidad en Texas y California. De vuelta en México, y en concreto, en Baja California, encontró a su padre como poseedor de Rancho El Milagro (en el corazón del VSQ), por lo que sus conocimientos fueron útiles arreglando la maquinaria del negocio familiar.

Además de un primogénito que era agente aduanal y mecánico de motores, Valladolid Tinajero contó con otros siete hijos, cinco de ellos varones nacidos en Baja California que trabajaban arduamente en el rancho familiar. El extenso linaje Valladolid ejemplifica que las familias de origen mexicano, como los Orendáin o los Rodríguez Aviña, no llegaron a la península con las manos vacías. Desde mediados del siglo XIX, los Valladolid poseían tierras en Michoacán e introdujeron el cultivo de papa y abastecieron a un amplio mercado del sureste mexicano.⁶⁵ La entrada biográfica que consultamos menciona que la familia Valladolid arribó a VSQ desde la entrada en vigor de la “zona libre”, a mediados de 1939, logrando consolidar años después, la AALPPVSQ desde Tijuana. Con miras a defender al resto de productores y consciente de “las grandes necesidades sociales que se manifiestan insolubles en los lejanos poblados agrícolas”, de Valle de San Telmo, bahía de San Quintín y El Rosario, Valladolid Tinajero enseñó a sus hijos a promover la “construcción de escuelas, reparación de caminos, protecciones arancelarias”.⁶⁶

Para abril de 1957, volvieron a escasear las papas en Baja California, y no era posible acudir a la producción local puesto que semanas atrás se habían agotado las cosechas de la familia Valladolid y del resto de agremiados de AALPPVSQ. Ante esa situación, los productores apoyaron una salida rápida al problema: relajar, nuevamente, las medidas proteccionistas. Y aunque no se trató de una hambruna o penuria de patatas, la AALPPVSQ sugirió a las autoridades la importación del tubérculo.

Tratando de conseguir el producto de otros estados como es Sinaloa o Sonora, ellos también están en la misma situación de escasez, ya que también terminaron su producción de papa en días pasados [...] Estamos sugiriendo la necesidad de la importación del producto extranjero, desde luego esto con un tiempo perfectamente limitado, ya que nosotros tenemos papa sembrada en tal abundancia que difícilmente

⁶⁴ Valladolid Orozco tomó parte en algunas de las “misiones más peligrosas” capturando a fugitivos de las leyes de Estados Unidos, también detuvo a las avionetas estadounidenses que surcaron el espacio aéreo mexicano sin previa autorización de instancias correspondientes, véase *Baja California y sus hombres*, p. 279.

⁶⁵ *Baja California y sus hombres*, p. 281.

⁶⁶ *Baja California y sus hombres*, p. 281.

llegará a volver a faltar, pero estas cosechas no las empezamos a levantar hasta a partir de primeros días del mes de junio.⁶⁷

No es de sorprendernos que el gobierno de Maldonado accediera a fijar un tope a la importación de 50 toneladas.⁶⁸ Pareciera que entre 1956 y 1957, los horticultores y pequeños propietarios de VSQ aún no daban con su “ventaja competitiva”, pues entablaron relaciones conflictivas con el gobierno de Maldonado por el control de precios. Más adelante, al comenzar la década de 1970 la AALPPVSQ intentó negociar y discutir los impuestos que pagaban sus productos; conforme la Transpeninsular iba construyéndose en otros sitios de Baja California y Baja California Sur, estos productores aprendieron a controlar la competencia interna. Aunque el régimen de “zona libre” facilitó que echaran a andar las tierras que adquirieron en VSQ, a la larga terminó por afectarlos.

El abasto alimentario no sólo requiere de carreteras en funcionamiento, también es necesario que se produzcan los suficientes alimentos en la zona, para no alterar la balanza comercial, y en último término, para evitar molestias populares o empresariales. Ante la escasez de papa en Mexicali, capital de Baja California, en diciembre de 1958 Maldonado tramitó nuevamente permisos de importación.⁶⁹ Por ello, a los pocos días, los rancheros de San Quintín cayeron en cuenta, con un dejo de amargura e ingenuidad, que les resultaba prácticamente “imposible lograr controlar el mercado”:

Consideramos que este hecho se debe a que el mercado internacional invade nuestra plaza, viéndonos en la necesidad de solicitar de su valiosa intervención señor gobernador [Eligio Esquivel] para que nos indique el camino a seguir para el futuro de nuestra próxima siembra [...] A nombre de las personas que aquí describimos ponemos a su consideración lo ya expuesto, Rodolfo Valladolid [Orozco], Tomas de Layse España, Ramón Ramírez, Ramón Talamantes, Antonio Changala, Heriberto Ormart, Eduardo Burns, Rosendo Magaña, Vicente León, Eduardo Gamboa, Sr. Borja.⁷⁰

Como veremos en los últimos subapartados de este capítulo, los ejidatarios de VSQ encontraron en la lista anterior los nombres y apellidos de los principales opositores a que recibieran sus dotaciones de tierra. Por sus orígenes migratorios, de El Bajío mexicano, y cierta

⁶⁷ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 7, oficio s/núm. de la AALPPVSQ al Gobierno de Baja California, 31 de abril de 1957.

⁶⁸ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 7, oficio s/núm. del Gobierno del Estado de Baja California a la Secretaría de Agricultura y Ganadería, 7 de mayo de 1957.

⁶⁹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 7, oficio s/núm. del Gobierno del Estado de Baja California a la Secretaría de Agricultura y Ganadería, 10 de diciembre de 1958.

⁷⁰ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 7, oficio s/núm. de la AALPPVSQ al Gobierno de Baja California, 15 de diciembre de 1958.

tradición “criolla”, los miembros de la AALPPVSQ llamaban “ranchos” a sus propiedades, pero en los hechos no eran más pequeños propietarios que se beneficiaron de la concesión de Orendáin (asunto que veremos a continuación). Aunque hubo una ruptura radical entre el gobierno de Maldonado y su sucesor Esquivel Méndez, es de destacar que la familia Valladolid y los “rancheros” mantuvieron el contacto con el gobierno estatal, de tal suerte que el propio Esquivel Méndez solicitó al prestigiado “agronomo socialista” Emilio López Zamora un “estudio correspondiente de la situación real que presenta el problema” en VSQ.⁷¹

Desde 1959, los empresarios agrícolas del Valle de Culiacán reclutaron a jornaleros migrantes de origen oaxaqueño que recorrieron Guerrero y Veracruz antes de tocar tierras sinaloenses y, posteriormente, Baja California y Baja California Sur, en su ruta a Estados Unidos. Dicho sistema de enganche, a través de caminos utilitarios y extractivos, facilitó “la circulación constante de mano de obra”.⁷² Quisiéramos concluir este apartado sobre la integración de VSQ describiendo los capitales agrícolas foráneos, pero, para ello, tenemos que ubicarnos en el rancho más grande y destacado del Mapa 3. Nos referimos, desde luego, a Rancho Los Canelos. La migración griega a Culiacán, a partir de 1920 y 1930, determinó el nombre y giro del lugar.

La familia Canelos es la referencia que explica el arribo de jornaleros mixtecos y del predominio actual del cultivo del tomate en el valle. Y es que en la historia de la “frontera agrícola” del noroeste, el cultivo del tomate se caracterizó por brindar una alta rentabilidad a las empresas familiares del siglo XX. Aunque originalmente comenzó la producción hortícola con miras a la exportación en Ahome, al norte del estado de Sinaloa, entre 1940 y 1950,⁷³ la fuerza y diversidad de las inversiones agrícolas, comerciales e industriales de las familias griegas convirtieron a Culiacán en el “eje vertebral [...] [de] pequeñas, medianas y grandes empresas agrícolas”, que, como vemos en San Quintín, impactaron a todo el noroeste.⁷⁴

Como se aprecia en el Mapa 3, Rancho Los Pinos, cercano al margen inferior derecho, permanece en el tramo de la carretera que sale del valle en dirección a Baja California Sur.

⁷¹ Desafortunadamente no localizamos dicho informe. En los trabajos que publicó este ingeniero sobre Baja California nada dijo sobre San Quintín más allá del buen clima. LÓPEZ ZAMORA, *El agua, la tierra*, pp. 23-24.

⁷² GARDUÑO, GARCÍA y MORÁN, *Mixtecos en Baja California*, p. 39.

⁷³ En la década de 1930, el municipio de Ahome “embaló un millón 600 mil cajas con 15 kilogramos de tomate cada una, alrededor de 60 por ciento de lo que se producía en todo Sinaloa”. CERUTTI, “El noroeste agrícola”, p. 322.

⁷⁴ AGUILAR AGUILAR, “Inmigración griega y empresa agrícola”, p. 145. La familia Canelos también tuvo nexos con capitales estadounidenses, por lo que diversificaron su capital a la minería, la maderería e inmobiliarias. Tan sólo en 1954, Aristeo Canelos fundó una sociedad anónima con capital social de dos millones de pesos. AGUILAR AGUILAR, “Inmigración griega y empresa agrícola”, pp. 153 y 160.

Debemos recordar que las familias que llegaron a San Quintín, como los Rodríguez Aviña, no arribaron con las manos vacías. De hecho, al visitar el vsq en 1942, Ulises Irigoyen estaba sorprendido de que muchos tuvieran automóviles, “casi no hay colono o ejidatario que no tenga el suyo, comprado de segunda mano”.⁷⁵ Así, durante su candidatura y visita a Baja California, Echeverría encontró a los Rodríguez Aviña de Los Pinos intentando “exportar tomates” a Estados Unidos.⁷⁶ Los capitales que para entonces se movían en San Quintín eran los mismos “que operaron en los setentas en Sinaloa”.⁷⁷

El caso de los Rodríguez Aviña de Los Pinos, establecidos como propietarios desde 1951, nos ofrece la certidumbre de conocer las coordenadas y nombres de quienes extrajeron su producción agrícola del vsq, a través de una vía terrestre que conectaba con el sur de California en cuestión de horas.⁷⁸ Partiendo de la experiencia de las familias Canelos y Rodríguez Aviña, la socióloga Laura Velasco detectó una importante dinámica económica, debido a la presencia de las llamadas “compañías transnacionales”. La manera en la que los nuevos capitales empezaron a intervenir en la zona fue empleando, mediante enganchadores y autobuses de empresas subsidiarias, miles de trabajadores que iban camino a California o que venían de pizar algodón en Baja California Sur.

Las fuentes de información coinciden en señalar a Rancho El Milagro de los Valladolid como uno de los primeros en asociarse con capitales extranjeros. La empresa estadounidense de semillas de sandía y tomate, Petoseed, subarrendó parcelas para producir en la zona. En 1950, esta empresa surgía en California, y 45 años después fue adquirida por la firma coreana Seminis, que también compraba por aquel entonces a Royal Sluis, empresa holandesa de verduras que controlaba el mercado europeo. La historia de los *trusts* semilleros que se instalaron en Baja California en los años previos a la inauguración de la Transpeninsular incluye a varios países, mercados, firmas e individuos, todos pertenecientes a “la industria global de las semillas”, responsable de utilizar géneros híbridos de alimentos.⁷⁹

⁷⁵ IRIGOYEN, *Carretera Transpeninsular* [tomo 2], p. 125, también citado en MARTÍNEZ ZEPEDA, “San Quintín”, p. 15.

⁷⁶ VELASCO, “Migración y fronteras culturales”, p. 156.

⁷⁷ GARDUÑO, GARCÍA y MORÁN, *Mixtecos en Baja California*, p. 56.

⁷⁸ MÉNDEZ REYES, “Actores sociales «redescubiertos»”, p. 219.

⁷⁹ Una cronología que sintetiza movimientos monopólicos sucesivos, entre capitales belgas, coreanos, brasileños, holandeses, de California y de Estados Unidos, desde 1865 hasta 2014, se halla disponible en el sitio web www.seminis.mx/seminis-2/historia/ [fecha de consulta 28 de diciembre de 2016].

Sólo hasta que veamos los testimonios de los ejidatarios del VSQ documentaremos las operaciones de estas “compañías trasnacionales”. Sobre los Valladolid, no encontramos mayor información que permitiera inferir su trayectoria ulterior en el valle agrícola. Lo que podemos adelantar, de la mano de los estudios citados, es que familias empresariales buscaban vincularse con las trasnacionales mediante contratos disfrazados de usufructo y arrendamiento de la tierra, que también disimulaban “la sobreexplotación de los mantos acuíferos”. La dinámica económica internacional que arribó a VSQ obligó a muchos a rentar sus tierras, antes “que arriesgar una inversión propia”.⁸⁰

CONCESIÓN ORENDÁIN Y HORTICULTURA

Mediante el título de propiedad número 3050, del 12 de mayo de 1944, una de las “familias pioneras” de VSQ tomó control de poco menos de 100,000 hectáreas que integran este valle agrícola. El presidente Manuel Ávila Camacho entregó tal cantidad de tierra cultivable y de agostadero como parte de una deuda contraída por el gobierno federal con Tomás Orendáin, e hijos, a partir de la expropiación de bienes en Jalisco en 1917. Ávila Camacho dio la opción al primogénito Rafael Orendáin de escoger alguna de las concesiones que el gobierno de Porfirio Díaz otorgó a Luis Hüller, que entonces eran consideradas como terrenos baldíos en Sinaloa, Baja California, Sonora o Tabasco.⁸¹ El obstáculo que ello entrañaba para el agrarismo fue intuido de inmediato. La formación del Comité Pro-Defensa de Baja California, en octubre de 1946, ilustró el rechazo a la especulación del valor del suelo que excluiría a los ejidatarios. Se veía venir: los Orendáin fijarían precios “exorbitantes por cada hectárea”.⁸²

La primera vez que la familia Orendáin visitó VSQ lo hizo a través de viejas terracerías, pues previamente se asentaron en Tijuana. Rancho Las Escobas era el primer punto de reposo de un recorrido largo y confuso. “En el valle era muy fácil perderse, por la gran cantidad de caminos, pero si esto sucedía, iba a dar normalmente al Rancho El Papalote”, propiedad de la familia Monge.⁸³ Buscando datos sobre las sociedades transportistas urbanas y sub-urbanas en San Quintín, encontramos el plano que la Dirección General de Catastro del Territorio Norte realizó a

⁸⁰ GARDUÑO, GARCÍA y MORÁN, *Mixtecos en Baja California*, pp. 53-55.

⁸¹ Información notarial de la concesión de los Orendáin, véase en GONZÁLEZ LÓPEZ, “La tenencia de la tierra”, p. 20. Acerca de la historia familiar, de Jalisco a Baja California, BARRÓN y BARBOSA, *San Quintín*, pp. 87-88. Sobre su condición de “pioneros”, GRUEL SÁNDEZ, “Familias empresariales y políticos profesionales”, p. 242.

⁸² IIH-UABC, fondo *Manuel Ávila Camacho*, colección AGN, exp. 1.66, telegrama de Rodolfo Magaña Aviña a Manuel Ávila Camacho, 28 de octubre de 1946, f. 2.

⁸³ BARRÓN y BARBOSA, *San Quintín*, p. 91.

través del ingeniero Rubén Amaya González en 1944. Presentado como “calca fiel del parcelamiento de San Quintín”, el documento incluyó información valiosa. La Secretaría de Agricultura y Fomento (que dos años después cambió a SAG) entregó al abogado Esteban Manzanera del Campo, representante de los Orendáin, casi 99,000 hectáreas:

Terrenos de cultivo	16,889
Terrenos de agostadero de 1era	46,681
Terrenos de agostadero de 2da	31,358
Terreno inútil	<u>3,767</u>
	98,695 ⁸⁴

Con el propósito de fraccionar las tierras que la nación les indemnizó a título privado, obligándolos a colonizar el área en plazo menor a 10 años, los Orendáin utilizaron un método bastante común en el noroeste mexicano: la división de la tierra en manzanas. En Valle del Yaqui, Sonora, por ejemplo, cada manzana “medía 2,000 metros de lado, lo que suponía una superficie de 400 hectáreas [Esta] ocupación del suelo, la red de riego y la *frontera agrícola* se desarrollaron y avanzaron siguiendo *este trazado*”.⁸⁵ Aunque la cita anterior refiere a otro lugar, en VSQ ocurrió algo similar, con la salvedad de no contar –a la fecha– con un distrito de riego. Sin embargo, al igual que en el caso sonorenses, se detonaron fuertes especulaciones inmobiliarias que, obligadas por ley a crear avenidas de 25 metros y calles de 20, no dejaron de repartirse las 152 manzanas agrícolas (de 100 hectáreas, divididas en cuatro lotes, A, B, C y D). Del agregado también hubo que deducir un porcentaje mínimo “por cauces de arroyos y zonas federales”.⁸⁶

Aunque los Orendáin ganaron dinero solamente por trazar una retícula sobre el valle agrícola, para 1965, esta familia seguía detentando las manzanas que aún no se vendían. Un folleto destinado a pensionados de Estados Unidos que deseaban vivir en México describe el VSQ como propiedad “de la familia Orendáin”, quienes poseían “las únicas tierras en desarrollo, pues las venden a los americanos para que puedan construir sus sitios de retiro”.⁸⁷ Como veremos en los próximos subapartados, la formación del Nuevo Centro de Población Agrícola (por sus siglas, NCPA) “Rubén Jaramillo”, a menos de 50 kilómetros al noroeste de colonia “Vicente Guerrero”,

⁸⁴ Encontramos dicho plano inesperadamente dentro de la carpeta de la Sociedad de Auto-Transportes de Pasajeros Urbanos y Sub-Urbanos del Valle de San Quintín, disponible en AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 278, exp. 27. En el Mapa 3 trazamos, entre la colonia Lázaro Cárdenas y Rancho El Milagro, las terracerías que transitaban los camiones. Sobre esta ruta, véase GRUEL SÁNDEZ, “Familias empresariales y político profesionales”, pp. 234-236.

⁸⁵ CERUTTI, “El noroeste agrícola”, pp. 304-305, énfasis añadido.

⁸⁶ GONZÁLEZ LÓPEZ, “La tenencia de la tierra”, p. 21.

⁸⁷ WOODS, *How to retire in Mexico*, p. 123. La traducción es nuestra.

era uno de los principales núcleos ejidales que resintió que el valle “empezó por la cabeza y no por los pies”.⁸⁸

Creemos que los agraristas del NCPA “Rubén Jaramillo” se referían a una distribución desordenada de las tierras pues, basándose en postulados de la reforma agraria, los ejidatarios deberían ser los prioritarios. No en San Quintín, pues la privatización había comenzado. Pero esta forma de ocupar el VSQ supondría que, al comenzar la década de 1970, se acabó el deseo político y empresarial de Tijuana y Ensenada por el giro turístico. Luego de adquirir algunos lotes de los Orendáin, dos grupos empresariales deseaban crear un par de complejos y centros vacacionales de primera (con balnearios, casas para empleados, gasolineras, caballerizas, aeródromos y clubes de yates, centros comerciales, e invernaderos de flores).⁸⁹ Aunque algunos centros recreativos se construyeron, el impulso turístico jamás predominó en VSQ.

Como veremos a continuación, a finales de la década de 1950 el flujo de productos agrícolas que transitaban de sur a norte, por la Transpeninsular, de VSQ al “circuito escénico”, ocurría en condiciones furtivas, lo cual supone que los “pioneros” estuvieron rodeados de contrabandistas. En Baja California y Baja California Sur, fue precisamente la existencia de contrabando, atribuido a la figura del “fayuquero”, una de las razones principales del gobierno federal para promover la derogación de la “zona libre”. Esto significa que además de ser escenario permanente de negociaciones entre las élites locales y autoridades hacendarias, revela que antes de inaugurarse la carretera era *usada* como “camino de extracción”. Sin embargo, el problema de este tipo de tráfico de mercancías implica que debemos contemplar la fuga de recursos no fiscalizados.

En febrero de 1966, el entonces gobernador de Baja California, el ingeniero nacido en Guadalajara, Jalisco, Raúl Sánchez Díaz (1965-1971), viajó de Mexicali a Ciudad de México para reunirse con el presidente Díaz Ordaz y algunos miembros de su gabinete. Si bien el gobernador Sánchez Díaz discutió con el primer mandatario la función real de la “zona libre”, su objetivo principal era negociar la continuación de dicho régimen fiscal. Por suerte, tras las negociaciones la prórroga fue concedida por varios años más, a pesar del fuerte cuestionamiento de Sánchez Díaz

⁸⁸ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 431, exp. 24, oficio s/núm. del comisariado ejidal del NCPA Rubén Jaramillo al gobierno de Baja California, 26 de diciembre de 1974.

⁸⁹ Sobre los políticos y abogados priistas de Tijuana y Ensenada que adquirieron propiedades en VSQ mediante la intermediación del gobierno federal y estatal, GRUEL SÁNCHEZ, “Familias empresariales y políticos profesionales”, pp. 250-257.

de si la “zona libre” era una “excepción arancelaria”, o un “mecanismo de control” de la población fronteriza.⁹⁰ Lo que muestra la información sobre la Transpeninsular como camino extractivo es que sirvió para sacar e introducir mercancías gracias a los controles laxos que permitió la carretera aún sin inaugurarse.

Daniel González Becerra, delegado de gobierno de Real del Castillo, pueblo minero del siglo XIX a menos de 50 kilómetros de Ensenada, solicitó al gobierno estatal extremar la vigilancia en la carretera. Era necesario que agentes policiacos y ministeriales detuvieron “los troques” para combatir la evasión de los impuestos correspondientes, pues, González Becerra carecía “de personal para vigilar los caminos [...] [y] evitar la salida de [productos agrícolas]”, sobre todo, en los dos extremos conurbados de Ensenada: El Sauzal de Rodríguez (al norte) y El Ciprés (al sur).⁹¹ La situación furtiva mediante la cual operaban los choferes consistía en, “por mañosidad [sic], hacen de salir [sic] hasta en la noche, incluso hasta en los domingos”. Los productores agrícolas del sur de Ensenada, a juzgar por la carta del delegado de Real del Castillo, conocían los días hábiles y horarios de trabajo de los inspectores de camiones.⁹²

La historia de los “caminos de extracción” debe contemplar no solamente las salidas de productos sino también aquellos movimientos que, en dirección inverso, promueven que exista producción que posteriormente será objeto de exportación. Por ejemplo, la salida de productos agrícolas fuera de la península rumbo al norte, con dirección a California, ocurrió a la par de la introducción de insumos de Estados Unidos hacia México. Así, cruzando la frontera, en sentido opuesto al de los productores de San Quintín, se internaban, sin mayor vigilancia, algunas mercancías inadvertidas. ¿A qué nos referimos? En la actualidad, este valle agrícola es conocido por ser el “segundo productor nacional de tomate”, pero como vimos, primero fue un sitio destinado al cultivo de papa.

A finales de la década 1960, el ingeniero Manuel Flogio Carrasco, en calidad de secretario de Agricultura y Ganadería en Baja California, continuó recibiendo peticiones para importar algunas mercancías extranjeras. Como indicio de la política de abasto alimentario que formalizó Maldonado, Flogio Carrasco también fue representante del Comité de Desarrollo Económico para

⁹⁰ SÁNCHEZ DÍAZ, “Zona libre e industrialización”, p. 4.

⁹¹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 247, exp. 15, oficio núm. 24 de Daniel González Becerra al Gobierno del Estado de Baja California, 14 de mayo de 1968, núm. reg. 9330.

⁹² AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 247, exp. 15, oficio núm. 24 de Daniel González Becerra al Gobierno del Estado de Baja California, 14 de mayo de 1968, núm. reg. 9330.

la Península de Baja California. La correspondencia de la Federación de Introdutores y Distribuidores de Frutas, Legumbres y Cereales de Baja California (por sus siglas, FIDFLCBC) y el gobierno estatal ilustra el desabasto de ciertos productos, entre ellos, el frijol. En el verano de 1969, la FIDFLCBC solicitó un permiso de importación de 15 toneladas diarias para Mexicali, 10 toneladas para Tijuana y, tan sólo, cinco para, Ensenada. En el mismo oficio registraron uno de los indicios más nítidos que encontramos en esta tesis sobre la especialización de San Quintín en la cosecha de tomates.

La FIDFLCBC pidió a Flogio Carrasco para importar de Estados Unidos, a través de la Transpeninsular, 150,000 cajas vacías de tomate que serían utilizadas para extraer la producción local a los mercados de consumo. Por ello, armaron su petición bajo el discurso típico de la “zona libre”: “Las cajas mexicanas salen tan caras que hay ocasiones que el envase es más costoso que el producto”, y, pensando en persuadir a los gobernantes, justificaron todo aquello en términos de una reducción de costos para llegar mejor y más rápido al consumidor.⁹³

Aunque la evidencia anterior permite rastrear la sustitución del cultivo de la papa por el de tomate, la transportación de cajas de tomate vacías, gracias a la Transpeninsular, es prueba contundente de la expansión de la “frontera agrícola”. La experiencia de organización campesina en Sinaloa durante la presidencia de Lázaro Cárdenas, consistió en agrupaciones y confederaciones de productores agrícolas organizadas en función del cultivo del algodón, garbanzo y, especialmente, las hortalizas. Beneficiadas por la Ley de Asociaciones Agrícolas del Estado de Sinaloa, en 1954, estas organizaciones quedaron aglutinadas cinco años después por la Unión Nacional de Productores de Hortalizas (UNPH, en adelante).⁹⁴ Formada en Mazatlán, en 1959, la UNPH surgió con la intención de resolver los problemas de comercialización que enfrentaban los productores del noroeste mexicano.

Otra de las razones por las que surgió la UNPH fue la búsqueda de ciertos líderes de la oposición política, de mayor regulación del mercado de hortalizas. Los productores que aglutinó esta organización se encargaron de planear “los programas de siembra que determina el volumen de producción”, así como gestionar y entregar los permisos de cultivo y reglamentación relativa a la distribución y comercialización de tomates, papas, chiles, etcétera. “La UNPH ha sido un

⁹³ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 1, oficio s/núm. de la Federación de Introdutores y Distribuidores de Frutas, Legumbres y Cereales de Baja California (FIDFLCBC) a la Secretaría de Agricultura y Ganadería del Gobierno del Estado de Baja California, 29 de julio de 1969, núm. reg. 16564.

⁹⁴ GRAMMONT, *Los empresarios agrícolas y el Estado*, p. 237.

importante instrumento para controlar la competencia que pudieran hacer otros estados en el mercado de exportación”, gracias al registro de precios y la del mercado estadounidense.⁹⁵

El estudio de los “caminos de extracción” exige, a veces, *deslocalizar* el objeto de estudio: así, lo importante de VSQ ocurrió siempre afuera del propio valle. Esto lo supieron muy bien los horticultores que desde Tijuana hicieron su base y centro de operaciones comerciales. Por eso, un miembro de la UNPH del sur de Ensenada, Alfredo Carceaga, recibió información sobre cuáles serían los puertos aduanales en los que el gobierno federal permitiría la exportación de las hortalizas. Para octubre de 1970, la SAG otorgaría, invariablemente, “a los auténticos productores de las distintas regiones del país, respetándose los volúmenes máximos exportables a que tengan derecho, [los permiso de exportación] en función de la demanda exterior”, en concreto, de Estados Unidos.⁹⁶ Aunque resulta una obviedad, es para nosotros un hallazgo concluir que la historia de los caminos extractivos concierne al problema del abasto de alimentos.

El historiador Enrique Ochoa demostró que a partir de la segunda mitad del siglo XX el Estado mexicano diseñó una política alimentaria que buscaba conformar al mercado nacional de precios. Continuamente, el gobierno federal acaparaba los vagones de ferrocarriles y los camiones llenos de alimentos para sus propias distribuidoras, e intentaba “balancear las necesidades de los productores fijando precios remunerativos, mientras al mismo mantenía precios bajos para los consumidores”.⁹⁷ Por ello, era necesario tener un listado de quiénes producían alimentos en el país, por lo que para octubre de 1970 la Dirección de Economía Agrícola de la SAG abrió una carpeta sobre Baja California.

En noviembre de 1970, un momento en que el abasto de alimentos era asunto de “interés nacional”, la UNPH informaba al gobierno de Baja California que Tijuana, sería junto a Nogales (Sonora), Ojinaga (Chihuahua), Nuevo Laredo y Reynosa (en Tamaulipas) uno de los puertos aduanales terrestres por los que se permitiría exportar hortalizas a Estados Unidos.⁹⁸ Dicho esto, regresemos a la carretera.

⁹⁵ GRAMMONT, *Los empresarios agrícolas y el Estado*, pp. 238-239.

⁹⁶ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 1, oficio núm. 101.6592 de la Secretaría de Agricultura y Ganadería del Gobierno del Estado de Baja California a la Unión Nacional de Productores de Hortalizas (UNPH), 29 de octubre de 1970.

⁹⁷ OCHOA, *Feeding Mexico*, p. 8. La traducción es nuestra.

⁹⁸ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 1, oficio s/núm. de la UNPH a la Secretaría de Agricultura y Ganadería del Gobierno del Estado de Baja California, 13 de noviembre de 1970.

El gobernador Milton Castellanos no tuvo inconveniente de que la economía de alimentos en Baja California estuviera desbalanceada en términos comerciales. Adquiriendo más alimentos de los que se exportaban, lo prioritario era diversificar las importaciones. Así, el gobierno estatal apenas se encargó de proteger las inversiones federales realizadas en carreteras y habilitar, en el margen de estas, instalando zonas de inspección que facilitarían dichas labores. Conforme se ampliaban las “fronteras agrícolas”, los “caminos de extracción” requerían de cierto “cordón fitosanitario” para revisar y fumigar cada camión con alimentos que entraban y salían de la península. Estando aún vigente la “zona libre”, el gobernador Castellanos evitó el ingreso de “materias primas muertas al interior del país”, pues sin suficientes controles fiscales los agentes aduanales participarían en actos de corrupción.⁹⁹ ¿Cuántos funcionarios esperaron una compensación económica por cada camión que transportaba furtivamente los alimentos?

Todo este asunto redundaba en un problema clásico de historia fiscal mexicana: aunque en 1896, de manera oficial, quedaron anuladas las alcabalas, en los hechos funcionaban varios controles y gravámenes que las mantenían vivas. “Aquellas mercancías que se producían en un estado y se vendían en otro tenían que pagar el impuesto de producción en su lugar y además el impuesto de consumo en el lugar de venta”, explicado así, el contrabando interno surgió indirectamente como parte de la descoordinación de políticas fiscales e impositivas que no siempre fomentaron el comercio libre y más pensando que la “zona libre” tenía muchos detractores. A partir de mediados del siglo XX, los gobiernos estatales dejaron de gravar el uso de la tierra y comenzaron a cobrar impuestos a la producción agropecuaria, en línea directa, hasta los consumidores.¹⁰⁰

La Asociación de Productores de Legumbres de San Quintín (por sus siglas, APLSQ), con representantes de Camalú y de la bahía, solicitaron al gobierno estatal no aumentar más los impuestos sobre producción agrícola “para los cultivos de cebolla, tomate y zanahoria, los cuales en el ciclo de 1971 cubrieron \$10.00 por tonelada y ahora al no aparecer enlistados se están considerando con un impuesto de \$40.00 [por] tonelada”.¹⁰¹ Poco tiempo después, esta petición se

⁹⁹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 1, oficio s/núm. de la UNPH a la Secretaría de Agricultura y Ganadería del Gobierno del Estado de Baja California, 13 de noviembre de 1970.

¹⁰⁰ ABOITES AGUILAR, *Excepciones y privilegios*, p. 360. Sobre los detractores de la “zona libre” en Monterrey y Ciudad Juárez, véanse GONZÁLEZ FÉLIX, *Empresarios y política*, pp. 229-240 y ACEVEDO CÁRDENAS, *Tijuana. Ensayo monográfico (1955)*, p. 92.

¹⁰¹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 247, exp. 15, oficio s/núm. de la Asociación de Productores de Legumbres de Valle de San Quintín al Gobierno del Estado de Baja California, 11 de julio 1972.

convirtió, en vísperas de la inauguración de la Transpeninsular, en un predicamento. Mientras para el gobierno federal veía el régimen de “zona libre” como un instrumento para acelerar la integración y la economía bajacaliforniana, para las elites de Tijuana y Ensenada, en cambio, era un medio eficaz para acumular fortunas, mediante un modelo común de negocios que integraba a numerosas organizaciones de productores y comerciantes de alimentos, dentro y fuera de Baja California.

El impuesto a la producción agrícola fue negociado bajo la idea de que las autoridades facilitarían, a través de las instancias adecuadas al interior de la SAG, permisos de importación de productos agrícolas para el mercado local en Baja California, entidad que comenzaba a resentir la vocación exportadora y de monocultivo y de incertidumbre en el abasto de los centros urbanos. La única regulación que impuso el gobierno estatal era, en el verano de 1972, el registro y control de las mercancías introducidas, y en ese sentido el gobernador Castellanos contaba, al menos, con la existencia de caminos revestidos para formalizar la inspección agropecuaria.¹⁰² Dentro del laberinto de siglas de las cuatro agrupaciones aquí estudiadas (AALPPVSQ, FIDFLCBC, UNPH y APLSQ) vemos que las familias empresariales quedaron encubiertas en sus peticiones y correspondencia con el aparato gubernamental gracias a otro membrete.

Pensamos que las siglas de estas agrupaciones no fueron marcos cerrados o restrictivos, es decir, había intereses específicos que las unían y borraban las distinciones corporativas. La existencia de un extenso oficio de la Unión Agrícola Regional de Productores de Legumbres de la Costa de Baja California (UARPLCBC, en adelante) al senador priista de origen tamaulipeco, Enrique Cárdenas González, en enero de 1973, explica cierta alianza entre el PRI y la UNPH. A pesar de los esfuerzos del gobierno estatal y de los empresarios por intentar controlar el mercado fronterizo de alimentos, la carretera sirvió para continuar con el contrabando “de desechos hortícolas de procedencia americana, factor que desde muchos años ha venido frenando la producción y diversificación de legumbres en Baja California”, y de continuar dicha situación se acentuaría el caso extremo de tener que destruir plantíos completos por falta de mercado.¹⁰³ Quizás

¹⁰² Después de su gubernatura, Milton Castellanos solía quejarse del escaso margen de acción frente al gobierno federal que controlaba todo, por lo mismo, creemos, un cerco sanitario representaba un logro. HERNÁNDEZ TIRADO, *Testimonio de un hombre*, pp. 139-140. Sobre las políticas de fumigación en los “cercos sanitarios”, durante su gubernatura, AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 2, oficio núm. 1054 de la Secretaría de Desarrollo Económico del Estado de Baja California a la FIDFLCBC, 5 de octubre de 1972.

¹⁰³ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 2, oficio s/núm. de la Unión Agrícola Regional de Productores de Legumbres de la Costa del Estado de Baja California (UARPLCBC) al senador Enrique Cárdenas González, 29 de enero de 1973, f. 1.

a esta situación se refería el gobernador Castellanos cuando habló de “materias primas muertas” que entraban a México a través de Tijuana: a productos alimenticios que no pasaban los controles de calidad californianos y que se ofertaban en México a bajo costo.

Uno de los fundadores y presidentes de la UNPH, el agrónomo sinaloense y militante del Partido Acción Nacional, Manuel Clouthier del Rincón (1934-1989),¹⁰⁴ prometió a la UARPLCBC combatir el contrabando de alimentos, por lo que invitó al senador Enrique Cárdenas González a sumarse a dicho esfuerzo; los agremiados le recordaron haber calificado “de traidores a la patria a quienes estuviesen encubriendo y haciendo este contrabando”. Los agremiados deseaban que se abriera una guerra directa en contra de la rotación federal de los puestos directivos de cada plaza aduanal, pues según ellos, esta rotación promovía el contubernio con contrabandistas “por ser de fuera del Estado [de Baja California], desconociendo los problemas locales”, por ejemplo, de la producción agrícola.¹⁰⁵

Quizás sea por falta de fuentes, o de imaginación para encontrarlas, pero la historiografía del norte de México ha descuidado un tema fundamental de la agenda fronteriza: la historia aduanal. Lo anterior no nos incumbe tanto como quisiéramos, pero ya hemos observamos que el gobierno federal se decidió a construir el primer tramo de la Carretera Panamericana bajo consideraciones aduanales: Nuevo Laredo, era (y sigue siendo) el mayor puerto aduanal terrestre de México con Estados Unidos, por lo que un proyecto como el de Baja California y Baja California Sur quedó en segundo término.¹⁰⁶ Tal vez sea la porosidad propia de las fronteras lo que provocó múltiples fenómenos de evasión fiscal que posibilitaron las carreteras recién inauguradas. Uno de estos fenómenos fue el de “los carros especialmente arreglados para cargar en la cajuela [alimentos] a granel”, pues los contrabandistas “tienen arreglos con celadores y empleados de sanidad vegetal” –según informó la UARPLCBC.¹⁰⁷

He aquí las consecuencias económicas de la concentración de un monocultivo para exportación: el abasto optará por las vías informales de la producción exterior. Por eso consideramos importante la insistencia de Milton Castellanos y la Secretaría de Desarrollo

¹⁰⁴ GRAMMONT, *Los empresarios agrícolas y el Estado*, p. 249.

¹⁰⁵ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 2, oficio s/núm. de la Unión Agrícola Regional de Productores de Legumbres de la Costa del Estado de Baja California (UARPLCBC) al senador Enrique Cárdenas González, 29 de enero de 1973, f. 2

¹⁰⁶ GRUEL SÁNDEZ, “La inauguración de la Carretera Panamericana”, p. 132.

¹⁰⁷ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 184, exp. 2, oficio s/núm. de la Unión Agrícola Regional de Productores de Legumbres de la Costa del Estado de Baja California (UARPLCBC) al senador Enrique Cárdenas González, 29 de enero de 1973, f. 2

Económico en consolidar los “cercos sanitarios” gracias a las carreteras.¹⁰⁸ Dicho esto, de existir una “frontera agrícola” esta no se encuentra exenta de cierta “porosidad”, en el sentido de que los caminos extractivos permitieron un tráfico de menor escala –hormiga, diríamos– que lograba competir con la producción hortícola de VSQ (aún sin concentrarse, plenamente, en papa o tomate, desde luego). Así, la Transpeninsular benefició los negocios de unas cuantas familias dedicadas a la exportación de tomate pero no a los pequeños productores de otros cultivos con menor rendimiento y transferencia tecnológica.

Argumentando que los “carros cajueleros [sic]” pasaban frente a las narices de los jefes aduanales, y que estos haciéndose de la vista gorda estaban en contubernio con los micro-contrabandistas, la representación de la UARPLCBC que hizo el ingeniero Manuel Ybarguen Mezta, de Tijuana, en su carta al senador tamaulipeco Cárdenas González, enlistó todas las pérdidas económicas que se generaron a partir del tráfico hormiga de alimentos por la Transpeninsular: los productores de VSQ perdían dinero de sus cuotas, lo mismo los pequeños propietarios y colonos que usufructuaban sus tierras, los inspectores de vigilancia agrícola, las agencias que recaudan el impuesto a la producción agropecuaria, etcétera.¹⁰⁹ Pareciera que la “zona libre” tuvo algunos efectos perversos. En conclusión, la integración económica encuentra casi siempre el reto de mantener su “ventaja competitiva” a la hora de incorporarse a un mercado más amplio.

CUADRO 8.
Población ejidal y no ejidal en VSQ, 1970-1995

<i>Censo</i>	<i>Población Ejidal</i>						<i>Población no ejidal</i>	
	<i>Localidades de Valle de San Telmo</i>		<i>Localidades de Bahía de San Quintín</i>		<i>Localidades de El Rosario</i>		<i>Todas las localidades del VSQ</i>	
		%		%		%		%
1970	994	13.3	1,749	23.4	1,025	13.7	3,708	49.6
1980	941	11	2,302	26.8	1,660	19.3	3,691	42.9
1990	1,595	9	3,157	18	2,415	13.7	10,472	59.3
1995	1,677	6.5	2,986	11.5	5,666	22	15,616	60

FUENTE: Elaboración propia con datos tomados de «www.inegi.org.mx»

¹⁰⁸ LUGO MORONES, “Agricultura de exportación”, p. 695.

¹⁰⁹ Véanse las cartas mediante las cuales se quejaron del impuesto a la producción agrícola que aplicó el gobernador Castellanos, AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 247, exp. 15, oficios s/núm. de la UARPLCBC al Gobierno del Estado de Baja California, 20 de julio de 1973 y 6 de septiembre de 1973. Castellanos admitió que los empresarios hortícolas que tanto negociaron impuestos son los responsables del desarrollo del VSQ, HERNÁNDEZ TIRADO, *Testimonio de un hombre*, pp. 142 y 146.

En los últimos tres subapartados vamos a observar la contraparte de la expansión privada y turística, en este caso, representada por ejidatarios. A diferencia de los empresarios (con sus archivos celosamente cuidados), los agraristas dejaron huellas documentales en su paso por San Quintín. Lo mismo podemos decir en cuanto a las cifras de cuántas personas vivieron en ejidos. Apoyándose en las disposiciones agrarias de López Mateos y Díaz Ordaz, los grupos de ejidatarios —que muchas veces provenían de las cuadrillas siempre disponibles de pizcadores y jornaleros— fueron poblando y ocupando legalmente los parajes disponibles de las tres secciones que dividen VSQ: San Telmo, al norte; la bahía, corazón del valle; y la zona de El Rosario, al sur, y cuya extensión llega hasta Baja California Sur.

Como se aprecia en el Cuadro 8, durante las décadas de 1970 y 1980, la población ejidal fluctuó entre 50% y poco menos del 60%, logrando estancarse en un 40% en los registros poblacionales más recientes. Sobre las localidades que integran las tres secciones que dividen al valle agrícola, cuya descripción reservamos para los Cuadros 9, 10 y 11, observamos una alta concentración en la bahía homónima que solamente hasta el conteo de 1995 fue desplazada por la ejidal de El Rosario. Dicha tendencia no sólo se manifestó en términos numéricos, también se expresó de manera política, pues en ambos micro-áreas se concentraron las actividades de agraristas que denunciaron la penetración de compañías de semillas transgénicas de Estados Unidos.¹¹⁰

VALLE DE SAN TELMO

Al recorrer más de 150 kilómetros, saliendo de la ciudad de Ensenada rumbo al sur, y después de vadear el arroyo de San Telmo, los conductores se encontraban en Camalú. A partir de este punto, daban comienzo, según observaciones de 1958, “las pintorescas comunidades agrícolas” del valle. Los sembradíos se extendían, desde la misión de Santo Domingo, hasta el Molino Viejo (en la bahía).¹¹¹ Como se aprecia en el Cuadro 9, diferentes comunidades de ganaderos y agricultores coexistieron en un mismo entorno rural. Algunos de estos caminos rústicos conducían a los abrevaderos de la sierra, y al oeste, se dirigían a las playas. Como veremos en este y en los últimos apartados del capítulo, detallamos cómo el mercado del suelo inhibió el reparto ejidal mucho antes

¹¹⁰ Desde la Segunda Guerra Mundial, California se convirtió en la entidad receptora de la transferencia agroindustrial estadounidense. Al poco tiempo los hábitos alimenticios de los californianos cambiaron por lo que consumieron más hortalizas, entre ellas, el tomate. Sobre la inversión en la Universidad de California de fondos públicos y privados para la mecanización del campo y las semillas transgénicas, véase DE LA PEÑA, “Thinking through”, pp. 34-35 y NODÍN VALDÉS, “Machine Politics”, pp. 211-212.

¹¹¹ GERHARD y GULICK, *Lower California Guidebook*, pp. 91-92.

de que se desarrollaran, en plenitud, los “caminos de extracción”. La historia particular de ejidos y NCPA muestra a aquellos que no se beneficiaron de las obras de infraestructura, pero también deja ver la paulatina apertura de terracerías gracias al esfuerzo de autoridades y particulares. Aunque ya mencionamos que la perforación de pozos es nuestro interés secundario, no dejaremos de advertir que para los ejidatarios del VSQ la hidráulica era igual de importante que los caminos. Más allá del giro productivo de cada NCPA, los ejidatarios y sus familias necesitaban agua doméstica.

CUADRO 9.
NCPA del Valle de San Telmo, 1966-1971

<i>NCPA</i>	<i>Giro</i>	<i>Solicitud</i>	<i>Ejidatarios solicitantes</i>	<i>Extensión (hectáreas)</i>	<i>Resolución Presidencial</i>
El Bramadero	G	Oct. 1966	113	308 mil 237	Oct. 1968
Héroes de Chapultepec	G	Jun. 1966	71	4 mil 408	Oct. 1968
Lic. Gustavo Díaz Ordaz	G	Sep. 1966	75	7 mil 311	May. 1969
Mesa de San Jacinto	G	Ago. 1967	54	1 mil 273	Ago. 1971
Rubén Jaramillo	A	Jun. 1967	272	11 mil 853	Abr. 1969
		Total	585	333 mil 082	

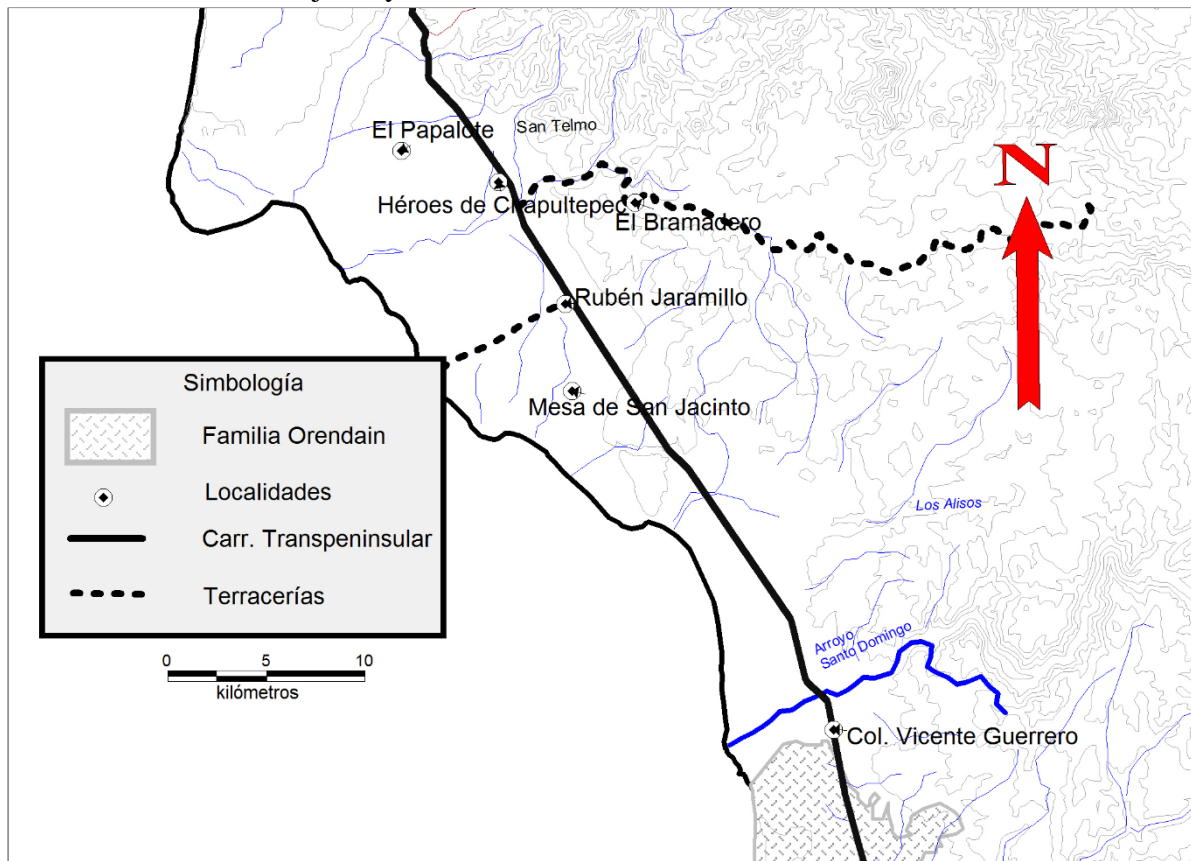
FUENTE: “Mandamientos agrarios”, en AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, cajas 431 y 432 y Registro Agrario Nacional (RAN), *Carpetas básicas*.

NOTA: G significa giro ganadero; A, agrícola.

El caso del NCPA Rubén Jaramillo muestra que no todas las localidades rurales de Baja California fueron beneficiadas por el Plan Nacional de la Pequeña Irrigación, que, en el caso de este valle, se caracterizó por perforar pozos con ayuda de los ingenieros del Distrito de Riego Río Colorado. Cada comisariado ejidal debía gestionar la visita de ingenieros de la SRH a su núcleo, para recabar información y calcular el número de pozos. Entonces, la SRH contaba con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo, por lo que se comprometía a aplicar los recursos correctamente.¹¹² Pero, al parecer, el NCPA Rubén Jaramillo quedó excluido de tal planificación.

¹¹² AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 431, exp. 24, oficio s/núm. de Juan Muñoz Ramírez a la Confederación Nacional Campesina (CNC), 6 de junio de 1968, núm. reg. gobierno del Estado, 3316.

MAPA 4.
Los ejidos y NCPA en el Valle de San Telmo, 1966-1971



FUENTE: Elaboración propia a partir de cartografía de INEGI, “Conjunto de datos vectoriales” y AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, cajas 431 y 432.

Según informes de la Central Campesina Independiente (CCI, en adelante) sabemos que el convoy de perforadoras no se detuvo en Valle de San Telmo. Por eso, suponemos que la SRH no estaba cumpliendo con “el ofrecimiento dado con el consiguiente perjuicio para los vecinos”, quienes en vísperas del Plan Nacional de la Pequeña Irrigación (de 1967 a 1979) adquirieron, sin apoyo gubernamental, “por gestiones personales, efectuadas con la iniciativa privada, [la] tubería necesaria para tender la red”.¹¹³ Luego de considerar este gesto como una omisión deliberada, los ejidatarios del NCPA Rubén Jaramillo no se detuvieron y buscaron apoyo institucional en el Departamento de Asuntos Agrarios y Colonización (en adelante, DAAC) para solicitar la perforación de dos pozos. Tampoco obtuvieron respuesta favorable.¹¹⁴

¹¹³ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 431, exp. 24, oficio núm. 1320 de la CCI a Juan Muñoz Ramírez, 23 de agosto de 1969, matasellos del gobierno del Estado, 13126.

¹¹⁴ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 431, exp. 24, oficio núm. 1637 de la CCI al gobierno de Baja California, 28 de septiembre de 1970, matasellos gobierno del Estado 22771.

La existencia de viejas rancherías en la zona limitó a los ejidatarios de Rubén Jaramillo. Tras comparar los beneficios gubernamentales recibidos a lo largo del tiempo, los ejidatarios se quejaron de los rancheros de El Papalote. Como se aprecia en el Mapa 4, esta localidad se encuentra ligeramente al costado izquierdo de la carretera. Ahí, la familia Monge tenía “arriba de 10 años en producción y, por cierto, en ese tiempo se han hecho millonarios”. En cambio, ellos, simples afiliados a la CCI, carecían de agua doméstica porque las autoridades locales los castigaban por no pagar “cuotas” cerrando las “llaves públicas”.¹¹⁵

Muchos de los NCPA del VSQ ocupaban tierras provisionalmente pues carecían de títulos de propiedad, o de la necesaria resolución presidencial. En otros casos, los expedientes tardaban en la Comisión Agraria Mixta, en Mexicali. Tal fue la situación del NCPA Héroes de Chapultepec, ejido agrícola y ganadero que contaba con una superficie de 4,408 hectáreas de agostadero y poco más de 250 hectáreas de sembradíos. Los miembros de este NCPA se jactaban de trabajar “en forma pacífica, continúa y de buena fe”. Al final del documento explicaron su malestar:

Algunos [de nosotros] tenemos que ayudarnos con otros trabajos, sin poder dedicarnos exclusivamente a la agricultura y ganadería [La] autoridad se ha negado prestarnos las garantías necesarias para trabajar tranquilamente nuestras parcelas [...] *Creemos que hay intereses de parte de los terratenientes que simuladamente pretenden tener derechos en nuestros terrenos ejidales, para que abandonemos la tierra y puedan explotarla para el turismo por estar cerca de las playas marítimas.*¹¹⁶

Resultan obvias las molestias que provocaba a los ejidatarios la presencia de empresarios que aún deseaban convertir el área en complejo turístico. Hemos visto que la concesión Orendáin se otorgó cuando el proceso de fraccionamiento y colonización eliminó la influencia británica en el VSQ. En su lugar, la zona comenzó a reorganizarse con familias de diversos lugares del país, especialmente de la vertiente del Pacífico (Sinaloa, Jalisco y, más recientemente, Oaxaca y Guerrero). Cuando decimos que los “camino de extracción” expandieron la “frontera agrícola” de San Quintín no solo nos referimos al arribo de capitales sinaloenses sino a saberes y técnicas de aquellos que también trabajaban en Sinaloa.

¹¹⁵ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 431, exp. 24, oficio s/núm. del comisariado ejidal del NCPA Rubén Jaramillo al gobierno de Baja California, 26 de diciembre de 1974.

¹¹⁶ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 432, exp. 30, oficio s/núm. del presidente del Consejo de Vigilancia del NCPA Héroes de Chapultepec al jefe nacional del Departamento de Asuntos Agrarios y Colonización, Augusto Gómez Villanueva, sin fecha, matasellos del gobierno de Baja California fechado el 11 de marzo de 1971, núm. reg. 4849, énfasis añadido.

Como consecuencia directa del “circuito escénico” de Tijuana a Ensenada, llegó a la península una oleada de personas más interesadas en la agricultura que en misiones dominicas. Así, al comenzar la década de 1960 llegaron empresarios y académicos que investigaban el tipo de cultivos del área. Los estudiantes de agricultura y biología de la Universidad de California, en Davis y Los Ángeles, realizaron sus prácticas de campo en VSQ. Pronto, algunas semillas pasaron de los campos experimentales universitarios a las rancherías de mexicanos y extranjeros. Tal fue el caso de Howard Peto, uno de los creadores de la compañía de semillas Petoseed. Según el testimonio de cierto rancharo extranjero, Peto visitaba San Telmo desde comienzos de la década de 1950, acompañado de estudiantes y productores hortícolas de California.¹¹⁷

Así, la actividad agrícola tuvo tal fuerza que desplazó al turismo, al grado que después de la visita de Echeverría al valle (en 1970), los ejidatarios comenzaron a gestionar permisos de hospedaría. Los ejidatarios del NCPA Lic. Gustavo Díaz Ordaz ejemplifican la tendencia por dedicarse a la siembra, la ganadería y, en menor grado, a la pesca, por lo que la administración de hoteles sería únicamente una actividad secundaria. Al igual que el núcleo Rubén Jaramillo, tuvieron problemas para registrarse en la lista de perforaciones del Plan Nacional de Pequeña Irrigación. Por ello, el comisariado ejidal del NCPA Lic. Gustavo Díaz Ordaz solicitó la ayuda del gobernador Castellanos para perforar pozos por su cuenta, no con el propósito de utilizar el agua para riego, sino para habilitar sus futuros hoteles. Lo anterior pone de manifiesto cómo las carreteras requieren algo tan básico como sitios de descanso y gasolina, y los ejidatarios aprovecharon dicho nicho. Contando con apoyo del gobierno de Castellanos, instalaron, finalmente, un motel a la orilla de la Transpeninsular.¹¹⁸ Debemos aclarar que con esta medida no buscaban transformar el perfil productivo del área, solamente, crear una opción modesta de hospedaje para ejidatarios y funcionarios de gobierno camino a San Quintín.

Muy pronto, la carretera se convirtió en corredor que abastecía de agua (transportada en pipas) e instrumentos de trabajo a los ejidatarios. Lo único que impuso el gobernador Castellanos, con respecto a perforar pozos e instalar hoteles, fue apearse a la reglamentación vigente de riego u hospedaría, “así como manifestar la inversión en mobiliario, equipo y construcción del

¹¹⁷ LEIGH, *The Adventures*, especialmente “Adventure in San Telmo, 1947-1953”. Al poco tiempo, el autor de estas memorias se convirtió en empleado de Petoseed, regresándose a trabajar a los Estados Unidos. Tanto Leigh como Peto adquirieron terrenos gracias a las gestiones de un cónsul mexicano en Los Ángeles, Santiago Campbell. Sobre cómo Campbell se relacionó con el gobierno estatal, véase GRUEL SÁNCHEZ, “Corrupción y filantropía”, p. 144.

¹¹⁸ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 432, exp. 30, oficio núm. 11799 del gobierno de Baja California al comisariado ejidal del NCPA Lic. Gustavo Díaz Ordaz, 30 de octubre de 1972.

edificio”.¹¹⁹ De ahí en fuera este NCPA tendría que financiar la construcción de las habitaciones, dentro de las zonas comunes del ejido. Los solicitantes veían los hoteles como sitios estratégicos que delimitaban sus tierras de agostadero, y así ninguna de sus 120 cabezas de ganado vacuno correría el riesgo de estamparse con algún automóvil al cruzar la carretera. Con los ingresos del hospedaje, argumentaron, cercarían 25 kilómetros de las tierras colindantes a la carretera.¹²⁰

Los mandamientos agrarios eran resultado, en cierto modo, del trabajo de ingenieros, ejidatarios y burócratas, que pese a observar la infertilidad en las tierras al sur de la bahía, aun así permitían la dotación ejidal. E incluso, los ingenieros procesaban a regañadientes aquellas solicitudes que incluían miles de hectáreas de tierra, que, para el caso, se dedicarían únicamente para agostar ganado vacuno. Dentro de dicho escenario, la dotación más grande fue la del NCPA El Bramadero, al que entregaron una superficie de casi 309 mil hectáreas. El fracaso de este núcleo de población se debió a la decisión de la Comisión Agraria Mixta de concederle tierras “de mala calidad”.¹²¹ Dos años después, en el Censo Nacional de Población de 1970, la localidad aparece deshabitada y es que siempre hubo diferencia entre la población solicitante registrada y otra, la que en los hechos habitaba los núcleos ejidales, antes, durante o después de que el gobierno federal resolviera las solicitudes respectivas. Las autoridades tuvieron que restringir la dotación de El Bramadero pues había pequeñas propiedades privadas en uso, por lo que su extensión se vio limitada a 309,000 hectáreas.

Mientras que los ejidatarios batallaban para consolidar una base productiva que les permitiese subsistir, el autor de una guía turística, Walter Wheelock, aseguró que el área ofrecía las mejores playas y olas para surfear. Además de elogiar las obras de ingeniería de puentes, Wheelock consideraba, en 1967, que la Transpeninsular estaba ya concluida y había detonado “importantes cambios”, que concretaban el desarrollo económico esperado.¹²² Sin duda, esta afirmación sería controversial para los ejidatarios que esperaban con ansias la intervención del gobierno federal para habilitar sus actividades productivas. Si bien las guías turísticas permiten rastrear la evolución de caminos y de la infraestructura de Baja California, resultan de escasa

¹¹⁹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 432, exp. 66, oficio núm. 11799 del gobierno de Baja California al comisariado ejidal del NCPA Lic. Gustavo Díaz Ordaz, 30 de octubre de 1972.

¹²⁰ ¹²⁰ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 432, exp. 66, oficio s/núm. del comisariado ejidal del NCPA Lic. Gustavo Díaz Ordaz al gobierno de Baja California, 1 de enero de 1975.

¹²¹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 432, exp. 23, “Mandamiento agrario” núm. 293 del NCPA El Bramadero, 7 de octubre de 1968, f. 1.

¹²² WHEELOCK, *Beaches of Baja*, pp. 51 y 55.

utilidad al intentar seguir los movimientos de dotación ejidal. Para ejemplo, la opinión de Wheelock acerca del riego de la colonia “Vicente Guerrero”: los ejidatarios perforaban pozos libremente.¹²³ Otras versiones describen lo contrario.¹²⁴

LOS NCPA DE LA BAHÍA

A menudo, los NCPA llevaron nombres de líderes agrarista del pasado inmediato. Tal fue el caso en la bahía de San Quintín, del NCPA Prof. Graciano Sánchez, quien reunió a organizaciones ejidales activas en términos políticos, que no temían al gobernador de Baja California, describiendo así el nuevo mapa de intereses económicos del vsq. La correspondencia del comisariado ejidal ofrece un amplio testimonio sobre los métodos de las empresas “transnacionales”. Al mostrar los argumentos esgrimidos por el NCPA Prof. Graciano Sánchez captaremos tales transformaciones económicas.

Como se aprecia en el Cuadro 10, el NCPA Nuevo Baja California era la localidad ejidal más numerosa de la bahía. Como dato complementario, un padrón levantado por los ejidatarios señalaba que los 103 solicitantes eran acompañados por 151 personas, de cuyos apellidos sobresalía Carmona, lo cual nos permite suponer que una familia extendida ocupó el nuevo núcleo.¹²⁵ Después de inaugurada la Transpeninsular, los NCPA Nuevo Baja California y Prof. Graciano Sánchez aún padecían los efectos de la concesión Orendáin. El Mapa 5 muestra que la convergencia entre neolatifunistas y ejidatarios era campo de batalla.

Aunque los 514 ejidatarios tenían problemas de infraestructura de riego y batallaron para que los gobiernos estatales y federales les brindaran servicios de urbanización en sus localidades, por ahora nos concentraremos en el acaparamiento del suelo. Debe aclararse que aunque los ejidatarios carecían de resolución presidencial, desde el momento en que se publicaba su solicitud en medios federales y estatales, las leyes les permitían ocupar las tierras. Por ejemplo, el NCPA Prof. Graciano Sánchez fue uno de los núcleos que más resistió la presencia de agentes ligados, directa o indirectamente, a las compañías californianas de semillas.

¹²³ WHEELOCK, *Beaches of Baja*, p. 54.

¹²⁴ Un grupo de agraristas tardaron seis años en gestionar y obtener la perforación únicamente de dos pozos en la colonia “Vicente Guerrero”, véase AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 406, exp. 38, oficio núm. 21193 de José López al gobierno de Baja California, 26 de octubre de 1973.

¹²⁵ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 428, exp. 21, “Solicitud de dotación de tierras a la Comisión Agraria Mixta”, 7 de agosto de 1959, ff. 1-3.

CUADRO 10.
NCPA de la bahía de San Quintín, 1959-1975

<i>NCPA</i>	<i>Giro</i>	<i>Solicitud</i>	<i>Ejidatarios solicitantes</i>	<i>Extensión (hectáreas)</i>	<i>Resolución Presidencial</i>
Francisco Villa	A y G	Jul. 1966	35	1,063	Jul. 1969
Gabino Vázquez	A y G	Ene. 1959	73	960	Oct. 1964
José María Morelos	A y G	Ago. 1959	60	2,538	Dic. 1975
Nuevo Baja California	A y G	Ago. 1959	104	3,050	Feb. 1963
Nuevo Mexicali	A	Oct. 1960	38	850	Feb. 1963
Padre Kino	A	Sep. 1960	35	900	Feb. 1963
Prof. Graciano Sánchez	A	Ago. 1959	103	3 mil 050	Feb. 1963
Venustiano Carranza	A	Sep. 1960	66	1,650	Feb. 1963
Total			514	14,061	

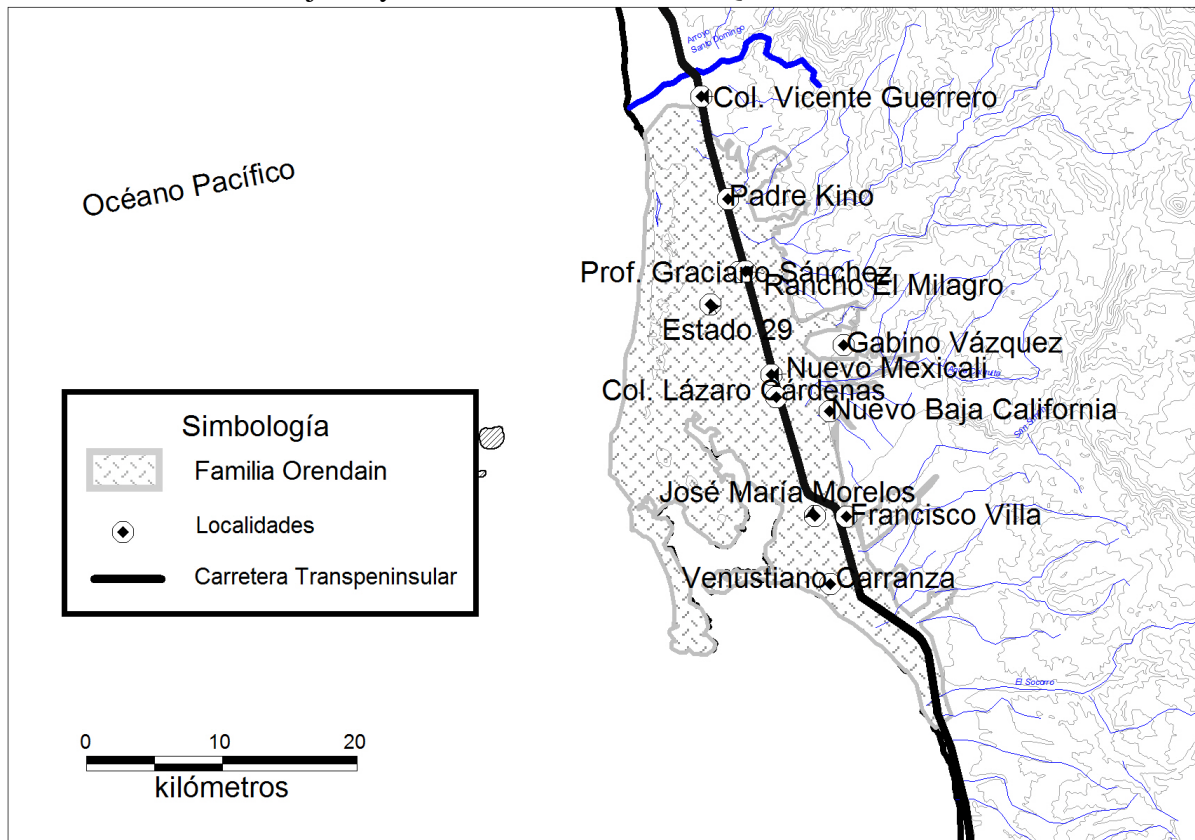
FUENTE: “Mandamientos agrarios”, en AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, cajas 432 y 438-439, varios exps. y RAN, *Carpetas básicas*, varios exps.

En una carta dirigida al gobernador Eligio Esquivel, el NCPA Prof. Graciano Sánchez explicó cuántos y cuáles eran los propietarios privados que atentaban contra su organización ejidal. Uno de ellos era el ingeniero estadounidense Thomas Cullen Lacy que, careciendo de datos notariales, era “propietario de la Compañía Productora Agrícola del Valle de San Quintín, que despidió a compañeros nuestros por el solo delito de ser solicitantes de tierras”.¹²⁶ Según información de la Universidad de California en Los Ángeles, en 1952 alguien con el mismo nombre y apellido se graduó de la maestría (*Bachelor of Science*) en agricultura general.¹²⁷ ¿Acaso nueve años fueron suficientes para que un flamante graduado universitario dispusiera del capital constante y sonante para armar una empresa y adquirir terrenos en México? Las fuentes consultadas sugieren que, en sus etapas tempranas, las compañías de semillas tuvieron prestanombres mexicanos que desarrollaron la producción agrícola para abastecer un mercado que se extendía más allá de Tijuana.

¹²⁶ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 439, exp. 7, oficio s/núm. del grupo solicitante Prof. Graciano Sánchez” a Eligio Esquivel, 2 de abril de 1961, f. 1.

¹²⁷ University of California, *Register 1951-1952 with Announcements for 1952-1953*, boletín núm. 8, 10 de septiembre de 1952, p. 104.

MAPA 5.
Los ejidos y NCPA de la bahía de San Quintín, 1963-1975



FUENTE: Elaboración propia a partir de cartografía de INEGI, “Conjunto de datos vectoriales” y AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, cajas 432, 438 y 439.

El despido de jornaleros que trataban de convertirse en ejidatarios fue práctica común que, más allá de la intimidación, buscaba debilitar a estas agrupaciones. El testimonio del grupo solicitante del NCPA Prof. Graciano Sánchez enlistó a varios prestanombres como Isaías Torres, avecindado en Ensenada y beneficiado por la zona libre pues era “comerciante internacional que tiene varios predios a nombre de varias personas”, de cuyos “ranchos” despidió a los jornaleros simpatizantes del agrarismo. Al igual que Héroes de Chapultepec del Valle de San Telmo, esta agrupación también se quejó del acaparamiento de la familia Mancillas de Ensenada. Aunque lucían orgullosos por ocupar provisionalmente unas parcelas que antes pertenecieron al militar Agustín Carreño, solicitaban al gobernador poner alto a “los ranchos de los americanos y a los

ranchos de los comerciantes”, para alcanzar de ese modo el pleno funcionamiento y desenvolvimiento del NCPA.¹²⁸

En el contexto de especulación inmobiliaria y de procedimientos notariales con los prestanombres, la resolución presidencial de los NCPA tampoco puso fin a las hostilidades. En 1964, los ejidatarios denunciaron la existencia de “guardias blancas” que trabajaban en contubernio con los delegados políticos que el gobierno estatal enviaba, casi siempre desde Maneadero, al VSQ. Además, insistieron tres años después de la primera denuncia de Thomas Cullen Lacy, que no trabajaba “las tierras que posee registradas [...] las ha rentado y pretende seguirlo haciendo [con] los que se dicen pequeños propietarios”. El problema es que Cullen ocupaba ilegalmente sus terrenos pues estos se hallaban ubicados a ocho kilómetros de la costa, lo cual constituía una “zona prohibida”.¹²⁹ La solución que previeron los ejidatarios era aplicarle el artículo 33 de la Constitución.

Otro prestanombres local del que se quejaron los ejidatarios fue Rodolfo Valladolid Tinajero. La familia Valladolid, “ha hecho de San Quintín un emporio”, introduciendo cultivos novedosos como la papa y tomates, según se lee en la entrada biográfica escrita por un periodista tijuanaense adherido al PRI.¹³⁰ Aunque la familia Valladolid explotaba legalmente Rancho El Milagro, comenzó a asociarse con empresarios del sur de California que intimidaban a los nuevos ejidatarios, a través de una práctica que involucraba a la Transpeninsular en tanto “camino de extracción”. En marzo de 1964, los ejidatarios del NCPA Prof. Graciano Sánchez señalaron que individuos de procedencia incierta llegaron a la zona el mismo día en que los ingenieros de la Comisión Agraria Mixta y DAAC realizaban el deslinde de terrenos, bloqueando con sus vehículos la carretera para evitar las salidas del valle.¹³¹

En enero de 1964, en ocasión de la entrega en Mexicali de las resoluciones presidenciales de varios NCPA de Baja California, los miembros del NCPA Prof. Graciano Sánchez se quejaron de que las dotaciones serían intrascendentes dada la incapacidad gubernamental para tomar “medidas

¹²⁸ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 439, exp. 7, oficio s/núm. del comisariado ejidal de Prof. Graciano Sánchez al gobierno de Baja California, 2 de abril de 1961, f. 1.

¹²⁹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 439, exp. 7, oficio s/núm. del comisariado ejidal de Prof. Graciano Sánchez a Roberto Barrios Castro, jefe del DAAC, 21 de marzo de 1964.

¹³⁰ E incluso en 1976, Rodolfo Valladolid Orozco, primogénito de Rodolfo Valladolid Tinajero, ocupaba un alto puesto burocrático en el ayuntamiento de Tijuana. ROMERO ACEVES, *Califórnicos en la ruta*, p. 392.

¹³¹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 439, exp. 7, oficio s/núm. del comisariado ejidal de “Prof. Graciano Sánchez” a Roberto Barrios Castro, jefe del DAAC, 2 de marzo de 1964. El mismo mensaje, pero dirigido a las altas esferas de la CNC, en AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 439, exp. 7, oficio s/núm. del comisariado ejidal de Prof. Graciano Sánchez a Javier Rojo Gómez, 19 de mayo de 1964, núm. reg. 8964.

y desocupar de los terrenos a los antiguos propietarios que siguen construyendo habitaciones, perforando pozos, regando y sembrando tierras propiedad del ejido [sic], todo ello con recursos de compañías extranjeras”.¹³² La labor de las “guardias blancas” consistía en retomar algunas tácticas militares de intimidación. Los “caminos de extracción” generan siempre flujos humanos, muchas veces, incontrolables, pues son escenario de interacciones sociales más allá de los choferes que los recorren. Y si alguna parcela estaba al margen, individuos ajenos al núcleo ejidal causaban “zozobra y temor”, utilizando automóviles y tractores para destruir los surcos y superficies de cultivo, “causando perjuicios de alguna cuantía” a las familias de los ejidatarios.¹³³ Peones y autoridades ejidales eran amenazadas de muerte, y aunque conocieron los nombres de sus victimarios y solicitaron al gobierno estatal la intervención directa, nadie los escuchaba. Pronto, los ejidatarios afirmaron que los agresores eran “bien conocidos como instrumentos a sueldo de los latifundistas y terratenientes”, que perforaban pozos y extraían el líquido mediante potentes motores.¹³⁴

La última evidencia de “violencia agraria” registrada confirmó la práctica común de destrozo de sembradíos, pero también algo mucho peor que influye en la explicación sobre los caminos extractivos. No sorprende que la representación política de los ejidatarios pasara de la CNC en 1964 a la CCI en 1970. Para entonces el liderazgo de Alfonso Garzón Santibáñez había sido cooptado por el gobierno federal, perdiendo parte de su radicalidad e incorporándose de lleno a las filas del priismo. Este desplazamiento ideológico no mermó su capacidad de defensa de los ejidos *ceceístas*. Así, aquellos afiliados a la CCI denunciaron “que hay un camino de acceso como vía de comunicación que [ellos utilizaban] y que fue destruido y sembrado por el señor Ramón Valenzuela”.¹³⁵

Luego de la visita de campaña electoral de Echeverría al VSQ en 1969, el gobierno estatal aceleró la dotación de servicios urbanos a los NCPA. Por ejemplo, la localidad ejidal NCPA José María Morelos que enfrentaba los típicos problemas de abasto de agua para uso doméstico y de agostadero, solicitó una bomba extractora de aguas subterráneas al gobernador Sánchez Díaz. La

¹³² AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 439, exp. 7, oficio s/núm. del comisariado ejidal de Prof. Graciano Sánchez a Roberto Barrios Castro, jefe del DAAC, 21 de marzo de 1964.

¹³³ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 439, exp. 7, oficio núm. 227 de la CNC al gobierno de Baja California, 1 de marzo de 1964.

¹³⁴ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 439, exp. 7, oficio núm. 512 de la CNC al gobierno de Baja California, 17 de junio de 1964, núm. reg. 15539.

¹³⁵ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 439, exp. 7, oficio núm. 279, de la CCI al gobierno de Baja California, 14 de febrero de 1972.

justificación fue que recorrían, todos los días, 15 kilómetros de la carretera para adquirir el preciado líquido.¹³⁶ Ello, desde luego, mermaba los ingresos de un núcleo que, según se registró en el “mandamiento agrario” emitido por la Comisión Agraria Mixta, contaba con 14 caballos, dos mulas, 11 asnos, 22 vacas, 157 cabras, 11 cerdos y 173 gallinas, que alimentaban a los 60 ejidatarios certificados y a 147 personas que los acompañaban en calidad de peones o familiares. En cuanto a la maquinaria con que contaba este ejido había cuatro arados, cuatro cultivadoras, un tractor y una sembradora.¹³⁷

La urbanización de los NCPA dependió de la densidad y diversidad de los productores agrícolas y propietarios de tierras que los rodeaban. Aunque para la década de 1970 la concesión Orendáin cesó (pues el mercado de tierras estaba agotado), la ocupación de los lotes sembrados por “prestanombres y latifundistas” limitó la expansión de viviendas para los ejidatarios. Un problema adicional fue que los ejidatarios llevaron consigo a sus familias completas y eso suponía que los menores tendrían que viajar, por lo menos, 20 kilómetros para asistir a las escuelas más cercanas.¹³⁸ Otro problema de la urbanización de VSQ fue que tanto el gobierno estatal y la Comisión Federal de Electricidad se negaron a brindarles el servicio eléctrico y de agua doméstica pues las localidades ejidales se localizaban “aproximadamente a 4.5 kilómetros de la carretera nacional de Tijuana a La Paz”.¹³⁹ Por más pequeña que fuese esta distancia, siempre menor a la del itinerario de los niños en edad escolar, era lo suficiente lejana “de las vías de comunicación más próximas” y en todo caso dificultaba “la introducción de los servicios elementales”.¹⁴⁰ Para resolver estos problemas de urbanización, el gobierno estatal tendría que gestionar la ampliación de superficies ejidales ante el gobierno federal y expropiar, en consecuencia, las tierras de los pequeños propietarios que se hacían llamar “pioneros”.

Pondremos punto final a este apartado, apelando, otra vez, a la aparición de compañías transnacionales. En vísperas de la inauguración de la carretera, los agraristas adquirieron

¹³⁶ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 438, exp. 46, oficio núm. 1 del comisariado ejidal del NCPA “José María Morelos” al gobierno de Baja California, 25 de enero de 1970.

¹³⁷ Desgraciadamente no encontramos los “mandamientos agrarios” para todos los NCPA y ejidos del VSQ. AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 438, exp. 46, “Mandamiento agrario”, núm. 322, Comisión Agraria Mixta, 8 de mayo de 1970, pp. 1-3.

¹³⁸ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 439, exp. 7, oficio s/núm. del comisariado ejidal de “Prof. Graciano Sánchez” al gobierno de Baja California, 14 de febrero de 1972.

¹³⁹ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 438, exp. 46, oficio núm. 3056 del Departamento de Asuntos Agrarios y Colonización (DAAC) al gobierno de Baja California, 29 de julio de 1972, p. 2.

¹⁴⁰ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 438, exp. 46, oficio núm. 4689 del DAAC al gobierno de Baja California, 28 de septiembre de 1973.

información notarial y catastral sobre los tejemanajes de las familias Valladolid y Hussong para sembrar las semillas de las transnacionales. Entre los nombres de los intermediarios de Petoseed sobresalían otros productores de insumos. Lo anterior se reduce a la presencia en VSQ de Jack Monson, quien sembró más de 200 hectáreas con algunas de las semillas que comenzaban a exportarse de California al resto de naciones en vías de desarrollo. Monson fue uno de los principales gestores de huertos experimentales de la Asociación Californiana de Semillas.¹⁴¹ Otros empresarios de semillas modificadas trabajaron junto con Monson y con los Valladolid.¹⁴²

AGRARISTAS EN EL ROSARIO

No hay mucho que decir de esta última área, salvo que representó una gran concesión gubernamental para los afiliados de la CCI. Los proyectos agronómicos e hidráulicos buscaron, en su optimismo, cubrir el área extendida del pueblo de misión de El Rosario. Con sus tierras “de mala calidad”, el NCPA Reforma Agraria Integral tuvo cierta ventaja al ubicarse al sur de la bahía: no había ningún empresario o rancharo que detentara la propiedad de la tierra. Así, la Comisión Agraria Mixta favoreció a los ejidatarios del NCPA Reforma Agraria Integral quienes poseían, desde antes de formarse como núcleo de población, 4,306 cabezas de ganado.

CUADRO 11.
NCPA de El Rosario, 1964-1971

<i>NCPA</i>	<i>Giro</i>	<i>Solicitud</i>	<i>Ejidatarios solicitantes</i>	<i>Extensión (hectáreas)</i>	<i>Resolución</i>
Emiliano Zapata	A	Abr. 1966	62	903	Negada (Abr. 1971)
Nuevo Uruapan	G	Jul. 1961	207	143	Abr. 1964
Reforma Agraria Integral	G	May. 1970	458	612 mil 832	Jun. 1970
		Total	757	613 mil 883	

FUENTE: “Mandamientos agrarios”, en AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, cajas 429 y 431-432 y RAN, *Carpetas básicas*.

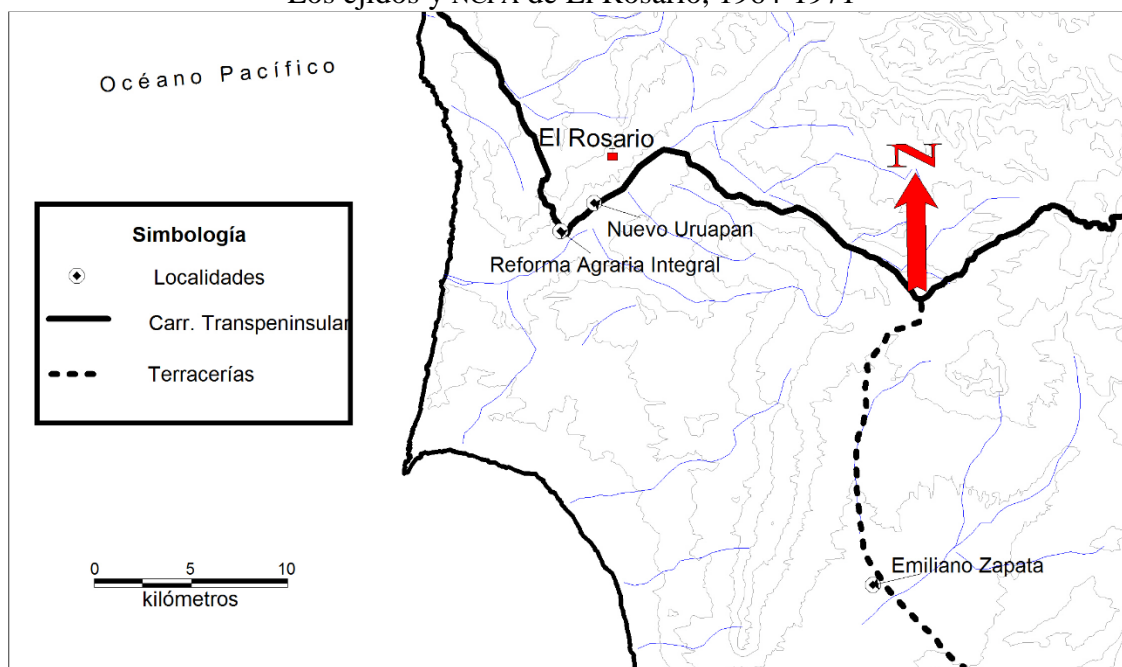
El único caso que destacamos es, desde luego, la propuesta negada de NCPA al grupo solicitante Emiliano Zapata. Si en la actualidad, tal como se aprecia en el Mapa 6, existe una terracería desde la Transpeninsular hasta dicho núcleo ejidal se debe a que los agraristas jamás

¹⁴¹ Hemos rastreado este dato a partir de otro epitafio, esta vez del empresario Robert “Bob” Garner (1926-2014) quien obtuvo el galardón “al mejor vendedor de tomate del mundo” en California. Datos subidos al sitio web www.legacy.com/obituaries/name/robert-garner-obituary?pid=1000000172994823 [fecha de consulta 1 de enero de 2017].

¹⁴² AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 439, exp. 7, oficio s/núm. del comisariado ejidal del NCPA Prof. Graciano Sánchez al gobierno de baja California, 22 de agosto de 1972, núm. reg. 18465.

dejaron de insistir en su solicitud de tierras. No fue sino hasta el año de 1978 que el presidente José López Portillo emitió una resolución favorable. Pero el hecho de que los miembros de Emiliano Zapata no obtuvieran lo que deseaban, los convierte en testigos de la expansión de una “frontera agrícola” en la que participaron greco-sinaloenses, empresas transnacionales y bajacalifornianos acaudalados.

MAPA 6.
Los ejidos y NCPA de El Rosario, 1964-1971



FUENTE: Elaboración propia a partir de cartografía de INEGI, “Conjunto de datos vectoriales” y AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, cajas 429 y 431-432.

El ingeniero Horacio Campero, empleado de la Comisión Agraria Mixta, anotó, a propósito del NCPA Reforma Agraria Integral: “Dentro del área y como resultado de las investigaciones no se encontró ninguna zona con posibilidades de riego con aguas subterráneas [...] [todas] las subcuencas y tributarias desembocan en el Océano Pacífico”.¹⁴³ La mayoría de miembros de este núcleo ejidal provenían de Tijuana, según se lee en el mandamiento agrario. Aun así, aunque arribaron 62 *ceceístas* convencidos, la Transpeninsular, en tanto que “camino de extracción”, propició el acceso a diferentes tipos de agentes económicos. Estos ejidatarios consideraban que la presencia en las parcelas de los foráneos violentaba sus derechos ejidales.

¹⁴³ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 431, exp. 12, “Mandamiento agrario”, Comisión Agraria Mixta, 22 de junio de 1970, p. 2.

Los miembros del NCPA Emiliano Zapata ocuparon las tierras de El Rosario desde 1956 y sólo ocho años después tramitaron su regularización. Aunque en el área no hubiera la tierra arcillosa más apta para el cultivo, ni aguas subterráneas suficientes para regarla, persistieron los intereses de prestanombres y pequeños propietarios. Apellidos como Hussong, Clark o Monson explican que los ejidatarios obtuvieron, de manera excepcional, estas tierras. Tomás Abundis, líder agrario del NCPA Emiliano Zapata, refirió que en una ocasión el presidente Echeverría los visitó en compañía de Augusto Gómez Villanueva, a la sazón secretario general de la Confederación Nacional Campesina y que en el gobierno de Echeverría ocupó el Departamento de Asuntos Agrarios y Colonización (DAAC). Abundis recordó que antes de terminarse el primer semestre de 1970, meses antes de los comicios, se acordó la repartición de tierras con “gente pobre”. La molestia radicó, entonces, en que los verdaderos beneficiados eran “gente adinerada” que manipuló a las autoridades:

Lo han logrado con edictos al perpetuante [con] el juez de lo civil. Fácil maniobra para pasarlos a norteamericanos. Personalmente me tocó ayudar a medir unos terrenos [sic] con un ingeniero, para un señor de nombre Pablo Martínez [que se agenció] 99 hectáreas. Como anteriormente se dijo, finalmente los americanos por medio de mexicanos prestanombres se quedan con todo lo que queda sin afectar por los ejidos. Entre tanto nosotros que en verdad carecemos de tierras, seguimos como solicitantes.¹⁴⁴

La Comisión Agraria Mixta acudió al registro público de la propiedad de Ensenada para corroborar que las tierras pertenecieran a Hussong, Clark o Monson, confirmando que “son pequeñas propiedades agrícolas y ganaderas en ocupación”, por lo tanto, podían ser afectadas. El dictamen emitido desde el gobierno estatal concluyó: “no hubo alegatos por parte los propietarios”.¹⁴⁵ El ingeniero de la Comisión Agraria Mixta mencionó, a propósito de los caminos extractivos, que en el NCPA Emiliano Zapata podía cultivarse “tomate, chile, papa, cebolla, trigo y algunos frutales [...] Las hortalizas se empaican en el mismo lugar y se transportan por carretera a Ensenada y Tijuana”.¹⁴⁶

La historia sobre los “caminos de extracción” puede concluir con la certeza de que, en efecto, explican la articulación del desarrollo económico en determinados lugares, pero también

¹⁴⁴ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 432, exp. 16, oficio s/núm. de Tomás Abundis a Augusto Gómez Villanueva, del DAAC, 10 de abril de 1971.

¹⁴⁵ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 432, exp. 16, “Mandamiento agrario”, Comisión Agraria Mixta, 21 de abril de 1966, p. 1.

¹⁴⁶ AHEBC, fondo *Gobierno del Estado*, c. 432, exp. 16, “Mandamiento agrario”, Comisión Agraria Mixta, 21 de abril de 1966, p. 3.

acentúan la competencia económica y liberan las tensiones sociales derivadas de tierras que permanecieron en disputa desde finales del siglo XIX. La distribución desigual del entorno geográfico es, en muchos casos, reflejo de las condiciones socioeconómicas. Esto queda claro a partir del deslinde de la familia Orendáin y de los capitales de Tijuana, Ensenada y Estados Unidos que adquirieron tales terrenos. La última observación que extraeremos de los Cuadros 9, 10 y 11, es que las áreas menos ricas concentraron a la mayor cantidad de ejidatarios. Tras este largo y tedioso recorrido, concluimos una obviedad: al finalizar el siglo XX, las tierras precarias fueron destinadas a los más pobres.

Capítulo cuarto
CIRCUITO INTERMEDIO

Homer Aschmann (1920-1992), geógrafo estadounidense que conoció Baja California y Baja California Sur para escribir una investigación doctoral en 1954, afirmaba que a finales del siglo XIX la minería había dejado “una fragmentada red de rutas”. Así, lo único que existía en el área, hasta bien entrado el siglo XX, fue un conjunto de brechas y terracerías que funcionaban como “circuito” que conectaba a las minas de cobre o mármol con las escasas viviendas de los trabajadores. Raras veces, aseveraba Aschmann, había caminos que condujeran a algún embarcadero en los litorales.¹ Consecuencia directa de la “fiebre de oro” y de las compañías mineras de capital europeo y estadounidense concesionadas por Porfirio Díaz, el mal llamado *boom* minero en Baja California no aceleró, en las serranías centrales, la construcción de infraestructura que uniera un extremo y otro de la península.

Los capitales extranjeros que ostentaban las concesiones de explotación del subsuelo nacional contribuyeron escasamente a la creación de vías terrestres de acceso a la población general; las únicas obras que construyeron fueron aquellas que eran necesarias para sus propias operaciones comerciales y por eso los llamamos “caminos utilitarios”. Siguiendo la típica lógica de enclave económico al interior de la península, poseían y ejercían un control espacial guiado por intereses empresariales. Si prosperaron pocos y malos caminos septentrionales se debía a que las principales transacciones y comunicaciones entre Baja California y Baja California Sur, con Ciudad de México, Londres, París y Nueva York, se realizaban gracias a las conexiones marítimas que operaron los puertos de Ensenada, La Paz, Guaymas y Mazatlán, en conexión a San Francisco, California. He aquí la ventaja estratégica del “circuito intermedio”.

Santa Rosalía, en el Golfo de California, ejemplifica el modelo de enclave. Instalada en dicho puerto y pueblo minero, la Compagnie Du Boleo –o como la conocieron los locales, El Boleo– no pagó los impuestos federales que redundaban después en obra pública y apenas desarrolló obras de infraestructura: si habilitó un muelle, lo hizo para su beneficio propio; si construyó 20 kilómetros para un pequeño tren, lo hizo para conectar las minas de cobre con los hornos fundidores; el único servicio público que ofreció a los habitantes consistió en limpiar las

¹ ASCHMANN, “La carretera de Baja California”, p. 36. Sobre el concepto de “circuito minero” que inspiró al de “circuito intermedio”, véase un estudio sobre la dimensión migratoria de la minería peninsular, desde mediados del siglo XIX hasta la década de 1970, ÁLVAREZ JR., *Familia*.

letrinas mensualmente.² Aun así, un reportaje de 1969 menciona que “todos los caminos que circundan la población [del puerto de Santa Rosalía], llevan a los lugares donde se encuentran las minas”; el reportaje informaba que los 64 kilómetros disponibles de caminos y terracería al noroeste, en dirección a San Ignacio, se debieron a esfuerzos locales de los trabajadores mexicanos, ya que “los franceses no hicieron ningún trabajo al respecto”.³ Como hemos visto, la Transpeninsular conectó sitios que tuvieron auge en el siglo XIX y que al contar con caminos asfaltados, a mediados del XX, aceleraron su incorporación a la vida nacional.

Al internarse por Baja California Sur, la Transpeninsular no sólo abrió caminos nuevos y dejó de lado los rústicos; también conectó y propició la formación de nuevas localidades y asentamientos. Una necesaria distinción entre localidades nuevas y viejas nos lleva a destacar el rasgo de que desde finales del siglo XIX existió, con ciertas reservas, una política minera que fomentó la extracción mineral por extranjeros.⁴ Así, el surgimiento de Guerrero Negro en 1954, la llamada “salina más grande del mundo”, explica el modo en que la Transpeninsular contribuyó antes, durante o después de su inauguración al establecimiento de localidades nuevas y actividades económicas. Por ello, observamos cómo cambiaron los perfiles económicos de la producción de minerales metálicos (oro o cobre), a la de minerales no metálicos (sal, yeso o manganeso).

Este tramo, más que ningún otro, careció por completo de alguna proyección turística. Salvo aventureros interesados en la geología y botánica del Desierto de Sebastián Vizcaíno, o en avistar de ballenas, u observar pinturas rupestres y ruinas misionales, la zona fue incapaz de atraer a grupos de turistas internacionales. En vista de la escasez de actividades recreativas, mucho tuvieron que ver las condiciones inhóspitas del lugar hasta finales del siglo XX en que los conceptos ecoturísticos llevaron a los primeros estadounidenses a vacacionar.⁵ La porción de la península que estudiamos en este capítulo fue, antes que todo, lugar de trabajo.

A diferencia del “circuito escénico” y del camino de extracción de San Quintín, en este tramo las obras de infraestructura exhiben necesidades distintas, pues en este tramo, la transportación terrestre se mantiene ligada en mayor medida a la subsistencia de los trabajadores.

² ROMERO GIL, *El Boleo*, pp. 253 y 296.

³ *Excelsior*, 3 de julio de 1969, “Santa Rosalía, un pueblo resucitado”, Manuel Mejido.

⁴ Sobre la política minera encontramos útil la discusión conceptual de SARIEGO RODRÍGUEZ, “Minería y territorio en México” e igualmente de HEATH CONSTABLE, “Treinta años de minería”.

⁵ YOUNG, “Local People”, p. 371. Nos referimos al hecho de que el tramo de San Quintín a Santa Rosalía se desarrolló parcialmente a través de lo que ahora conocemos como la Reserva Ecológica del Desierto de Sebastián Vizcaíno (1988). Debido a que esta denominación vino hasta años después, en esta tesis no se analizan las disposiciones legales y ambientales que la creación de la “reserva ecológica” impuso a la carretera.

Además, la existencia del “circuito intermedio” al menos desde 1890 sugiere que, dada la actividad económica en sí, la explotación mineral produjo “camino utilitarios”, pues no nos atreveríamos a llamarlos “vecinales”. Los caminos utilitarios de terracería que trazaron las compañías mineras nacionales o extranjeras o solitarios gambusinos e individuos, fueron insuficientes para integrar la península a México y el mundo.

La historia del surgimiento de la empresa salinera en la bahía Ojo de Liebre –después llamada Guerrero Negro, debido al paso de flotas navales británicas con destino a Vancouver– ocupa, junto a los casos de San Quintín y más adelante el del Valle de Santo Domingo, un lugar privilegiado que muestra el modo en que las vías terrestres posibilitaron el surgimiento o formación de nuevas localidades. Alrededor del complejo neoguerrereño, gravitaron varios procesos que reflejan el modo en que el gobierno federal se involucró en la gestión de infraestructura. Fue deliberado el hecho de que la Transpeninsular incorporara dentro de su itinerario a esta nueva toponimia. En ningún momento de su proyección, ni siquiera cuando Ulises Irigoyen formuló el primer anteproyecto (1945), o cuando el Automobile Club of Southern California publicó un mapa y señalamientos para los caminos (1931), se pensó que la carretera atravesaría el Desierto de Sebastián Vizcaíno. Este capítulo muestra que tal opción fue propuesta por empresarios e inversionistas extranjeros.

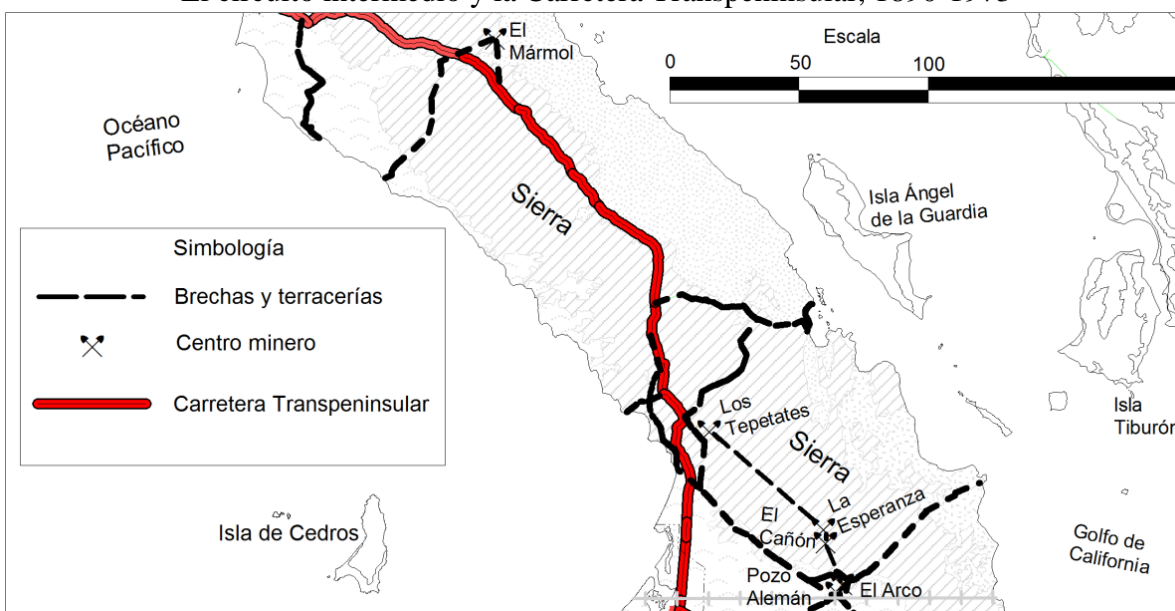
CAMINOS A LAS MINAS

Las minas ubicadas en los límites entre Baja California y Baja California Sur, en medio de las serranías cercanas al Paralelo 28, tienen antecedentes que permiten seguir los cambios en sus formas de explotación. A grandes rasgos, la carretera inaugurada en 1973 conectó dos zonas de producción minera, una dependiente del mercado francés del cobre (en Santa Rosalía, en el golfo), y la otra articulada con la producción de sal de uso industrial, en Guerrero Negro, en un momento en que Estados Unidos dominaba las transacciones en el Pacífico. Pero también hay otra historia que es necesario contar. Lo que llamamos “circuito intermedio” no fue nada más que un conjunto de caminos rústicos anteriores a la construcción definitiva de la Transpeninsular. Como se apreciará en la cartografía de este capítulo, desde finales del siglo XIX había formas de viajar al norte y al sur.

Afortunadamente, contamos con el testimonio de un chofer que desde 1953 condujo de Ensenada a La Paz. El texto autobiográfico del fayuquero Luis Montes Pinal (2002) describe los obstáculos logísticos y materiales de las vialidades rústicas entre Baja California y Baja California

Sur. Gracias a que describió con detalle paisajístico sus experiencias al volante, tenemos una idea de cómo era recorrer los viejos caminos. Para empezar, ejes y chasis del camión resentían el impacto de la áspera superficie. Así, la velocidad promedio era muy baja, a lo sumo, de 8 a 10 kilómetros por hora. El autodenominado “fayuquero” Montes Pinal califica la experiencia como “desafiante”, ya que “las cuestras, los arroyos y los arenales representaban verdaderas trampas”, principalmente porque las cactáceas pinchaban los neumáticos.⁶

MAPA 7.
El circuito intermedio y la Carretera Transpeninsular, 1890-1973



FUENTE: Elaboración propia a partir de cartografía de “Conjunto de datos vectoriales”, «www.inegi.org.mx» y GERHARD y GULICK, *Lower California Guidebook*.

Para la historia de la ocupación de la península, las sierras bajacalifornianas han sido una especie de vértebra que recorre considerablemente su parte central. A diferencia de los valles agrícolas, los pueblos mineros ubicados alrededor de la línea divisoria entre Baja California y Baja California Sur, se concentraron en las estribaciones y vertientes serranas. De manera particular, los pueblos mineros de la vertiente del golfo fueron muy activos entre 1890 y 1910, al grado que el gobierno de Abelardo L. Rodríguez (1924-1928) habilitó una de las primeras rutas automotrices entre ambas entidades, llamándola “transpeninsular” (aunque llegaba a Mulegé y no hasta La Paz). “Anteriormente se necesitaba caminar 30 días para trasladarse de Ensenada a Santa Rosalía”, anotó

⁶ MONTES PINAL, “La Carretera Transpeninsular”, pp. 39 y 40.

Rodríguez en 1927, “a nuestro regreso al Distrito Norte, empleamos sólo tres días en hacer el mismo recorrido”.⁷

Rodríguez buscó integrar al pueblo minero de El Mármol (Mapa 7) con el suroeste de Estados Unidos. La historia de El Mármol nos incumbe ya que pudiendo realizar la transportación de los minerales decorativos a través del golfo, los estadounidenses optaron por el sentido opuesto, es decir, en dirección a la costa del Pacífico. Poco importó que tuvieran que atravesar la sierra, el objetivo era construir un fondeadero y así llegar más rápido a alguno de los puertos californianos. La transportación terrestre fue “el principal obstáculo” de los marmoleros.⁸

A finales del siglo XIX, las primeras exploraciones en el área se debieron a los gambusinos de Mulegé, en el Distrito Sur de la Baja California. Como ocurría casi siempre, fueron los muleginos los primeros en descubrir el cobre en lo que ahora conocemos como Santa Rosalía, y también aceleraron la transformación del distrito minero de Santa Águeda en el sitio concesionado a la compañía El Boleo.⁹ Y es que a menudo los gambusinos de Mulegé, como la familia Villavicencio, servían de guías de los inversionistas extranjeros que a lomo de mula recorrían las sierras buscando vetas minerales. Una vez que tales operaciones prosperaban, luego del procedimiento legal de adquirir concesiones y solicitar los permisos del gobierno federal, empresas como la New Pedrara Mexican Onyx Company –que también invirtió en el centro de Puebla– construyeron caminos utilitarios para el tránsito de “carretas tiradas por recuas de mulas [...] [mismas que] podían llevar hasta 10 toneladas de ónix”.¹⁰

En 1929 aparecieron los primeros camiones con remolques que transportaban la producción marmolera a través de sus propias rutas y las que trazó el gobierno de Rodríguez. Entonces, la Southwest Onyx and Marble Company adquirió las acciones de la New Pedrara Mexican Onyx Company y decidió ampliar las inversiones y contratar a 100 personas.¹¹ Rodríguez pensó en estos negocios con optimismo y llegó a afirmar que los extranjeros podrían explotar el subsuelo 100 años más. “La nueva vía de comunicación viene a abrir nuevos horizontes a estas actividades, ya que por ella será posible aprovechar los mantos de ónice de doce pies de espesor”, que se

⁷ RODRÍGUEZ, *Memoria administrativa*, p. 249.

⁸ TAYLOR HANSEN, “La explotación de un recurso mineral”, p. 148.

⁹ ROMERO GIL, *El Boleo*, p. 49.

¹⁰ TAYLOR HANSEN, “La explotación de un recurso mineral”, p. 133.

¹¹ TAYLOR HANSEN, “La explotación de un recurso mineral”, p. 143.

trasladaban íntegros por “caminos utilitarios” hasta al embarcadero en el Pacífico.¹² Pero la prosperidad del ónix no duró mucho. He aquí la razón del declive:

Del 21 de agosto de 1942 hasta finales de la Segunda Guerra Mundial, se suspendieron las operaciones en El Mármol debido a la falta de barcos de carga. Los países aliados necesitaban todos los barcos disponibles para el transporte de tropa, alimentos y materiales para las industrias bélicas [...] Cuando el trabajo de explotación se inició de nuevo, el ónix era transportado hasta San Diego en camiones. También es probable que los ejecutivos de la empresa hayan optado por una ruta totalmente terrestre debido al mejoramiento sustancial que hubo en los caminos de la península durante los años de la guerra.¹³

Es claro que al terminar la Segunda Guerra Mundial surgió con mayor fuerza la necesidad de contar con una carretera como la Transpeninsular. Dicho esto, la Southwest Onyx and Marble Company cerró operaciones en 1958 y, como veremos más adelante, se dispuso de un camino de mayor amplitud que comenzaba en El Mármol y terminaba en Santa Rosalía. A finales de la década de 1970, el trabajo de campo del antropólogo chicano Robert Álvarez Jr. reunió evidencias suficientes para afirmar que por el “circuito intermedio” –especialmente en El Arco, El Cañón y Pozo Alemán, o lo que entonces se llamaba Calmallí– circulaban muchos migrantes del sur de la península y del macizo continental. “Cada mina importante pasó por altibajos y, cuando alguna dejaba de producir, las familias empacaban sus pertenencias y se hacían al camino hacia la siguiente mina”; una vez agotado el trabajo, se dirigían a Mexicali o a San Diego, California.¹⁴

Una de las razones del continuo flujo migratorio identificado por Álvarez Jr. fue, además del agotamiento de las minas, las dificultades para trabajar en un entorno tan agreste. Las pocas empresas que lograron instalarse invertían grandes sumas en el abasto de bienes y servicios. En un estudio geológico elaborado a finales del siglo XIX, se estableció lo que sería, para el futuro, la postura del gobierno federal sobre el panorama tan poco prometedor del área. En la descripción que el ingeniero Joaquín Ramos realizó en 1884 para la Secretaría de Fomento informaba que habría un escenario adverso, debido a “falta [de] capital y por la dificultad para superar los inconvenientes de la vida, cara en aquel desierto, falto de fácil comunicación”, y, sobre todo, la carencia de agua sería una constante.¹⁵

Desde los días de la Secretaría de Fomento, en el último tercio del siglo XIX, hasta la nacionalización de la minería en 1960, cambiaron las instituciones encargadas de desarrollar un

¹² RODRÍGUEZ, *Memoria administrativa*, p. 247.

¹³ TAYLOR HANSEN, “La explotación de un recurso mineral”, p. 146.

¹⁴ ÁLVAREZ JR., *Familia*, p. 83.

¹⁵ Joaquín Ramos, citado en HEATH CONSTABLE, “Treinta años de minería”, p. 40.

espacio como el consignado en este capítulo. Luego de la revolución mexicana, la política minera del gobierno federal se caracterizó por su debilidad frente a los capitales extranjeros, y en muchos casos, el abandono de los capitales nacionales. Como consecuencia, el territorio nacional experimentó un agotamiento de centros mineros, jamás visto durante el Porfiriato.¹⁶ Al crearse y entrar en funciones la Comisión de Fomento Minero (en adelante, CFM), entre 1934 y 1939, como parte del nacionalismo económico del interinato de Rodríguez y del sexenio de Lázaro Cárdenas, el gobierno federal invirtió parte de sus escasos recursos en asistencia técnica a empresas y cooperativas.¹⁷ Surgida en un contexto adverso, la CFM siempre estuvo acompañada de leyes e instrumentos legales para cumplir un objetivo tácito: nacionalizar la minería mexicana

Como veremos más adelante, el papel que desempeñó la CFM resultó fundamental para desarrollar el tramo de la Transpeninsular que unió a Guerrero Negro con Santa Rosalía. Para esta época, resultaba claro para las autoridades nacionales encargadas de la política minera que la península era “un gran diamante sin bruñir”, tal y como lo refirió el ingeniero Sebastián Díaz Encinas en las páginas de *Excélsior*, uno de los diarios capitalinos más interesados en la zona.¹⁸ Como delegado de la Secretaría de Economía en La Paz, Díaz Encinas criticó a la CFM por no intervenir con energía en Baja California Sur. El obstáculo era, según el razonamiento del delegado, que las inversiones públicas y privadas estaban detenidas debido a las altas cotizaciones internacionales de los metales. El hallazgo de este capítulo es que, precisamente, la explotación de minerales no metálicos cambió dicho esquema mercantil.

Por último, cerraremos este apartado con información sobre dos personajes influyentes en el “circuito intermedio”. Como se aprecia en el Mapa 7, frente a Isla Ángel de la Guardia existe una pequeña ensenada llamada Bahía de los Ángeles. Uno de los “pioneros” del lugar fue Antero Díaz, rentero de pangas y habitaciones para los poquísimos visitantes que llegaban. El fayuquero Montes Pinal describió a Bahía de los Ángeles como una localidad de 30 habitantes que contribuyó a la construcción de brechas rumbo a Ensenada y La Paz. Al parecer, Antero Díaz animaba y financiaba a las cuadrillas de camiones y trabajadores en “una larga lucha por acortar las distancias y buscar mejores lugares para transitar”.¹⁹ Nacido en el Estado de México, Antero Díaz migró de

¹⁶ Estamos de acuerdo, y más considerando el caso que aquí nos ocupa, que el Porfiriato correspondió a un gran momento de la economía minera nacional, caracterizado por ser un “periodo de re-estructuración y modernización productiva” que funcionó hasta 1929, véase SARIEGO RODRÍGUEZ, “Minería y territorio en México”, p. 330.

¹⁷ CEN, “La dinámica del sector minero”, p. 380.

¹⁸ *Excélsior*, 17 de abril de 1963, “Baja California Sur: diamante sin bruñir”, Ramón Morones.

¹⁹ MONTES PINAL, “La Carretera Transpeninsular”, p. 56.

Guaymas y luego a Santa Rosalía, concluyó su carrera minera en algún punto entre El Arco y Los Tepetates para después asentarse en Bahía de los Ángeles.²⁰

Durante su campaña electoral en 1969, Echeverría recorrió las terracerías del “circuito intermedio”. De hecho, en varias ocasiones celebró reuniones con políticos y funcionarios del noroeste mexicano en El Arco.²¹ En algún momento fue interceptado e interpelado por Antero Díaz, “quien le dijo: ‘No se olvide de nosotros’ y Echeverría le prometió que les haría una carretera que los sacaría del olvido”.²² La promesa de Echeverría debe entenderse en el contexto de estas reuniones en El Arco. Otro testimonio corresponde al senador priista de Baja California, Eduardo (a) *Galo* Tonella. Luego de desayunar y exponer sus deseos de concluir la construcción de la carretera, Echeverría escuchó las opiniones de los allí reunidos. La gran mayoría sugirió al candidato una carretera de cuatro carriles. *Galo* Tonella no secundó la idea.

Yo fui más modesto en mis apreciaciones, le dije que el pueblo bajacaliforniano había esperado por mucho tiempo la necesidad [sic] de esta gran comunicación, pero que pensando en mi país y en las grandes necesidades que tiene, consideraba que la carretera debería hacerse de un solo carril [...] Yo noté en el licenciado cierta molestia respecto a mi comentario, él estaba apasionado por aquel proyecto y yo lo había lastimado en alguna forma.

Mi análisis posterior ha sido que realmente había tocado un punto neurálgico relacionado con un compromiso que se tenía con Estados Unidos para construir dicha carretera, ya que la misma era realmente necesaria, estratégica para la seguridad de EE.UU., y que había un préstamo, desde luego atado, orientado a que aquella carretera se construyera.²³

Pareciera que este “punto neurálgico” sugerido por *Galo* Tonella condicionó en algún sentido el ofrecimiento de Echeverría a Antero Díaz. No sobra explicar que desde finales de la Segunda Guerra Mundial, el Banco Export-Import de Estados Unidos otorgó varias líneas de crédito para la construcción de carreteras estratégicas entre el Golfo de México y la frontera del noreste mexicano, lo cual significa que lo dicho por Tonella no parece tan descabellado.²⁴ Sin embargo, contamos con evidencia suficiente para creer la mitad de este relato. Según *Excélsior*, hubo intereses concretos del capital estadounidense preocupados por conectar el “circuito intermedio”. National Bulk Carriers era una empresa naviera que propuso que la Transpeninsular

²⁰ MONTES PINAL, “La Carretera Transpeninsular”, p. 59.

²¹ TONELLA, *Memorias de un bajacaliforniano*, p. 76 y CASTELLANOS, *Del Grijalva al Colorado*, p. 271.

²² MONTES PINAL, “La Carretera Transpeninsular”, p. 57.

²³ TONELLA, *Memorias de un bajacaliforniano*, p. 79.

²⁴ BESS, “Routes of conflict”, p. 79.

diera, a la altura del Paralelo 28, un giro transversal de la vertiente del Pacífico al golfo.²⁵ Ello significó la conexión de Guerrero Negro con Santa Rosalía.

SANTA ROSALÍA

La historia de las secuelas que trajo la Transpeninsular al pueblo minero de Santa Rosalía no es muy distinta, como veremos más adelante, a la de Guerrero Negro. De hecho, las fuentes disponibles para describir este proceso explican que hubo, en ambos casos, la necesidad de contar con caminos asfaltados. En este subapartado, se exponen datos acerca de las necesidades de los santarrosalienses con respecto a la transportación terrestre. La pertinencia de incluir a este puerto y pueblo minero dentro del itinerario fijo de la Transpeninsular se debe a que desde mucho antes de generalizarse el uso de automóviles, la localidad era uno de los núcleos poblacionales de mayor importancia. Con un pasado ligado a la explotación cuprífera, las inversiones de origen extranjero hicieron del lugar uno de los enclaves más desarrollados de América Latina al finalizar el siglo XIX.²⁶ Ni la revolución mexicana trastocó la riqueza de El Boleo.

El llamado aislamiento geográfico de Santa Rosalía fue resentido principalmente por los trabajadores mineros y obreros de la fundición. El mercado de los minerales producidos por El Boleo se encontraba en el otro extremo del mundo, mientras que los líderes sindicales, en cambio, batallaban para dialogar con el gobierno federal, en la Ciudad de México. A menudo, cuando las relaciones con el capital francés se crispaban, trabajadores y obreros apenas podían comunicarse con las autoridades de La Paz o de Hermosillo, Sonora. Normalmente, pedían alimentos, pues el ingreso de comestibles y otras mercancías era controlado por la empresa, con la que cerraban toda comunicación en tiempo de conflictos. Por ello, desde la primera mitad del siglo XX los santarrosalienses crearon una economía familiar de “resistencia a la escasez”.²⁷

En vísperas de la transformación del Territorio Norte de Baja California en estado libre y soberano, los mineros y sus familiares del Territorio Sur alzaron sus voces ante los gobiernos locales y al federal, demandando con urgencia la terminación de la Transpeninsular. Al concluir el mes de abril de 1953, el delegado de gobierno del puerto advirtió al gobernador del Territorio Sur, el general Agustín Olachea (1946-1956), que recibiría varias cartas y oficios de parte de las

²⁵ *Excelsior*, 3 de julio de 1965, “Anuncia la FEDEMOA que denunciará actos indebidos de extranjeros”.

²⁶ GONZÁLEZ CRUZ, “Mulegé”, p. 77. Gracias a las inversiones de los franceses, muleginos y santarrosalienses vieron llegar el ferrocarril, la luz eléctrica, teléfono, telégrafo y relojes públicos, a principios de siglo XX.

²⁷ Sobre el aislamiento geográfico incluso se ha dicho que fue una “espada de Damocles” sobre la vida de Santa Rosalía, véase ROMERO GIL, *El Boleo*, pp. 240, 252, 277, 283 y 323.

organizaciones civiles del pueblo minero. Los textos lo instaban a comunicarse con el presidente Ruíz Cortines para dar comienzo a la construcción de la carretera.

Como adelanto del contenido de la correspondencia que Olachea recibiría en los siguientes días, el delegado redactó un oficio de acompañamiento que mostraba la disposición de los santarrosalienses a convertir su pueblo en nodo de la Transpeninsular, pues contaban con varios profesionistas y suficiente “energía eléctrica y talleres mecánicos para reparación y construcción de piezas para maquinaria de cualquier índole”.²⁸ Una de las cuestiones que el delegado olvidó comentar al gobernador Olachea fue que recibiría varias propuestas por parte de ingenieros mexicanos y franceses que vivían en el puerto y que, ligados a El Boleo, les preocupaba el futuro de Santa Rosalía.

La ansiedad palpable en las cartas dirigidas a Olachea se debió a que el presidente Miguel Alemán prometió en 1951 que en un plazo menor a un año quedaría terminada la Transpeninsular (hecho que como sabemos ocurrió 22 años después).²⁹ En realidad, la contribución alemanista tan sólo sirvió para concluir el tramo que comunicaba a La Paz con la zona algodonera de Valle de Santo Domingo, sin terminar las conexiones con el “circuito intermedio”. El arribo de Ruiz Cortines a la presidencia de la República en diciembre de 1952, fue pretexto para elaborar un diagnóstico sobre la obra caminera. El ingeniero Heriberto Soto reconoció que si bien existían 610 kilómetros perfectamente construidos (entre Tijuana y San Quintín, y entre La Paz y Santo Domingo), hasta 1952, había en el programa de trabajo de 1953 una evidente exclusión de Santa Rosalía, Mulegé y San Ignacio. Según las acertadas estimaciones del ingeniero Soto, faltaba más de un millar de kilómetros para concluir la Transpeninsular. Las terracerías de norte al sur, o viceversa, eran “penosas”, pues usarlas suponía viajar a “velocidad promedio de 18 a 20 km por hora en tiempo seco [...] cuando llueve se presentan dificultades menos que infranqueables”.³⁰

Escrita en representación del Comité Pro-Carretera Transpeninsular, la carta del ingeniero Soto incluye información precisa sobre los ingenieros de la antigua DNC, pues al parecer eran personajes bien conocidos por los santarrosalienses. El ingeniero Soto reconoció que las terracerías eran susceptibles de convertirse en caminos de primera categoría. Cuidando siempre de dejar bien

²⁸ Archivo Particular de Aidé Grijalva de la Universidad Autónoma de Baja California (en adelante, APAG-UABC), exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/núm. de Rodolfo Domínguez Martínez al gobierno del Territorio Sur de Baja California, 29 de abril de 1953.

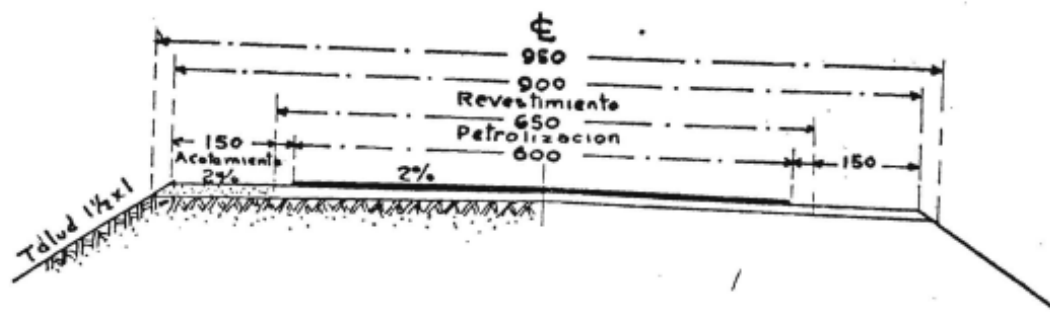
²⁹ *El Nacional*, 12 de abril de 1951, “Contra toda situación anárquica”, Demetrio Bolaños.

³⁰ APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/núm. del Comité Pro-Carretera Transpeninsular de Santa Rosalía al gobierno del Territorio Sur de Baja California, 30 de abril de 1953, f. 2.

claro que apenas esbozaba una propuesta al gobierno local y federal, fue mencionando los lugares donde técnicos e ingenieros podrían instalar los campamentos. La médula de la misiva era sugerir que, considerando “las condiciones que actualmente privan en el país”, resultaría económica y viable. Como se muestra en la Ilustración 10, el ingeniero Soto adjuntó un modelo de superficie de rodamiento, misma “que vendría a reducir la carpeta asfáltica a solo seis metros”, más tres metros y medio adicionales de acotamientos.³¹

La propuesta del ingeniero Soto se hizo realidad 20 años después cuando el gobierno de Echeverría, en particular la SOP, terminaron de construir la Transpeninsular. Ahora bien, resulta curioso que para 1973 el ancho de corona que fue asignado al tramo de San Quintín a Santa Rosalía fuera tres metros menor al propuesto por el ingeniero Soto y el Comité Pro-Carretera. Aunque hubiera un esbozo de la sección que asignaba e 9.50 metros, las autoridades especificaron un tramo de 6.30 tipo “D” sin ningún acotamiento o terraplén. Con el argumento de “que más del 50% [del tránsito] serían vehículos ligeros y el volumen de tránsito promedio diario anual, para el proyecto, fue de 600 vehículos”, la SOP no pudo hacer más al respecto.³²

ILUSTRACIÓN 10.
Propuesta de carril para la Carretera Transpeninsular, c. 1953



FUENTE: APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, s/f.

Considerando lo anterior, la pregunta que cabe plantearnos es si realmente los santarosalíenses solicitaban la terminación de la Transpeninsular para transitarla en *vehículos ligeros*. La revisión de las cartas enviadas a Olachea nos sugiere algo distinto. Un ejemplo es la

³¹ APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/núm. del Comité Pro-Carretera Transpeninsular de Santa Rosalía al gobierno del Territorio Sur de Baja California, 30 de abril de 1953, f. 3.

³² PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, *La Carretera Transpeninsular*, p. 10. De hecho, a partir de Santa Rosalía en dirección al sur la carretera adquirió un ancho de corona de siete metros.

solicitud de las organizaciones que se sumaron a los esfuerzos del Comité Pro-Carretera: el Club Rotario de Santa Rosalía que, fomentando “la minería, agricultura y turismo”, enfrentaba el enorme obstáculo de no contar con “una vía de comunicación económica [...] Sólo tenemos el mar y el avión que están completamente fuera del alcance económico de nuestros habitantes”.³³ De hecho, el uso de los servicios aéreos y marítimos reflejaba movimientos económicos que empezaban a desplazar al perfil económico centrado en la minería: las actividades pesqueras, dentro de la zona antes organizada en torno a la extracción de cobre.

Para los rotarios de Santa Rosalía, la urgencia de ver concluida la Transpeninsular tenía que ver con la necesidad de reducir el precio de los fletes, aumentando la frecuencia y eficacia de la transportación terrestre. Los agricultores, comerciantes e industriales, solían pagar altos costos al enviar o recibir productos, en la medida en que la sobrevivencia del puerto dependía de los negocios con La Paz, Guaymas o Ensenada. Añadían:

La minería [...] se encuentra estancada únicamente por falta de carretera [...] La fundición de cobre que trabaja en Santa Rosalía, sólo beneficia los minerales que han escaseado en esta región. Sin embargo, tanto la región minera de El Arco, San Fernando, El Rosario [en Baja California], etc., como la región de La Paz, tienen buenos minerales que no pueden traerse a Santa Rosalía solo porque los fletes terrestres actuales son de \$100.00 a \$250.00 por tonelada y más. No podemos hablar tampoco de flete marítimo porque en gastos de embarque, desembarque y flete al barco, el resultado es el mismo, lo que rinde cualquier operación enteramente incosteable.³⁴

Los rotarios de Santa Rosalía escribieron al gobernador Olachea temiendo el retorno de un pasado inmediato lleno de carencias materiales; deseaban que la carretera impulsara a la industria de transformación local, en especial, la construcción de embarcaciones. Por ello, sólo llevando hasta el puerto los insumos necesarios saldrían del alarmante estancamiento. En vísperas de la conversión del Territorio Norte en estado libre y soberano en 1953, los santarosalífenses lo compararon con el Territorio Sur. Lejos de la frontera, siguiendo la Transpeninsular al sur, los rotarios de Santa Rosalía enfrentaban una “situación apremiante”. Sin embargo, la diferencia es que los políticos de la entidad norteña se pusieron a construir, con ayuda del gobierno federal,

³³ APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/núm. del Club Rotario de Santa Rosalía al gobierno del Territorio Sur de Baja California, 30 de abril de 1953, f.1.

³⁴ APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/núm. del Club Rotario de Santa Rosalía al gobierno del Territorio Sur de Baja California, 30 de abril de 1953, f. 2. Por aquellos años, un abogado opinaba exactamente lo mismo acerca del “pésimo estado” y costoso de los fletes marítimos. Nos referimos a ACEVEDO CÁRDENAS, *Tijuana. Ensayo monográfico (1955)*, p. 141.

“carreteras y el desierto se transformó en oasis. [Con las] carreteras: Mexicali-San Felipe, Mexicali-Tijuana y Ensenada- San Quintín”.³⁵

Los rotarios de Santa Rosalía no fueron los únicos sudcalifornianos que buscaron los beneficios obtenidos por los bajacalifornianos gracias a los ramales y los circuitos locales. La Unión de Choferes de Santa Rosalía también se unió al cúmulo de peticiones a Olachea. Aunque la mayoría de cartas escritas por ingenieros, comerciantes o los pequeños industriales del área, fueron redactadas en contra de ellos, los choferes lamentaron tener que realizar los fletes a través de “camino irregulares”, como los ya descritos. Percatándose, en los viajes a Ensenada, del surgimiento de VSQ, recordaron que antes, ahí, “casi no había haciendas ni tierras de cultivo a lo largo de dicha vía [...] En la actualidad, toda su extensión atraviesa por tierras laborables”.³⁶ Según vimos en el capítulo anterior, no fue la carretera sino la conjunción de “zona libre” y el mercado del suelo el que transformó dicho lugar, pero tales movimientos económicos resultaban imperceptibles desde el parabrisas. Como se aprecia en el Mapa 8, Santa Rosalía constituía el último eslabón para conectar –de norte a sur– una amplia zona dedicada a la explotación de recursos naturales. Incluso antes de inaugurarse la carretera ya existían caminos rudimentarios que satisfacían las comunicaciones terrestre entre el norte y sur de la península.

El Sindicato Industrial de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana (SITMMSRM, en adelante), sección Santa Rosalía, disintió de las apreciaciones de rotarios y choferes. Para los sindicalizados, Baja California Sur estaba en franca desventaja frente a Baja California, y ello no representaba ningún problema de orden político o territorial. En cambio, las ventajas que reconocían los sindicalizados fueron de índole económica y que, desde mediados de la década de 1930, la extracción de cobre resultaba profundamente perjudicada. Santa Rosalía, núcleo de población vieja y numerosa, había comenzado a perder habitantes, “800 familias tuvieron que dispersarse por todo el país en busca de porvenir”.³⁷ Por suerte, durante la Segunda Guerra Mundial, hubo amplia demanda de cobre que prolongó naturalmente los trabajos en las

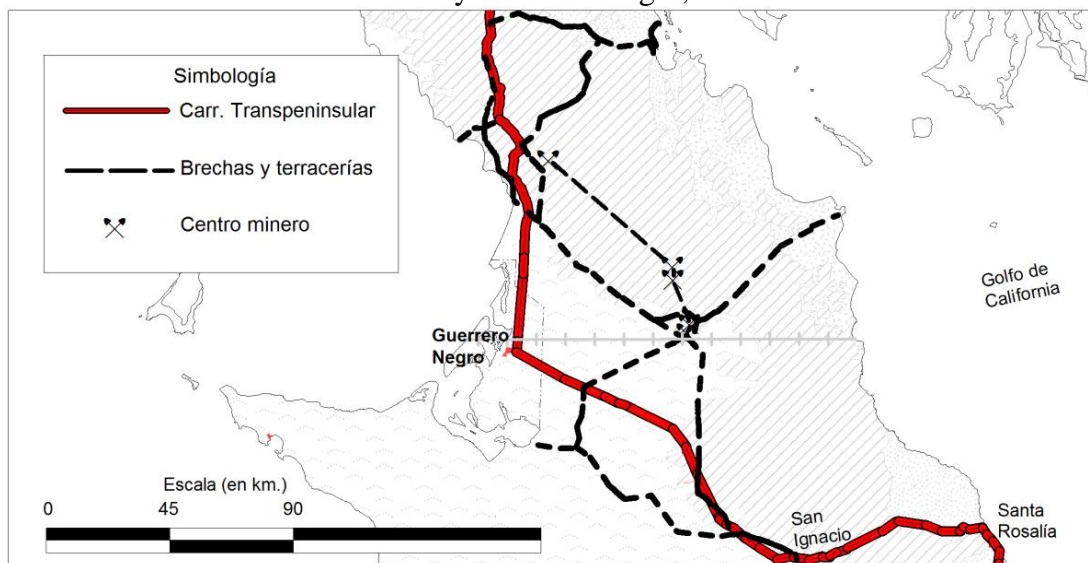
³⁵ APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/núm. del Club Rotario de Santa Rosalía al gobierno del Territorio Sur de Baja California, 30 de abril de 1953, f. 3.

³⁶ APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/fecha y s/núm. de la Unión de Chaufferes de Santa Rosalía al gobierno del Territorio Sur de Baja California.

³⁷ APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/núm. del Sindicato Industrial de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana al gobierno del Territorio Sur, 30 de abril de 1953, f. 1.

minas, pero una vez concluido el conflicto internacional la producción se desplomó sin lograr la venta además de las 5,390 toneladas extraídas.³⁸

MAPA 8.
Santa Rosalía y Guerrero Negro, 1953-1973



FUENTE: Elaboración propia a partir de cartografía de INEGI, “Conjunto de datos vectoriales” y GERHARD y GULICK, *Lower California Guidebook*.

Ahora bien, la carta del SITMMSRM debe confrontarse con la postura de los rotarios y otro contexto. Desde 1951 Augusto Nopper, director de El Boleo, tomó la decisión de rematar como chatarra la maquinaria, además de los rieles ferrocarrileros instalados en el siglo XIX, entre otras cosas.³⁹ A partir de entonces, los sindicalizados sabían que, agotado el cobre, los únicos minerales que generaban beneficios eran “los que han escaseado en esta región”; refiriéndose a otra de las materias primas (metálicas, no ferrosas) que reactivó la economía de guerra: el manganeso, usado en la industria estadounidense para aleaciones de acero inoxidable. La desesperanza de los santarrosalíenses fue resultado de la esporádica presencia de los *Liberty Ships*, embarcaciones de Estados Unidos que dragaban en el puerto para recoger el manganeso. La Compañía “Lucifer”, S.A., lo extraía de las minas de El Infierno a escasos 10 kilómetros al noroeste del pueblo. En enero de 1958, el geógrafo mexicano Ángel Bassols Batalla visitó esta mina y señaló que “todavía se obtienen 800-900 toneladas de metal mensual, el problema del agotamiento de fondos y del bajo precio infunde serios temores de una próxima cesación”.⁴⁰

³⁸ ROMERO GIL, *El Boleo*, p. 333.

³⁹ ROMERO GIL, *El Boleo*, pp. 336-340.

⁴⁰ BASSOLS BATALLA, *El Noroeste de México*, p. 52.

La razón por la cual los afiliados al SITMMSRM deseaban ver concluida la Transpeninsular era abatir lo que llamaban el aislamiento geográfico de Santa Rosalía. Algunas opiniones exageraban las condiciones de vida y no marcaban una distinción entre el siglo XIX y el presente, pues hablaban todavía de “tiendas de raya”.⁴¹ También es verdad que, desde La Paz, los gobernadores de Baja California Sur vigilaban precios y el cumplimiento de las leyes en el puerto. “La carretera es factor de vital importancia, para el descenso de los precios de los artículos de primera necesidad”, anotaron los sindicalizados. Sin descartar la transportación aérea y marítima, consideraban que sin la vialidad terrestre sería “imposible que se cumpla con los precios oficiales”.⁴² La filial santarrosaliense del SITMMSRM condicionaba su porvenir a que el viaje de Santa Rosalía a La Paz, y viceversa, se redujera de 40 horas a un máximo de 12 horas.⁴³

¿Qué hizo Agustín Olachea con toda esta información, además de remitirla al presidente Ruíz Cortines? ¿De qué modo fueron asimiladas todas estas opiniones y experiencias? ¿Cómo resolverían cada uno, desde su posición gubernamental, algunos de los males que le fueron comunicados? De visita por Tijuana en mayo de 1953, Olachea dirigió un memorando con varios asuntos al secretario de Gobernación, el veracruzano Ángel Carvajal. La mayoría de ellos se referían a la gestión de créditos ejidales para el Valle de Santo Domingo. Sin conceder demasiada atención a las demandas específicas del pueblo santarrosaliense, el gobernador Olachea apeló al realismo político:

Por los estudios que se han hecho y el conocimiento que tengo de la península, creo que cobrando una pequeña cantidad como peaje que no fuera gravosa para los que transiten por la carretera, esta se pagaría en menos de cuatro años. El año pasado los automóviles de turistas que llegaron a Ensenada fueron aproximadamente unos 400,000 [...] No es aventurado calcular que aproximadamente la mitad de este tráfico se desplazaría al sur con el resultado de que las enormes zonas que tenemos despobladas y recursos pesqueros ilimitados, entrarían en producción inmediatamente y la nación conseguiría poblar esa enorme región de nuestra patria en corto tiempo.⁴⁴

A juzgar por el texto anterior, pareciera que Olachea optó por pensar el problema en términos territoriales antes que locales. Conocedor de ambos territorios –pues los gobernó en

⁴¹ *El Nacional*, 10 de abril de 1951, “Protección a los trabajadores”, Demetrio Bolaños.

⁴² APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/núm. del Sindicato Industrial de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana al gobierno del Territorio Sur, 30 de abril de 1953, f. 1.

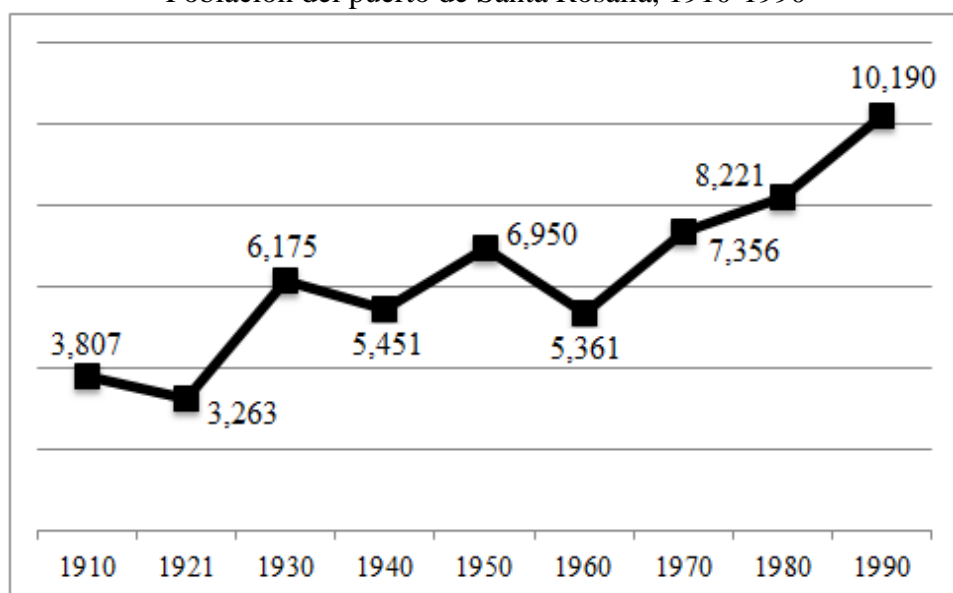
⁴³ APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/núm. del Sindicato Industrial de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana al gobierno del Territorio Sur, 30 de abril de 1953, f. 2.

⁴⁴ APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 24”, memorándum s/núm. de Agustín Olachea a la Secretaría de Gobernación, 4 de mayo de 1953, f. 2.

distintos momentos– y de la política nacional de austeridad del gobierno de Ruiz Cortines, todo indica que el militar sudcaliforniano siguió la tendencia de la época de conjuntar inversión pública con el dinero y participación de la sociedad. Además, seguía el ejemplo bajacaliforniano: por esas mismas fechas, como se vio en el capítulo del “circuito escénico”, el gobernador Maldonado construía carreteras de peaje. Uno de los sucesores de Olachea al frente del Territorio Sur, el general Bonifacio Salinas Leal (1959-1965), hizo de las carreteras de cuota un patrón cuando gobernó la media península. Creemos que en Santa Rosalía existía amplia experiencia organizativa y por eso les resultó fácil dialogar con sus gobernantes.

Como se aprecia en la Gráfica 3, el crecimiento de población en la cabecera delegacional de Santa Rosalía se estancó durante la Segunda Guerra Mundial, a consecuencia de los vaivenes en el precio mundial del cobre. El censo de 1950 registró cierta recuperación después de la guerra. Las cartas de 1953 fueron escritas en un escenario migratorio bastante crítico, al grado que para el levantamiento censal de 1960 el número de habitantes disminuyó hasta cifras que no se habían registrado en 20 años.

GRÁFICA 3.
Población del puerto de Santa Rosalía, 1910-1990



FUENTE: Elaboración propia con datos de «www.inegi.org.mx»

En enero de 1954, las prioridades de los santarrosalienses empezaron a cambiar pues el predominio francés se acercaba a su fin. Desde 1951, el gobernador Olachea alertó al gobierno federal del evidente desinterés de la compañía francesa por los yacimientos que explotaron desde 1885. De hecho, en repetidas ocasiones impidió que los directivos franceses siguieran rematando

la maquinaria de la empresa, del mismo modo que se opuso al sindicalismo de corte socialista y comunista en el mineral. Con ayuda de tropas federales, Olachea impidió que los franceses zarparan con los instrumentos de fundición. Previa consulta del presidente de la república, Olachea discutió “la legalidad del acto, pero a la postre se hizo respetar la autoridad”.⁴⁵

Tras el cierre definitivo de El Boleo en 1954, se dictaron dos medidas que apartaron la atención de las vialidades terrestres. En principio, el entonces secretario del Trabajo de Ruiz Cortines, Adolfo López Mateos, no impidió que los franceses cerraran sus puertas, pues ambos políticos tuvieron la disposición de coordinarse con varios capitales nacionales para reactivar la economía de Santa Rosalía a través de inversiones privadas (que aportaron 67.4% del capital social) y de la Comisión de Fomento Minero (por sus siglas CFM, que participó con el 32.6%). Ocupando la misma zona industrial y a los viejos obreros y trabajadores de El Boleo, la Compañía Minera Santa Rosalía, S.A. (CMSR, en adelante), reanudó la explotación minera. Entre julio y agosto de 1954, las chimeneas de la fundidora volvieron a echar el humo y “por los socavones de las minas salían otra vez [las] berlinas cargadas de boleos”, es decir, el cobre en bruto.⁴⁶

Dada la urgencia, Olachea y los santarrosalienses organizaron el Comité Pro-Supervivencia [sic], dejando a un lado al Comité Pro-Carretera. El nuevo comité buscaba detener el éxodo de la población, llevando a través de vías marítimas alimentos y asistencia de la sociedad de La Paz, Baja California Sur. En menos de cinco meses, migró al menos el 30% de la población (casi 2 mil personas) y, por lo mismo, el presidente Ruiz Cortines brindó total apoyo a la nueva empresa semi-estatal.⁴⁷ El problema experimentado en las décadas siguientes por mineros e inversionistas fue la obsolescencia de técnicas y maquinaria. Debemos recordar que las inversiones más significativas en la fundidora del metal databan de finales del siglo XIX.

Siguiendo este último argumento, sobresale la presencia del ingeniero y geólogo francés Pierre Mahieux, quien se encargó de liquidar a los empleados de El Boleo en “los agitados años de 1953-1954” y que, poco tiempo después, se convirtió en el principal comerciante de “la explotación independiente del enorme y rico yacimiento de manganeso” de Santa Rosalía.⁴⁸ Lo primero que admitió este francés naturalizado mexicano, santarrosaliense por arraigo y negocios,

⁴⁵ *El Nacional*, 10 de abril de 1951, “Protección a los trabajadores”, Demetrio Bolaños.

⁴⁶ ROMERO GIL, *El Boleo*, p. 344.

⁴⁷ BORGES CONTRERAS y SÁNCHEZ MOTA, *Santa Rosalía y Guerrero Negro*, pp. 91-92.

⁴⁸ COTA MEZA, “Pedro Mahieux”, p. 38.

fue que cobre y manganeso se encontraban “en vías de extinción”.⁴⁹ Nadie mejor que él conocía el potencial mineralógico del lugar pues el mismo alentaba la competencia interna del mercado. De hecho, aunque la CMSR continuó operaciones hasta 1985, no se dedicaba a extraer directamente el cobre de las minas, sino que, se limitaba a fundir y reciclar los millones de toneladas de desperdicios que los franceses acumularon en las inmediaciones del puerto. “Tenemos más reservas [de residuos] que alcanzarán para 25 o 30 años para la elaboración de mineral de más baja ley. Esto nos dará tiempo en Santa Rosalía para buscar otras fuentes de trabajo”, opinó en 1969 el subdelegado de gobierno del puerto.⁵⁰

Una carta del ingeniero Mahieux revela que Santa Rosalía, con o sin carretera, no tenía conexiones terrestres. La pobreza del puerto no era muy diferente a la anterior de principios del siglo XX. Era necesario un rescate de la CFM, pues para los fundidores de cobre y constructores de embarcaciones era costoso trasladar, por ejemplo, material desde sitios cercanos como El Arco o Pozo Alemán, en Baja California (Mapa 8). Sin la Transpeninsular, trasladar una tonelada costaba 250 pesos y ese precio era “prohibitivo” siendo así “el motivo del fracaso completo de todos los intentos hechos durante los últimos tres años”.⁵¹ Conocedor del potencial santarrosaliense y su dinámica interna, el ingeniero Mahieux valoraba los negocios que inversionistas y autoridades no contemplaban. Un ejemplo eran los yacimientos de yeso en Santa Rosalía e islas del Golfo de California, “los más fácilmente accesibles [...] de todo el continente americano”, justificarían la inversión en obras públicas. “Este yeso tiene un valor incalculable para mejorar las tierras algo alcalinas de todas las costas de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa”, y según estimaciones este recurso aplicable a los suelos agrícolas se encontraba disponible por millares de toneladas.⁵² Concluía señalando lo siguiente:

Ahora bien todas estas posibilidades quedan en la nada por la falta de transportes terrestres y marítimos. No hay población por falta de carretera y costos excesivos y no hay tráfico marítimo por falta de comercio ya que no hay población y la ya existente va disminuyendo [...] La prosperidad de esta península favorecerá no solamente a sus habitantes sino también al estado norte de Baja California y los estados de Sonora y Sinaloa,

⁴⁹ APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/núm de Pierre Mahieux al gobierno del Territorio Sur, 30 de abril de 1953, f. 1.

⁵⁰ *Excelsior*, 3 de julio de 1969, “Santa Rosalía, un pueblo resucitado”, Manuel Mejido.

⁵¹ APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/núm de Pierre Mahieux al gobierno del Territorio Sur, 30 de abril de 1953, ff. 1-2.

⁵² APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/núm de Pierre Mahieux al gobierno del Territorio Sur, 30 de abril de 1953, f. 3.

recordando que Baja California Sur no compite con sus vecinos sino que complementa su economía.⁵³

¿De qué manera la economía local se complementaba con la del noroeste mexicano? Muy sencillo: a través de las redes disponibles de comunicación por mar y tierra entre Sonora y Estados Unidos –y nótese, dejamos fuera a Baja California. Tal fue el caso de la Compañía Marítima y Pesquera “Mar Bermejo”, S.A. (CMPMB). Para exportar langostas y camarones a Estados Unidos pagaba altos fletes marítimos y terrestres. La empresa surgió en plena crisis del cobre (1946), cuando varios hombres de negocios del Territorio Sur y del centro de la república invirtieron en una amplia flota pesquera y en una planta congeladora para los mariscos.⁵⁴ Así, “el producto congelado se embarca en barco [sic] refrigerado con destino a Guaymas, Sonora, [donde] camiones refrigerados transportan el producto hasta California”, recorriendo 1,800 kilómetros a un costo de 1.15 pesos por kilogramo. Los directivos de la CMPMB anhelaban la terminación de la Transpeninsular debido a que la transportación terrestre directa entre Santa Rosalía y Los Ángeles iba reducirse a 1,200 kilómetros y bajaría así el flete (0.60 centavos por kilo de mariscos).⁵⁵

La Federación Regional de Sociedades Cooperativas de la Industria Pesquera del Territorio Sur de la Baja California no utilizaba los fletes marítimos, pues por obligaciones contractuales del gremio debía utilizar servicios aéreos. Durante los cinco meses que duraba la temporada de explotación de la langosta, las federaciones de ambas entidades pagaban 600,000 pesos en fletes de aviones comerciales, propiedad de los hijos de Álvaro Obregón. Pensaban que “construida la carretera y haciendo el transporte por la misma, los fletes se reducirían a una tercera o cuarta parte” de su valor.⁵⁶ Añadiendo dramatismo a los párrafos, señalaron que una práctica común del gremio de camaroneros y pescadores de langosta consistía en devolver al mar grandes cantidades del producto, “precisamente por la falta de una buena carretera que permita transportarlo rápidamente a los centros de consumo”.

La federación de pescadores de langosta del Territorio Sur también comentaba, ampliando la mirada a toda la economía pesquera del Golfo de California y Océano Pacífico, que la carretera

⁵³ APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/núm de Pierre Mahieux al gobierno del Territorio Sur, 30 de abril de 1953, ff. 3-4.

⁵⁴ *El Nacional*, 27 de mayo de 1949, “En el Territorio Sur de BC, el trabajo rinde sus milagrosos frutos”.

⁵⁵ APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/fecha y s/núm de Compañía Marítima y Pesquera “Mar Bermejo, S.A.” al gobierno del Territorio Sur, ff. 1-2. Sobre las carreteras entre Sonora y California véase capítulo de WATERS, “Re-Mapping the Nation”.

⁵⁶ APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/núm de la Federación Regional de Sociedades Cooperativas de la Industria Pesquera del Territorio Sur al gobierno del Territorio Sur, 30 de abril de 1953, ff. 1-2.

era indispensable por motivos de vigilancia del territorio nacional. Aunque dicho argumento se venía repitiendo desde poco antes de la Segunda Guerra Mundial, los pescadores observaron algo muy distinto al anexionismo estadounidense: “Frecuentemente se da el caso de que aviones norteamericanos vienen a saquear nuestras riquezas del mar burlándose de las autoridades y del fisco”.⁵⁷ Esta aparente forma ilegítima de saqueo de recursos naturales y evasión fiscal adquirió legalidad y formalidad gracias a las inversiones de Estados Unidos.

A continuación observaremos una de las formas legales de explotación de las riquezas renovables por parte de capital extranjero. Se trata pues del desarrollo del área deshabitada a más de 200 kilómetros al oeste de Santa Rosalía. Mojada por las aguas del Pacífico, en donde hay pequeñas bahías en las que milenariamente se ha formado sal. Justo ahí surgió Guerrero Negro gracias a la inercia de la Segunda Guerra Mundial.

LA INDUSTRIA SALINERA DE GUERRERO NEGRO

La ceremonia de inauguración de la Transpeninsular en diciembre de 1973 no tuvo lugar en Guerrero Negro, pues ocurrió a unos 10 kilómetros de la salinera, sobre el Paralelo 28. Tres años después, en 1976, el candidato a la presidencia José López Portillo visitó Guerrero Negro y en esa ocasión reflexionó sobre la transformación de Baja California Sur gracias al desarrollismo. La obligada mención de la Transpeninsular en el discurso de López Portillo remitió al “régimen visionario del presidente Echeverría”, para después divagar sobre las características geográficas de abandono, descuido e indiferencia. El motivo de la visita fue anunciar la “incorporación definitiva” de la novísima localidad a México, mediante la nacionalización del complejo salinero donde trabajaban los futuros electores que escuchaban al ex titular de Hacienda. “Sabemos que dentro de seis años otro candidato –porque ya empezarán a venir los candidatos a Guerrero Negro– vendrá [...] [y] ya estarán resueltos básicamente los problemas”, presumió.⁵⁸

El discurso de López Portillo da cuenta de la visita de altas figuras del PRI al “yacimiento de sal más grande del mundo”, y de la voluntad del próximo gobierno federal de nacionalizar, en lo inmediato, las inversiones realizadas por capitales de Estados Unidos. Dentro de la ideología del nacionalismo mexicano, era motivo de orgullo el acto de rescatar tierras despobladas, mismas que “durante milenios [fueron] explotadas, después [custodiadas] por extranjeros, a su

⁵⁷ APAG-UABC, exp. “Documento Baja California, núm. 22”, oficio s/núm de la Federación Regional de Sociedades Cooperativas de la Industria Pesquera del Territorio Sur al gobierno del Territorio Sur, 30 de abril de 1953, f. 2.

⁵⁸ LÓPEZ PORTILLO, *Baja California Sur*, p. 7.

conveniencia”. Al candidato también preocupaban los “débiles controles por parte del Estado mexicano” de semejante territorio.⁵⁹ López Portillo volvió al tema de las obras públicas que incorporaban a la península con el macizo continental. En el clímax de su discurso anunció que: “En unos cuantos días se mexicanizará la empresa. El gobierno federal, la república, será socio mayoritario de esta empresa”, dijo refiriéndose a Exportadora de Sal, S.A. (ESSA, en adelante).⁶⁰ Acto seguido, la ceremonia oficial concluyó invitando a votar por el PRI.

La historia del surgimiento de Guerrero Negro condicionó la ruta Transpeninsular y fue resultado de la transición exitosa de una empresa privada de capital extranjero a una de las paraestatales más importantes del noroeste mexicano: ESSA. La empresa inició operaciones inmediatamente después de recibir el contrato concesión del gobierno federal en abril de 1954, aunque existen referencias anecdóticas que afirman que desde 1945 había inversionistas interesados en dicho yacimiento. Para el caso de ESSA, la parte gubernamental estuvo representada por la CFM y la del capital privado es un tema de investigación en sí mismo. La historiografía señala al principal inversionista detrás de la gigantesca operación era: Daniel K. Ludwig (1897-1992). Según algunas fuentes, este empresario estadounidense llegó a ser uno de los hombres más ricos del mundo gracias a sus negocios de construcción de embarcaciones transoceánicas y transportando petróleo e hidrocarburos.⁶¹ En la copia del contrato concesión que consultamos, el nombre de Ludwig no aparece, tan sólo el de su representante legal en la república mexicana, William St. John (1907-1991), quien declaró al Notario Público núm. 133 de Ciudad de México, su condición legal al “no ser causante del impuesto sobre la renta” y justificó su presencia “con pasaporte y permiso consular para dedicarse a estudios para la procedencia de inversiones de capital”.⁶²

Desde los primeros meses de 1954, la producción de sal marina en Guerrero Negro quedó integrada por dos aéreas principales: una superficie de 20,000 hectáreas para concentrar el agua

⁵⁹ LÓPEZ PORTILLO, *Baja California Sur*, p. 2.

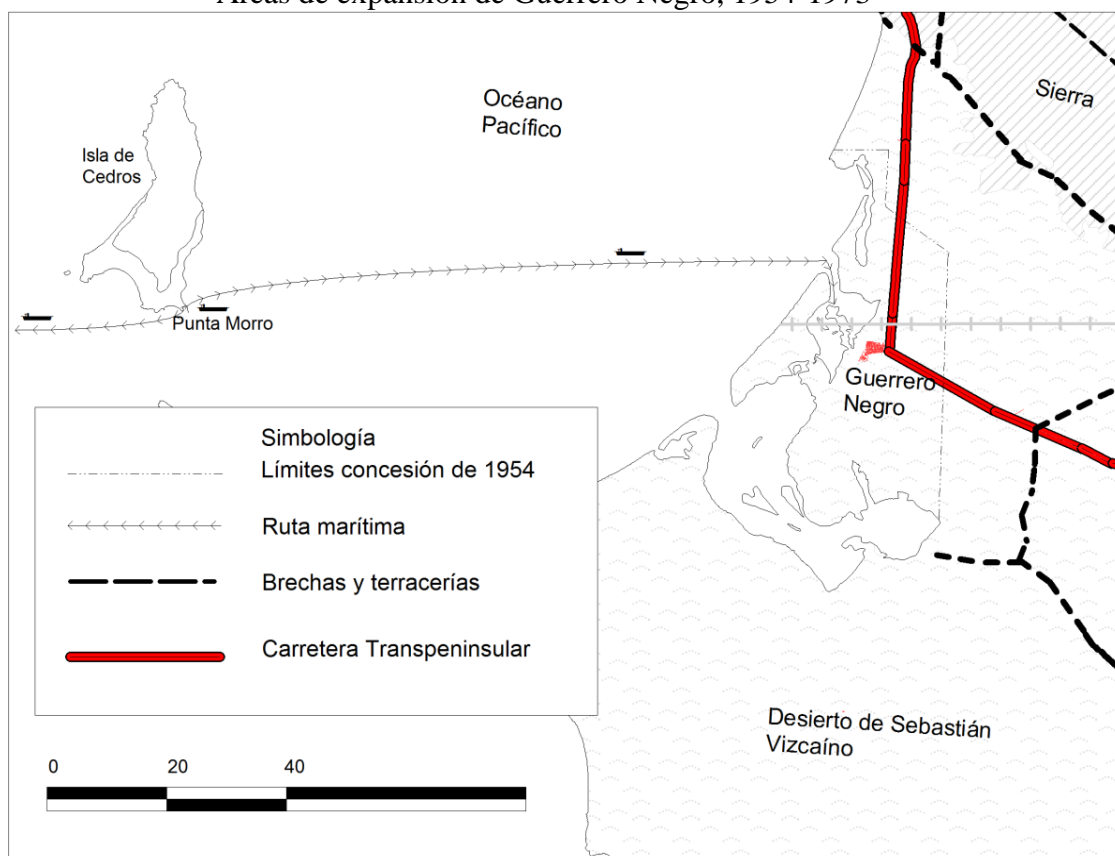
⁶⁰ LÓPEZ PORTILLO, *Baja California Sur*, p. 3.

⁶¹ *The New York Times*, 29 de agosto de 1992, “Daniel Ludwig, billionaire businessman, dies at 95”, Eric Pace. También se dice que era un tipo discreto, su vida estuvo “envuelta en el silencio y la mayor parte de los detalles sobre sus comienzos [en Guerrero Negro] siguen siendo oscuros”. EWALD, *La industria salinera*, p. 220.

⁶² Archivo General del Estado de Baja California Sur (en adelante, AGEBCS), exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (ASC)”, Copia del contrato concesión entre ESSA y la Comisión de Fomento Minero ante notario Lic. Josafat Hernández Islas, 26 de enero de 1956, f. 1. Sobre William St. John se dijo que representó a Daniel K. Ludwig en muchas de sus inversiones de National Bulk Carriers. St. John también representó a Ludwig en los hoteles que poseyó en Acapulco. *The New York Times* [obituarios], 2 de noviembre de 1991, “William St. John, business executive, 84”.

marina que el sol evaporaba. La segunda sección era la de las zonas de cristalización de sal, equivalentes a 3,690 hectáreas. En el resto de las 40,000 hectáreas concesionadas se instalaron las oficinas de la empresa y la localidad de Guerrero Negro. Al poco tiempo, ESSA invirtió en obras de infraestructura, consistentes en cientos de kilómetros de vasos, bordos, canales y caminos.⁶³ Aunque el principal punto de embarque se hallaba en Isla de Cedros, también construyó un primer embarcadero al interior de una de las bahías del Desierto de Sebastián Vizcaíno (Puerto Venustiano Carranza), con ayuda de la agencia de buques del ingeniero santarrosaliense Roberto Garayzar.⁶⁴

MAPA 9.
Áreas de expansión de Guerrero Negro, 1954-1973



FUENTE: Elaboración propia a partir de cartografía de INEGI, “Conjunto de datos vectoriales” y GERHARD y GULICK, *Lower California Guidebook*.

Para que el producto salino pudiera tocar aguas profundas del Pacífico tenía que salir de Guerrero Negro a través de Puerto Venustiano Carranza. Para ello, la sal debía estar perfectamente limpia y libre de cualquier partícula insalubre. Sólo entonces la sal podía transportarse y apilarse

⁶³ AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (Generalidades)”, Mecanuscrito [sin rúbrica atribuido a algún técnico de ESSA] abril de 1973, f. 1.

⁶⁴ BORGES CONTRERAS y SÁNCHEZ MOTA, *Santa Rosalía y Guerrero Negro*, p. 112.

en una de las diez barcas con capacidad de 6,500 toneladas cada una que viajaban a Isla de Cedros, lugar donde se ubicaban las “instalaciones principales para su almacenaje y su embarque [para] el mercado internacional”.⁶⁵ En promedio el viaje a Isla de Cedros duraba 9 horas 30 minutos, y 8 horas de regreso, puesto que las barcas regresaban sin el peso de la sal. La distancia aproximada del recorrido era de 100 kilómetros.

Al igual que en la bahía de San Quintín, las entradas marítimas del Desierto de Sebastián Vizcaíno carecían de la profundidad necesaria para embarcaciones de gran calado. Ese hecho no entorpecería para nada al capital extranjero. Debemos recordar que desde la Segunda Guerra Mundial el negocio principal de Daniel K. Ludwig y su empresa, National Bulk Carriers, consistió en la construcción de embarcaciones, de todo tipo de tamaños, que dominaban las operaciones comerciales entre Estados Unidos, Japón y China.⁶⁶ Aunque el año de 1973 marcó el inicio de la nacionalización de ESSA y de la inauguración de la Transpeninsular, también fue el año en que el gobierno federal compró el 26% de las acciones de Ludwig.⁶⁷ Un informe anónimo acerca del tipo de operaciones que se realizaban en Guerrero Negro, explica el derrotero que siguió el capital extranjero:

La distancia que existe entre la salina de Guerrero Negro y los principales consumidores de sal es mayor que las salinas competidoras [de Australia], y con el propósito de mantenernos competitivos en el mercado mundial de sal [asiático principalmente], nos vimos en la necesidad de construir instalaciones que permitieran el uso de barcos de gran tonelaje, los cuales resulten más económicos y por lo tanto disminuyen el costo de la transportación marítima.⁶⁸

Como se aprecia en el Mapa 9, la Isla de Cedros no formaba parte de la delimitación y deslinde original de ESSA, en el Desierto de Sebastián Vizcaíno, Baja California Sur. La Isla de Cedros pertenece al municipio de Ensenada, Baja California. La expansión de la empresa fue tal que en más de una ocasión transgredió los límites entre ambas entidades. De hecho, el trabajo de deslinde por parte del ingeniero Luis J. Gallo, empleado la Dirección de Terrenos Nacionales se enfrentó varias veces al mismo problema: Gallo se encargó de calcular la superficie concesionada y trazar su polígono, pero sobre todo fijó *in situ* los linderos de ESSA.

⁶⁵ AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (Generalidades)”, Mecanuscrito [sin rúbrica atribuido a algún técnico de ESSA] abril de 1973, ff. 3-4.

⁶⁶ EWALD, *La industria salinera*, p. 439 [nota 115].

⁶⁷ CARIÑO OLVERA, “Extracción de la sal”, p. 318. Tres años después, en 1976, el gobierno federal adquirió 25% de las acciones restantes para convertirse en accionista mayoritario.

⁶⁸ AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (Generalidades)”, Mecanuscrito [sin rúbrica atribuido a algún técnico de ESSA] abril de 1973, f. 4.

El ingeniero Gallo delimitó con simples coordenadas geográficas el área concesionada. Resulta bastante curioso que la coordinación de los trabajos de deslinde comenzara en Tijuana, lugar donde Gallo se encontró con los ingenieros estadounidenses Norman O. Glover y Gilbert S. Powell. Antes que usar las viejas terracerías del “circuito intermedio”, los ingenieros viajaban en avioneta y no en automóvil, lo cual les permitía reconocer el área desde las alturas.⁶⁹ En aquel entonces la Transpeninsular, apuntó Gallo, era una suma “de veredas de autos [en] malas condiciones” que tocaban algunas pequeñas rancherías localizadas a las orillas del Paralelo 28, “o sea [en] la línea imaginaria que separa al Estado y al Territorio Sur”.⁷⁰

Los informes de Gallo no son el único testimonio del lugar que ocupaba Guerrero Negro en el itinerario de la Transpeninsular. Otros informes mencionan que, antes de 1973, para llegar a Santa Rosalía desde las inmediaciones de ESSA, los vehículos tenían que tomar una de terracerías hasta El Arco y de ahí virar en dirección al sur a través de “puros médanos” y por fin tocar aguas del golfo, en un tiempo estimado de diez horas. En cambio, llegar a La Paz exigía un viaje de dos días y poco más de 700 kilómetros recorridos de recorrido.⁷¹

La labor de deslinde de Gallo también incluyó una parte que, más allá del levantamiento de campo, consistió en trabajo de gabinete calculando la topología geoespacial. Este ingeniero jalisciense realizó estos trabajos en La Paz, y para el efecto consultó las cartas foto-aéreas periódicas que producía el Observatorio Astronómico Nacional de Tacubaya. Como muestra del carácter imaginario lineal que dividía a Baja California de Baja California Sur, el ingeniero Gallo encontró que la carta aérea correspondiente a los límites entre ambas entidades resultaba “poco detallada” y necesitaba ciertos arreglos, por ejemplo, incluir el área ocupada por Guerrero Negro. Por esta razón envió al departamento de Geografía del Observatorio Astronómico Nacional una copia del deslinde, mismo que estuvo apoyado por la técnica foto-topográfica de los ingenieros Glover y Powell.⁷²

Tras diversas negociaciones, la explotación salina que el gobierno federal concesionó a ESSA incluyó una duración de 50 años. Desde luego que ese hecho desencadenó resistencias entre

⁶⁹ Archivo Histórico “Pablo L. Martínez” (en adelante, AHPLM), sección *Donativos*, exp. 6.25, “Deslinde de la Laguna Ojo de Liebre”, Informe núm. 27 de Luis J. Gallo, 29 de julio de 1955, f. 1. De este informe salieron las coordenadas geográficas para trazar, en el Mapa 9, las 40,000 hectáreas que el gobierno federal concedió a ESSA en 1954.

⁷⁰ AHPLM, sección *Donativos*, exp. 6.25, “Deslinde de la Laguna Ojo de Liebre”, Informe núm. 27 de Luis J. Gallo, 29 de julio de 1955, f. 2.

⁷¹ BORGES CONTRERAS y SÁNCHEZ MOTA, *Santa Rosalía y Guerrero Negro*, p. 114.

⁷² AHPLM, sección *Donativos*, exp. 6.25, “Deslinde de la Laguna Ojo de Liebre”, oficio s/núm. de Luis J. Gallo a la Dirección de Geografía del Observatorio Astronómico Nacional de Tacubaya, 5 de octubre de 1956.

trabajadores de la salina y funcionarios públicos del Territorio Sur. No faltaron las críticas al entreguismo gubernamental con respecto al capital estadounidense. La historia de Guerrero Negro puede escribirse diferenciando la pre-nacionalización, entre 1954 y 1973, y la nacionalización que anunció López Portillo en 1976. Nosotros sólo atenderemos la primera y, como se verá a continuación, la presencia de la Transpeninsular y las terracerías adyacentes posibilitó miradas e intercambios de correspondencia sobre la construcción de infraestructura de ESSA. En vísperas de la inauguración de la Transpeninsular, José G. Figueroa, antiguo trabajador de la salina y ejidatario de un NCPA situado al norte de Hermosillo, escribió al gobernador del Territorio Sur. La carta es un valioso testimonio de los primeros años de la empresa.

Desde Hermosillo, José G. Figueroa siguió a través de la prensa las visitas a la península de los presidentes López Mateos, Díaz Ordaz y Echeverría, registrando en todo momento sus observaciones. La carta de 13 fojas de Figueroa al gobernador de Baja California Sur, Félix Agramont Cota (1970-1974), incluyó una copia de una carta que anteriormente había enviado al presidente López Mateos. Trece años después, y asumiendo el ideal anunciado por la prensa sobre la nacionalización de Guerrero Negro, siguió planteando un escenario dominado por abusos a los trabajadores. Los escasos vehículos que llegaban hasta la Bahía Ojo de Liebre eran objeto de fuertes inspecciones, a pesar de que desde el contrato concesión de 1954, ESSA se comprometió a almacenar y despachar gasolina a la población general.⁷³ Figueroa fue muy claro al respecto: “Opino que la presencia de extranjeros National Bulk Carriers vulnera los intereses económicos de nuestro pueblo”; siempre respetuoso de la figura presidencial y del Congreso de la Unión, Figueroa opinaba que la nacionalización de Guerrero Negro sería una resolución de “patriotismo y lealtad a nuestra constitución y la libre determinación de México para conservar y aprovechar [sus] recursos naturales”.⁷⁴

El año de 1960 resultó significativo para la historia del movimiento sindical neoguerrerense, tal y como Figueroa lo recordó. Con motivo de la expulsión policíaca de “un camión [que] llegó de Ensenada con dos mujeres”, posiblemente prostitutas, los trabajadores sindicalizados protestaron y se fueron un mes a huelga hasta que ESSA reconoció el contrato colectivo del Sindicato de Trabajadores Salineros, Similares y Conexos de la Baja California

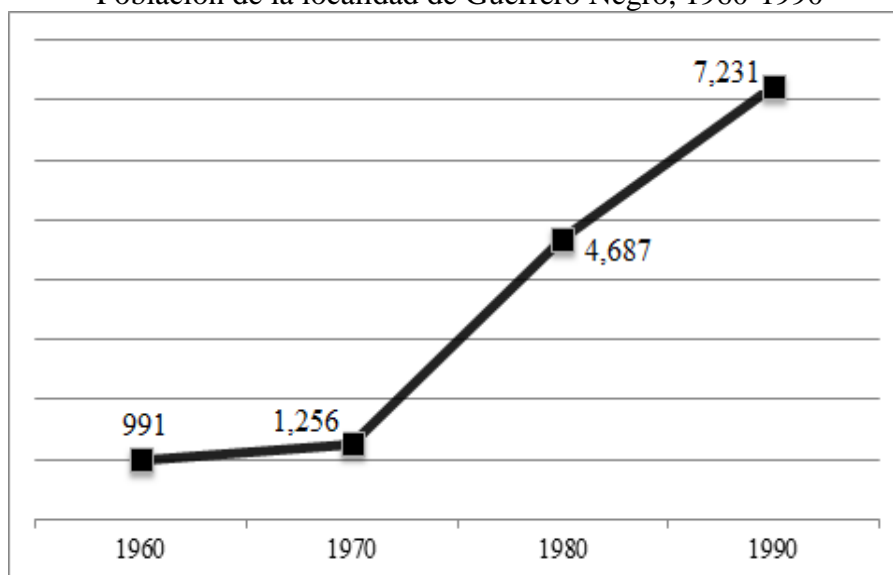
⁷³ AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (ASC)”, Copia del contrato concesión entre ESSA y la Comisión de Fomento Minero ante notario Lic. Josafat Hernández Islas, 26 de enero de 1956, f. 4.

⁷⁴ AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (Generalidades)”, carta de José G. Figueroa al gobierno del Territorio Sur, 19 de septiembre de 1972, f. 1.

(STSCBC, en adelante), adherido a la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC).⁷⁵ La constitución del STSCBC en 1959 (junto a la huelga de 1960) se originó por una reducción salarial del 25%. Eso, sumado al estado represivo del lugar, orilló a la huelga. Por algo, ESSA comenzó a reservarse “el derecho de entrada y salida de cualquier persona al pueblo”.⁷⁶

Según la carta de Figueroa, la situación anterior convirtió a Guerrero Negro en una especie de trampa sin salida para los miles de trabajadores que enganchó la empresa en Nayarit, Jalisco, Sonora y Sinaloa. ESSA iba contratando y despidiendo al personal “a medida que no se iban necesitando en las obras de las nuevas instalaciones en la Isla de Cedros”; el entorno propiciaba que los trabajadores y sus familiares se sintieran “como si vivieran fuera de las fronteras mexicanas”.⁷⁷

GRÁFICA 4.
Población de la localidad de Guerrero Negro, 1960-1990



FUENTE: Elaboración propia con datos de «www.inegi.org.mx»

Considerando que uno de los efectos de la Transpeninsular fue la creación de nuevas localidades, la Gráfica 4 muestra lo oportuno de continuar la narración años después de 1973. Lo que los números censales arrojan es que la inauguración de la carretera coincidió con la plena efervescencia poblacional de Guerrero Negro: el número de habitantes casi se cuadruplicó en

⁷⁵ AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (Generalidades)”, carta de José G. Figueroa al gobierno del Territorio Sur, 19 de septiembre de 1972, ff. 3-4.

⁷⁶ GONZÁLEZ CRUZ, “Mulegé”, p. 108.

⁷⁷ AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (Generalidades)”, carta de José G. Figueroa al gobierno del Territorio Sur, 19 de septiembre de 1972, f. 5.

menos de diez años, curiosamente, durante el mismo tiempo en que el gobierno federal tomó el control de la empresa y operaciones comerciales, antes en manos estadounidenses. Así, la población continuó manteniendo su ascenso, según el registro de 1980, cuando estuvo plenamente consolidada la paraestatal mexicana. La mayoría de los migrantes que llegaron al área venían escapando “de la pobreza y violencia política de Sinaloa y Michoacán [...], buscando buenas oportunidades de empleo en la pesca de la despoblada media península”.⁷⁸

La segunda mirada crítica durante los años de la pre-nacionalización de Guerrero Negro corresponde a un periodista de *Excélsior*, Joaquín Piña, quien escribió un artículo para *California Sur*, pequeña publicación de las oficinas de la Secretaría de Economía en La Paz. Aún en este testimonio encontramos el punto crítico del establecimiento de ESSA en Guerrero Negro durante los 19 años que imperó el poderío económico de Daniel K. Ludwig y en los que la localidad consiguió su crecimiento más notable. Nos referimos a una intriga acerca del tipo de impuestos que reportaba la empresa al gobierno federal y, por consecuencia, al gobierno de Baja California Sur. En efecto, la cuota que el gobierno federal estableció desde el contrato de 1954 fue de “seis centavos de dólar por cada tonelada de sal” extraída.⁷⁹

Piña destacó el papel de los gobernadores Olachea y Salinas Leal como la de los hombres que libraban “la batalla en la que México puede ganar, pero también puede perder” frente al “consorcio de millonarios estadounidenses”.⁸⁰ Según la información recabada por el corresponsal de *Excélsior*, en 1957, National Bulk Carriers de Ludwig, había invertido a través de ESSA, 725 millones de pesos en México. Como observaremos más adelante, esta cifra no necesariamente era verdadera. El punto importante del texto de Piña radica en que plantea la marginalidad con la que la empresa se incorporó al mercado mundial de sal industrial.

Ya hemos dicho que ESSA competía con las salinas australianas de la costa noroccidental, en Pilbara, más cercanas al mercado japonés.⁸¹ “Parece que el impuesto que se señaló a los productores de la salina y la determinación del monopolio mundial de la sal son los obstáculos insuperables ante los que se encuentran los concesionarios de Guerrero Negro”, anotó Piña.⁸² En la historia más completa sobre la producción nacional de sal, la historiadora Ursula Ewald destaca

⁷⁸ YOUNG, “Local People”, p. 369. La traducción es nuestra.

⁷⁹ GONZÁLEZ CRUZ, “Mulegé”, p. 106.

⁸⁰ PIÑA, “Batalla contra el monopolio”, p. 3.

⁸¹ Sobre la salinera australiana Dampier Salt Limited, fundada en 1967, véase EWALD, *La industria salinera*, p. 440 [nota 123].

⁸² PIÑA, “Batalla contra el monopolio”, p. 4.

que, en efecto, Ludwig sufrió “pérdidas continuas” en Guerrero Negro y que siempre la prensa nacional y el gobierno federal sospecharon de sus “ganancias ilegales”.⁸³

Desde el contrato concesión de 1954, el impuesto de seis centavos de dólar que el gobierno federal esperaba de ESSA fue calculado considerando una producción mínima anual de 500,000 toneladas. Así, en el mejor de los escenarios, la tesorería de la CFM recibiría, anualmente, desde 1957 y hasta 1984, 30,000 dólares.⁸⁴ Por suerte, contamos con un estudio fiscal del abogado y transportista regiomontano Eloy Cantú Garza, quien entonces colaboraba con el secretario de Industria y Comercio, Raúl Salinas Lozano (también nacido en Nuevo León). Gracias a una consulta que el gobernador Salinas Leal hizo a la secretaría, llegó un memorándum a las oficinas de gobierno de La Paz que aclaraba el punto. Cantú Garza señalaba que a pesar de que el capital social de ESSA era de 10,000,000 de dólares, “únicamente están pagados 3,000,000, es decir, el 30% de su capital social”, por lo que las inversiones hechas en Guerrero Negro no coincidían con las estimaciones de Joaquín Piña.⁸⁵

A un tipo de cambio constante de 12.50 pesos por dólar, según cálculos de Cantú Garza, ESSA contaba con un capital real de 37,500,000 de pesos. El diagnóstico que escribió sobre la empresa ilustra las dificultades de la “salina más grande del mundo”:

[ESSA] ha tenido varios fracasos en sus sistemas de explotación y la promesa que están haciendo en estas fechas de que para el año entrante tendrán una buena producción de sal, es la misma que hicieron en 1956 cuando se les otorgó la concesión y en 1957 cuando se les puso una visita el personal de la Dirección General de Estudios Hacendarios; es decir, siempre alegan que muy pronto tendrán plena producción y pagaran sus impuestos, pero hasta la fecha no se han visto resultados favorables.⁸⁶

La correspondencia entre Salinas Leal y la máxima autoridad fiscal de la época, Antonio Ortiz Mena, revela la pasividad gubernamental frente a ESSA. La información que el general Salinas Leal obtuvo a través de las inspecciones de Cantú Garza en la Dirección General de Estudios Hacendarios, revela que, en primer término, se negociaron otras disposiciones distintas a las contractuales entre la empresa y la CFM y en última instancia, mermó la participación federal

⁸³ EWALD, *La industria salinera*, p. 439 [nota 120].

⁸⁴ AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (ASC)”, Copia del contrato concesión entre ESSA y la Comisión de Fomento Minero ante notario Lic. Josafat Hernández Islas, 26 de enero de 1956, f. 5.

⁸⁵ AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (ASC)”, Eloy Cantú Garza, “Memorándum sobre distintos aspectos interesantes de la negociación con ESSA en Guerrero Negro”, 5 de marzo de 1959, f. 1.

⁸⁶ AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (ASC)”, Eloy Cantú Garza, “Memorándum sobre distintos aspectos interesantes de la negociación con ESSA en Guerrero Negro”, 5 de marzo de 1959, ff. 1-2.

de Baja California Sur. Debido a que no consultamos los papeles en el repositorio de ESSA directamente, pues ignoramos la ubicación del archivo de esta empresa, la existencia del memorándum que encontramos en el Archivo General de la Nación confirma los débiles controles que ejerció el gobierno federal sobre las operaciones en Guerrero Negro. En 1955, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público otorgó a ESSA “la exención del impuesto para este gobierno de seis centavos”, de dólar, por cada tonelada de sal. Por ello, Salinas Leal rogó a Ortiz Mena “que dicho impuesto se cubra, bien por la concesionaria o de otra manera por esa secretaría, que fue quién otorgó la gracia”.⁸⁷

La investigación sobre la manera en la Transpeninsular activó y reactivó las zonas económicas nos limitó que siguiéramos una posible línea de historia fiscal para conocer con exactitud cuánto tiempo duró la exención de ESSA. La historiadora ambientalista Micheline Cariño Olvera señala al respecto: “La empresa operó en forma ilícita, al mantener muy bajos precios de su productos para evadir impuestos y subsidiar tanto a la industria japonesa como la industria naviera de Daniel K. Ludwig”.⁸⁸ Al convertirse en accionista mayoritario, entre 1973 y 1976, el gobierno federal puso punto final a esa situación.

EL ESPACIO NEOGUERRERENSE

Además de evadir impuestos federales, ESSA tampoco pagó al gobierno sudcaliforniano el impuesto predial por lotes y viviendas ocupadas por obreros y directivos. El propio recaudador de rentas de La Paz sugirió la formulación “del monto de lo correspondiente a la Ley de Fincas” para así descontarlo del salario de los trabajadores.⁸⁹ Siendo un típico enclave, al poco tiempo la empresa ofreció servicios médicos y educativos. Rápidamente, la localidad fue surgiendo de la nada. En comparación al complejo salinero, la urbanización fue muy lenta. El testimonio de José G. Figueroa describe aspectos tales como el abastecimiento de víveres, que eran transportados por aire o mar desde Guaymas o Ensenada. A diferencia de la empresa, “el comercio mexicano [sí]

⁸⁷ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público* (papeles de Antonio Ortiz Mena, 1968-1969), vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, memorándum clasificado del 9 de septiembre de 1959 de Bonifacio Salinas Leal a la Secretaría de Hacienda.

⁸⁸ CARIÑO OLVERA, “Extracción de la sal”, p. 318, confróntese con lo dicho por BORGES CONTRERAS y SÁNCHEZ MOTA, *Santa Rosalía y Guerrero Negro*, p. 122.

⁸⁹ AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (ASC)”, oficio núm. 17-205 de Raúl E. Manríquez a ESSA, 4 de noviembre de 1965. La empresa tampoco cubrió los gastos de lotificación de las viviendas. Muchos años antes de la visita del candidato López Portillo, cuando se intentó introducir, por primera vez, agua potable en las viviendas, ESSA reclamó al gobierno del Territorio Sur por no haber lotificado las viviendas. AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (ASC)”, oficio con núm. reg. 3974 de ESSA a Hugo Cervantes del Río, gobernador del Territorio Sur, 25 de junio de 1969.

cubre impuestos federales, y está muy surtido de mercancías norteamericanas y japonesas”. Figueroa también señalaba que “las callejuelas [se encuentran] en mal estado, por su mal trazo y falta de revestimiento. Las viviendas de estas familias [de obreros] son ‘barracas’”, muy distintas a las casas de los directivos de la empresa que gozaban de “viviendas confortables”.⁹⁰

Durante sus primeros años, Guerrero Negro vivió un carácter anárquico, dentro y fuera de la salinera. Aunque su trayectoria histórica fue opuesta, existe una similitud entre Guerrero Negro y Santa Rosalía. En ambos enclaves, la empresa ejercía una autoridad más fuerte que la gubernamental. El caso de las labores truncas de Vicente Rojas, del Departamento de Tránsito de la subdelegación de Guerrero Negro, sugiere que tuvo las manos atadas al intentar la aplicación irrestricta de los reglamentos. ESSA reclamó a Rojas por apearse demasiado a lo estipulado en la Ley de Tránsito y detener a los vehículos utilitarios que circulaban a toda velocidad. La postura de ESSA era inflexible: “Los vehículos de la empresa transitan por la población como parte de su trabajo, por lo que al ser detenidos por alguna causa, la operación de este lugar de trabajo se ve afectada”, la única acción que corrigieron los choferes fue mantener “vigentes sus licencias de manejo”.⁹¹

Poco importa que a partir de 1973 comenzara la nacionalización de ESSA. El hecho es que esta empresa fue —y sigue siendo todavía— intocable en Baja California Sur. Ahora bien, intentaremos hacer más visible el hecho de que todas estas tensiones fueron visibles por los neoguerrerenses a partir de la distribución espacial de la localidad. Nos referimos a que los nuevos habitantes se dieron cuenta de los desfases en las conexiones terrestres entre la Transpeninsular y las calles de Guerrero Negro, así como también percibieron las dinámicas desiguales entre las viviendas de los directivos de la empresa y de los obreros. Recordemos que una de las premisas del capítulo es que en este tramo las comunicaciones terrestres fueron usadas por trabajadores y mineros. Por lo mismo, creemos que el testimonio del Sindicato de Trabajadores Salineros, Similares y Conexos de la Baja California (STSCBC) constituye uno de los datos más reveladores acerca de la situación en la zona.

Al igual que los sindicalizados de Santa Rosalía, para el primer trimestre de 1972 los neoguerrerenses atribuyeron parte de sus males a la empresa y al aislamiento geográfico que

⁹⁰ AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (Generalidades)”, carta de José G. Figueroa al gobierno del Territorio Sur, 19 de septiembre de 1972, f. 3.

⁹¹ AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (Generalidades)”, oficio s/núm. de Hugo Martínez, jefe de personal de ESSA, a Vicente Rojas, 4 de diciembre de 1974.

padećían. En una extensa carta del STSCBC dirigida a legisladores locales, expusieron las mismas necesidades que años después López Portillo consideró cumplidas. El sindicato apuntaba que ICA construyó el monumento del “águila estilizada” (véase el primer capítulo) ubicado justo en el Paralelo 28 y por ello solicitó que la icónica empresa contratista (ICA) pavimentara “la calle principal [de Guerrero Negro] denominada Baja California”, mientras la segunda solicitud sindical fue un poco más compleja, como se lee en seguida:

Que el tramo comprendido de Santa Rosalía a San Quintín, es un metro menos ancho que la [carretera] construida en el sur del Territorio, por lo que procede la ampliación de la misma, para que constituya un verdadero beneficio y llene su objetivo como una vida de comunicación de la época moderna, de lo contrario será un peligro para quienes la transiten y con seguridad que cegará muchas vidas y enlutará un sinnúmero de familias.⁹²

De nueva cuenta aparece evidencia sobre acotamientos y el ancho de corona de la Transpeninsular que tanto preocupaba a los rotarios de Santa Rosalía. Casi 20 años después, los trabajadores neoguerrerenses llegaban a la misma conclusión que los santarrosalienses: para lograr que los caminos rindieran los frutos esperados tendrían que ampliarse por lo menos unos cuantos metros, en calidad de acotamientos. Lo cierto es que el ingeniero Enrique Bracamontes, secretario de Obras Públicas, y el presidente Echeverría jamás ocultaron el hecho de que el tramo fue —y sigue siendo— el más angosto de toda la carretera. De momento conviene entender lo que, indirectamente dijeron los sindicalizados. Creemos que si estos compararon los diferentes tramos de la Transpeninsular se debe a que muy pronto la utilizaron. A finales de la década de 1970, la historiadora Ursula Ewald visitó Guerrero Negro y le llamó la atención el uso diferenciado de los medios de transporte: mientras que los directivos de ESSA viajaban a San Diego en avioneta (pues acudían a las oficinas de National Bulk Carriers), los obreros eran los únicos viajeros que viajaban en coche, rumbo a La Paz o a Ensenada.⁹³

El telegrama que Horacio Osuna, secretario general del sindicato neoguerrerense, envió a Ángel César Mendoza Arámburo, primer gobernador constitucional de Baja California Sur, revela que no siempre los trabajadores podían tomar sus vehículos y enfilarse al norte o al sur por la carretera. En pleno proceso de nacionalización, ESSA solía cerrar “caprichosamente” las calles de

⁹² AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (Generalidades)”, carta del STSCBC al gobierno del Territorio Sur, 12 de abril de 1972, f. 2.

⁹³ EWALD, *La industria salinera*, p.122.

dominio público del pueblo.⁹⁴ Al igual que en el VSQ, pronto llegó el ejército a las callejuelas de Guerrero Negro. Y es que según se menciona en un pequeño folleto de 1980, la nacionalización de ESSA supuso la presencia prolongada de la Secretaría de Patrimonio Nacional.⁹⁵ Dicha secretaría de Estado cumplía y requería funciones mínimas de vigilancia territorial proporcionadas por la Defensa Nacional, además de encargarse de controlar las inversiones e intereses de las paraestatales.⁹⁶

Después de cada huelga, en especial la de 1960, los miembros del STSCBC resentían las medidas del gobierno local que buscaba controlar el comportamiento abusivo de la empresa. La correspondencia cruzada entre el neoleonés Luis Felipe Salinas Tijerina, secretario de gobierno de Salinas Leal, y el delegado de gobierno de Santa Rosalía, Octavio Reséndiz Zarate, es prueba del contraste malestar de los trabajadores ante la actuación de policías y soldados. Para diciembre de 1962, fuera de los directivos de ESSA, la máxima autoridad en Guerrero Negro era el delegado, un teniente de infantería, de nombre Jorge González Betancourt. El alegato que los sindicalizados neoguerrerenses armaron en su contra, por las mismas fechas, sugiere el contubernio con los contrabandistas de mercancías –los famosos y siempre escurridizos fayuqueros. Sin embargo, la práctica que más alarmó a los trabajadores fue la aplicación selectiva del reglamento de tránsito.

Se encontraron algunas irregularidades pues se pudo comprobar que se aplican multas elevadas y lo que es más no se les da ingreso a nuestra recaudación. La mayoría de las veces dichas sanciones son por faltas a la moral, proferir palabras obscenas, embriaguez, alterar el orden público y por infringir el reglamento de tránsito.⁹⁷

Como ya hemos visto en este apartado, el Departamento de Tránsito de Guerrero Negro no tenía la misma tolerancia con los miembros del STSCBC que con los vehículos rotulados con las siglas de la empresa. Por otro lado, la inauguración de la Transpeninsular abrió un corredor en el que irremediamente pasarían otros vehículos cuyos pasajeros eran ajenos a la producción de sales industriales. No cabe duda que alrededor de Guerrero Negro, y a pesar de las restricciones policiacas-militares, se formó una “cultura de la carretera” en el sentido de que incluso los productos que entraban en contacto con la carpeta asfáltica se convirtieron en objeto de cultura

⁹⁴ AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (Generalidades)”, telegrama s/núm. de Horacio Osuna al gobierno de Baja California Sur, 15 de junio de 1975, matasellos del Gob. del Edo. 16 de junio de 1975, núm. reg. 868.

⁹⁵ LAGARDE, *Imagen y semblanza de Guerrero Negro*, p. 26.

⁹⁶ PARDO, *La modernización administrativa en México*, p. 79.

⁹⁷ AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (ASC)”, oficio núm. 722 de Octavio Reséndiz Zarate al Luis Felipe Salinas Tijerina, 15 de diciembre de 1962, núm. reg. 2763.

material y artesanías locales. Al finalizar la década de 1970, en la época de mayor repunte demográfico, los neoguerrerenses fabricaban macetas con residuos de neumáticos.⁹⁸ El monopolio de ESSA sobre el precio de la gasolina fue origen de una queja recurrente del STSCBC: los neoguerrerenses propusieron a los diputados paceños la creación de una cooperativa de despachadores de gasolina.⁹⁹

Guerrero Negro comparte algo con las localidades surgidas al borde de las carreteras nacionales: una cultura que incorporó símbolos y materiales relativos a los caminos y a los autotransportes. Al igual que el “circuito escénico”, el tramo de San Quintín a Santa Rosalía se vio colmado de tráileres y camiones, pero también de casas rodantes con placas de Estados Unidos. Los carros que llegaban a las inmediaciones de la “salina más grande del mundo” tenían varias opciones para continuar su camino en dirección al sur. Las brechas y terracerías que conectaban Guerrero Negro con el pueblo de misión de San Ignacio, años antes de inaugurarse la Transpeninsular, condujeron a destinos turísticos y patrimoniales.

Durante la segunda mitad del siglo XX Baja California y Baja California Sur experimentaron una importante transformación cultural, en la que proliferaron símbolos e imágenes del Desierto de Sebastián Vizcaíno y las sierras aledañas como parte de una identidad colectiva. El tramo de San Quintín a Santa Rosalía filtró e influyó en el conocimiento sobre las pinturas rupestres localizadas en las sierras que atravesaba la carretera. Para llegar a ellas, era “necesario dejar el auto y [subir] en bestias y con guía hacer la excursión”.¹⁰⁰ Lo anterior se aprecia en una carta del 24 de octubre de 1966, de Hugo Cervantes del Río, gobernador del Territorio Sur, a uno de los geógrafos estadounidenses que publicaron la guía turística de la que nos hemos servido para armar la cartografía de la tesis. El gobierno del Territorio Sur contrató los servicios del museógrafo y poeta tabasqueño Carlos Pellicer, quien solicitó información sobre los “petroglifos”. No existía otra opción más que escribirle a un conocedor del “circuito intermedio” y las sierras bajacalifornianas como Howard Gulick y solicitarle información para elaborar el guion del Museo Regional en La Paz.¹⁰¹

⁹⁸ LAGARDE, *Imagen y semblanza de Guerrero Negro*, p. 12.

⁹⁹ Véase AGEBCS, exp. 334/11274, folder “Salinas de Guerrero Negro (Generalidades)”, carta del STSCBC al gobierno del Territorio Sur, 12 de abril de 1972, f. 2.

¹⁰⁰ LAGARDE, *Imagen y semblanza de Guerrero Negro*, p. 15.

¹⁰¹ Mandeville Special Collection, Universidad de California en San Diego (UCSD), *Howard Gulick papers*, caja 1, folder 2: carta núm. 2188-66 del gobierno del Territorio Sur a Howard Gulick, 24 de octubre de 1966. Debemos mencionar que los ejidatarios de la zona son, en la mayoría de ocasiones, los guías de las pinturas rupestres que son consultados, incluso, por el Instituto Nacional de Antropología e Historia. FLORES OJEDA, *Central Baja*, p. 149.

La Transpeninsular fue un instrumento que ayudó a hacer más habitable el Desierto de Sebastián Vizcaíno. A partir de la construcción del “giro transversal” propuesto en 1965 por National Bulk Carriers, la SRH comenzó un programa de perforación de pozos en la zona desértica. El agua subterránea que iban encontrando los perforadores era depositada en pilas a la orilla de la carretera.¹⁰² Los optimistas informes de la SRH sobre los mantos acuíferos de la zona fueron interpretados por una nota de prensa de modo muy halagador: “El Valle del Vizcaíno reveló su secreto”, a propósito de la creación del Programa de Desarrollo Agropecuario Integral, “tanto tiempo guardado por las enormes distancias de los centros poblados”.¹⁰³ Los más de 25 pozos abiertos por el gobierno federal explotarían las aguas “secretas” que beneficiaron a dos NCPA formados a inicios de la década de 1970: Benito Juárez y Gustavo Díaz Ordaz. Contemporáneos a los núcleos ejidales del VSQ, las tierras cultivables del NCPA Gustavo Díaz Ordaz eran pocas y dedicadas a los forrajes, por lo que siguieron el camino ganadero e instalaron lo necesario para producir leche de vaca y abastecer el mercado local.¹⁰⁴ Por otro lado, en respuesta a la implacable expansión californiana que después de inaugurada la Transpeninsular comenzó a ofertar paquetes vacacionales al Desierto de Sebastián Vizcaíno, el NCPA “Benito Juárez” explotó las costas en cooperativas pesqueras y sirvió a los turistas facilitándoles el avistamiento de ballenas y otras recreaciones.¹⁰⁵ A principios de la década de 1990, los ejidatarios cobraban diez dólares por cada vehículo que entraba en la reserva ecológica.¹⁰⁶

¹⁰² BARKENBUS, “The Trans-Peninsular Highway”, p. 264.

¹⁰³ *California Gráfica*, agosto de 1970, p. 15.

¹⁰⁴ Aun así, se sembró en huertos familiares sorgo, cacahuete y frijol, véase FLORES OJEDA, *Central Baja*, pp. 138-139.

¹⁰⁵ YOUNG, “Local People”, p. 370.

¹⁰⁶ YOUNG, “Local People”, p. 375.

Capítulo quinto
COLONIZACIÓN DEL VALLE DE SANTO DOMINGO

En estricto apego al conocimiento morfológico del espacio, el Valle de Santo Domingo (en adelante, VSD) no es un “valle” en sí, debido a que la Llanura de la Bahía Magdalena carece de “límites naturales”.¹ La historia de la construcción de la Transpeninsular en este lugar ilustra que ambas –la zona en cuestión y sus vías de transportación– se incorporaron tardíamente al proyecto nacional de dotación de infraestructura. Lo anterior permite seguir la historia de las aspiraciones gubernamentales que buscaban convertir al VSD en otro “valle agrícola” del noroeste mexicano. Al igual que el capítulo sobre el Valle de San Quintín (VSQ), observaremos que la habilitación de zonas económicas requirió, en todo momento, de obras de riego y caminos carreteros. La diferencia entre VSQ y VSD es que el primero surgió, esencialmente, a partir del esfuerzo de la iniciativa privada, mientras que el VSD obedeció más al impulso gubernamental. Como hemos venido analizando en la tesis, será necesario estudiar en detalle las relaciones entre capital y trabajo, al igual que entre gobierno y empresarios.²

Las inversiones del gobierno federal en el VSD con miras a convertirlo en polo de producción equivalente al de Mexicali o la Costa de Hermosillo, coincidieron con el “episodio algodonero” que experimentaron los estados del noroeste mexicano. En este capítulo, más que en ningún otro, la construcción de obras de riego resultó igual o incluso más importante que las carreteras en sí. El hecho que permite argumentar lo anterior es que en la península sólo existen dos distritos de riego: el número 14 del Valle de Mexicali y el que ahora nos ocupa: el distrito número 66 de VSD, situado a casi 1,000 kilómetros al sur del primero. Al otro lado del Golfo de California, el Distrito de Riego número 51 de la Costa de Hermosillo tuvo una trayectoria más parecida a la del VSD que a la del mexicalense. La irrigación y las vías terrestres resultaron piezas clave a la hora de analizar las dinámicas que activó la agricultura moderna. Los costos para echar a andar el Distrito de Riego número 66 seguramente fueron inferiores a los de aquellos distritos de

¹ El único límite se encuentra a menos de 90 kilómetros: una amplia serranía que vertebró la península creando una vertiente inclinada al Océano Pacífico y otra al Golfo de California. De ahí en fuera la superficie de la llanura se caracteriza por médanos y tierras sueltas que conservan agua subterráneas. BARRETT, “The Colonization”, p. 34. Sobre la incorporación de VSD al proyecto agroindustrial de Miguel Alemán, consúltese NAVARRO JIMÉNEZ, *Agricultura moderna*, pp. 29 y 13. Véase el capítulo “Green Revolution” de OLSSON, *Agrarian Crossings*.

² Debemos advertir que a diferencia del capítulo sobre San Quintín aquí usamos más documentos oficiales. La razón se debe a las pesquisas emprendidas en archivos nacionales y estatales: aunque buscamos cosas semejantes no encontramos lo mismo. Sin lugar a dudas, este tramo es uno de los eslabones del proyecto de la Transpeninsular, más no del desarrollo económico que aceleró la inversión en infraestructura.

riego basados en la explotación de aguas superficiales, pues no fue necesario construir presas, canales u obras de defensa sino hasta 20 años después de su fundación.

A diferencia de las obras de irrigación, la construcción de la Transpeninsular a través de los asentamientos del VSD fue bastante simple: nada más hubo que trazar una línea de 230 kilómetros entre La Paz y esta llanura. Es curioso que al introducirse el cultivo de algodón en la zona, una de las parcelas fue punto de referencia para el trazo del camino, convirtiéndose en “El Crucero” y, tiempo después, recibir un importante flujo migratorio y mayores inversiones en infraestructura y adquiriendo el nombre de Ciudad Constitución. Paralelamente surgió Ciudad Insurgentes, pero de ambas localidades nos ocupamos adelante. Sabemos que es muy común que la agricultura y los distritos de riego crearan localidades pero, para el caso sudcaliforniano, esto es un logro, sobre todo, al relacionar con la llamada “revolución verde”. La historia de la Transpeninsular es un pretexto para revisar la experiencia económica de VSD, luego de haber sido descartado del episodio algodonero mexicano por sus bajos rendimientos.³

Recapitulando los hallazgos de VSQ, recordemos que los “caminos de extracción” expandieron la “frontera agrícola”. Lo mismo observamos en VSD, e incluso, acudiendo a la historiografía, sabremos que la transferencia tecnológica repercutió un poco más que en VSQ. Las fuentes que citamos cuestionan los beneficios del cambio tecnológico, pero antes veremos cómo se desarrolló dicho proceso, sujeto a las críticas de geógrafos e historiadores inspirados en el desarrollismo. Los argumentos que emplearon los estudiosos son contundentes en el sentido de que la “reorientación de los ecosistemas áridos” del VSD, dependió de la aplicación de un modelo promovido por fundaciones e instituciones financieras internacionales.⁴

Como se aprecia en el Mapa 10, las terracerías adyacentes a la Transpeninsular trazaron un circuito que conectaba viejas rancherías y pueblos misionales, de costa a costa. Aunque estos caminos viejos funcionaron de manera independiente antes de que se construyera la nueva carretera asfaltada, las actividades económicas de estas localidades no propiciaron cambios económicos significativos, ni siquiera tuvieron el ritmo vertiginoso de la Llanura de Bahía Magdalena. Y es que los caminos rústicos y de herradura conducían a los sitios que nativos,

³ De hecho, VSD formó parte del episodio algodonero norteño como una “referencia opuesta al proceso general”. ABOITES AGUILAR, *El norte entre algodones*, p. 31 [nota 37].

⁴ En San Quintín no encontramos la intervención directa de la Fundación Rockefeller, pero sí múltiples productores de semillas alteradas genéticamente del sur de California. Sobre como Santo Domingo se abrió a la “frontera agrícola” y participó en la “revolución verde”, véase CARIÑO, CASTORENA, MAYA, WURL, URCIAGA y BRECEDA, “Transformación de los ecosistemas”, pp. 96-97 y JIMÉNEZ NAVARRO, *Agricultura moderna*, pp. 15-16.

historiadores y ambientalistas, llaman “oasis”. Estos conjuntos de agua superficial abarcan decenas de kilómetros cuadrados en torno a los cuales se erigieron localidades dedicadas a la producción de alimentos para autoconsumo e intercambio comercial.



En el Mapa 10 se aprecian dos localidades sobre la línea del Golfo de California que entre 1969 y 1973 fueron incorporadas por la Transpeninsular: Mulegé y Loreto. Los “oasis” son las pequeñas localidades conectadas por brechas y terracerías: La Purísima, Comondú y ranchos intermedios. Los casos de María Auxiliadora y Santo Domingo (ejido desde 1937) son las primeras localidades de la historia de colonización del VSD.

CREACIÓN DE NUEVOS CAMINOS

En torno al surgimiento del VSD puede apreciarse la actualización del modelo de explotación de agua tipo “oasis”. Según un estudio publicado en 2013, Baja California Sur recibía “un promedio anual de 177 mm de precipitación [...] [De ese promedio] sólo 5.7 mm de la lluvia [...] alimenta

los acuíferos que son la principal fuente de abasto de agua superficial”.⁵ Anteriormente, los “oasis” sirvieron de base a pueblos y rancherías del área de Comondú cuyos habitantes desde por lo menos los siglos XVIII y XIX se dedicaban a la siembra de pequeñas huertas de árboles frutales. Más que polemizar con la historiografía reciente sobre ojos de agua y manantiales revalorados como “oasis comundeños”, lo que interesa subrayar es que el modelo del VSD entrañaba algo que no habían hecho los “oasis”: sobreexplotar los acuíferos.⁶

La fisonomía del VSD se debe a que es una extensión de tierra situada desde la costa hasta la serranía de manera continua. Existen arroyos de poca monta incapaces de captar las lluvias que, sin filtrarse a los mantos, se escurren, evaporan o fluyen al Pacífico.⁷ Dicho sistema no entró en conflicto durante los primeros repartos de tierra que promovió el gobernador Juan Domínguez Cota (1932-1938, nacido, por cierto, en el “oasis” de La Purísima). A los ejidatarios instalados en los llanos de Magdalena en el sexenio cardenista les bastaron una docena de norias para abastecerse de agua y regar sus pequeñas parcelas de autoconsumo. Domínguez Cota entregó tierras al ejido Santo Domingo, Matancitas y Poza Grande, y las 49 familias instaladas en estos lugares dieron paso a una ocupación perdurable.⁸

Las terracerías que conectaron la Llanura de Bahía Magdalena con las rancherías y “oasis” de Baja California Sur conectaban con parajes de muy baja densidad demográfica. Con excepción de Santa Rosalía –como hemos visto en el capítulo anterior– la mayoría de localidades meridionales se hallaban en los llamados “oasis”. Así, lo que comenzó a llamarse VSD interactuó de manera intermitente y a través de malos caminos con localidades tales como Mulegé, Loreto, San Ignacio y San Miguel de Comondú. Con el propósito de descubrir el impacto que representó el VSD, ofrecemos los siguientes datos censales sobre las localidades situadas junto a los “oasis”. Estos serán, dicho sea de paso, los lugares que dieron al poblamiento moderno de este valle agrícola de Baja California Sur.

⁵ CARIÑO, CASTORENA, MAYA, WURL, URCIAGA y BRECEDA, “Transformación de los ecosistemas”, p. 83.

⁶ Siendo un complejo sistema de humedales y manantiales, estos “oasis” remiten a las formas de explotación de los cazadores-recolectores que no exploramos en la tesis. Desde finales del siglo XIX hasta la irrupción de VSD, el agua de los oasis fue vista como “bien común” controlado por el antiguo ayuntamiento de Comondú. CARIÑO, CONWAY, ORTEGA y RODRÍGUEZ TOMP, “Historia ambiental”, pp. 31-38 y 44-45.

⁷ SÁMANO PINEDA, “El Distrito de Riego”, p. 54. Esta geógrafa mexicana llegó a esta conclusión luego de su visita en 1974 al VSD y recabar información en las seis estaciones de medición de la Secretaría de Recursos Hidráulicos. Otra explicación sobre el comportamiento geomorfológico de la zona se encuentra en CARIÑO, CASTORENA, MAYA, WURL, URCIAGA y BRECEDA, “Transformación de los ecosistemas”, p. 83.

⁸ BARRETT, “The Colonization”, p. 34 y REYES SILVA, *Mis recuerdos*, pp. 42-43.

CUADRO 12.
Población de los viejos asentamientos y las primeras localidades del VSD, 1940-1990

Localidad	1940	%	1950	%	1960	%	1970	%	1980	%	1990	%
Mulegé	846	28.5	945	27	883	20	597	25	2,177	24	3,111	25
Loreto	912	31.13	1,407	40	1,706	38	58	2.6	4,841	53	7,239	58
La Purísima	598	20	557	16	748	17	377	15.7	513	5.6	391	3.1
Comondú	540	18	388	11.5	338	7.5	264	11	240	2.4	232	2
Poza Grande	68	2.3	86	2.4	200	4.5	239	10	447	4.9	569	4.5
María Auxiliadora			103	3	168	3	201	8.4	230	2.5	117	0.9
Santo Domingo	2	0.07	6	0.1	453	10	653	27.3	693	7.6	828	6.5
Total	2,966	100	3,492	100	4,496	100	2,389	100	9,141	100	12,487	100

FUENTE: Elaboración propia con datos de «www.inegi.mx»

Como se muestra en el Cuadro 12, Mulegé exhibe, en términos relativos, una tendencia a la baja a lo largo del medio siglo, rasgo que lo diferencia de Loreto y otros “oasis”.⁹ En esta última localidad, la trayectoria poblacional fue dramática pues luego de haber concentrado casi el 40% del área, descendió bruscamente para la década de 1960 –periodo de mayor apogeo en el VSD– sin lograr recuperarse sino hasta el siguiente censo reincorporándose así a las localidades de “segunda categoría”. Los tres “oasis” (La Purísima, Comondú y Poza Grande), en cambio, mantuvieron un comportamiento estable en términos absolutos pero fueron cada vez más insignificantes en términos relativos. La articulación de estos dos tipos de localidades produjo un proceso de mutua atracción y expulsión de habitantes.¹⁰ Más adelante veremos que el éxito poblacional del valle se debió al flujo migratorio del macizo continental y no de los lugares cercanos.

El viaje con vehículo de motor entre estas localidades requería de dos a tres días en los cuales el conductor debía perderle el miedo al camino, “y, eso sí no era temporada de lluvias porque entonces el tiempo se alargaba otro tanto”.¹¹ Los caminos rústicos que conectaban cada uno de los espacios considerados en el Cuadro 12 y Mapa 10 eran sinuosos y, dada su estrechez,

⁹ La frase entrecomillada pertenece al periodista y antropólogo chihuahuense Fernando Jordán, citado por SOSENSKI, *La cuarta frontera*, p. 194. Excluimos a San Ignacio porque, aunque fue oasis, estuvo articulado espacialmente al “circuito intermedio”. Sobre la demanda de El Boleo de la producción hortofrutícola a finales del siglo XIX, véase CARIÑO, CONWAY, ORTEGA y RODRÍGUEZ TOMP, “Historia ambiental”, pp. 44-45.

¹⁰ CARIÑO, CONWAY, ORTEGA y RODRÍGUEZ TOMP, “Historia ambiental”, p. 56.

¹¹ Véase el testimonio histórico de un profesor rural que trabajó en el VSD, REYES SILVA, *Mis recuerdos*, p. 32.

transitarlos representaba una maniobra más o menos riesgosa. En 1957, un funcionario público, Manuel Torre Iglesias, publicó un pequeño libro de geografía y en el apartado sobre las vías terrestres las caracterizó como “camino eventuales, algunos en buen estado”; refiriéndose más adelante a los parajes, señalaba que en “regiones firmes en torno a sus serranías [...] están formadas por tierras sueltas y antiguos cauces arenosos de arroyos aluviales, por lo que los caminos no pueden consolidarse sin una terracería pétreo muy firme y costosa”.¹² Debido al trabajo que desempeñó en el gobierno sudcaliforniano, Torre Iglesias estaba al tanto de los costos de las obras que a partir de 1953 conectaron la Llanura de Magdalena con La Paz.

El primer intento por comunicar –antes de 1953– la capital territorial y el área que tiempo después comenzó a llamarse VSD, tuvo lugar durante la gubernatura del militar michoacano Francisco J. Múgica (1941-1945). Luego de que su discípulo ideológico Lázaro Cárdenas lo descartara como candidato a la presidencia, y una vez iniciado el sexenio de Manuel Ávila Camacho (1940-1946), Múgica fue nombrado gobernador del Territorio Sur como una especie de recompensa pero también como muestra de confianza por creerlo capaz de defender la península ante las amenazas derivadas de la Segunda Guerra Mundial.¹³ Entre las numerosas peticiones de Múgica al gobierno federal se hallaba, por supuesto, la construcción de la Transpeninsular. De hecho, a este militar michoacano debemos el estudio y anteproyecto de Ulises Irigoyen sobre la carretera publicado en 1945.

Existe una interpretación acerca de por qué el gobierno de Ávila Camacho no apoyó la construcción de esta vía terrestre. El historiador argentino Gregorio Sosenski escribe que la “cuestión obedecía fundamentalmente a una falta de interés y de voluntad política del régimen”, y páginas más adelante, tras contextualizar la enemistad de Múgica con el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Maximino Ávila Camacho, asevera que éste hizo “extravagantes maniobras políticas” y otras “engañifas” para boicotear el anteproyecto de Múgica e Irigoyen.¹⁴ Para conciliar una interpretación, quisiéramos contradecir a Sosenski. Desde el comienzo de la década de 1940, el gobierno federal estuvo muy poco interesado en construir la

¹² TORRE IGLESIAS, *Geografía del Territorio Sur*, p. 84.

¹³ El presidente Cárdenas y el embajador mexicano Francisco Castillo Nájera se opusieron, bajo postulados de soberanía nacional, a que el gobierno de Estados Unidos estableciera una base naval a escasos kilómetros de VSD. El único escenario sería si las obras se realizarían, sin importar el método de financiamiento, “precisamente bajo la dirección de ingenieros mexicanos y con trabajadores mexicanos”, véase AH-SRE, clasificación topográfica 39-10-8, “Bases navales de los Estados Unidos en Bahía Magdalena y Salina Cruz”, ff. 2-3.

¹⁴ SOSENSKI, *La cuarta frontera*, pp. 216 y 218-219.

carretera, en vista de la situación impuesta por otras prioridades nacionales. Para el régimen avilacamachista, Baja California Sur era uno de los últimos peldaños de la integración nacional. Dicha apreciación sirvió para definir las necesidades nacionales en torno a esta carretera en términos económicos y no militares o estratégicos –como quiso Múgica.

Para el gobierno federal, el fomento de la agricultura era más importante que la coyuntura internacional y que la posición geopolítica de la península. Repetimos: lo que importaba era echar a andar las tierras baldías como cualquier otro “valle agrícola”, para después dotarlas de caminos de primer orden. Como se ha intentado mostrar a lo largo de la tesis, aunque el gobierno federal retrasara o abandonara de un sexenio a otro la construcción de la Transpeninsular, los nativos jamás se olvidaban del proyecto. De tal suerte que los sudcalifornianos optaron, según fuese el programa en turno de la política caminera, por organizarse y trabajar para contar con carretera.

En febrero de 1949, el delegado de gobierno de Loreto –la localidad con más número de habitantes del área–, Filiberto Bareño, escribió al gobierno en La Paz. En la misiva rindió un informe detallado acerca de las continuas reparaciones y del estado de las terracerías del lugar. Poco antes había sido reparado el camino de La Purísima a Loreto. Dicho anuncio fue pretexto para ensalzar los trabajos realizados por el Comité Pro-Caminos de La Purísima, mismo que tenía una agenda anual tan llena que sólo hasta 1950 comenzarían las reparaciones en dirección al sur de la península.¹⁵ Los caminos comundeños, en general, estaban en pésimas condiciones debido a las cuevas y estribaciones de la serranía que debían cruzarse para cruzar hasta el Pacífico. Las autogestiones del Comité Pro-Caminos de La Purísima incluían la participación de vecinos y un número limitado de jornaleros cuyo salario fue cubierto por las subdelegaciones del gobierno local. Casi sobra mencionar que estos trabajos eran bastante precarios y que las escasas lluvias de verano estropeaban su tránsito, pero el delegado no perdía la esperanza de que los gobiernos federal y territorial cobraran interés en el asunto. Bareño informó que organizaba el trabajo del Comité Pro-Caminos para que las autoridades regresaran “a perfeccionar su trabajo, [y] para que el camino quede en regulares condiciones”.¹⁶

Un dato curioso es que la empresa contratista que abrió en 1953 los primeros caminos modernos de La Paz al VSD coincidió en la razón social a la que de manera paralela construía el

¹⁵ AHPLM, fondo *Gobernación*, leg. vol. 940, 2/4, doc. núm. 62, exp. s/núm., oficio núm. 62 de Filiberto Bareño a la Secretaría General de Gobierno, 2 de febrero de 1949, f. 1.

¹⁶ AHPLM, fondo *Gobernación*, leg. vol. 940, 2/4, doc. núm. 62, exp. s/núm., oficio núm. 62 de Filiberto Bareño a la Secretaría General de Gobierno, 2 de febrero de 1949, f. 2.

tramo de Tijuana a Ensenada, tal y como observamos en el capítulo segundo. Talleres y Construcciones, S.A. (TYCSA), la constructora de Braulio Maldonado, fue contratada por el gobierno de Baja California Sur para construir una docena de kilómetros asfaltados, y revestir ciertas terracerías con “macadam de concreto” en ciertos pasos de desagüe.¹⁷ Dependiendo del vehículo y de las precipitaciones, “se hacían de 24 a 30 horas de recorrido” de La Paz a Santo Domingo. Conforme avanzaron las obras a lo largo de la década, aquellas largas jornadas al volante se redujeron finalmente a siete horas. Pero el cambio realmente decisivo ocurrió en 1961, cuando el valle agrícola prosperó y quedó comunicado con La Paz, gracias a una carretera que hizo posible el viaje en dos horas.¹⁸ Como veremos más adelante, llegó el momento en que la producción del VSD mostró que contar con vías terrestres era insuficiente y eran necesarias nuevas obras de infraestructura aérea y marítima para alcanzar el desarrollo económico. En 1973, un geógrafo estadounidense que visitó el área después de inaugurada la carretera anotó que la transportación terrestre de cosechas ya “no era rentable para los colonos. Para mejorar esta situación el gobierno [federal] construyó un puerto en plena Bahía Magdalena, a 15 kilómetros del centro del valle”.¹⁹

El panorama anterior no supuso que la política caminera se volviera más flexible en sus objetivos y procedimientos burocráticos. Quizás la negativa de los hermanos Ávila Camacho ya era cosa del pasado, pero persistían criterios técnicos y un orden de prioridades camineras que excluían a ciertas localidades de Baja California Sur. Por ejemplo, en febrero de 1961, el subdelegado de Comondú escribió en numerosas ocasiones al ingeniero Jesús Dávalos, representante de la Secretaría de Obras Públicas (SOP) en La Paz. Cuando por fin atendió su solicitud, Dávalos negó su apoyo. El funcionario federal escribió:

La Junta Local de Caminos funciona a base de programas estrictos de común acuerdo por la SOP y el gobierno territorial, regidos por presupuestos, programas que incluyen obras de construcción de caminos nuevos y de conservación de los existentes, o sea concretamente de La Paz al Km. 296 adelante del Valle de Santo Domingo.²⁰

¹⁷ TORRE IGLESIAS, *Geografía del Territorio Sur*, p. 109. Sobre el uso de macadam –técnica de recubrimiento superficial que data del siglo XIX-- desde el comienzo de la política caminera mexicana, GRUEL SÁNCHEZ, “La Comisión Nacional de Caminos”, pp. 9-10.

¹⁸ JIMÉNEZ NAVARRO, *Agricultura moderna*, pp. 46-47.

¹⁹ BARRETT, “The Colonization”, p. 41. La traducción es nuestra.

²⁰ AHPLM, fondo *Gobernación*, leg. vol. 940, 2/4, doc. núm. 62, exp. s/núm., oficio núm. 103-26 de Jesús Dávalos a la subdelegación de Comondú, 9 de febrero de 1961, f. 1.

¿Qué pasaría con la integración de los viejos “oasis” con el polo más importante del desarrollo agrícola de Baja California Sur? Tendrían que esperar. El ingeniero Dávalos ofreció una opción que nuevamente muestra la voluntad de vecinos y de pueblos por mejorar sus vías terrestres. “En el mayor espíritu de colaboración”, la Junta Local de Caminos (en adelante, JLC) estuvo en posibilidades de colaborar con las autoridades comundéñas, muleginas y de Loreto prestándoles herramienta y maquinaria: una motoconformadora (para operaciones de rastreo), tractores (“para reparaciones ligeras”) y camiones de carga (para acarrear todo tipo de materiales).²¹

El ingeniero Dávalos concluyó su carta mencionando que tomaría nota del caso, sin antes recomendarle al subdelegado de Comondú que comunicara su caso a la Comisión Nacional de Caminos Vecinales (CNCV), instancia que, contando con personalidad jurídica propia y procedimientos distintos a las JLC, recibía todo su financiamiento del gobierno federal, sin pedir un centavo a los beneficiarios. (Al frente de la CNCV se encontraba el ingeniero René Etcharren, que participó en la política caminera desde el comienzo de ésta, en 1925). De vuelta a Comondú, la razón por la que la JLC negoció el préstamo de maquinaria con el subdelegado se debía a que por mandato legal era un órgano descentralizado, con un programa de trabajo propio. El funcionamiento de las juntas contemplaba un esquema mixto de cooperación, es decir, operaba con fondos federales, a través de la SOP, con aportaciones de los vecinos.²²

La existencia de VSD significó que las localidades enlistadas en el Cuadro 12 quedaron subordinadas a las que veremos hasta el Cuadro 14. Tal desplazamiento fue palpable en la correspondencia del secretario de Hacienda y Crédito Público, Antonio Ortiz Mena (1958-1970) con el general Bonifacio Salinas Leal, a la sazón gobernador de Baja California Sur (1959-1965). Tras visitar todos los pueblos con “oasis”, Salinas Leal resaltaba el estado ruinoso de terracerías. Con el propósito de resolver esa ruina, propuso comprar a nombre de su gobierno pero a cuenta de la hacienda pública, un tractor marca Caterpillar D6 y un par de motoconformadoras. El gobernador destinaría los buldóceres movidos por diésel “a los pueblos afectados [que] están próximos a [quedarse] sin comunicaciones ni abastecimiento de alimentos”.²³ Salinas Leal se refirió precisamente a Comondú, La Purísima, Loreto y Mulegé, además de alegrarse pues el valle

²¹ AHPLM, fondo *Gobernación*, leg. vol. 940, 2/4, doc. núm. 62, exp. s/núm., oficio núm. 103-26 de Jesús Dávalos a la subdelegación de Comondú, 9 de febrero de 1961, f. 2.

²² SOP, *Inspección e instructivo*, pp. 5-6.

²³ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, oficio núm. 1522 de Bonifacio Salinas Leal a Antonio Ortiz Mena, 16 de mayo de 1963.

iba desplazando a la producción agrícola de pequeña escala. Muy pronto, las autoridades federales tuvieron conocimiento de que la actividad agrícola del VSD sobreexplotaba mantos acuíferos.

En 1963, dos años antes de inaugurarse la primera carpeta asfáltica entre La Paz y Santo Domingo, ésta ya se encontraba en pésimas condiciones. Más que una carretera estropeada, Salinas Leal mencionó que los malos caminos estaban “mermando las posibles utilidades de los campesinos del [VSD] pues no obstante que la [JLC] precisó la urgencia de la reconstrucción”, la partida presupuestal era insuficiente.²⁴ Y es que el monto requerido para reconstruir los caminos ascendía a 4,600,000 pesos, mientras el gobierno federal solamente había asignado una cantidad ridícula: 1,900 pesos. Para llamar la atención del secretario de Hacienda, el gobernador Salinas Leal escribió:

La cosecha de trigo que se está transportando en la actualidad importará \$60,000,000 y la de algodón que se avecina será de \$40,000,000, demostrándose el esfuerzo del agricultor por hacer producir la tierra y cumplir con los compromisos crediticios bancarios. Sin embargo, debo insistir en que este panorama halagador que se vislumbra será sólo aparente porque aunque el producto es bueno y considerable, los vehículos en que los transportan se destruyen en poco tiempo, causando un desequilibrio a la economía de la región.²⁵

Un testimonio de la época menciona que en la Costa de Hermosillo los hijos de los agricultores y pizcadores jugaban a subirse a los camiones en movimiento, de tan despacio que marchaban.²⁶ Las malas condiciones de las terracerías no sólo afectaban a los vehículos sino también el peso de los productos transportados desde VSD a La Paz, convirtiendo el viaje en algo lento y pesado. Las reflexiones de un ingeniero agrónomo con especialidad en irrigación de la Universidad Autónoma de Chapingo, Carlos Rubio Parra, empleado del Distrito de Riego número 14 del Valle de Mexicali, son fundamentales para entender el fenómeno que denominó “algodón de carretera”. La ligereza del algodón en hueso al transportarlo a través de los caminos rurales provocaba “una pérdida anual de más de tres cuartos de millón de pesos aproximadamente: se trata del algodón que se pierde en los caminos”.²⁷

Las brechas y terracerías luego convertidas en caminos asfaltados no impidieron el zangoloteo constante de los camiones que desparramaban pequeños bultos de algodón. Por lo

²⁴ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, oficio núm. 1523 de Bonifacio Salinas Leal a Antonio Ortiz Mena, 16 de mayo de 1963.

²⁵ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, oficio núm. 1523 de Bonifacio Salinas Leal a Antonio Ortiz Mena, 16 de mayo de 1963.

²⁶ ABOITES AGUILAR, *El norte entre algodones*, p. 129.

²⁷ RUBIO PARRA, “Tres cuartos de millón de pérdidas”, p. 33.

mismo, advirtió Rubio Parra, a la orilla de los caminos entre la ciudad y el Valle de Mexicali, siempre se observaban montículos blancos en el suelo o incrustados en los cercos que dividían el terraplén de las carreteras y el límite de un sembradío. Esta pequeña, más no insignificante merma, que podía evitarse cubriendo los carros con lonas protectoras, propició que “familias enteras [vivieran] de la venta de esta algodón, el cual es introducido a Mexicali, por personas dedicadas a la compra directamente con los recolectores”.²⁸ ¿Ocurría esto en Baja California Sur?

LA COLONIA SINARQUISTA

Aunque le molestaría reconocerlo, Salvador Abascal, líder e ideólogo de la Unión Nacional Sinarquista (UNS), tuvo algo en común con los turistas estadounidenses: el interés por el pasado misional de la Compañía de Jesús en el noroeste mexicano.²⁹ Atraído por ese pasado espiritual, Abascal ideó un proyecto que buscaba colonizar, voluntariamente y acompañado de familiares y cofrades, Baja California Sur.³⁰ Mucho se ha escrito al respecto, principalmente en términos políticos y religiosos, pero pocas veces se ha dado atención a algo evidente: los problemas de infraestructura de la Colonia María Auxiliadora, la única localidad sinarquista en Baja California Sur. A continuación veremos la adaptación de esta primera oleada de colonizadores al VSD.

Abascal utilizó los medios de difusión de la UNS para promover la creación de la colonia. La pregunta “¿Qué es Baja California?” daba pie al ideólogo para describir de manera puntual la situación de las vías de comunicación para llegar a la península. El argumento geopolítico que continuamente subrayaba Abascal fue que la zona era central para conservar y desarrollar el noroeste mexicano. “Poblar y comunicar a Baja California [Sur] es la única manera de proteger a Sonora y Sinaloa; y salvar a Sonora y Sinaloa es salvar a México”, dijo y continuó divulgando hechos con sobrado optimismo. Uno de ellos era que había agua suficiente. Según entendía, existían “regiones de tierra y aluvión, actualmente desérticas, en que el agua se encuentra buena y

²⁸ RUBIO PARRA, “Tres cuartos de millón de pérdidas”, p. 33.

²⁹ Además de ser antirrevolucionaria, antiestadunidense y anticomunista, radicalmente opuesta a la reforma agraria y al reparto de tierras, la ideología de Abascal y de la UNS era “instaurar el orden social cristiano”. GONZÁLEZ FLORES, “Los motivos del sinarquista”, p. 63.

³⁰ Este panorama se refiere a viajar al “desierto” para probar la fe y huir de la perversión del mundo moderno. Así, Abascal estuvo consciente de que cualquier cultivo dependía del acceso a los oasis sudcalifornianos. Los jesuitas que tanto admiraba introdujeron la agricultura “no sólo en tanto medio de subsistencia [...] No obstante, la geografía bajacaliforniana limitó la producción agrícola”. CARIÑO, CASTORENA, MAYA, WURL, URCIAGA y BRECEDA, “Transformación de los ecosistemas”, p. 84.

en abundancia a diez y a ocho metros”.³¹ Con respecto al tema hidráulico tuvo razón acerca de la profundidad, pero no acerca de la facilidad para obtener el vital líquido.

En medio de controversias nacionales sobre las motivaciones del sinarquismo, Abascal realizó su primer viaje a la península en agosto de 1941. Al igual que Irigoyen tres años después, llegó a La Paz y recorrió las terracerías hasta llegar a Tijuana y Mexicali. Estaba al tanto de las ideas en torno a la construcción de la Transpeninsular. Durante su primera visita al VSD, en septiembre del mismo año, conversó con uno de los ejidatarios instalados en el área por el general Domínguez Cota en la década de 1930. El líder sinarquista preguntó “si verían él y sus vecinos con buenos ojos que llegaran del centro del país muchos colonos. Le [brillaron] los ojos de alegría. Sí señor, me contesta: nos hacen falta brazos”.³² De regreso a la Ciudad de México, Abascal se entrevistó por instrucciones del presidente Manuel Ávila Camacho, con el secretario de Gobernación, Miguel Alemán Valdés, quien le “garantizó que el gobierno federal se comprometía a proporcionar [...] los transportes y los víveres hasta La Paz”.³³

El secretario Alemán agregó dos cosas: la primera, que considerando el aislamiento geográfico de la península tendría que establecer una segunda colonia agrícola. Era necesario contar con una fuente de apoyo en Sonora si deseaba que su proyecto prosperara.³⁴ La propuesta no cayó mal a Abascal cuya imaginación histórica remitía a la menor provocación a la presencia jesuítica, en este caso, a la evangelización que Eusebio Francisco Kino (1645-1711) organizó desde la Pimería Alta (hoy Sonora y Arizona) con ayuda de Juan María Salvatierra (1648-1717). La segunda promesa de Alemán fue concluir a la brevedad posible la Transpeninsular. Con esta información, Abascal comenzó a buscar precios de fletes aéreos y marítimos para trasladar mercancías e instrumentos de labranza. La ruta que ideó para este propósito conectaba el Bajío con Baja California Sur.³⁵ Luego de su primer viaje de 1941, se percató que sería imposible desembarcar en la Bahía de Magdalena, por lo que comenzó a creer en las palabras de Alemán sobre las facilidades que iba a otorgarle el gobierno federal.

Más allá del tratamiento histórico y propagandístico que Abascal dio al asunto de la colonización, recurrió a los servicios del ingeniero holandés Pedro Teodoro Wiegman, quien visitó

³¹ ABASCAL, *Mis recuerdos*, p. 292.

³² ABASCAL, *Mis recuerdos*, p. 299.

³³ SOSENSKI, *La cuarta frontera*, p. 325.

³⁴ ABASCAL, *Mis recuerdos*, pp. 375-376.

³⁵ IHH-UABC, fondo *El Sinarquismo*, exp. 1.23, varios oficios, febrero-noviembre de 1941, f. 1-13.

VSD para hacer un estudio destinado a Abascal. Básicamente no habría razones para ser tan optimistas. El lugar escogido contaba con agua, pero sería muy difícil extraerla. Sin embargo, Wiegman llegó a una afirmación “rotunda y categórica”: muy pronto la Llanura de Magdalena iba ser “un Paraíso de Dios”.³⁶ Creemos que los sinarquistas no tenían idea de la abundancia de los mantos acuíferos de las tierras que solicitaron al gobierno federal. Sencillamente, su solicitud coincidió con una tendencia general, que comenzó a usarse en la Costa de Hermosillo. Punto aparte es la historia de los conocimientos e instrumentos para explotar las aguas subterráneas.

Para diciembre de 1941, la UNS y el gobierno federal –que solían reunirse en las oficinas de la Secretaría de Gobernación, en Ciudad de México, en la calle de Bucareli– ajustaron los últimos detalles del proyecto de colonización. El contingente estuvo integrado por vecinos de ciudades del Bajío: León, Querétaro, Acámbaro, Pátzcuaro y Morelia. La Secretaría de Gobernación expidió un boleto colectivo para el traslado en ferrocarril de Guadalajara a Mazatlán. Del puerto sinaloense zarparon en el buque *Salvatierra* y Abascal tuvo la previsión de adquirir 2 mil litros de gasolina y varios sacos con granos y semillas, con el dinero recolectado meses antes entre simpatizantes del movimiento.³⁷ Luego de dos días en las aguas del Golfo de California, los sinarquistas arribaron a La Paz y permanecieron un par de semanas. Tiempo suficiente para que Rafael Dèveze, líder de la brigada propagandística, habilitara un domicilio de la UNS en la capital del Territorio Sur.

El 11 de enero de 1942, Abascal fundó la Colonia María Auxiliadora –en nombre de “Dios y de la patria”, desde luego– junto a los 399 colonos originarios del Bajío. Múgica, anticlerical confeso, facilitó a los sinarquistas dos camiones del gobierno sudcaliforniano. El choque cultural fue inmediato:

Espectáculo singular es el que ofrecieron las familias sinarquistas al llegar a Santo Domingo. Un antiguo morador de ese lugar recuerda cómo bajaron de los camiones envueltos en cobijas y sarapes: los hombres con sus anchos sombreros de palma, pantalones de mezclilla y zapatos tipo botina; las mujeres enrebozadas, con vestidos largos hasta los tobillos y de colores oscuros, mirando con desconfianza a la gente curiosa que se arremolinó a sus alrededores.³⁸

³⁶ ABASCAL, *Mis recuerdos*, p. 377.

³⁷ SOSENSKI, *La cuarta frontera*, p. 328.

³⁸ REYES SILVA, *Mis recuerdos*, p. 48.

Las labores comenzaron de inmediato y no necesariamente fueron agrícolas sino de domesticación del hostil terreno. Luego de construir las primeras viviendas e improvisar una enramada que sirvió de pequeña capilla, comenzó la búsqueda de agua en las inmediaciones de María Auxiliadora. Al respecto, debemos destacar que la infraestructura fue, como diría Albert O. Hirschman, “prerrequisito” del desarrollo, por encima de los caminos. Abascal y los varones de la colonia buscaron norias y pozos ya perforados, y al hacerlo iban percatándose de la precariedad de los caminos. Las palabras del líder sinarquista ilustran el desánimo que sintieron los recién llegados:

Como al mes de haber llegado con los primeros colonos al Valle de Santo Domingo me desengañé de que el gobierno no haría la carretera [...] No era una Carretera Transpeninsular lo que debía hacerse mientras no se pudieran unir sino unas cuantas poblaciones que distaban entre sí muchos centenares de kilómetros; que las carreteras no son costeables si no donde puedan unirse verdaderos rosarios de poblaciones de cierta importancia.³⁹

Aunque el discurso sinarquista radicalizó su patriotismo ubicándose en un extremo opositor a las medidas gubernamentales, Abascal intuyó las prioridades del régimen avilacamachista. La correspondencia con otro de los fundadores de la UNS y miembro de la mesa directiva, Juan Ignacio Padilla, deja ver las necesidades de María Auxiliadora. Preocupado por la urbanización, comentó la utilidad que tendrían albañiles e ingenieros al momento de trazar las calles y las viviendas de los colonos, pero sobre todo dio seguimiento a la recomendación de Miguel Alemán de afianzar los vínculos materiales con la contracosta sonorenses del Golfo de California. “La comunicación con Loreto es para enlazarnos con Villa Kino”, tal y cómo nombró a la segunda colonia agrícola sinarquista en el noroeste mexicano.⁴⁰ Menos de tres meses después, Abascal comenzó a dudar de su método de selección de colonos: había individuos indisciplinados —especialmente, los solteros, dijo a Padilla— que no querían localizar pozos ni caminos, por lo que varios de ellos fueron devueltos al macizo continental.

La vida cotidiana en María Auxiliadora fue descrita por Padilla como “literalmente de milicia: dura, sacrificada, a base de pobreza y sufrimientos”.⁴¹ La frase debe leerse en sentido figurado. Abascal mismo escribió en sus memorias, a propósito de las controversias públicas que

³⁹ ABASCAL, *Mis recuerdos*, p. 356.

⁴⁰ IHH-UABC, fondo *El Sinarquismo*, exp. 2.21, carta de Salvador Abascal a Juan Ignacio Padilla, 28 de febrero de 1942, f. 2.

⁴¹ IHH-UABC, fondo *El Sinarquismo*, exp. 2.19, informe s/núm. de Juan Ignacio Padilla al Comité Nacional de la Unión Nacional Sinarquista, 22 de febrero de 1942, f. 2.

señalaban sus supuestas simpatías por el nacional-socialismo, que los sinarquistas habían viajado a la península sólo con las armas de “la palabra del Señor”. Lo cierto es que en la documentación oficial de la UNS las familias colonizadoras eran conocidas como “los soldados”.⁴² El comité sinarquista estuvo al tanto de la urgencia de conseguir máquinas y herramientas. Sin la mediación directa del gobierno federal, el gobernador Múgica comisionó al ingeniero Octavio Peralta, empleado del gobierno de Baja California Sur, para ayudarles. Luego de ciertas diferencias personales con Abascal, las recomendaciones de Peralta fueron ignoradas.

Al poco tiempo, Abascal solicitó a sus correligionarios un motor para bomba de tres pulgadas pues quería perforar y extraer agua de hasta “35 metros de profundidad”.⁴³ La cifra anterior significa más del doble de los niveles del acuífero del VSD antes de la explotación extensiva (según datos de Barrett). Aunque las comunicaciones entre María Auxiliadora y las oficinas del sinarquismo en la Ciudad de México fueron constantes, había discrepancias en cuanto a los objetivos de la colonización. En principio, la intervención del ingeniero Peralta no convencía a ningún sinarquista, ya que el profesionista deseaba continuar explorando distintos mantos y corrientes de agua para obtener mejor aprovechamiento. Antes de concluir el primer trimestre de 1942, tanto Abascal como el Comité Nacional ya estaban contando con la cosecha de verano. Más allá de la incongruencia de adelantarse a los resultados de la colonización, la discrepancia residió en un punto particular: mientras a Abascal le preocupaba producir los suficientes alimentos para los colonos ya establecidos y para las 25 familias que llegarían en las siguientes semanas, la directiva nacional registró las solicitudes de “más de cinco mil familias” dispuestas a irse a la brevedad posible a VSD o Villa Kino.⁴⁴

Al mes siguiente y sin haber resuelto cabalmente el problema de abastecimiento de agua y combustibles, Abascal y un grupo de colonos empezaron a trazar los primeros kilómetros de lo que sería el camino al pueblo y puerto de Loreto. Esta orientación estaba pensada en el fortalecimiento de las comunicaciones marítimas con Sonora que, a su vez, representarían en el futuro inmediato el intercambio de gasolina y alimentos entre una colonia sinarquista y otra. Los trabajos de revestimiento de terracerías que en los hechos realizaron los sinarquistas fueron

⁴² ABASCAL, *Mis recuerdos*, p. 352.

⁴³ IIH-UABC, fondo *El Sinarquismo*, exp. 2.19, informe s/núm. de Juan Ignacio Padilla al Comité Nacional de la Unión Nacional Sinarquista, 22 de febrero de 1942, f. 3.

⁴⁴ IIH-UABC, fondo *El Sinarquismo*, exp. 2.19, informe s/núm. de Juan Ignacio Padilla al Comité Nacional de la Unión Nacional Sinarquista, 22 de febrero de 1942, f. 4.

valiosos, pues conectaron varias rancherías que estaban incomunicadas desde hacía años.⁴⁵ Sin embargo, resultaban prematuros, además de difíciles desde el punto de vista técnico, pues debían atravesar una pequeña serranía. Por otro lado, y a pesar de la incompatibilidad en materia de ideología, Múgica era de las pocas personas que desde afuera de la UNS los auxiliaba. Pese a que su administración batallaba para apoyar la construcción de caminos en otras zonas, y conseguir hidrocarburos, “a causa de la prolongación de la guerra”, el gobernador no interrumpió el respaldo a Abascal y a la colonización sinarquista.⁴⁶

Las fuentes coinciden en mencionar el número de kilómetros construidos por los sinarquistas para el tránsito de vehículos: seis kilómetros en total, dos “petrolizados” y cuatro de brechas sin ningún recubrimiento; Abascal admitió estas cifras a pesar de que siempre dijo que trabajarían en el proyecto los ocho meses restantes de 1942.⁴⁷ Lo cierto es que los 16 colonos empleados en esta obra trabajaron menos de cuatro semanas. La correspondencia entre Abascal y Sam Dawson, simpatizante del movimiento en Tucson, Arizona, nos confirma algo: el ideólogo sinarquista consideraba muy peligroso viajar a La Paz y quería sacar el mejor provecho de la gasolina.⁴⁸ Durante las lluvias veraniegas de 1942, la Colonia María Auxiliadora permaneció incomunicada por más de 30 días, lo que significaba perder sus fuentes de abasto alimentario. Abascal se preguntó con toda honestidad: “¿De qué nos serviría el maíz en [la casa de la UNS en] La Paz? Necesitamos tenerlo todo aquí. Esta es la razón de mi empeño por continuar la carretera a Loreto”.⁴⁹

Ante la imposibilidad de construir caminos de menos de 100 kilómetros entre el VSD y el Golfo de California, los colonos retomaron el proyecto de irrigación que les había sugerido el ingeniero Peralta, a quien siempre le preocupó que la bomba usada sólo extraía agua durante diez minutos. Para marzo de 1942, era evidente que la suma de problemas que atravesaban los colonos se reducían a uno solo: la falta de combustible. Sin este, no generarían electricidad, ni podrían regar o construir los caminos necesarios. Pero por más que buscaron, el contexto bélico dificultaba el abasto de gasolina. Así, las estimaciones del ingeniero holandés Wiegman no fueron del todo correctas: la vida en VSD no era un paraíso. Durante semanas, los sinarquistas lo recorrieron a pie.

⁴⁵ REYES SILVA, *Mis recuerdos*, p. 52.

⁴⁶ SOSENSKI, *La cuarta frontera*, p. 333.

⁴⁷ ABASCAL, *Mis recuerdos*, pp. 507-508.

⁴⁸ SOSENSKI, *La cuarta frontera*, p. 334.

⁴⁹ ABASCAL, *Mis recuerdos*, p. 535.

Dieron finalmente con varios sitios con suficiente agua y tierras cultivables: se referían a dos lugares llamados Santa Cruz y Plan de Caballos, ubicados a 10 kilómetros de María Auxiliadora. Ahí encontraron ocho pozos de 11 metros de profundidad y recibieron el visto bueno de Múgica para utilizarlos y regar los cultivos que no pudieron hacer en el lugar que originalmente escogieron.⁵⁰ Más que la dispersión de las parcelas, lo que preocupaba era el factor entomológico: acostumbrados a las plagas del Bajío, desconocían las alimañas de la península.

Semanas después, las obras de siembra y riego en Santa Cruz y Plan de Caballos rendían frutos. Creemos que los sinarquistas, no obstante su origen urbano, tenían conocimientos sobre agricultura. Véase lo carente de medidas estandarizadas de su reporte:

[Informaron que Plan de Caballos] tiene *mucha* agua, y que alcanzará a regar una extensión *grande* de terreno, pues hace falta que la siembra se haga a *gran* escala, ya que las tierras hasta ahora sembradas son *muy pocas*, según opinión de los campesinos y no llega a 10 hectáreas, debido a que se sembraron tierras que el ingeniero [Peralta] ordenó y que no producirán *nada*, además del gusano.⁵¹

Pero la bomba y las mangueras de hule no les pertenecían pues fueron prestadas por el gobierno territorial. Conviene preguntarse por el gasto de combustible que representaba el itinerario que seguía la bomba a través del Territorio Sur. Por otro lado, Abascal también despilfarró el financiamiento sinarquista removiendo y renovando a placer el número de colonos, o en otros casos dando licencias para visitar Ensenada o La Paz. El conteo pormenorizado de Abascal –confuso y desordenado en cuanto a su estructura estadística– ofrece un vistazo al gasto más cuantioso de María Auxiliadora: el movimiento migratorio que representaba enviar y traer de regreso a los candidatos más aptos para esta colonia inserta en la aridez sudcaliforniana.⁵² Las altas y bajas provocaron que el número total de colonos, entre el primer y segundo semestre de 1942, fluctuara entre 300 y 400. Abascal registró las razones de los desertores y las enfermedades de los difuntos (ancianos y neonatos, con mayor frecuencia), así como nombres, apellidos y terruño de las familias recién llegadas.⁵³

⁵⁰ Las fuentes nada mencionaron sobre quiénes pudieron haber perforado esos pozos, véase IHH-UABC, fondo *El Sinarquismo*, exp. 2.29, carta de José R. Basagoiti a Juan Ignacio Padilla, 12 de marzo de 1942, ff. 1-2.

⁵¹ IHH-UABC, fondo *El Sinarquismo*, exp. 2.29, carta de José R. Basagoiti a Juan Ignacio Padilla, 29 de marzo de 1942, f. 3, énfasis añadido.

⁵² IHH-UABC, fondo *El Sinarquismo*, exp. 2.29, carta de José R. Basagoiti a Juan Ignacio Padilla, 12 de marzo de 1942, f. 2,

⁵³ IHH-UABC, fondo *El Sinarquismo*, exp. 2.33, varias entradas del “censo” de Salvador Abascal, Colonia María Auxiliadora, de junio a diciembre de 1942 ff. 1-28.

CUADRO 13.
Producción agrícola de la colonia sinarquista según
hectáreas cultivadas, 1944-1945

<i>Producto Agrícola</i>	<i>María Auxiliadora (1944)</i>		<i>Territorio Sur (1945)</i>	
	<i>Hectáreas</i>	<i>%</i>	<i>Hectáreas</i>	<i>%</i>
Maíz	14	43.75	846	45.4
Frijol	6	18.75	367	19.7
Trigo	7	21.90	35	1.9
Haba, chícharo y papa	2	6.25	137	7.3
Garbanzo, alfalfa, ajo y chile	3	9.35	148	7.9
Varios			332	17.8
<i>Total</i>	32	100	1,865	100

FUENTE: IIH-UABC, fondo *El Sinarquismo*, exp. 3.53,
“Forma 16”, 31 de marzo de 1944 y ALTABLE, “La
aplicación de la política nacional”, p. 500 [Cuadro 1].

Abascal permaneció en Baja California Sur hasta abril de 1944 y no se marchó sin antes organizar a los colonos y asignarles, a cada uno de ellos, funciones precisas en la administración de la colonia.⁵⁴ El modesto número de hectáreas cultivadas previo al retiro de Abascal probó, según él, la ayuda “divina” de la colonia.

María Auxiliadora comenzó a sembrar las tierras del VSD *de facto*, sin trabajo previo de deslinde y sin establecer cuál sería el número de hectáreas que los gobiernos locales o el federal les permitiría ocupar. Una clara tendencia sinarquista era la siembra de trigo, mientras que las cifras del resto de cultivos son muy similares a las del Territorio Sur. El asunto del trigo radica en que, como adelanto de lo que después fue el valle, equivalía casi al 22% de la superficie sembrada por los simpatizantes de la UNS. Años después, la tendencia no se modificaría: en María Auxiliadora y el VSD se siguió destinando una considerable extensión de tierra a este cereal. No cabe la menor duda que fueron los pioneros del poblamiento moderno y como tales enfrentaron múltiples dificultades para moverse a través de la zona.

El cambio en la gubernatura en el Territorio Sur, de Múgica al militar nativo Agustín Olachea, en 1946, no interrumpió el apoyo a los colonos sinarquistas.⁵⁵ Anticipándose a los cambios políticos del régimen que tanto denostaba, Abascal encargó, antes de abandonar el VSD,

⁵⁴ REYES SILVA, *Mis recuerdos*, p. 54.

⁵⁵ Múgica renunció en el invierno de 1945, pero sólo hasta el año siguiente Ávila Camacho aceptó su renuncia y entonces nombró gobernador al también militar, Agustín Olachea ocupó el cargo hasta 1956.

el funcionamiento moral y material de la colonia a hombres como Santos Olguín. Por suerte, consultamos una de las últimas entrevistas que Olguín concedió a un estudioso del desarrollo regional. Nacido en Querétaro, Olguín llegó en junio de 1942 y se convirtió en el chofer de los sinarquistas. Recordó en su testimonio que a veces pasaba hasta 10 días varado en las brechas que conducían a La Paz, por culpa de un neumático desinflado.⁵⁶

ILUSTRACIÓN 11.
Agustín Olachea dialogando con agricultores, c. 1952



FUENTE: ALTABLE, “El general Agustín Olachea Avilés”, p. 654.

El testimonio más valioso de Olguín es el relativo al modo en que el general Olachea retomó la estafeta y continuó apoyándolos. Ocurrieron dos cosas al momento en que ambos se entrevistaron: Olachea insinuó que las poco menos de cien personas que no abandonaron la colonia eran los más “machos”, cosa que contrarió a Olguín. El nuevo gobernador respondió contundente: “Te voy a dar una pequeña ayuda para que se sigan manteniendo en sus trabajos, porque con *seis cabrones* se puede hacer mucho”.⁵⁷ A la fecha María Auxiliadora es una de las localidades más longevas del VSD, aunque a lo largo del siglo XX (y lo que llevamos del XXI) no recuperó los 400 colonos que la poblaron al comienzo. Eso sí, en 1953 los sinarquistas debían poco menos de 63,000 pesos a las instituciones de crédito refaccionario.⁵⁸

⁵⁶ Testimonio citado en JIMÉNEZ NAVARRO, *Agricultura moderna*, p. 40. Véanse las notas personales de Abascal en IHH-UABC, fondo *El Sinarquismo*, exp. 2.33, “censo” de Salvador Abascal, Colonia María Auxiliadora, entradas del mes junio de 1942, f. 13.

⁵⁷ JIMÉNEZ NAVARRO, *Agricultura moderna*, p. 42, énfasis añadido.

⁵⁸ REYES SILVA, *Mis recuerdos*, p. 55.

SEGUNDA OLEADA DE COLONOS

Pese a estar separados por casi mil kilómetros, existen similitudes entre San Quintín y Santo Domingo. Además de la explotación de aguas subterráneas, ambos se desarrollaron de modo óptimo hacia la segunda mitad del siglo xx. Sin embargo, entre ambos valles agrícolas hubo y existe una profunda diferencia: la presencia del gobierno federal fue más acentuada en el sur que en el norte. Desde finales de la década de 1940 y principios de 1950, el ejecutivo nacional insistió en abandonar los giros agraristas y colectivistas del mundo rural y optar por corrientes agroindustriales y favorecer con ello la expansión de la pequeña propiedad.⁵⁹ En la península de Baja California y Baja California Sur, como en otros lugares del noroeste mexicano, la historia de los valles agrícolas debe precisar el arribo e introducción de ciertos “paquetes tecnológicos” cuya adaptación resulta fundamental para comprender su trayectorias en los siguientes años. Debido a que el acceso a maquinaria era indispensable, así como a fertilizantes e insecticidas, hubo un elemento que diferenció a VSD de VSQ: el “apoyo financiero, vía crédito o subsidios”, en palabras de un grupo de historiadores y ambientalistas interesados en Baja California Sur.⁶⁰

La creación de la Comisión Nacional de Colonización en diciembre de 1946, y su existencia hasta el año de 1963, repercutió en el poblamiento del VSD. Sobre todo porque esta comisión solía informar a la opinión pública de sus proyectos en puerta, lo mismo con altavoces en plazas públicas que en la radio, prensa o televisión. Al igual que en los comienzos del VSQ, la idea de poblar Baja California Sur propició la formación de varios grupos interesados en trasladarse a la península. Uno de esos grupos fue el de los Colonos Asociados de Baja California (en adelante, CABC), cuyos miembros eran originarios de la Ciudad de México. Las palabras del geógrafo estadounidense Barrett sobre los CABC resaltan por su realismo:

Los requisitos para los colonos eran mínimos: mayores de edad, saludables y sin antecedentes penales. Se supondría que los aspirantes a colonos debían tener un mínimo conocimiento sobre agricultura pero en los hechos esto no sucedió. El proceso de selección fue poco riguroso y la mayoría de familias de la Ciudad de México que viajaron a Baja California Sur no tenían ningún tipo de experiencia agrícola y limitados recursos financieros.⁶¹

⁵⁹ MEDIN, *El sexenio alemanista*, p. 135. Véase al respecto ABOITES AGUILAR, “La Comisión Nacional de Colonización”.

⁶⁰ CARIÑO, CASTORENA, MAYA, WURL, URCIAGA y BRECEDA, “Transformación de los ecosistemas”, p. 98.

⁶¹ BARRETT, “The Colonization”, p. 36. La traducción es nuestra.

A diferencia de los procesos de dotación ejidal, tanto en su versión cardenista como en las posteriores reformas al Código Agrario que crearon los Nuevos Centros de Población Agrícola (NCPA), la colonización derivada de los cambios legislativos del sexenio de Miguel Alemán fue poco dadivosa con las clases desposeídas. Lo ideal era que los aspirantes a colonos contaran con algún capital previo. Ello no significa que el gobierno federal los abandonara a su suerte en los parajes colonizados. La historia del VSD ejemplifica cómo los proyectos de colonización fueron vistos por la elite en el poder como negocio de Estado. Las empresas constructoras, las refaccionarias, vendedores de semillas y maquinarias... la lista podría ser enorme.⁶² Pero toda generación de riquezas producto de las actividades agropecuarias dependía de algo esencial: del control de la tierra y del derecho de propiedad. Como vimos en el VSQ, las carreteras impulsan los mercados inmobiliarios. Lo mismo ocurrió, pensamos, en VSD.

La segunda oleada de colonización a Santo Domingo inició a finales de 1948 y principios de 1949. El gobierno del presidente Alemán diseñó un plan de acción: crear colonias agrícolas, lotificarlas y vender los lotes a futuros colonos. Por disposiciones legales, cada lote debía superior a 10 hectáreas y menor a 100 hectáreas irrigadas. “La ley no especificó los precios y las condiciones de pago, y por lo mismo la Comisión Nacional de Colonización actuó de modo discrecional”, a la hora de permitir la ocupación y cultivo ulterior de parcelas.⁶³ Como veremos más adelante, la discrecionalidad con que obraron autoridades estatales y federales cobró consecuencias para la economía del lugar.

Luego de decretarse la utilidad pública de la colonización de Santo Domingo por el gobierno de Alemán, en 1949, comenzaron a ofertarse los lotes bajo previa recomendación a los colonos de constituir sociedades de crédito. En el papel, el costo total de la tierra se saldaría mediante 10 pagos anuales, con una tasa de interés del 3%. Los lotes de 100 hectáreas tendrían, idealmente, un costo de 2,500 pesos. El número total de tierras abiertas a la colonización fue de 400 mil hectáreas, cifra por lo demás optimista considerando que, en este caso, la superficie apta para sembrarse era de 40 mil hectáreas.⁶⁴ “En menos de cinco años”, recordó uno de los profesores rurales del valle, “grupos de campesinos, profesionistas, empleados de diversos oficios y hasta

⁶² JIMÉNEZ NAVARRO, *Agricultura moderna*, p. 16. Sobre la introducción de semillas sintéticas e híbridas durante el alemanismo, se ha señalado que el gobierno federal procuró mantener un mercado cautivo de productores nacionales que consumían las semillas estadounidenses. Véase al respecto OLSSON, *Agrarian Crossings*, p. 149.

⁶³ BARRETT, “The Colonization”, p. 38. La traducción es nuestra.

⁶⁴ ALTABLE, “La aplicación de la política nacional”, p. 505.

políticos, obtuvieron lotes de cien, cincuenta y veinticinco hectáreas”.⁶⁵ Como ya vimos a propósito de la concesión Orendáin, algo similar ocurrió en VSQ. La diferencia radica en que en VSD no hubo una familia como los Orendáin que monopolizaron la venta del suelo.

La labor de deslinde del VSD contó con la participación del ingeniero topógrafo Luis J. Gallo, el mismo que delimitó Guerrero Negro y la Bahía de Sebastián Vizcaíno. De todos los lugares que conoció fuera de Jalisco, de gira de trabajo por Tabasco, Quintana Roo, Chihuahua y Baja California Sur, la Llanura de Bahía Magdalena fue el lugar que escogió para hacerse de un patrimonio. Gallo es recordado por ser personaje ilustre pero, sobre todo, por su sentido del humor: bautizó el lote que compró con el nombre de “Gallo Loco”. Al poco tiempo, se convirtió en intermediario de colonos, ejidatarios y pequeños propietarios ante el gobierno territorial, la Secretaría de Recursos Hidráulicos (SRH) y la Comisión Nacional de Colonización. Resulta paradigmático que también fuera uno de los más notables profesionistas y funcionarios públicos que denunciara la sobreexplotación de los mantos acuíferos. Así lo confirmó pocos años después el geohidrólogo Alfonso De la O Carreño, uno de los expertos en la materia. Pese al daño ambiental, el topógrafo tapatío Gallo, vio esta situación como ventana de oportunidades.⁶⁶

Corre la anécdota de que cuando el ingeniero [Gallo] escogió los terrenos para la colonia, supuestamente seleccionó las peores tierras y por eso muchos amigos le decían, un poco en broma y un poco en serio: “Oiga, usted está loco al pretender sembrar en estas tierras...” Lo que no sabían, es que dada la experiencia del profesionista, esas tierras eran de las mejores del valle y además tenían agua en abundancia.⁶⁷

Gallo no fue el único ingeniero encargado de la colonización que obtuvo tierras. Otro fue Octavio Clemente Pérez, quien llegó en 1954 como empleado de la Comisión Nacional de Colonización e inmediatamente adquirió 50 lotes para sí, con acceso a ocho pozos, en la Colonia La Laguna.⁶⁸ No es necesario recordar que en los valles agrícolas ubicados en zonas áridas y sin aguas superficiales disponibles el control del agua subterránea resulta fundamental. El patrón de expansión marcó la diferencia entre unos lotes y otros: el acceso a pozos fue –como lo sugiere la cita anterior– la clave del éxito. Para cuando la SRH estableció el Distrito de Riego número 66 (DR66) a principios de julio de 1954, la dinámica política, económica y poblacional del VSD trastocaba ciertos límites naturales: los mantos acuíferos que llevaban miles de años formándose

⁶⁵ REYES SILVA, *Mis recuerdos*, p. 14.

⁶⁶ MORENO VÁZQUEZ, “El agua subterránea”, p. 79.

⁶⁷ REYES SILVA, *Mis recuerdos*, p. 139.

⁶⁸ REYES SILVA, *Mis recuerdos*, p. 106.

comenzaron a explotarse de modo intensivo. El general Olachea fue el catalizador de todos los cambios que, dado el conocimiento acumulado y el acceso a mejores instrumentos de perforación y de bombeo, provocaron la transformación del lugar.

Sí antes Abascal había perforado un pequeño pozo de tres pulgadas, para finales de 1950 comenzaron a perforarse los de ocho pulgadas. “Para los primeros días del mes de enero de 1951 comenzaron a extraer el agua por medio de un motor marca Peerles, de 36 caballos de fuerza”, y unos cuantos meses después llegaron los primeros tractores y arados mecánicos que el gobierno territorial consiguió con crédito del Banco Nacional de Crédito Agrícola y Ganadero.⁶⁹

Del mismo modo que en la Costa de Hermosillo, la SRH decretó una veda a la apertura y explotación de nuevos pozos en VSD y algunas áreas de cultivo cercanas a La Paz. Para cuando se inauguró la Transpeninsular, en diciembre de 1973, había un total de 516 pozos, correspondientes a 505 particulares, 10 ejidatarios y uno explotado por la SRH; doce años después, en 1985, había 714 pozos.⁷⁰ En un informe sobre el ciclo agrícola de 1952 quedaron delineadas algunas de las transformaciones que experimentaron varias zonas de Baja California Sur como Mulegé y Chametla, en las inmediaciones de La Paz. Además de conseguir los créditos, Olachea destinaba a varios empleados de gobierno en la inspección técnica y la vigilancia continua de los cultivos. Salvo por viejas obras misionales de mampostería, no existía en el área ninguna forma de almacenamiento, derivación o encausamiento de agua.

Como era de suponerse, las consecuencias de las decisiones de Olachea al incentivar la producción agrícola con tasas preferenciales de crédito llegaron tiempo después. De momento, conviene mencionar las ansiedades que provocaba la producción local. El ejido Santo Domingo, uno de los más viejos de los llanos de Magdalena, ejemplifica la intervención gubernamental en el funcionamiento de la economía agrícola:

El gobierno territorial tiene otorgado el aval para el crédito que el Banco Nacional de Crédito Agrícola y Ganadero que concedió a los ejidatarios para salvar las siembras de trigo que por lo reducido de los créditos concedidos se podrían haber perdido por falta de riego [...] El 100% de los cultivos de este ejido se hacen con riego de bombeo profundo.⁷¹

⁶⁹ REYES SILVA, *Mis recuerdos*, pp. 74 y 54.

⁷⁰ SÁMANO PINEDA, “El Distrito de Riego”, pp. 54-55 y JIMÉNEZ NAVARRO, *Agricultura moderna*, p. 32.

⁷¹ AHPLM, fondo *Gobernación*, leg. vol. 945, 1/4, doc. núm. 284, exp. s/núm., “Informe agrícola de 1952”, sin fecha, ff. 1-2.

La variedad del trigo sembrado en VSD (“Ramona 44”) la consiguió Olachea en el Valle de Mexicali, lugar que tiempo atrás impulsó cuando gobernaba el Territorio Norte.⁷² Otro de los ejidos, Matancitas, establecido por el general Domínguez Cota durante el sexenio cardenista, también seguía algunos pasos de los ejidatarios mexicalenses. En Matancitas, los agricultores eran “individuos del centro de la república [...] desligados del medio”, pero contaban con dos plantas de bombeo de ocho pulgadas para regar las 90 hectáreas que sembraron de algodón.⁷³ La introducción de las semillas trigueras y algodoneras fue responsabilidad de Olachea, y como hemos sugerido líneas arriba, poco importaba que la mayoría de colonos no supiera trabajar este cultivo. Pareciera que migraron a Baja California Sur con la esperanza de mejorar rápidamente sus condiciones de vida pero la modernización agrícola terminó desafiándolos.

El mismo año que se abrieron las terracerías transitables entre La Paz y el VSD (1953) coincidió con la ampliación del cultivo triguero en las colonias agrícolas, es decir, fuera de los ejidos colectivos que habilitó el gobernador Domínguez Cota décadas atrás. En todo el valle, incluyendo los lotes privados y ejidales, había “1,300 hectáreas [del cereal] y el rendimiento probable se considera en 2 mil toneladas ya que, por el desconocimiento de la semilla, sólo se sembraron 50 kilos por hectárea”.⁷⁴ El gobierno territorial, como era de esperarse, se mantenía informado sobre plagas, riegos, y trabajos de nivelación para asegurar las cosechas. Aunque es palpable la improvisación con la que comenzaron a sembrarse en escala cada vez mayor los dos productos agrícolas más importantes del noroeste, también las fuentes disponibles revelan la existencia de diversos intereses en juego que no arriesgaron ciegamente sus activos. Si no, ¿cómo explicar la fuerte supervisión gubernamental sobre el valle?

Lo primero que debemos considerar es que en los valles agrícolas ninguna superficie era regada o sembrada en su totalidad. Eso es una cuestión normal, pues suelen priorizarse algunas tierras antes que otras. Preparar la siembra implica, además, una gran inversión en desmonte así como la habilitación del riego, a través de tuberías y pozos aledaños. Así, ciertos lotes del VSD fueron adquiridos por inversionistas no identificados detrás de los CABC. Dicho sea de paso, algunos de los colonos recibían cinco mil pesos mensuales por sus trabajos de colonización.⁷⁵ La

⁷² REYES SILVA, *Mis recuerdos*, p. 73.

⁷³ AHPLM, fondo *Gobernación*, leg. vol. 945, 1/4, doc. núm. 284, exp. s/núm., “Informe agrícola de 1952”, sin fecha, ff. 3-4.

⁷⁴ AHPLM, fondo *Gobernación*, leg. vol. 945, 1/4, doc. núm. 284, exp. s/núm., oficio s/núm. de Enrique Aguilar Morales al gobierno del Territorio Sur, 11 de junio de 1953, f. 1.

⁷⁵ REYES SILVA, *Mis recuerdos*, p. 74.

adquisición de ciertos lotes, reflexionó un tesista dedicado al desarrollo económico, “mediante el embargo o la compra directa [correspondió] a grupos que están integrados por los distribuidores de insumos y socios de las despepitadoras”.⁷⁶ No cabe duda que durante este segundo momento de colonización llegaron diferentes flujos humanos y de capitales, pero no estamos seguros que los vendedores de estos paquetes adquirieron lotes de manera directa.

Cabe destacar que el VSD surgió gracias a factores que el gobernador Olachea supo canalizar de modo discrecional. En uno de los informes que debía rendir a la Secretaría de Gobernación, comunicó los ingresos netos de su gobierno en el año fiscal de 1953: 8,026,027 pesos. De esa cantidad, el gobierno de Olachea erogó 1,372,041 pesos para el ramo agrícola, invirtiendo una parte del dinero en pequeñas obras hidráulicas cercanas a La Paz. Sin mayor justificación presupuestal, añadió que había destinado “una partida de equipos de bombeo y tractores que fueron distribuidos en diversos ejidos y colonias que no tenían crédito del Banco Agrícola”.⁷⁷ ¿Cuáles fueron los ejidos y colonias que resultaron beneficiados con esta medida? Recordemos que desde el gobierno mugiquista había cierta maquinaria agrícola –misma que benefició, como vimos, a los sinarquistas–, pero en plena expansión y del mercado de tierras, convendría tener coordenadas precisas de a dónde fue a parar cada uno de los equipos que adquirió el gobierno territorial con los recursos recaudados.

El informe de Olachea también refirió que, por fin, se había hecho realidad el sueño de conectar el VSD con la costa del golfo, a través del camino carretero a Loreto, para darle “salida a los productos del rico valle [de Santo Domingo], habiéndose gastado en esta obra 140,239 pesos”, monto que también sirvió para localizar un camino sustituto de las terracerías entre Comondú y Loreto. “Además”, agregó el gobernador, “[entregué] a la Junta Local de Caminos para la conservación de caminos vecinales la suma de 125 mil pesos”, institución que como ya hemos dicho, tenía un funcionamiento mucho más protocolario y más estructurado.⁷⁸ El tema de la discrecionalidad de Olachea apareció de nuevo y si lo reproducimos es porque, más allá de mitologías provincianas de los “hombres fuertes”, hubo voces que asociaron los logros de este valle agrícola los logros de la Transpeninsular:

⁷⁶ JIMÉNEZ NAVARRO, *Agricultura moderna*, p. 45.

⁷⁷ AHPLM, fondo *Gobernación*, leg. vol. 945, 1/4, doc. núm. 284, exp. s/núm., oficio núm. 5638, de Agustín Olachea a la Secretaría de Gobernación, 14 de julio de 1953, f. 1.

⁷⁸ AHPLM, fondo *Gobernación*, leg. vol. 945, 1/4, doc. núm. 284, exp. s/núm., oficio núm. 5638, de Agustín Olachea a la Secretaría de Gobernación, 14 de julio de 1953, f. 2.

En el Valle de Santo Domingo hemos perforado 16 pozos con ademe de acero, quedando 13 de ellos sin equipo de bombeo. Por último, comunico a usted que como resultado práctico del fomento a la agricultura que ha venido auspiciando este gobierno siguiendo la política del Sr. Presidente de la República, tenemos que de la actual siembra de trigo se levantaron 2,300 toneladas de dicho grano y se está por cosecharse [sic] maíz, frijol y papas y se abrieron al cultivo 800 hectáreas de algodón, las que están en magníficas condiciones de siembra, que auguran un excelente resultado y siguiendo esta misma política continuaremos estimulando la creación de nuevas colonias.⁷⁹

Por lo visto, la participación del VSD en el episodio algodonerero fue mínima. Al respecto, considérese que por las mismas fechas en el Valle de Mexicali se sembraban 187,560 hectáreas que no se comparan con las 800 sudcalifornianas.⁸⁰ Olachea preparó el terreno para la siembra intensiva, lo cual repercutió diez años después. Conviene preguntarnos luego de aclarar que de 16 pozos habilitados sólo tres contaban con equipo extractor, ¿acaso el gobierno territorial utilizaba los nuevos caminos para llevar las bombas a diferentes zonas, tal y como hizo con los sinarquistas durante la administración de Múgica? La evidencia indica que sí, por lo que la inversión en caminos redundó en la de irrigación, subordinándose una a la otra.

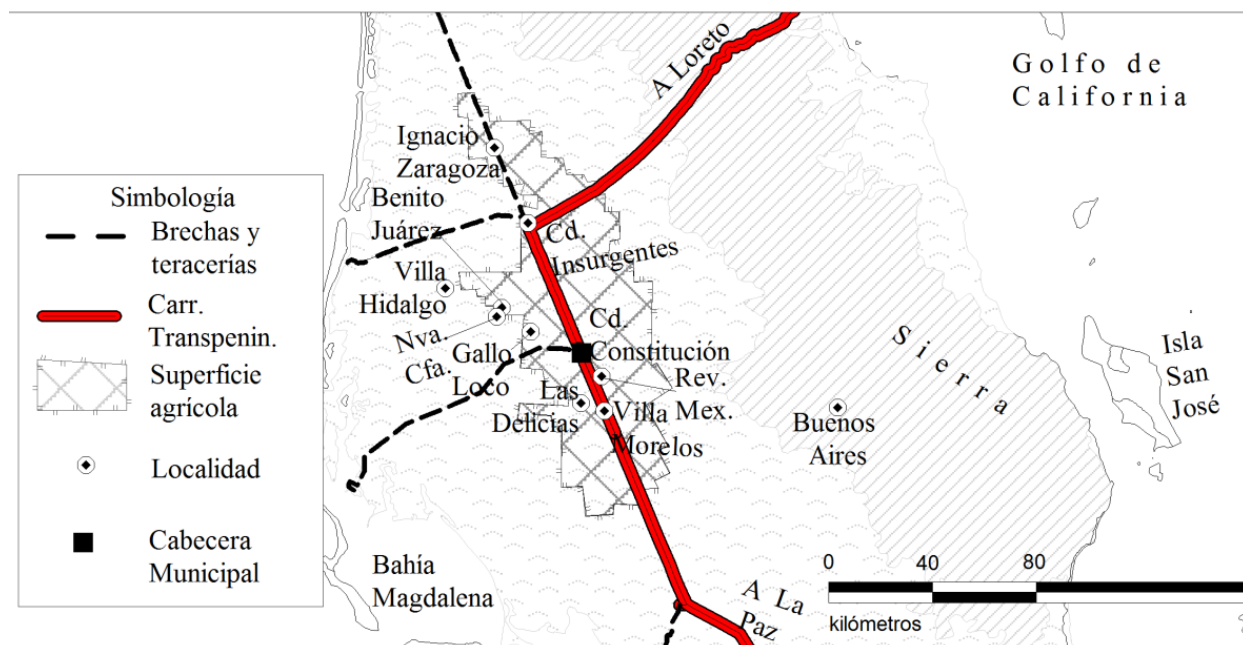
La localidad que mejor ejemplifica la segunda oleada de colonización es Ciudad Insurgentes, punto en el que el trazo de la Transpeninsular dobla rumbo al sur –o al norte, según se vea. Dicha localidad, cuyo nombre original era durante el periodo que estudiamos colonia “Fernando de la Toba” (en honor al alférez que en 1822 decretó la Independencia de Baja California en San José del Cabo), amerita toda la atención. Como hemos visto, en torno a Guerrero Negro surgió la creencia de que era la “salina más grande del mundo”, sobre “Fernando de la Toba” ocurrió algo similar: pronto empezó a hablarse que era el “corazón agrícola del VSD”. Resulta paradigmática la trayectoria poblacional de esta localidad, pues de ser una “villa” sin registro censal antes de 1960 se convirtió en el segundo centro urbano del valle, sólo por debajo de Ciudad Constitución. Fuera de las especulaciones de varias de las fuentes que hemos venido, muy dadas a hablar de la “revolución verde” o los “paquetes tecnológicos” sin dar más coordenadas o nombres y apellidos, en “Fernando de la Toba” la Algodonera MacFadden estableció una despepitadora, mientras en Ciudad Constitución el despepite era realizado por pequeños establecimientos.⁸¹

⁷⁹ AHPLM, fondo *Gobernación*, leg. vol. 945, 1/4, doc. núm. 284, exp. s/núm., oficio núm. 5638, de Agustín Olachea a la Secretaría de Gobernación, 14 de julio de 1953, f. 3.

⁸⁰ ABOITES AGUILAR, *El norte entre algodones*, p. 200 [Cuadro A5].

⁸¹ REYES SILVA, *Mis recuerdos*, p. 127.

MAPA 11.
Nuevas localidades del vsd, 1950-1970



FUENTE: Elaboración propia a partir de cartografía de “Conjunto de datos vectoriales”, «www.inegi.mx» y BARRETT, “The Colonization”, p. 37 [Mapa 2].

Por suerte, un libro de historia oral recogió algunos testimonios sobre la colonización privada de “Fernando de la Toba”. Diferentes vecinos de esta colonia recuerdan los pormenores del proceso migratorio que los llevó al vsd. El jalisciense Juan Godínez Anguiano llegó de 25 años con cuatro hijos. El grupo con el que arribó estaba integrado por vecinos de Tijuana, Tecate, Mexicali y San Luis Río Colorado, Sonora, con la común aspiración de colonizar Baja California Sur. La primera ocasión que Godínez Anguiano supo del valle fue gracias a la invitación de una persona con la que trabajaba en Tijuana. Bajo la promesa de “buenas tierras y mucha agua”, Godínez Anguiano tomó posesión en 1953 de un lote que sólo dos años después dio cosecha.⁸² Obtuvo facilidades de riego gracias a un vecino, Eduardo Salazar, que le prestó la maquinaria que pertenecía al gobierno territorial y que en esos momentos circulaba por vsd. Así, de visita en la capital del Territorio Sur en 1955 entró en contacto con el gobernador Olachea. Junto con otros colonos de “Fernando de la Toba”, fueron recibidos por el mandatario del Territorio Sur con la misma brusquedad con la que fue tratado el sinarquista Santos Olgúin. Lo que pudo haber sido un tedioso procedimiento burocrático fue simplificado:

⁸² Testimonio citado en LÓPEZ GUTIÉRREZ y RIVERA GÓMEZ, *Cuando bebas agua*, p. 49.

¿Qué quieres muchacho? –me dijo [Olachea]. Un equipo, mi general. Pa'qué [sic] lo quieres, para regar, ¿en dónde? En la colonia “Fernando de la Toba”, tengo 20 hectáreas desmontadas, listas para echarle el agua, me está haciendo falta el equipo para que me suelten el crédito la compañía de desarrollo.⁸³

Sin más trámites, Godínez Anguiano obtuvo un equipo de bombeo prestado. A finales del mismo año, no tuvo que seguir los pasos de otros alodoneros del valle que debían trasladarse hasta La Paz para entregar y despepitar su algodón. Para noviembre de 1955, la empresa alodonera MacFadden instaló el primer *cotton gin* o despepitadora en “Fernando de la Toba”. La discrecionalidad olacheísta no fue del todo negligente, sencillamente el general Olachea era un hombre desconfiado que al poco tiempo enviaba a los inspectores del gobierno territorial a comprobar el bueno uso del “equipo completo” de bombeo. Tras confirmar que un equipo servía para numerosos colonos, Godínez Anguiano explicó en qué consistía el “equipo completo”: un motor y una bomba extractora que se conectaban al pozo de ocho pulgadas previamente perforado. Él y otros agricultores tenían que recoger y devolver el equipo en La Paz, recorriendo caminos en reconstrucción. Mientras estuviera funcionando el equipo de bombeo, los inspectores realizaban el mismo recorrido para cerciorarse que su instalación fuese la correcta. Los motores funcionaban con diésel que cada usuario debía adquirir. En caso de no contar con efectivo, Godínez Anguiano recordó que había prestamistas informales que facilitaban dinero y herramientas.⁸⁴

A finales de 1952, el ingeniero Gallo quedó encargado de autorizar la ocupación provisional de “Fernando de la Toba”. Originalmente, la Comisión Deslindadora de Baja California Sur fraccionó la colonia en 26 lotes de 100 hectáreas, considerando que toda la superficie por colonizar era de 10,699, es decir, para 1953 sobraban poco más de 7,000 hectáreas para seguir lotificando la Llanura de Magdalena. En 1954, llegó el grupo más numeroso de colonos.⁸⁵ Desde luego, el número de colonos que fue sumándose quedó registrado hasta el censo de 1960. Como lo muestra el Cuadro 14, esta colonia fue siempre una de las localidades más pobladas del valle. Siempre por debajo de Ciudad de Constitución, “Fernando de la Toba”, hoy Ciudad Insurgentes, es una localidad en la cual se observan los cambios históricos de la segunda mitad del siglo XX.

⁸³ Testimonio citado en LÓPEZ GUTIÉRREZ y RIVERA GÓMEZ, *Cuando bebas agua*, p. 50.

⁸⁴ Testimonio citado en LÓPEZ GUTIÉRREZ y RIVERA GÓMEZ, *Cuando bebas agua*, p. 51.

⁸⁵ Nombres y apellidos de algunas familias jaliscienses, michoacanas y sonorenses, en REYES SILVA, *Mis recuerdos*, pp. 104-105.

El gran número de colonos congregados para cultivar las tierras de Insurgentes –sólo comparable a la colonia Nueva California– superó al resto de localidades que, de modo disperso, cohabitaban el mismo valle agrícola. Lo importante de la trayectoria de los lotes ocupados por agricultores como Godínez Anguiano fue una cierta impronta urbana. No cabe duda que ello constituye uno de los rasgos del “secreto urbanizador” del algodón –y por lo visto, del trigo del VSD– que permiten comparar a Ciudad Insurgentes con Ciudad Constitución, Villa Morelos e “Ignacio Zaragoza”. Como apreciamos en el Mapa 11, Ciudad Insurgentes no sólo es el nodo a partir del cual dobla la Transpeninsular sino que ejerce una función de límite interior, entre el nuevo valle y los viejos “oasis”. Quizás a este lindero interior/exterior se refiera la frase de que “Fernando de la Toba” es el corazón del VSD. Pero también constituye una especie de frontera hacia el exterior en donde persistían técnicas anticuadas de riego.⁸⁶

El Cuadro 14 incluye una lista de las principales localidades del valle, en el sentido de que adquirieron relevancia toponímica a medida que fuimos consultando las fuentes. Todas comparten una característica común: no fueron registradas sino hasta el censo poblacional de 1960. La “representatividad” del cuadro radica en que la fila “Resto de localidades” va disminuyendo gradualmente a lo largo de los registros. Muchos de las localidades que incluimos en esa categoría fueron, la mayor parte del tiempo, menores a 300 habitantes. También debemos destacar que desde 1970, Ciudad Constitución concentró el mayor número de colonos. Solamente después de la década de 1980, Ciudad Insurgentes alcanzó tal cantidad de población que superó a la de localidades dispersas, sin competir jamás con el tamaño de la población de Ciudad Constitución. La posición superior que adquirió esta última localidad resulta sorprendente, ligada, desde luego, al cultivo del trigo y algodón. Para el periodo de 1960 a 1970, a 17 años de transformarse de nodo de terracerías en una ciudad atravesada por una carretera federal, se convirtió en la zona agroindustrial más importante de Baja California Sur.

En la mayoría de casos, los asentamientos más pequeños fueron perdiendo fuerza en términos absolutos y relativos. Pareciera que Las Delicias, Nueva California o Revolución Mexicana, ocuparon lotes y una vez asegurada la posesión del suelo algunos miembros fueron

⁸⁶ El desplazamiento económico y político que sufrió el pueblo de Comondú y todas las rancherías que gravitaban alrededor de las viejas ruinas misionales condujo a una decadencia poblacional, agrícola y ganadera. El juicio de los historiadores es severo: “La pérdida de la centralidad de [...] Comondú y con ella la desarticulación de la sociedad *oasiana* fue provocada por el trazo de la Carretera Transpeninsular”, y agregaríamos nosotros, por el surgimiento de VSD, véase CARIÑO, CONWAY, ORTEGA y RODRÍGUEZ TOMP, “Historia ambiental”, p. 57.

trasladándose a otros lugares, dentro y fuera del VSD. Un contraejemplo es Villa Morelos pues en menos de 20 años triplicó el número de sus habitantes. En cambio, Gallo Loco desapareció.

CUADRO 14.
Población del VSD por localidades, 1960-1995

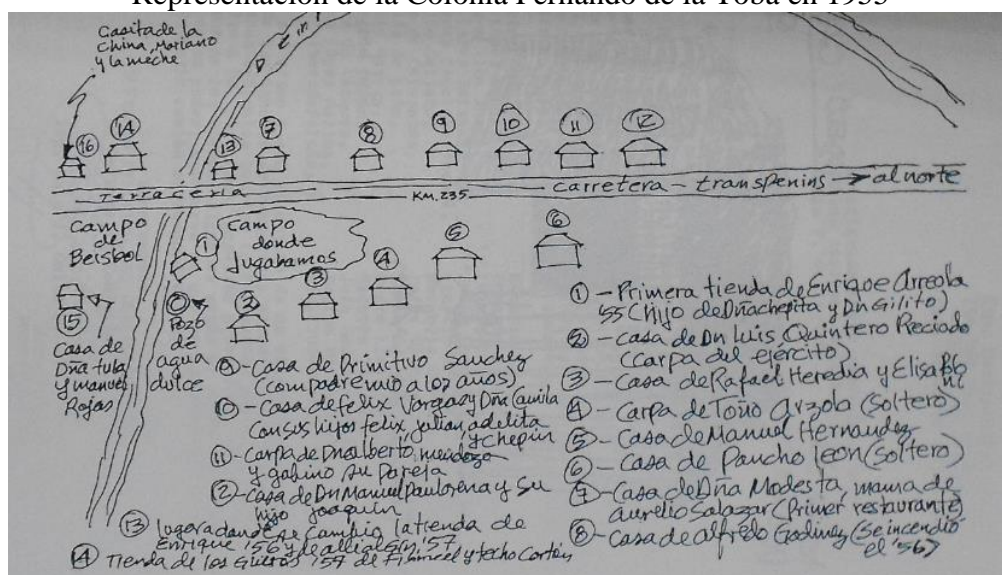
<i>Localidad</i>	1960	%	1970	%	1980	%	1990	%	1995	%
Buenos Aires	18	0.25	4	0.02	152	0.4	195	0.39		
Benito Juárez	114	1.6	253	1.4	450	1.2	767	1.4	878	1.7
Ciudad Constitución	1,926	27	10,548	53	23,557	60.5	34,692	68	35,447	69.33
Ciudad Insurgentes	510	7	2,473	12.5	5,530	14.15	8,463	16.5	8,329	16.2
Gallo Loco	31	0.4	26	0.13	21	0.05	32	0.05		
Las Delicias			241	1.2	109	0.3	99	0.2	35	0.07
Nueva California	461	6.4	315	1.6	544	1.4	350	0.7	49	0.09
Revolución Mexicana	375	5.2	214	1.1	362	0.9	87	0.16	2	0.006
Villa Hidalgo	245	3.3	233	1.2	255	0.6	219	0.4	294	0.6
Villa Morelos	62	0.8	330	1.6	1082	2.7	1175	2.2	1108	2.104
Ignacio Zaragoza	0	0	207	1.05	597	1.5	1008	2	1202	2.3
Resto de localidades	3,468	48.05	4,965	25.2	6,381	16.3	4,045	7.8	3,929	7.6
Total VSD	7,210	100	19,809	100	39,040	100	51,132	100	51,273	100

FUENTE: Elaboración propia con datos de «www.inegi.org.mx».

Considerando que la población total de Baja California Sur en 1970 era de 128,019 habitantes, Ciudad Constitución representaba el 18.4%, mientras que Ciudad Insurgentes el 4.3%. Como se muestra en el Cuadro 14, ambas localidades sumaban casi 23% de toda la entidad. Elegimos ejemplificar la segunda oleada de colonización con el punto de vista de Ciudad Insurgentes porque desde su pasado (en calidad de colonia “Fernando de la Toba”) estuvo ligada directamente a las obras de infraestructura vial que estudiamos en esta tesis. Además, como se

aprecia en la Ilustración 12, existe evidencia de que la carretera fue punto de referencia para colonizar el VSD.

ILUSTRACIÓN 12.
Representación de la Colonia Fernando de la Toba en 1955



FUENTE: LÓPEZ GUTIÉRREZ y RIVERA GÓMEZ, *Cuando bebas agua*, p. 255.

Godínez Anguiano recuerda las bases electorales que motivaron la creación y colonización de “Fernando de la Toba”. La mayoría de colonos habían sido priistas de Tijuana que habían colaborado en la campaña presidencial de Ruíz Cortines y, una vez electo, viajaron a la Ciudad de México para solicitarle 15 mil hectáreas.⁸⁷ Obtuvieron poco más de la tercera parte. Dicho esto, tiene sentido el decir del gobernador Olachea en 1953 cuando afirmaba que en su administración se apoyaba a la agricultura pues era una de las políticas promovidas por el presidente de la república y las Secretaria de Estado.

Así, el periodo de 1950 a 1960 fue la coyuntura en la que se impulsaron las medidas gubernamentales más intensas para echar andar el VSD. El paradigma del conservacionismo hidráulico esgrimido por el geógrafo estadounidense Elinore M. Barrett lo condujo a juzgar el incremento de créditos y capitales para financiar las operaciones comerciales como perjudicial para el medio ambiente. Concedor de los estudios del manto acuífero del VSD de Alfonso de la O Carreño y de un informe que la Comisión Federal de Electricidad (CFE) solicitó al geohidrólogo mexicano Heinz Lesser Jones, así como de las opiniones de Ariel Construcciones, S.A., Barrett

⁸⁷ Testimonio citado en LÓPEZ GUTIÉRREZ y RIVERA GÓMEZ, *Cuando bebas agua*, p. 49

cuestionó los métodos seguidos para calcular los promedios anuales de carga y consumo del valle.⁸⁸ Barrett escribió sobre VSD con un esquema de riego en mente: el sistema por aspersión, adelanto tecnológico que nació décadas atrás en los kibutz israelíes. En opinión de este profesor de la Universidad de Nuevo México, adoptar el sistema de aspersión iba a modificar el modo en que los geohidrólogos medirían las aguas subterráneas de zonas áridas.⁸⁹

El estudio que el gobierno sudcaliforniano encargó y publicó en 1969 al economista y teórico del desarrollismo mexicano, Gustavo Martínez Cabañas, fue mucho más optimista que el de Barrett. A pocos meses de la publicación del estudio, Martínez Cabañas formó parte del gabinete del gobernador sinaloense Alfredo Valdez Montoya (1969-1974), por lo que su trayectoria profesional –como secretario de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) entre 1949 y 1950– le proporcionó una clara idea de cuáles debían ser los derroteros del noroeste mexicano. Aunque hubiese escasa precipitación pluvial en VSD, los agricultores y autoridades deberían aprovechar al máximo el agua disponible de la cuenca hidrológica en conjunto. Había que almacenar el agua de “las avenidas de los arroyos” y utilizando “para riego por gravedad suprimiendo el bombeo en lotes agrícolas cercanos”. Con miras a disminuir los volúmenes de extracción, Martínez Cabañas advertía que “los [cultivos] frutales tienen utilidad bruta por hectárea superior a la del trigo y a la del algodón”.⁹⁰ No en vano, agregaríamos, los habitantes de los “oasis” continuaban pizcando –desde siglos atrás– dátiles y otros frutos. Este hecho llevó al periodista Fernando Jordán a decir que los pueblos de Comondú –que después migraron a Santo Domingo– eran el lugar mítico de *Shangri-La*.

La creación del Distrito de Riego número 66 (DR66) de VSD en 1954 tuvo lugar luego de un decreto de veda que establecía, sin mucho éxito, que los “aprovechamientos existentes no podrán ser aumentados en sus gastos de extracción actuales, ni en sus cargas de bombeo, ni cambiarse la capacidad de los equipos actualmente en uso”, convirtiendo a la SRH en la máxima autoridad sobre las aguas del VSD, sobre todo, a partir de un hecho fundamental: el ejercicio fiscal que la presencia de una de las Secretarías de Estado más importantes del desarrollismo mexicano

⁸⁸ BARRETT, “The Colonization”, p. 44. Suponemos que la CFE buscaba producir energía eléctrica en VSD, por lo que Lesser Jones consultó las segundas opiniones de sus colegas geohidrólogos de Ariel Construcciones, empresa que trabajaba, por aquel entonces, en las aguas subterráneas de zonas áridas de Sonora y Chihuahua, véase MORENO VÁZQUEZ, “El agua subterránea”, p. 91.

⁸⁹ BARRETT, “The Colonization”, pp. 45-47.

⁹⁰ MARTÍNEZ CABAÑAS, *Baja California Sur*, p. 83.

—junto a la de Hacienda y Crédito Público (SHCP)— propiciaba.⁹¹ Los contratos de riego entre la SRH y agricultores del VSD opacaban que, en los hechos, un pozo servía para numerosos lotes y que los usuarios no sólo carecían de equipos de bombeo propios, sino que también carecieron de medidores del agua extraída —cuestión que escandalizaba a Barrett, pues sin medidores era imposible cuantificar los daños de la extracción y sobreexplotación del recurso.

UN VALLE AGRÍCOLA EN BANCARROTA

La localidad escogida para narrar los cambios espaciales en VSD, “Fernando de la Toba” ilustra el modo en que la Transpeninsular siguió modificando las condiciones de vida de las personas que comenzaban a vivir de la agricultura. Uno de los nuevos colonos de “Fernando de la Toba” sintetizó las angustias que atravesaban muchos de los productores del VSD. A propósito de los sistemas crediticios que hicieron posible el desarrollo del lugar, dijo: “Y ahí empezaron los sufrimientos porque ya había compromisos”.⁹² Como sugerimos al principio del capítulo, para la forma de pensar de los políticos y funcionarios involucrados en el proceso de transformación del área estudiada, la colonización efectiva no sólo ocurriría tras la ocupación de la tierra. Era importante que los ocupantes se apoyaran con algún banco agrícola. De ningún modo los problemas locales, ligados a la infraestructura vial y de riego en VSD, son únicos y excepcionales pero tienen la extraña virtud de explicar las condiciones históricas que transformaron el noroeste mexicano a mediados del siglo XX.

Los sistemas de financiamiento agrícola que comenzaron a llegar al VSD a partir de la década de 1950; cobraron importancia diez años después. No sólo en términos del escaso desarrollo económico que fue dejando a los habitantes del valle agrícola sino también al gobierno territorial y, en último término, al gobierno federal. La premisa de que la Transpeninsular detonó el desarrollo económico basado en la agricultura debe someterse a revisión en la medida que los productores requerían otro tipo de infraestructura, además de la vial e hidráulica, pero sobre todo, que estaban en bancarrota. Las crisis generales que experimentó el episodio algodonero mexicano —dependiente de los precios de algodón que eran determinados por el mercado estadounidense— también afectaron las localidades del municipio de Comondú congregadas alrededor de Ciudad

⁹¹ REYES SILVA, *Mis recuerdos*, pp. 119-120. Las vedas también fueron una constante en la colonización de la Costa de Hermosillo. A pesar de que hubo numerosas vedas, ninguna de ellas detuvo la sobreexplotación. MORENO VÁZQUEZ, “El agua subterránea”, p. 101.

⁹² Testimonio citado en LÓPEZ GUTIÉRREZ y RIVERA GÓMEZ, *Cuando bebas agua*, p. 56.

Constitución y Ciudad Insurgentes. La crisis algodonera de 1957 y 1958 repercutió en todas las localidades del valle agrícola.

A partir de entonces, el Banco Nacional de Crédito Agrícola, S.A., suspendió los créditos a la producción del VSD y los empresarios privados dejaron de apoyar a los colonos. La deuda ascendió a más de 17 millones de pesos por lo que, en pleno paro de actividades, el gobernador Salinas Leal obtuvo hasta 1959 “la condonación de adeudos a través de un fideicomiso identificado con el número 71”.⁹³ Un año después, en 1960, en Baja California Sur seguían agradeciendo la puntual intervención del secretario de Hacienda Ortiz Mena, pues ello redundaba, paradójicamente, en la “liberación económica territorial”.⁹⁴ Este tipo de rescate bancario fue bastante común durante el declive del episodio algodonero del noroeste mexicano.⁹⁵

El gobernador Salinas Leal (1959-1965) se hizo experto en la obtención de subsidios ante la SHCP para mantener a flote al VSD. Desde su formación en 1958, la Asociación Agrícola del Valle de Santo Domingo (en adelante, AAVSD) se convirtió en una de las organizaciones mejor relacionadas con el gobernador Salinas Leal. Los beneficios del corporativismo, incluso en una entidad tan apartada del centro político como Baja California Sur, jugaron un importante rol en el mantenimiento del valle agrícola. A través de la AAVSD, por ejemplo, Salinas Leal tenía mejor control sobre los miles de jornaleros agrícolas que llegaban a la península a la pizca de algodón, que en muchos casos, después viajaban hasta San Quintín u otro valle agrícola del noroeste para repetir las laborales. El flujo crediticio era indispensable para pagar los salarios de los jornaleros. Con el propósito de prevenir la “agitación social”, la AAVSD solía escribirle al presidente de la república para acelerar la entrega de fondos.⁹⁶

La AAVSD también fungió como canal de las denuncias e inconformidades que se originaron tras las negociaciones en torno al precio del algodón en hueso y despepitado, o de los cereales molidos o por molerse. En un informe de 1963 redactado por Prisciliano Díaz Bonilla (destacado periodista “al servicio de la revolución”), a la sazón delegado federal de Industria y Comercio, describió los procedimientos fiscales que las villas de Constitución e Insurgentes seguían para medir y vender el algodón en las despepitadoras o en los muelles de embarque de la

⁹³ REYES SILVA, *Mis recuerdos*, p. 129.

⁹⁴ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, telegrama del 20 de enero de 1960.

⁹⁵ Al respecto véase el capítulo séptimo, “La debacle”, del libro de ABOITES AGUILAR, *El norte entre algodones*.

⁹⁶ Por esas mismas fechas, la AAVSD también solicitaba asistencia técnica al ejecutivo nacional para controlar ciertas plagas en los campos algodoneros. ABOITES AGUILAR, *El norte entre algodones*, pp. 196 y 112.

bahía. El delegado se cercioraba de que todas las operaciones comerciales siguieran el sistema métrico decimal. Aunque desde 1943 se encargó de la recaudación de “pesos y medidas” de Díaz Bonilla y jamás superó 5,000 pesos anuales recaudados, tenía una visión precisa de las actividades económicas, incluso en Santa Rosalía y Guerrero Negro. De su informe de 1963 sobresale la propuesta de crear una Cámara de Comercio de VSD.⁹⁷

La importancia adquirida por VSD para Baja California Sur consistió en que resolvió el problema del autoabasto de otros cereales y de ciertos productos derivados del algodón. Durante el alemanismo el gobierno federal insistió a los colonos de Santo Domingo que se agruparan para solicitar, de manera ordenada, los créditos refaccionarios. A la vuelta de los años, las organizaciones como la AAVSD también sirvieron para defender los intereses gremiales del valle agrícola. No olvidemos que al crearse los centros poblacionales como Constitución e Insurgentes, debía existir una red de instituciones gubernamentales que iban más allá de las labores de deslinde y lotificación. El trabajo de campo en VSD del geógrafo estadounidense que citamos, Barrett, tuvo lugar en un sitio que jamás habría existido sin la Transpeninsular: en el Campo Agrícola Experimental, perteneciente a la SRH. Para 1963, esta oficina contaba con dos ingenieros agrónomos que buscaban soluciones a problemas como plagas, monocultivo o las consecuencias a largo plazo de la agricultura de gran escala.⁹⁸

Un aspecto que apenas tocamos en el capítulo de VSQ es que las carreteras, terracerías e incluso, que atraviesan los valles agrícolas tuvieron impactos ambientales directos, en el sentido de que todas la nueva infraestructura requería algún tipo de cerco fitosanitario. El paisaje del VSD se transformó gracias a las diversas estaciones que la Agencia Local de Agricultura y Ganadería del Territorio Sur fue colocando en diferentes puntos de la Transpeninsular.⁹⁹ Más allá de describir las diversas actividades complementarias de la producción agrícola, el informe de 1963 es importante por la descripción del episodio triguero y algodonerero del VSD. Con respecto al trigo, sabemos que dejó de sembrarse la variedad “Ramona 44” para introducir una variante desarrollada

⁹⁷ AHPLM, fondo *Gobernación*, leg. vol. 945, 1/4, doc. núm. 284, exp. s/núm, oficio núm. 119 de Prisciliano Díaz Bonilla a Felipe Salinas Tijerina, 1 de junio de 1963, ff. 1-3.

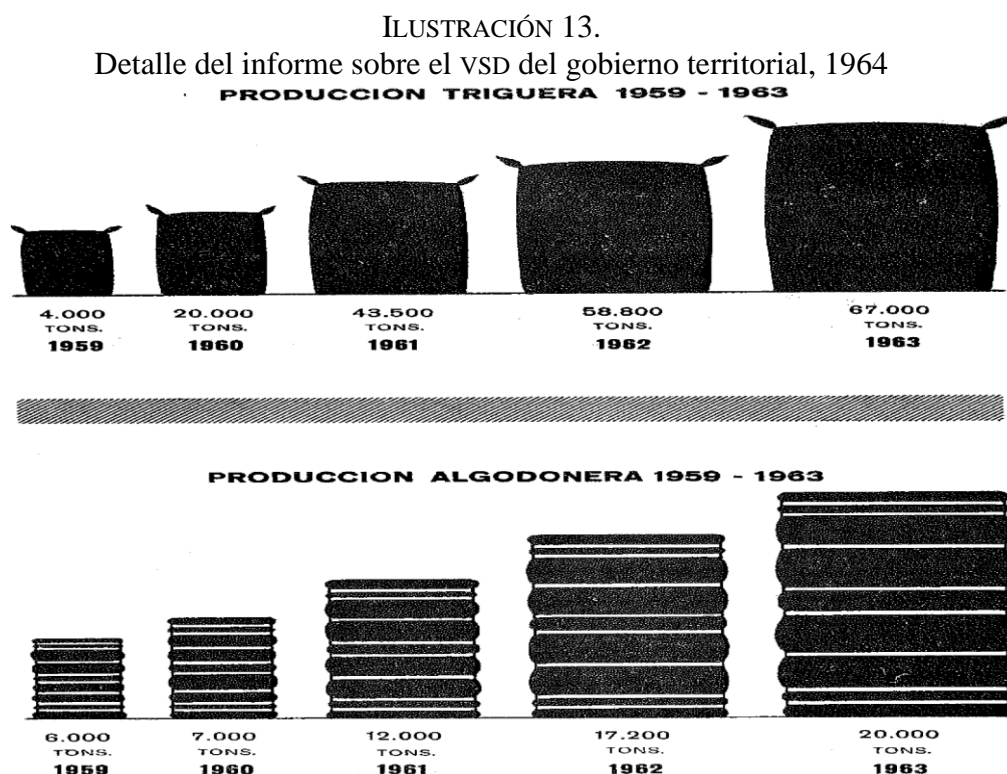
⁹⁸ AHPLM, fondo *Gobernación*, leg. vol. 945, 1/4, doc. núm. 284, exp. s/núm, informe sobre actividades agrícolas en el Territorio Sur, 24 de mayo de 1963, f. 1.

⁹⁹ AHPLM, fondo *Gobernación*, leg. vol. 945, 1/4, doc. núm. 284, exp. s/núm, informe sobre actividades agrícolas en el Territorio Sur, 24 de mayo de 1963, f. 2.

exitosamente en Ciudad Obregón, Sonora.¹⁰⁰ Citaremos los datos proporcionados sobre la extensión cultivada y sus expectativas comerciales:

Actualmente se están cosechando el trigo sembrado en el ciclo [de] invierno 1962-1963, con una superficie de 22,000 hectáreas, esperándose una producción en números redondos de 65,000 toneladas [De algodón] se sembraron 8,000 hectáreas, esperándose una producción de 30,000 pacas [...] Se invertirán 700,000 pesos de ingeniería agrícola [sic] en construcción de bordos, canales, jagüeyes, abrevaderos y perforaciones.¹⁰¹

Conviene comparar este monto de producción con la información nacional disponible consignada para el año de 1963, 846,589 hectáreas cosechadas y 2,327,565 pacas de algodón.¹⁰² Es decir, en su mejor momento VSD aportó poco menos del 1.2% de la producción nacional. Pero visto desde Baja California Sur esto, era, sin duda, un logro importante.



FUENTE: SALINAS LEAL, *Informe de labores*, p. 30.

¹⁰⁰ Sobre la historia agrícola y empresarial del Valle del Yaqui y el surgimiento de Ciudad Obregón, consúltese CERUTTI, "La construcción de una agrociedad". Acerca de la experimentación genética en el área del agrónomo estadounidense Norman E. Borlaug, entre 1948 y 1951, véase OLSSON, *Agrarian Crossings*, pp. 184-185.

¹⁰¹ AHPLM, fondo *Gobernación*, leg. vol. 945, 1/4, doc. núm. 284, exp. s/núm, informe sobre actividades agrícolas en el Territorio Sur, 24 de mayo de 1963, ff. 2-3.

¹⁰² ABOITES AGUILAR, *El norte entre algodones*, p. 391 [Cuadro A4].

La Ilustración 13 permite plantear el modo en que el valor de la producción triguera y aldonera impactó la economía de Baja California Sur. Un informe de las actividades agrícolas de 1963 –cuyos datos fueron compilados para el informe general de gobierno– discrepa ligeramente con los datos de Salinas Leal. Más allá de discutir asuntos como el rendimiento de toneladas por hectárea, el dato que nos interesa fue representado por el gráfico de sacos de trigo y pacas de algodón. A simple vista, la proyección económica de la Agencia Local de Agricultura y Ganadería calculó 2,000 toneladas de trigo menos de la que hubo realmente. O según se vea, el gobierno territorial pudo haber inflado los números proporcionados por esta agencia. Recordemos que en cada informe de gobierno se ponían en juego los buenos manejos de Baja California Sur.

La estimación a la que llegó la Agencia Local de Agricultura y Ganadería fue de un valor de 72,000,600 pesos por la producción triguera y 36,000,300 pesos por la aldonera. En cambio, sobre el valor total del maíz y del frijol no se esperaban menos de tres millones de pesos, y como sucedió en muchos casos, estos alimentos eran requeridos inmediatamente por los distribuidores de cereales y leguminosas de La Paz.¹⁰³ Una de las consecuencias imprevistas del desarrollo económico de los valles agrícola del noroeste mexicano, es la desigualdad que, como hemos visto, estuvo determinada por la posición de las áreas por cultivarse (con respecto al fraccionamiento en lotes y colonias) y por el acceso al agua (en este caso, a través de los pozos y las bombas extractoras). Ahora bien, la AAVSD intentó combatir dicha desigualdad al menos entre sus socios, al proteger los intereses del sector de pequeños propietarios.

En octubre de 1963 Eduardo Martínez, líder de la AAVSD, hizo dos solicitudes a la Secretaría de Agricultura y Ganadería: primero, para seguir consolidando los adeudos a través del gobierno territorial ante la SHCP y el Banco Nacional de Crédito Agrícola. Segundo, para que dichas instituciones concedieran un recurso de defensa crediticia que alteraría el orden de preferencia de cobro: una “carta de prelación” para evitar que las tierras quedaran “ociosas”, perjudicando así “las instituciones a quienes se les adeuda y en contra del patrimonio familiar”.¹⁰⁴ Fue bastante común que se asignaran créditos a quienes controlaban las mejores tierras, y no necesariamente las extensiones más grandes, pues hubo “un principio de discriminación motivado

¹⁰³ AHPLM, fondo *Gobernación*, leg. vol. 945, 1/4, doc. núm. 284, exp. s/núm, informe sobre actividades agrícolas en el Territorio Sur, 24 de mayo de 1963, f. 3. Sobre el consumo del maíz de VSD en La Paz, CARIÑO, CASTORENA, MAYA, WURL, URCIAGA y BRECEDA, “Transformación de los ecosistemas”, pp. 97-98.

¹⁰⁴ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, oficio s/núm. de Eduardo Martínez a la Secretaría de Agricultura y Ganadería, 28 de octubre de 1963, f. 1.

por las diferencias de recursos económicos de los grupos” establecidos en VSD.¹⁰⁵ Así, las denuncias que en lo sucesivo realizó el líder de la AAVSD al gobierno federal deben leerse al calor de la distribución inequitativa de tierras cercanas a los pozos de extracción de agua.

La salida en 1965 del gobernador Salinas Leal se debió a la oposición de las clases medias y profesionistas sudcalifornianas que, bajo el viejo *motto* de contar con un gobernador nativo (Salinas Leal era de General Bravo, Nuevo León) solicitaron al gobierno federal el perfil nativo de sus autoridades y, sobre todo, que fueran civiles. La administración de Hugo Cervantes del Río (1965-1970) aunque no correspondió a un nacido en Baja California Sur, sí se caracterizó por un desarrollo exhaustivo de las redes de transporte terrestre y marítimo, y desde luego, continuó apoyando a la agricultura. Una vez en funciones, Cervantes del Río siguió los pasos de Salinas Leal al solicitar al secretario de Hacienda, Ortiz Mena, un nuevo subsidio a los productores de trigo y algodón del VSD. Los líderes agrícolas le pidieron que “le hiciera llegar, así mismo, el testimonio de su profundo reconocimiento por la justa comprensión [de] esa medida”.¹⁰⁶ A pesar de que el valle se encontraba en bancarrota y con un sobreestimulo de subsidio federal, existía la errónea creencia entre ciertos productores de que podían competir con el resto de valles agrícolas del noroeste.

En diciembre de 1968, la AAVSD se dirigió directamente al secretario Ortiz Mena. Tras el recuento de la trayectoria de la cosecha de trigo y algodón, dos cultivos anuales predominantes que destacaban en lo local mas no en lo nacional, “el costo de producción agrícola resulta más elevado que en cualquier otra región del país”, pues al igual que las organizaciones santarrosalienses revisadas en capítulos anteriores, los trabajadores resentían el llamado aislamiento geográfico. Mientras subían los costos del agua extraída, de aceites y combustibles, de maquinaria y refacciones –y aunque no lo mencionaron, de la mano de obra que empleaban año con año– “el precio de nuestros productos ha permanecido estático o ha ido en descenso, como en el caso del trigo”.¹⁰⁷ La queja dirigida a una de las empresas paraestatales que recientemente arribó a Constitución e Insurgentes: la Compañía Nacional de Subsistencias Populares, mejor conocida como CONASUPO, misma que compraba las toneladas del cereal a diferentes precios y a diferentes

¹⁰⁵ REYES SILVA, *Mis recuerdos*, p. 116.

¹⁰⁶ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, telegrama núm. 1 de Hugo Cervantes del Río a Antonio Ortiz Mena, 23 de mayo de 1966.

¹⁰⁷ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, oficio s/núm. de la Asociación de Agricultores del Valle de Santo Domingo a Antonio Ortiz Mena, 17 de diciembre de 1968, ff. 1-2.

productores, todo para garantizar y asegurar el abasto alimentario de México y Baja California Sur.¹⁰⁸

Desde su arribo en 1962, la paraestatal comenzó a comprar la tonelada de trigo a 1,100 pesos. La directiva de la AAVSD informaba que, en el último trimestre de 1968, la CONASUPO había fijado un precio de 300 pesos menos por tonelada. Poco a poco, la siembra de trigo a gran escala comenzaba a ser poco rentable, ya que los costos de producción iban duplicándose año con año. Y esa fue precisamente una de las críticas a la “revolución verde” más certeras de parte de los estudiosos: el monocultivo agotaba rápidamente las tierras y exigía cada vez un incremento anual de fertilizantes e insecticidas, pues proliferaban plagas más resistentes. En cuanto al algodón también había problemas más o menos severos. “Nuestro problema económico se agrava en la actualidad al no tener compradores para nuestro algodón”. En los patios de las despepitadoras de Constitución, Insurgentes y La Paz, los agremiados contaban con 26,000 pacas que nadie había comprado. Lo anterior confirma el incremento relativo de la producción con respecto al ciclo agrícola de 1963. Así, la petición que presentaron a la SHCP fue que el gobierno federal se hiciera “cargo de nuestra cosecha actual de algodón, pagándonosla al precio de garantía de 300 pesos [por] quintal”.¹⁰⁹

Las quejas de la AAVSD con respecto al comportamiento de la CONASUPO tuvieron origen en un hecho que sugiere que para el ciclo de 1967-1968 el VSD estaba integrado plenamente a la economía peninsular. Luego de mencionar las condiciones externas que repercutían en la venta del trigo de VSD, el asunto del precio con que la paraestatal adquiría la producción del valle era motivo de fuertes conflictos. Como veremos a continuación, la AAVSD también cumplió el importante propósito de argumentar las desigualdades de los pequeños propietarios usando el lenguaje económico:

En la actualidad, el costo del cultivo por hectárea [de trigo] en el Valle de Santo Domingo requiere de una inversión de 2,665 pesos, de los cuales el agricultor recibe por concepto de crédito del Banco Nacional de Crédito Agrícola la suma de 2,000 corriendo por cuenta del agricultor el resto. Si tomamos en cuenta que el rendimiento

¹⁰⁸ El mejor estudio sobre el surgimiento de esta empresa paraestatal es OCHOA, *Feeding Mexico*, pp. 157-172.

¹⁰⁹ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, oficio s/núm. de la Asociación de Agricultores del Valle de Santo Domingo a Antonio Ortiz Mena, 17 de diciembre de 1968, f. 3.

promedio de la zona es de 3,400 kilos por hectárea, a 800 pesos por tonelada, resulta que los ingresos que recibe en bruto son de 2,720 pesos por tonelada.¹¹⁰

Los productores organizados de Santo Domingo consideraron que la CONASUPO procedía injustamente pues los trigueros del Valle de Mexicali recibían mayor precio por la tonelada del cereal: 913 pesos. Al igual que las organizaciones cívicas de Santa Rosalía, la AAVSD consideraba que la situación de Baja California Sur con respecto a Baja California era “desventajosa”. La situación sólo podía arreglarse si Ortiz Mena obligaba a la paraestatal a fijar un precio único “que permita hacer remunerativo al cultivo del trigo”.¹¹¹

Más allá del problema de la economía de los trigueros y algoneros de Santo Domingo, hay que atender el de las vías terrestres. Concluiremos que este valle agrícola debe entenderse como un pequeño experimento económico, cuyo mayor logro fue haber sido impulsado por una carretera y por la oportuna intervención de Ortiz Mena en Baja California Sur. De acuerdo a la Ilustración 14, los camiones de VSD solían entorpecer el flujo vehicular de la Transpeninsular. Aunque carezcamos de datos sobre qué tan frecuente ocurrió este entorpecimiento, consideramos que la fotografía es un montaje, para la cual fueron coordinados los caminos cargados de trigo y algodón con la toma aérea, todo con el fin de lucir las inversiones agrícolas y de infraestructura del gobierno federal.

Aunque pareciera que podemos emparentar las políticas de riego del VSD con la Costa de Hermosillo, creemos que este valle sudcaliforniano no es comparable al mexicalense, pues ahí se cultivaron más de 200 mil hectáreas contra las 40 mil de Santo Domingo y alrededores. La conclusión a la que llegamos es que las carreteras permitieron que los centros productores percibieran mejor sus ventajas y desventajas dentro del juego económico. Así como las vialidades terrestres anulan el aislamiento geográfico, también resaltan las diferencias entre un lugar y otro, mostrando la complejidad y competitividad necesaria para permanecer vigentes en los mercados. Recapitulando, la Transpeninsular solamente ayudó a consolidar las actividades agrícolas dentro de un esquema de planificación que concebía la inversión en infraestructura como panacea del desarrollo económico.

¹¹⁰ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, oficio s/núm. de la Asociación de Agricultores del Valle de Santo Domingo a Antonio Ortiz Mena, 19 de octubre de 1967, f. 1-2.

¹¹¹ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, oficio s/núm. de la Asociación de Agricultores del Valle de Santo Domingo a Antonio Ortiz Mena, 19 de octubre de 1967, f. 2.

ILUSTRACIÓN 14.
Fila de camiones de VSD por la Transpeninsular, c. 1957



FUENTE: ALTABLE (ed.), *Historia general de Baja California Sur*, p. 245.

Debemos reconocer que el gasto público promovido por Ortiz Mena coincidió con las exenciones y absorciones de deuda de las que se beneficiaron los colonos y productores agrícolas de Baja California Sur. En realidad, la preocupación de la SHCP consistía en mantener un estricto control presupuestal, en el que Ortiz Mena fue etiquetando cada uno de los préstamos internacionales que recibía el gobierno federal para construir carreteras, entre ellas, la Transpeninsular.

El expediente sobre Baja California Sur que Ortiz Mena acumuló durante los años que trabajó en Hacienda incorporó –dentro del mismo legajo– las trayectorias del VSD y de la Transpeninsular. Los telegramas entre el gobierno territorial y Ortiz Mena muestran la prudencia en la construcción de carreteras en la península de Baja California. A lo largo de esta tesis hemos repetido los rumores de que el gobierno de Estados Unidos ofreció un préstamo a México para construir la Transpeninsular. Luego de consultar la correspondencia de Ortiz Mena en el AGN podemos decir que el ofrecimiento estadounidense siempre estuvo ahí de manera latente y, reservándonos a encontrar otras fuentes que nos contradigan, el préstamo no fue aceptado por el gobierno mexicano.

Luego de un par de exitosas negociaciones entre Ortiz Mena y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el gobernador Hugo Cervantes del Río dirigió un telegrama felicitando al secretario. Cervantes del Río estaba al tanto de los proyectos de inversión e integración comercial que este banco de capital estadounidense promovía en América Latina desde su fundación en 1960. Y es que para nadie era un secreto que la SHCP negoció los términos y condiciones de la deudas

contraídas por las entidades públicas coordinadas por el gobierno federal. Así, tampoco se ocultó el hecho de que los préstamos internacionales iban a “etiquetarse” bajo un programa de “caminos alimentadores”.¹¹² Dicho concepto resume todas las funciones extractivas con las que ya caracterizamos el desarrollo del VSD. Fuera de las especificaciones técnicas que involucraban los “caminos alimentadores”, relativos al promedio de tráfico suburbano diario, anual y mensual —que en VSD era menor a 600 vehículos diarios—, realmente Baja California Sur no necesitaba más ramales entre pueblos y rancherías. En cierto sentido, los viejos caminos rústicos bastaban para conectar las localidades menores con los centros económicos que fueron surgiendo literalmente a las orillas de la Transpeninsular, es decir, a diestra y siniestra de una arteria que vino construyéndose lentamente.

Aun así, cuidadoso de las formas institucionales, Cervantes del Río repitió el gesto de felicitar a Ortiz Mena en cada uno de los eventos bancarios y comerciales a los que asistía. Con motivo de la visita a Washington, el gobernador del Territorio Sur estaba seguro que el presidente Díaz Ordaz recomendaría a Ortiz Mena la planeación de algún proyecto “fundamental para la península de Baja California [y qué] será resuelto por usted”.¹¹³ Ortiz Mena viajó a la capital estadounidense y pronunció un discurso, como hizo en otros puntos del hemisferio americano, ameritando los elogios de Cervantes del Río. Pero todas estas felicitaciones no aseguraban que, en los hechos, Ortiz Mena fuese a autorizar mayores inversiones en las carreteras del Territorio Sur. Como veremos en el siguiente capítulo, los proyectos con que el gobierno federal iba a favorecer a la media península estuvieron encaminados al turismo.

La correspondencia entre Ortiz Mena y el gobierno de Baja California Sur no volvió a tocar el tema de los préstamos internacionales sino hasta 1968. Refiriendo varios intentos infructíferos por comunicarse por teléfono, Cervantes del Río insistió al secretario de Hacienda que la interrupción del subsidio más importante de la federación (los créditos bancarios a los pequeños propietarios) impidieron la continuación del proyecto más importante: construir los tramos faltantes de la Transpeninsular.¹¹⁴ El gobernador aclaró que si bien dicho proyecto era

¹¹² AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, telegrama s/núm. de Hugo Cervantes del Río a Antonio Ortiz Mena, 6 de enero de 1966.

¹¹³ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, telegrama s/núm. de Hugo Cervantes del Río a Antonio Ortiz Mena, 21 de septiembre de 1966.

¹¹⁴ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, telegrama s/núm. de Hugo Cervantes del Río a Antonio Ortiz Mena, 24 de octubre de 1968. En concreto, el tramo faltante era el que iba de San Quintín a Santa Rosalía, pasando por Guerrero Negro, o lo que denominamos aquí “circuito intermedio”.

federal, en el sentido de que se realizaba con partidas presupuestales que el ejecutivo destinaba *ex profeso* al gobernador de Baja California Sur, sería necesario utilizar los préstamos del BID porque a fin de cuentas la carretera podía ser candidata a recibir semejante inversión.

Desde luego, Ortiz Mena no pensaba lo mismo pues definía a los “caminos alimentadores” como los intentos de integración de las zonas económicas del país “con grandes perspectivas agrícolas y ganaderas. Todo esto ha permitido a México, no obstante algunos años de factores climatológicos adversos, seguir mejorando sus índices de producción”.¹¹⁵ Aunque VSD tuviera agricultura y aumentaba poco a poco su producción anual, ante los ojos de los administradores públicos, la península no era candidata a recibir un “camino alimentador” de semejantes proporciones. La adversidad climática tampoco fue motivo para descartar al VSD. Sencillamente, y ésta es solo una interpretación, la perspectiva de desarrollo del valle agrícola era demasiado pequeña para los criterios fiscales de Ortiz Mena. Semanas después continuó la insistencia por parte de Cervantes del Río. Según él, debía aprobarse, de inmediato, “la ampliación del subsidio”:

Para cubrir la aportación que corresponde a [Baja California Sur] en el programa extraordinario bipartito de caminos alimentadores del Banco Interamericano de Desarrollo considerando que por dicho motivo se está cubriendo solamente al gobierno del Territorio el cincuenta por ciento del subsidio federal lo cual nos ocasiona problemas de índole económica. Me permito rogarle su decisiva intervención.¹¹⁶

El Mapa 1 de la tesis tomó la idea de un encarpetao que Cervantes del Río envió a Ortiz Mena. La carpeta incluye varios mapas perfectamente coloreados para distinguir el estado general de las obras que guardaban los tramos en funcionamiento, los ya financiados y los que debían comenzarse en lo inmediato. Lo cierto es que si en un ámbito específico fluyeron los préstamos internacionales fue en la agricultura. Para finales de 1968 no sería el BID el que prestó el dinero sino el Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo (BIRD). La aportación de dichos recursos bien pudo acelerar la terminación de la carretera. La inyección directa del capital extranjero sirvió para fortalecer el episodio algodonero del VSD pese al declive manifiesto. Las despepitadoras que estratégicamente fueron concentradas en Constitución e Insurgentes por el Banco Nacional de Crédito Agrícola, son ejemplo de los fondos que llegaron del Banco Mundial. Para el geógrafo Barrett, la ayuda exterior sólo significaba una cosa: que la economía del lugar

¹¹⁵ ORTIZ MENA, “Discurso [24 de abril de 1968]”, p. 823.

¹¹⁶ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, telegrama s/núm. de Hugo Cervantes del Río a Antonio Ortiz Mena, 19 de noviembre de 1968.

dependía demasiado de la “revolución verde”, y a la vuelta de los años familias enteras seguirían dedicándose a las labores agrícolas rurales.¹¹⁷

Las instituciones bancarias internacionales no invirtieron ciegamente sus fondos agrícolas. Uno de los indicadores más buscados tanto por el gobierno federal como por los agentes bancarios fue el grado de mecanización de las localidades receptoras de crédito. Los banqueros enviaban a un representante para cerciorarse que el número de tractores o de pozos coincidiera con los declarados en las solicitudes formales. Aunque en VSD se disponía de numerosas herramientas y máquinas para las labores agrícolas, las fuentes consultadas ofrecen los siguientes datos:

CUADRO 15.
Proporción de maquinarias agrícolas en VSD, 1960-1974

<i>Maquinaria</i>	1960	%	1974	%
Tractores	136	53.5	548	53.2
Sembradoras	118	46.5	402	39
Segadoras			79	7.8
Total	254	100	1,029	100

FUENTE: JIMÉNEZ NAVARRO, *Agricultura moderna*, p. 60 [Cuadro 4] y SÁMANO PINEDA, “El Distrito de Riego”, p. 57.

Según hemos venido exponiendo, no cabe duda que la transición agrícola sudcaliforniana fue acelerada e intensiva, pero para fines prácticos hubo factores que promovieron un debilitamiento general. Lo que revelan los datos del Cuadro 15 es que el mayor porcentaje de maquinarias no se destinaban a la siembra o cosecha de las plantas anuales, al menos directamente. El hecho de que más de la mitad de las maquinas fueran tractores revela que estos adquirieron múltiples funciones además del desmonte, también se usaron para rastras, transporte de cultivo y, aun así, para recoger la cosecha.

El episodio algodonerero en el noroeste mexicano significó cierta urbanización pues el procesamiento del algodón en hueso demandaba una fase industrial “para separar la fibra de la semilla, labor que se llama despepite [...] Con la semilla se producen diversos derivados (jabón, aceite, forrajes, fibras sintéticas)”.¹¹⁸ Las labores agroindustriales del algodón acarrearón, en el corto plazo, ciertas condiciones de industrialización. Los *cotton gins* fueron la tecnología a partir de la cual se estructuraron las nuevas localidades de VSD. “Por lo general los despepitadores se construían junto a las vías del tren [...] En la Costa de Hermosillo, sin embargo, los despepitadores

¹¹⁷ BARRETT, “The Colonization”, p. 42.

¹¹⁸ ABOITES AGUILAR, *El norte entre algodones*, p. 125.

se instalaron cerca de los campos agrícolas o bien en las cercanías de la ciudad, al lado de la carretera a Bahía Kino”.¹¹⁹ El modelo de despepitadora junto a la estación del tren quizás funcionó para la Comarca Lagunera, Valle de Mexicali o del Yaqui, a finales del siglo XIX y principios del XX, pero para el caso de integración tardía de Baja California Sur las carreteras y no los trenes fueron fundamentales.

En el verano de 1970, el gobierno federal autorizó un préstamo de 39 millones de pesos al VSD para la compra de equipos de bombeo y electrificación de 80 pozos y la rehabilitación de 30, así como la construcción de 300 kilómetros de canales para llevar el agua a las parcelas.¹²⁰ Meses después circuló otra noticia que entusiasmó a colonos y productores del VSD: el gobierno federal, a través del Banco Nacional de Crédito Agrícola, decidió asignarles la despepitadora de Constitución que previamente había financiado el BIRD. Con un valor de cinco millones de pesos, pagaderos a diez años con una tasa de interés del 6% anual, la medida fue “una disposición del presidente de la república, licenciado Gustavo Díaz Ordaz, en el sentido de que todas las plantas despepitadoras del país [...] pasarán a manos de los campesinos”.¹²¹ Este acto presidencial debemos interpretarlo como un acto de demagogia: los *cotton gins* pasaron a manos de los agricultores pues el modelo de negocios, entre empresarios estadounidense y el gobierno federal, ya no generaba las utilidades (para uno u otro bando) debido a la caída en los precios internacionales del algodón.

En el mismo año de 1970, la AAVSD adquirió otra empresa: una distribuidora californiana de fertilizantes e insecticidas. El objetivo era producir dentro del valle el amoníaco anhidro y agua amoniacal (para uso agrícola) proyectando ganancias de “cerca de seis millones de pesos en beneficio de las gentes [...] por el hecho de que los agricultores no pagarán fletes de fertilizantes de este producto se les entregará en su propio rancho”.¹²² A medida que el valle se volvía cada vez menos dependiente de La Paz, algunas cosas cambiaron. Según el testimonio de un viejo fletero, la acelerada industrialización de Constitución e Insurgentes comenzó a dejar sin empleo a los choferes de camiones. Al no encontrar empleo en otras labores, muchos decidieron regresar a

¹¹⁹ ABOITES AGUILAR, *El norte entre algodones*, p. 129.

¹²⁰ *California Gráfica*, agosto de 1970, p. 22.

¹²¹ *California Gráfica*, octubre de 1970, p. 35. Sobre el establecimiento de las primeras despepitadoras del VSD (antes del préstamo del BIRD), Cooperativa de Consumo de Agricultores del Valle y Algodonera de Santo Domingo, S.A., en 1951, véase REYES SILVA, *Mis recuerdos*, p. 128.

¹²² *California Gráfica*, octubre de 1970, p. 11. La investigación geográfica que hemos venido citando corroboró el dato. BARRETT, “The Colonization”, p. 42.

sus lugares de origen, pese a tener conocimientos de mecánica automotriz. “Y yo no me quise regresar a mi tierra por vergüenza, porque sabía que me iba a sentir derrotado”, recordó Benito Bermúdez Coronado, quien finalmente encontró empleo como profesor de instrucción básica.¹²³

VIEJAS SOLUCIONES A NUEVOS PROBLEMAS

Levantar la cosecha de algodón siempre fue un problema en VSD y, en general, en todas las zonas algodonerías. La manera en que el gobernador Bonifacio Salinas Leal resolvió el asunto refleja las facultades extraordinarias que puso en práctica para mantener la productividad del valle agrícola. Entre julio de 1961 y agosto de 1962, Salinas Leal solía requerir los servicios de dos entidades gubernamentales: Ferrocarriles Nacionales y la Secretaría de Marina “para el traslado de pizcadores de Mazatlán a La Paz, con destino al Valle de Santo Domingo”.¹²⁴ Tal vez los miles de jornaleros recorrieron la misma ruta que 20 años atrás habían tomado los sinarquistas. Desconocemos cuántos de ellos decidieron quedarse en el VSD, tal y como sucedió en VSQ. Lo cierto es que experimentaron un mejor trayecto al valle en comparación con los sinarquistas que llegaron cuando recién iniciaba actividades.

Dudamos que el procedimiento de Salinas Leal fuese continuado por el gobernador Cervantes del Río y no precisamente por carecer de buenas cartas e influencias dentro del aparato gubernamental. Cervantes del Río pertenecía al pequeño grupo de jóvenes priistas que incluía a Luis Echeverría y Milton Castellanos, gobernador de Baja California, y que fueron apadrinados por el coronel Sánchez Taboada, presidente del partido entre 1946 y 1952. Como veremos en el siguiente capítulo sobre el “circuito austral”, Cervantes del Río realizó toda una campaña a través de vías institucionales para integrar la península al concierto nacional. Con respecto al VSD, se encargó de establecer una organización política que, desde luego, estuvo completamente afiliada al PRI. Quizás este sea el eslabón que nos faltaba para entender el incesante flujo crediticio que estimuló los viejos llanos de Bahía Magdalena.

Un año antes de concluir su administración, Cervantes del Río organizó un pequeño experimento electoral en Ciudad Constitución. Con el propósito de elegir al delegado de gobierno, el gobierno territorial presentó en agosto de 1969 una terna a los colonos del valle. Entre los candidatos se encontraban dos productores adscritos a la AAVSD y uno de los ingenieros de la SRH.

¹²³ Testimonio citado en REYES SILVA, *Mis recuerdos*, pp. 129-130. Deliberadamente excluimos el tema educativo, pero remitimos al lector a un testimonio de 1963, COPADO TORRES, *La acción de la escuela*.

¹²⁴ ABOITES AGUILAR, *El norte entre algodones*, p. 190.

Al ser esta Secretaría de Estado la máxima autoridad en materia de agua, uno de sus empleados resultó ganador del “plebiscito”.¹²⁵ En la sencilla ceremonia en la plaza pública, Cervantes del Río felicitó al ingeniero Luis Martínez Díaz y elogió a los colonos del VSD por su “espíritu cívico”. Después anunció una serie de medidas que tarde o temprano redundaron en la designación de Constitución como cabecera municipal de Comondú.

La nota de prensa que consultamos sobre este pequeño experimento electoral ofrece una perspectiva oficial que ocultaba el hecho de que ciertas actividades agroindustriales trastocaron la vida social de una joven localidad. Para el geógrafo Barrett era obvio que las transformaciones ocurridas no sólo habrían de desplazar a fleteros. La idea de que eran “pequeños propietarios” afectó hondamente las relaciones vecinales. Como se aprecia en el Cuadro 14, la fila del “Resto de localidades” concentró al comenzar la década de 1970 un alto porcentaje: 25% de la población del VSD habitaba localidades menores a 300 habitantes; pero para la década siguiente descendió a poco más de 16%. Dicha dispersión de viviendas, parcelas y centros de trabajo, alarmó a Barrett en el sentido de que a la larga comenzarían a lidiar individualmente con los problemas antes que una representación sectorial.¹²⁶

El ingeniero Martínez Díaz intentó resolver algunos de los problemas del valle organizando varias comisiones subdelegacionales que estuvieron afiliadas, desde luego, al PRI. Así, hubo comités para todo: preparar festividades, vigilancia de precios, fomento al deporte –especialmente al béisbol–, brigadas anti-siniestros, pro-educación vial, etcétera. A los pocos meses, el gobernador Cervantes del Río y el delegado de gobierno –de quién ignoramos si continuó despachando en las oficinas del DR66– inauguraron la avenida principal de Constitución que llevó el nombre de “Agustín Olachea Avilés”.¹²⁷ En realidad, esta vialidad, que a la fecha es todavía la principal de VSD, coincidió con el desarrollo agro-industrial del lugar. Así, hubo quienes quisieron abandonar las parcelas algodoneras y se dedicaron a ciertas manufacturas que beneficiándose de los residuos del despepite elaboraron otros productos, además de grasas y aceites. Sobre la avenida en honor a Olachea, hubo una “planta de hilados y tejidos [que] aprovechando la borra del algodón que se desperdicia en su mayoría [... producía] abrigos para pacas, sacos para pizca y algunos otros productos”.¹²⁸

¹²⁵ *California Gráfica*, octubre de 1970, p. 5.

¹²⁶ BARRETT, “The Colonization”, p. 40.

¹²⁷ *California Gráfica*, octubre de 1970, p. 5.

¹²⁸ PRI, *Asamblea Territorial*, p. 23.

La avenida en honor a Olachea es, en realidad, la continuación de la Transpeninsular a través de la zona urbana. Así, una vialidad terrestre motivó los típicos mecanismos que transformaron VSD y VSQ: préstamos y especulación inmobiliaria. El gobierno de Cervantes del Río financió la introducción de agua potable con la venta de bienes raíces sobre esta avenida.¹²⁹ Pronto, el comité comundéño del Centro de Estudios Políticos, Económicos y Sociales (por sus siglas, CEPES) del PRI pensaba incorporar las actividades terciarias al valle: hubo un proyecto turístico que buscaba restaurar las misiones más cercanas (la de San Luis Gonzaga, donde predicó el famoso y polémico jesuita Juan Jacobo Baegert en el siglo XVIII) y crear museos en el VSD.¹³⁰ No cabe duda que la activación de la economía fue tal que en Ciudad Constitución se intentó captar divisas impulsando actividades distintas a la agricultura. Las aventuras comerciales incentivadas a partir de la inversión federal directa e indirecta de los organismos internacionales incluso procuraron darle un giro ganadero a la zona: en el CEPES del PRI se discutía introducir diferentes especies bovinas y porcinas.¹³¹

En 1972, VSD alcanzó los niveles más altos de superficie cultivada de algodón: 22,000 hectáreas contra las 8,000 restantes que fueron diversificándose en cereales y forrajes que generaron “una gran cantidad de divisas, independientemente que es un gran fuente de trabajo”.¹³² A tal grado se expandieron las actividades económicas en el valle, que pronto surgieron los proyectos para rehabilitar los caminos rústicos que no fueron atendidos por la SOP. La intención era industrializar la producción frutícola de los “oasis”. La apertura hacia diversas actividades económicas también contempló darle un giro más comercial al valle utilizando la Transpeninsular como “un camino de extracción” de recursos al introducir hortalizas y legumbres. Y es que el mercado estadounidense, aunado al régimen de “zona libre” que fortalecía al proyecto de la Transpeninsular –como soñaban, por igual, Múgica e Irigoyen–, importaba bastante debido a la posibilidad de llevar a California ciertos productos de VSD. En el proyecto del PRI-CEPES las localidades productoras de árboles frutales “deben ser objeto de industrialización”.

Consideramos que es necesario respetar la veda de la explotación del acuífero para conservar los mantos y garantizar las inversiones [...] Es importante incrementar la experimentación en legumbres, pues al contar con la Carretera Transpeninsular, podremos participar en el mercado de California, con tomate, melón, sandía, pepino,

¹²⁹ *California Gráfica*, octubre de 1970, p. 5.

¹³⁰ PRI, *Asamblea Territorial*, p. 24.

¹³¹ PRI, *Asamblea Territorial*, p. 19.

¹³² PRI, *Asamblea Territorial*, p. 19.

en fechas en que no existe dicha producción. En Sinaloa, esta actividad según el estudio socioeconómico realizado por el Lic. [Gustavo] Martínez Cabañas, con la misma disponibilidad de agua, es viable aumentar el ingreso cinco veces más de las que a la fecha se obtiene.¹³³

La influencia del desarrollista cepalino Martínez Cabañas era palpable en la asamblea priista. Y es que tres años atrás, contrario a lo que pensaba Ortiz Mena, el mensaje de Martínez Cabañas había sido bastante optimista: “Puede afirmarse que la economía del Valle de Santo Domingo tiene buenas perspectivas”, habría que aprovechar mejor las aguas e implementar “mejores cultivos”; así, el diagnóstico era que “pronto podrá convertirse en una zona que asegure la economía del territorio”.¹³⁴ Lo cierto es que entonces ya comenzaba a buscarse un modelo agrícola distinto al que imperaba en el noroeste mexicano, es decir, se buscaban cultivos distintos a los trigueros y algodóneros. La introducción del sistema de aspersores, al iniciar la década de 1970 era, ya, la punta de lanza de dichos cambios. En el Centro de Demostración Agrícola se promovió el riego por goteo a partir del cultivo entonces minoritario de hortalizas y, en menor medida, a los huertos de cítricos. Al igual que en VSQ, a partir de la década de 1970 la CCI comenzó a demandar un reparto intensivo de tierras. El problema fue resuelto repartiéndoles menos de 2,000 hectáreas a las orillas del VSD.¹³⁵ Barrett especuló que los miembros de la CCI eran migrantes que con la intención de convertirse en colonos migraron al valle pero no obtuvieron crédito o tierras.¹³⁶

A inicios de la década de 1980, el gobierno federal decretó la creación de cinco NCPA bajo el nombre Ley Federal de Riego, con enumeración del uno al cinco. El presidente José López Portillo firmó la resolución de los cinco expedientes, muy en contra de las opiniones de la SRH, entidad que entonces calculaba que para que las familias de agricultores sobrevivieran debían cosechar, por lo menos, mínimamente, 15 hectáreas anuales de trigo.¹³⁷ No continuamos explorando los pormenores de la tercera ola colonizadora que sumó 2,965 habitantes en 1980.¹³⁸ La razón es simple: los NCPA del VSD se formaron después de inaugurada la Transpeninsular, mientras que en VSQ fueron localidades asentadas antes de la inauguración de diciembre de 1973.

¹³³ PRI, *Asamblea Territorial*, p. 21.

¹³⁴ MARTÍNEZ CABAÑAS, *Baja California Sur*, p. 83.

¹³⁵ El estudio más completo sobre los NCPA del VSD se encuentra en ARAMONI y LINES, *¿Colectivización ejidal o proletarización?* El registro etnográfico del texto ofrece una perspectiva centrada en los jornaleros agrícolas que, adheridos a la CCI, buscaron afanosos conseguir tierras.

¹³⁶ BARRETT, “The Colonization”, p. 50.

¹³⁷ BARRETT, “The Colonization”, p. 51.

¹³⁸ JIMÉNEZ NAVARRO, *Agricultura moderna*, p. 94 [Anexo 1].

Por último, sugerimos que al condicionar el gobierno federal la entrega de tierras (a los nuevos cinco NCPA adheridos a la CCI) con miras a la producción ganadera, es un hecho que amerita otra investigación.

Hemos visto que, por sí sola, la Transpeninsular no pudo desarrollar la estructura económica de las nuevas localidades a menos que éstas estuvieran plenamente consolidadas. Concluimos ya que las carreteras no sólo sirven para facilitar la exportación y explotación de recursos naturales. En la experiencia del VSD, carretera, brecha y terracerías cumplieron una función adicional a la de los “camino de extracción”, pues también son un circuito de distribución de recursos, herramientas e insumos agrícolas (como semillas y pesticidas). En la actualidad, las “ciudades” de Constitución e Insurgentes, en Baja California Sur, son zonas que surgieron gracias al radicalismo católico de sinarquistas (un movimiento con amplia presencia en el Bajío) y observaron de cerca los cambios que acarrió el episodio algodnero (que unió al VSD con otras entidades nortteñas). Creemos que este efecto fue realmente positivo.

Capítulo sexto
CIRCUITO AUSTRAL

En este último capítulo respondemos dos preguntas descriptivas: ¿Cómo fue posible que lo que hoy conocemos como Los Cabos fuese transformado en el “corredor turístico” que actualmente visitan millones de extranjeros?¹ Pero, sobre todo, ¿de qué manera la Transpeninsular contribuyó a dicho proceso? La semejanza entre este último capítulo y el segundo dedicado al tramo Tijuana-Ensenada parece obvia dado el énfasis turístico de ambos. Sin embargo, una distinción basada en un rasgo del medio natural, antes que socioeconómico, conduce a una interpretación distinta de cada tramo de la carretera. El promedio de precipitación media anual permite plantear tal distinción. Mientras que, al comenzar la década de 1970, caían en Tijuana-Ensenada 177 mm, en el área de San José del Cabo y Cabo San Lucas, la precipitación alcanzó 263 mm.² En Baja California, los bancos de neblina y esporádicas lloviznas invernales son los eventos meteorológicos del año; en contraste, en Baja California Sur, huracanes y lluvias tropicales azotan entre julio y septiembre. He aquí, como veremos a continuación, el desafío de construir carreteras en la porción más meridional de la península

Otra diferencia entre Los Cabos y Tijuana-Ensenada es que, el éxito del turismo no dependió del automóvil, es decir, hubo miles de turistas que no llegaron en cuatro ruedas hasta Baja California Sur. La historia de las vialidades e inversiones en la infraestructura de Los Cabos se diferencian del caso tijuanaense y sus historias gansteriles de prostíbulos y el Casino de Agua Caliente, pues al finalizar la década de 1960 los transportes aéreos y marítimos, transbordadores y cruceros de gran escala, superaban el flujo automotriz por tierra.³ Aunque también abordamos el impacto de todas las vías de acceso, el objetivo del capítulo consiste en la situación de brechas y terracerías que en algún momento quedaron subordinadas a la Transpeninsular. La atención que pondremos en las viejas localidades es congruente con el estudio de las necesidades reales en torno a esta carretera.

¹ El concepto de “corredor turístico” es utilizado por historiadores, economistas y geógrafos que han estudiado el área de Los Cabos. Nosotros optamos por usarlo sólo hasta el final del capítulo, cuando intuimos una transformación total del espacio turístico. DUTTON, “The Tides of Tourism”; SARAGOZA, “Golfing in the Desert” y LÓPEZ, CUKIER y SÁNCHEZ, “Segregation of Tourist Space”. Ello supone que también usamos fuentes periodísticas: ALBARRÁN DEL ALBA, “En Los Cabos” y SCHERER IBARRA, “Baja”.

² WURL y VALDEZ, “Las condiciones hidro-geológicas”, p. 25, otras estimaciones poco más altas en MARTÍNEZ-GUTIÉRREZ y MAYER, “Huracanes en Baja California”, p. 59. Para el estudio más completo sobre las precipitaciones en el área, FLORES, *Geosudcalifornia*, pp. 189-191.

³ SARAGOZA, “Golfing in the Desert”, p. 304.

Lo anterior equivale a observar que La Paz fue el punto de partida del “circuito austral”, pues los dirigentes que tomaban las decisiones sobre los nuevos caminos en esa localidad. En 1955, como parte de su tesis doctoral, un sociólogo de la Universidad del Sur de California, en Los Ángeles, presentó los resultados de una encuesta aplicada a un número reducido de habitantes que respondían al gentilicio de “paceños”. Las preguntas en torno a la Transpeninsular y otros medios de transportación, es pretexto para sintetizar los objetivos del capítulo, pero, sobre todo, para introducirnos al caso de Los Cabos. Las 61 preguntas que realizó a 233 personas (banqueros, burócratas, profesionistas, obreros y comerciantes del sexo masculino) incluían diversas variables.⁴ Dempster Dirks mostró sus aptitudes sociológicas reconstruyendo las condiciones de vida de los habitantes de La Paz.

La pregunta del sociólogo Dirks sobre las obras de infraestructura se refería a la construcción de caminos en dirección al norte y sur de la península. Partiendo del supuesto de que la Transpeninsular correspondía a necesidades reales de los sudcalifornianos, conviene describir las respuestas obtenidas. La tesis doctoral incluyó un cuadro de los medios de transporte que usaron los paceños y cuáles fueron sus principales destinos. Con un registro total de 1,146 traslados dentro y fuera de La Paz –un promedio de 4.9 viajes por cada uno de los 233 entrevistados– y, sin precisar fechas o la relación entre viajes y entrevistados, reproducimos los datos de Dirks tal y como los presentó en su documento. Como puede apreciarse, las cifras muestran los alcances de la integración del Territorio Sur con polos de desarrollo lejanos y cercanos (al restringirse a las comarcas). El punto más distante de la encuesta fue Sudamérica (un solo caso), y en América del Norte, Nueva York (tres casos). Dentro de la república mexicana estuvo cubierto el centro y noreste (63 viajes a Monterrey y Ciudad de México), pero la integración más consistente fue con el noroeste (210 casos). En el Cuadro 16 presentamos los datos correspondientes.

De la lista de destinos, Todos Santos fue el más frecuentado.⁵ Calcular algunos de los hallazgos de Dirks conduce a concluir que casi el 77% de los viajes (422 de 550) hechos por los paceños a través de vías terrestres, implicaron traslados transversales a la contracosta, a Todos Santos y alrededores, en la costa del Pacífico. Ello supone que las pequeñas localidades del

⁴ DIRKS, “Selected Social and Cultural Characteristics”, pp. 95-100. Ninguno de los sinodales nos suena conocidos, a menos que hagamos otra investigación sobre el *faculty* de sociólogos de la época.

⁵ En la actualidad, La Paz y Todos Santos se encuentran conectadas por la Carretera Federal Número 19. En vísperas de la inauguración de la Carretera Transpeninsular, la prensa de La Paz anunció el comienzo de la obra, misma que sorprendió a los lectores al ampliar siete metros el ancho de corona y la carpeta asfáltica. *Avante*, “50 millones para pavimentar la vía San Pedro-Todos Santos”, 9 de octubre de 1973.

“circuito austral” contaban con caminos que fungían como circunvalación entre La Paz y Todos Santos, recorriendo localidades que después se incorporaron a la zona de Los Cabos.

CUADRO 16.
Relación de viajes nacionales e internacionales saliendo de
La Paz, c. 1954-1955

<i>Destinos</i>	<i>Tierra</i>	<i>Aire</i>	<i>Mar</i>	<i>Otro</i>	<i>Total</i>
San Francisco	3	4	0	0	7
Los Ángeles	8	8	1	0	17
San Diego	8	14	1	0	23
Tijuana	22	28	2	0	52
Santa Rosalía	31	13	19	1	64
Comondú	34	3	4	2	43
El Triunfo	75	5	1	10	91
San Bartolo	55	2	0	4	61
San José del Cabo	69	8	6	2	85
Cabo San Lucas	54	4	5	2	65
Todos Santos	104	6	2	10	122
Guaymas	8	15	47	0	70
Hermosillo	7	13	2	0	22
Mazatlán	8	29	29	0	66
Guadalajara	22	18	2	0	42
Manzanillo	3	0	10	0	13
Acapulco	2	1	3	0	6
Ciudad de México	21	29	2	0	52
Monterrey	4	5	2	0	11
El Paso	4	2	0	0	6
Tucson	7	3	2	0	12
Nueva York	1	0	2	0	3
Europa	0	0	1	0	1
Sudamérica	0	0	1	0	1
Sin respuesta	-	-	-	211	211
Total	550	210	144	242	1,146

FUENTE: Elaboración propia con base en DIRKS, “Selected Social and Cultural Characteristics”, p. 218.

Antes que destacar el conocimiento de rutas y planes de viajes que tuvieron tres individuos para viajar, por citar un solo ejemplo, de La Paz a Nueva York, quisiéramos dirigir la atención hacia los viajes nacionales. El hecho de que casi el 41% de los viajes aéreos se realizaran a la Ciudad de México y a las principales plazas comerciales del noroeste mexicano (Tijuana, Hermosillo, Guaymas y Mazatlán) revela que la carretera no resolvió los problemas de integración

territorial, pues en cierto sentido, ya estaban resueltos mediante otros medios de transporte.⁶ Esta tendencia se advierte, incluso, en los destinos del suroeste de Estados Unidos, por ejemplo, los principales aeropuertos californianos (12% de los vuelos que salieron de La Paz, según datos de Dirks).

Los transportes marítimos, en cambio, exhibían una menor proyección nacional e internacional, quizás porque el gobierno federal aún no decidía subrogar los servicios de ferris o transbordadores, medida que comenzó a plantearse durante la presidencia de López Mateos. Dos tercios de los viajes entre la capital del Territorio Sur y los principales puertos del Golfo de California confirman, nuevamente, la integración con el noroeste. (La Paz, Santa Rosalía, Guaymas y Mazatlán, localidades, casi sobra decir, con los que se mantenía una antigua comunicación dentro del mar interior que data, por lo menos, desde mediados del siglo XIX). Sin duda, algo que desconcierta de los datos del sociólogo Dirks es la última columna del Cuadro 16. ¿Qué otra clase de viajes reportaron los paceños que no entraron en las categorías aérea, marítima y terrestre? La estructura lógica de la columna “otros”, que capturamos tal y cómo se presentó en la tesis de Dirks, es engañosa.

Aclarar tal confusión es tarea sencilla: intuimos firmemente que el 87% de los “otros viajes”, tuvieron como destino las pequeñas localidades al interior de Baja California Sur, situadas en los alrededores de La Paz. Los entrevistados se mostraron tímidos a la hora de responder y admitir que no conocían otros puntos del país y del mundo. Seguramente viajaban caminando a diversos lugares y cuando les iba bien usaban alguna bestia. Por suerte, los destinos declarados dentro de la península y del Territorio Sur remitieron –con excepción de Comondú y Santa Rosalía, equivalentes al 1.5% de viajes internos– a pequeñas localidades del “circuito austral”, de las que nos ocuparemos en las siguientes páginas.

A propósito del carácter pedestre de los paceños, pensamos que la aparición de la “Guía para el Caminante de la Carretera Transpeninsular” en la revista *California Sur*, en el otoño de 1948, sugiere que los sudcalifornianos se veían orillados a caminar por vialidades que aún no estaban terminadas. Mucho antes de la investigación de Dirks, ciudadanos comunes, viajeros frecuentes y autoridades locales tenían localizados caminos y distancias que los separaban de

⁶ Véanse, una vez más, Sobre la transición del tejido productivo en Mazatlán y el sur de Sinaloa de un modelo de explotación mineral a uno comercial y de servicios, véase ROMÁN ALARCÓN y AGUILAR AGUILAR, “La reconversión del tejido productivo”. Sobre Tijuana remitimos al clásico PRICE, *Tijuana*.

diferentes lugares. La citada guía es fuente documental en sí misma, y como tal no deja de ser irónica: aunque todavía no existía la carretera, los viajeros se trasladaban *de facto* a diversos lugares. El cariz peatonal de la citada guía, por aquello de estar dirigida a los “caminantes”, confirma la ironía con la que fue redactada. Contando 728 km hasta el límite con Baja California –el itinerario incluyó ampliamente varios puntos del “circuito intermedio”–, los caminantes podrían tomar varias rutas y caminos hasta llegar a Tijuana.⁷

La encuesta del sociólogo estadounidense Dempster Dirks permite pensar en aquellos que usaban los medios de transporte con mayor frecuencia. Los paceños no solían ir más allá de la patria, la mayoría de sus traslados era al interior del Territorio Sur. Viajar al exterior significaba la consulta de alguna agencia de viajes y pagar los costosos boletos de aviones comerciales y transbordadores –cuando los hubo.⁸ Sin embargo, no exploramos todavía el hallazgo que el sociólogo Dirks realizó sobre la Transpeninsular. A través de los siguientes siete reactivos exploró lo siguiente:

CUADRO 17.
Resultados de encuesta de Dempster Dirks en La Paz,
1955

<i>¿La Carretera Transpeninsular debe construirse por...</i>	<i>Si</i>	<i>No</i>	<i>Sin respuesta</i>
1. El gobierno de Baja California	39	23	170
2. El gobierno del Territorio Sur	60	12	160
3. El gobierno federal	72	10	148
4. Una empresa privada	104	28	100
5. El gobierno de Estados Unidos	11	36	190
6. Por el gobierno federal y estadounidense	27	25	174
7. ...nadie?	37	9	187

Fuente: Elaboración propia con base en DIRKS, “Selected Social and Cultural Characteristics”, p. 225.

Los datos del Cuadro 17 desconciertan considerando que los números totales de cada reactivo no siempre suman los 233 encuestados que declaró el estudioso al inicio de su tesis. A pesar de tal error, los reproducimos tal cual para mostrar la incertidumbre con que se contemplaba la construcción de la carretera. Desde luego, destaca la cuarta pregunta de la columna “Sí” por ser

⁷ ANÓNIMO, “Guía para el caminante de la Carretera Transpeninsular”, pp. 23-24.

⁸ Sobre la historia de las empresas aeronáuticas convendría aclarar que estas fueron inconstantes. Aparecían y desaparecían empresas como Líneas Aéreas Mineras, de Gordon Barry (entre 1934 a 1952). La presencia constante de Aeronaves de México –actualmente, Aeroméxico– en La Paz, desde 1934, de Antonio Díaz Lombardo, explica su integración territorial. También hubo aerotaxis. DAVIS, *El alojamiento*, pp. 39, 70 y 52.

la respuesta más contundente (una empresa privada debía construir la carretera), pero también debemos considerar que los entrevistados se abstenían de opinar sobre la mayoría de temas. Hay que resistir la tentación de interpretar estos siete reactivos de un modo político, cuidándonos de afirmar que los paceños tenían preferencia por una empresa de carácter privado –antes que algún gobierno local, nacional o internacional– construyera la Transpeninsular.

BRECHAS Y CAMINOS

Los caminos del extremo sur contaban con obras que contribuyeron a la consolidación de una pequeña economía dedicada al cultivo de la caña de azúcar y otros productos de temporal. Atravesada por una cordillera menor a 2,000 metros sobre el nivel de mar, el área que nos ocupa contaba a principios del siglo XX con varias rancherías productoras de piloncillo que encontraban en La Paz un mercado seguro. Muchas de estas localidades se ubicaban justo a la orilla de los caminos viejos, abiertos en el límite de las estribaciones serranas. Habilitados para carretas de mulas, con regularidad los caminos “debían ser nivelados, evitar pendientes, [alejándose de las] áreas agrestes que pudieran dañar las ruedas de las carretas y [evitando] los arenales de los arroyos en los que se pudiera atascar”.⁹

Si a mediados del siglo XX el gobierno territorial no enfrentaba obstáculos populares para promover la creación de Comités Pro-Caminos en las localidades de lo que aquí denominamos el “circuito austral”, se debe a que desde finales del siglo XIX se formaron varios comités con ese mismo propósito. La intención de comunicar diversas rancherías con el pueblo de San José del Cabo, localidad que después de ser misión jesuita contó con algunos trapiches para procesar la caña de azúcar, fue parte de un plan de construcción de infraestructura iniciado en 1897. Localidades enteras ubicadas a cientos de kilómetros de San José del Cabo, como Santiago, Caduaño, Miraflores y Buena Vista, tributaban modestamente cientos de pesos anualmente, comprometiéndose además a limpiar los caminos y “conservarlos en buen estado y [procurar que] por ningún motivo los estrecharan”, debido a que eran “escabrosos” y “accidentados”.¹⁰

El compromiso de estas localidades consistía en retirar periódicamente rocas, maleza y algunos troncos caídos. Así, las condiciones climáticas y meteorológicas “ensuciaban” los caminos, en especial, las lluvias de verano y otoño que derrumban árboles, provocando deslaves

⁹ TOVAR VÁZQUEZ, “Los caminos del Distrito Sur”, p. 227. Debemos destacar que este autor elaboró una tesis de licenciatura sobre la Transpeninsular que no localizamos. El trabajo que citamos son los avances que presentó en un congreso local de historia y antropología de Baja California Sur.

¹⁰ TOVAR VÁZQUEZ, “Los caminos del Distrito Sur”, pp. 229-230.

de las montañas e incrementando las corrientes de los arroyuelos. Gran parte de los huracanes y las tormentas que impactan al “circuito austral” ocurren durante los meses de julio, agosto y septiembre, en calidad de “perturbaciones tropicales [generadas] en la cuenca oriental del Pacífico Norte [que] con una trayectoria hacia el norte entran al Golfo de California”, incluso, llevan abundantes lluvias al resto de entidades norteñas y del suroeste de Estados Unidos.¹¹ Sobre este fenómeno natural disponemos de información confiable y precisa solamente a partir del año de 1949.¹² Pero tampoco descartamos aquella evidencia anecdótica sobre los fenómenos meteorológicos pues en ella aparecen sudcalifornianos “limpiando” terracerías.

Antes de describir las localidades que forman parte de esta porción de la península, debe decirse que la prosperidad que alcanzó el área a finales del siglo XIX era amenazada anualmente durante la temporada de lluvias y huracanes. Abordamos este fenómeno apoyados en la investigación del periodista guerrerense Elinio Villanueva, autor de la única seria y bien documentada historia de las precipitaciones en la península. “Mientras que las lluvias son totalmente necesarias para mitigar la sed de sus áridas regiones”, y recargar mantos acuíferos – agregaríamos–, “las condiciones meteorológicas provocan que la principal forma de disponer de ellas [las aguas subterráneas] sea mediante los huracanes”, anotó Villanueva.¹³ Las precipitaciones regaban los campos cañeros, pero en las sequías la ausencia de agua y humedad estropeaba las cosechas. A principios del siglo XX, los núcleos de San José del Cabo y Cabo San Lucas se encontraban devastados por el paso de huracanes y chubascos que destrozaban los trapiches e inundaban los almacenes de piloncillo.

Los gobiernos del Distrito Sur de Agustín Arriola (1920-1924) y del sinaloense Carlos M. Ezquerro (1925-1927) construyeron los primeros caminos que llamaron “transpeninsulares”, estos eran aquellos que salían de La Paz con dirección a San José del Cabo.¹⁴ De hecho, las obras de localización y terracería trazadas por el gobierno de Ezquerro no sólo recibieron los primeros vehículos automotores sino que fueron verdaderas “circunvalaciones” a través de Santiago,

¹¹ MARTÍNEZ-GUTIÉRREZ y MAYER, “Huracanes en Baja California”, p. 58.

¹² La principal fuente de información sobre precipitaciones en la cuenca oriental del Pacífico Norte que afectaron al “circuito austral”, desde 1949 hasta 1976 (año en que tuvo lugar el huracán “Liza” cuya importancia histórica es semejante a la inauguración de la Transpeninsular), es el sitio web del National Hurricane Center (en adelante, NHC), en www.nhc.noaa.gov [fecha de consulta 9 de septiembre de 2017].

¹³ VILLANUEVA, “Huracanes en Baja California Sur”, p. 280.

¹⁴ TORRE IGLESIAS, *Geografía del Territorio Sur*, p. 84.

Miraflores, San José del Cabo, Cabo San Lucas, Todos Santos y, finalmente, La Paz.¹⁵ Al margen de la política caminera de la Comisión Nacional de Caminos y mucho antes de que iniciara la campaña de caminos vecinales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), los gobiernos locales abrieron “pequeños caminos [...] así como [realizaron] la compostura anual de los tramos que habían sufrido menoscabo por efecto de las lluvias”.¹⁶ La fuente no menciona que, por lo regular, sectores de la sociedad colaboraron con esos gobiernos.

Las localidades del “circuito austral” que cobraron mayor protagonismo y participaron directamente de la creación de Comités Pro-Caminos tenían escaso número de habitantes. El Cuadro 18 incluye a localidades como Santiago, Buena Vista, Miraflores, La Ribera, Caduaño y Santa Catarina, no sólo porque alrededor de ellos se aglutinaban rancherías tan minúsculas que pasaron desapercibidas en los registros censales o que muchas veces desaparecieron entre un evento censo y otro. Mencionamos estas localidades se debe a que “limpiaron” tan comprometidamente los caminos que dejaron amplias huellas documentales.

Vemos a la mayoría de localidades con un número de habitantes muchísimo menor al de La Paz, que siendo el asentamiento más poblado de Baja California Sur desde el periodo novohispano, mantuvo una jerarquía a lo largo del siglo XX. Varias localidades punteras como Santiago, San José del Cabo y Todos Santos, además de presentar un crecimiento natural con pérdidas mínimas de población, logró mantenerse dentro de un umbral de entre el 25% y 30% de habitantes debajo de La Paz. De ahí en fuera, el Cuadro 18 muestra una dispersión que también se hará presente para la segunda mitad del siglo XX. Lo que quisiéramos destacar es que si bien no apuntaron hacia una mayor concentración demográfica, dentro de la dispersión de localidades fueron las de Miraflores, Cabo San Lucas y Santa Catarina, las que superaron individualmente poco más del 3% de la población total del circuito. En cambio, existen dentro de la categoría de localidades dispersas, tres de ellas que retuvieron poco menos del 1.1% como Candelaria, Buena Vista y Caduaño, que si bien son insignificantes con respecto a las cifras totales del cuadro, no lo fueron del todo. Como ya veremos, las localidades con un porcentaje menor al 2% sobresalieron en términos de participación en el arreglo de los caminos viejos.

¹⁵ Según informes acerca de la trayectoria revolucionaria en el Distrito Sur, AGUIRRE, *Documentos para la historia*, pp. 2-3.

¹⁶ AGUIRRE, *Documentos para la historia*, p. 4.

CUADRO 18.
Población del “circuito austral” por localidades, 1910-1950

<i>Localidad</i>	<i>1910</i>	<i>%</i>	<i>1921</i>	<i>%</i>	<i>1930</i>	<i>%</i>	<i>1940</i>	<i>%</i>	<i>1950</i>	<i>%</i>
La Paz	5,535	57	7,480	61	8,166	55.5	10,401	60.0	13,071	66.0
Candelaria	63	0.66	80	0.8	171	1.7	90	0.5	111	0.6
Santiago	556	5.5	688	4.5	569	3.7	746	4.3	635	3.2
Buena Vista	42	0.4	31	0.5	48	0.3	219	0.1	73	0.4
Miraflores	348	3.5	490	4	408	2.7	452	2.6	553	2.8
San José del Cabo	1,397	14.3	1,351	11	2,638	17.9	2,553	14.7	1,837	9.4
La Ribera	181	1.8	206	1.7	340	2.3	248	1.4	450	2.3
Cabo San Lucas	102	1.04	226	1.9	376	2.5	611	3.5	548	2.8
Caduaño	101	1.03	121	1	149	1.1	165	0.9	200	1.1
Santa Catarina	294	3.01	373	3.1	478	3.2	279	1.5	365	1.8
Todos Santos	1,141	11.7	1,253	10.3	1,346	9.1	1,831	10.5	1,886	9.6
Total	9,760	100	12,299	100	14,689	100	17,395	100	19,729	100

FUENTE: Elaboración propia con datos de «www.inegi.org.mx».

Como se aprecia en el Cuadro 19, el esquema de localidades punteras y dispersas siguió en funcionamiento. La historia de cada uno de estos pequeños asentamientos encierra múltiples denominaciones en el sentido de que sus categorías geoestadísticas cambiaban en cada censo: a veces eran ejidos, otras simples rancherías; fueron pueblos o colonias satélites que conservaron su adscripción a alguno de los ranchos más cercanos. Al observar las cifras de población, por separado, de San José del Cabo y Cabo San Lucas, aparece una tendencia a lo largo del siglo XX: que por lo regular, San José del Cabo registró una mayor población que Cabo San Lucas. Esta

diferencia persistió hasta finales de siglo, para el censo de 1990, cuando Cabo San Lucas se convirtió en la segunda localidad puntera de Baja California Sur, debajo solamente de La Paz.

Por último, el siglo XX marcó también el declive de Todos Santos como núcleo de habitantes que reunió entre 9 y 10% de la población del circuito entre los censos de 1921 y 1950, para descender a 3% en 1980. Pareciera que en todos los casos, la coincidencia del levantamiento censal y de la inauguración de la Transpeninsular redefinió el panorama demográfico. Desde entonces La Paz, San José del Cabo y Cabo San Lucas reunieron poco más del 85% de los habitantes del “circuito austral”.

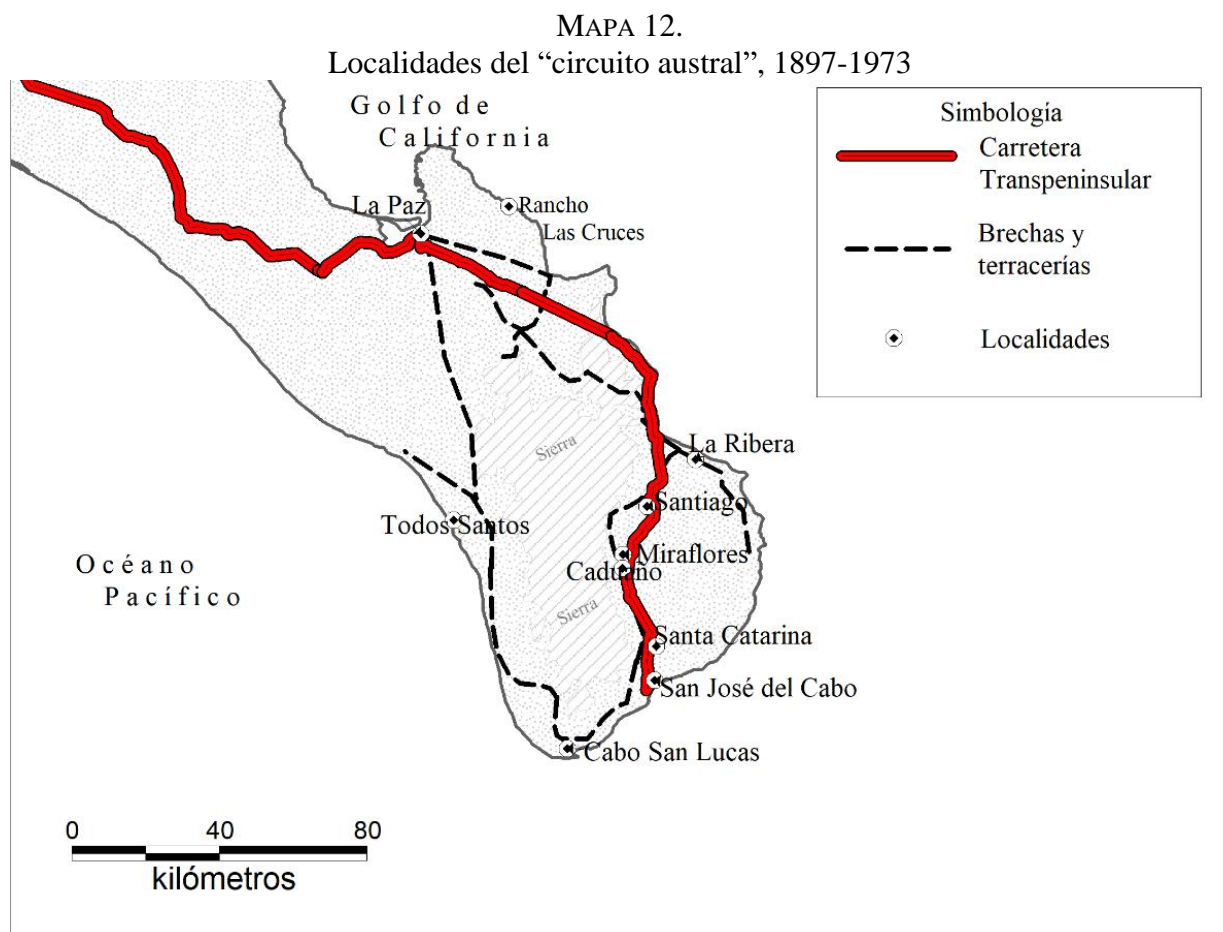
CUADRO 19.
Población del “circuito austral” por localidades, 1960-1995

<i>Localidad</i>	1960	%	1970	%	1980	%	1990	%	1995	%
La Paz	24,253	76.1	46,011	84.7	91,453	86	137,641	78.3	154,314	72.7
Candelaria	165	0.5	10	0.018	122	0.1	91	0.05	90	0.1
Santiago	702	2.2	877	1.6	641	0.6	784	0.4	149	0.1
Buena Vista	27	0.1	62	0.1	1	0.0	0	0	0	0
Miraflores	768	2.4	7	0.012	922	0.9	1,187	0.7	1,125	0.6
San José del Cabo	2,006	6.3	2,571	4.7	4,369	4.1	14,892	8.5	21,737	10.3
La Ribera	436	1.4	507	0.9	770	0.7	974	0.5	1,182	0.6
Cabo San Lucas	859	2.7	1,534	2.8	4,233	3.9	16,059	9.2	28,483	13.4
Caduaño	235	0.7	332	0.6	350	0.3	356	0.2	260	0.1
Santa Catarina	371	1.2	7	0.012	389	0.4	456	0.3	505	0.3
Todos Santos	2,040	6.4	2,400	4.4	3,082	2.9	3,384	1.9	3,765	1.8
Total	31,862	100	54,318	100	106,332	100	175,824	100	212,210	100

FUENTE: Elaboración propia con datos de «www.inegi.org.mx».

Tras repasar brevemente los números más gruesos de la población de la zona es necesario detenerse en el modo en que las localidades contuvieron semejante y desproporcionada dispersión de habitantes. Como se aprecia en el Mapa 12, las terracerías que salieron rumbo al suroeste y sureste de La Paz definieron un área de influencia, cuya forma triangular e inclinación estuvo cargada hacia San José del Cabo y Cabo San Lucas, más que hacia Todos Santos. Al interior del

espacio definido por el triángulo de localidades, desconcierta la decaída de los punteros del Cuadro 18. Los únicos rasgos de la dispersión original que se conservaron hasta antes de 1970, colocaron, nuevamente, a Candelaria y Miraflores, entre las localidades destacadas, para después sumarse a aquellos casos que congregaron una población menor al 1%. Así, la inauguración de la Transpeninsular ocurrió cuando La Paz, San José del Cabo y Cabo San Lucas, aglutinaban a más del 85% de habitantes del extremo sur de esta entidad federativa.



FUENTE: Elaboración propia a partir de cartografía de INEGI, “Conjunto de datos vectoriales” y GERHARD y GULICK, *Lower California Guidebook*.

Ahora bien, sin importar el tamaño o la proporción de habitantes, todas y cada una de las localidades sufrieron las inclemencias del tiempo. Nos referimos a las lluvias, huracanes y tormentas que periódicamente atraviesan el área. Obviamente, a mayor número de pobladores mayor fue el daño ocasionado por las precipitaciones, pero el proceso que describiremos a continuación, entre 1950 y 1980, revela que incluso las localidades menores al 1% del total del

“circuito austral”, enfrentaron riesgos naturales, con recursos propios o gubernamentales. El siguiente subapartado intentará caracterizar la zona en términos ambientales.

PRECIPITACIONES TROPICALES

Los registros del verano de 1931 informan del paso de un huracán que tocó tierra por Cabo San Lucas y salió por el Golfo de California. Los estragos causados movilizaron de inmediato a la Cámara de Diputados y al ejecutivo federal. Casi al concluir el mes de diciembre de 1931, fue otorgada una partida especial del presupuesto de egresos para reconstruir los pueblos del Territorio Sur.¹⁷ Pareciera que durante el resto de la década no hubo huracanes relevantes y que el apoyo gubernamental tardaba bastante en llegar al “circuito austral”.

En el verano de 1941, el testimonio del recién llegado a la jefatura militar y gubernatura territorial, del general Francisco J. Múgica, hace pensar que los estragos del huracán de 1931 no estaban resueltos. Para septiembre de 1941, cayeron nuevamente “desastrosas tormentas” en el área. El saldo de cien viviendas destrozadas y de nueve ahogados no se comparó al daño de las obras hidráulicas en las que la Comisión Nacional de Irrigación invirtió 100,000 pesos. Pero más que la destrucción parcial de los cimientos de la presa “El Cajoncito”, a Múgica le preocuparon los galerones que alojaban a sus tropas. La milicia era uno de los elementos encargados de “limpiar” los caminos. Acerca del “circuito austral”, Múgica informó lo siguiente al presidente Manuel Ávila Camacho:

En San José del Cabo, que había escapado del primer meteoro, fue tocado con violencia por el segundo y está amenazado en estos momentos por un tercero, sin que se sepan con precisión aún los posibles resultados; pero el saldo del segundo fenómeno ha sido la destrucción total de los caminos que comunicaban a San José del Cabo con las poblaciones de Todos Santos y Cabo San Lucas, por un lado; y, con las poblaciones de Santiago [...] amén de numerosos poblados en pequeño que tienen ligada su vida económica y comercial con la población costera.¹⁸

Los huracanes, las lluvias y los vientos intensos siguieron los pasos de los caminantes, internándose indiscriminadamente al norte y al sur de la media península, de la costa oceánica al Golfo de California. Sobra decir que dicho movimiento causó estragos por doquier. Siendo uno de los promotores más destacados de la construcción de la Transpeninsular, Múgica aprovechó la situación que dejaron las precipitaciones para llamar la atención presidencial sobre el proyecto

¹⁷ VILLANUEVA, “Huracanes en Baja California Sur”, pp. 287-291.

¹⁸ Carta de Francisco J. Múgica a Manuel Ávila Camacho, 29 de septiembre de 1941, publicada en MURILLO (comp.), *El general Francisco J. Múgica*, p. 69, doc. 7.

caminero. “Es necesario emprender la obra de la carretera para dar trabajo y aliento moral a millares de familias”, y es que esa obra sería “cauce de comunicación rápida y oportuna que [ofrecerá] probabilidades de salvación a las personas, aún de otras partes del propio Territorio [Sur]”.¹⁹ La visión que dejó ver Múgica implicaba, desde luego, un sincero lamento por la pérdida de piloncillo y de vidas humanas, pero al michoacano, antes bien, parecía preocuparle más contar con la colaboración del gobierno federal.

Muy pronto, Múgica impulsó a la Junta Local de Caminos (JLC) que, al despachar desde La Paz, buscaba facilitar las labores de los Comités Pro-Caminos y, en el caso de recibir suficiente financiamiento, sustituir a los vecinos y contratistas privados en la limpieza y construcción de los caminos. El jefe de la JLC, ingeniero José Ruiz Ugalde, estuvo empeñado en mejorar las vías terrestres luego del par de huracanes de 1941, pero carecía de instrumentos y recursos presupuestales debido a las disputas de Múgica con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), en concreto con el secretario Maximino Ávila Camacho. Cuatro años después, luego de que Ruiz Ugalde abandonara la JLC y Maximino Ávila Camacho la SCOP, por fin logró consolidarse en el Territorio Sur una terracería que, realizada con muchos esfuerzos y pocos recursos, resistiría el tránsito de bestias, carretas y automóviles.²⁰

A partir de 1945 se registró una mayor participación de las localidades del circuito, no sólo ofreciendo mano de obra –a buen costo o pro-bono– sino informando vía telegráfica acerca de las tormentas y ciclones. Luego de que el ingeniero José Ricardo Bárcena Escobedo asumiera la dirección de la JLC, el comité de San José del Cabo solicitó una remesa de hachas, zapapicos, machetes y azadones para dar mantenimiento a las terracerías.²¹ En enero de 1946, los vecinos y el comité de Cabo San Lucas cobraron al gobierno territorial la suma de 873 pesos por las reparaciones realizadas durante los doce meses anteriores.²² Para septiembre del mismo año, azotaron escasas lluvias y ciclones. Las rancherías cercanas a Santiago –fundado como “pueblo de misión” a mediados del siglo XVIII– reclutaron gratuitamente a nueve peones, que se sumaron al servicio de otros dos trabajadores que sí recibieron un sueldo de parte del gobierno del general

¹⁹ Carta de Francisco J. Múgica a Manuel Ávila Camacho, 29 de septiembre de 1941, en MURILLO (comp.), *El general Francisco J. Múgica*, p. 73, doc. 7.

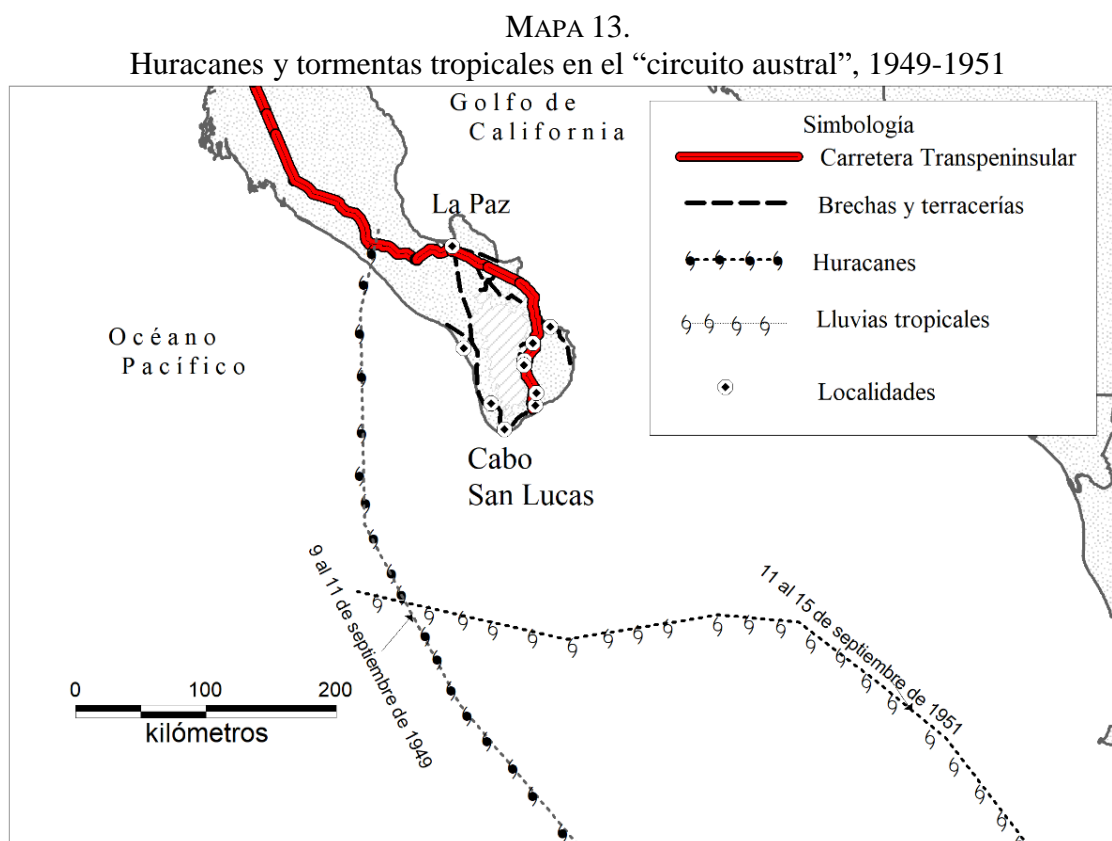
²⁰ Instituto Mexicano del Transporte (ITM, en adelante), *Historia de las Juntas Locales de Caminos*, p. 38.

²¹ AHPLM, fondo *Comunicaciones*, vol. 941, leg. 3/3, doc. 119, exp. s/núm., oficio núm. 271 del subdelegado de San José del Cabo al gobierno del Territorio Sur, 5 de enero de 1945.

²² AHPLM, fondo *Comunicaciones*, vol. 942, leg. 3/3, doc. 165, exp. s/núm., oficio núm. 33 del subdelegado de Cabo San Lucas al gobierno del Territorio Sur, 21 de enero de 1946.

Agustín Olachea (1946-1956). La fuente no precisa los montos de los salarios. Como veremos más adelante, este esquema de trabajo funcionó relativamente bien.

Como se aprecia en el Mapa 13, el huracán del 9 al 11 de septiembre de 1949 pasó de largo por el “circuito austral” pues tocó suelo a la mitad del camino entre La Paz y Valle de Santo Domingo. Dos años después, una tormenta formada a cientos de kilómetros de la costa sudcaliforniana causó algunas lluvias en Cabo San Lucas. Conviene destacar un aspecto de la representación cartográfica: las terracerías definieron la vida de cada localidad. Siendo esta área el receptáculo de lluvia y humedad captada por el choque entre la sierra y la costa, el lugar siempre quedó protegido por caminos rústicos. Incluso después de inaugurada la Transpeninsular, las brechas cumplieron la función de circunscribir una zona habitable y productiva.



FUENTE: Elaboración propia a partir de cartografía de INEGI, “Conjunto de datos vectoriales” y NHC, “Tropical Cyclones”.

En septiembre de 1948, las rancherías localizadas al norte de Cabo San Lucas remitieron al gobierno del Territorio Sur un par de reflexiones que confirman la función protectora del “circuito austral” sobre las localidades. Los “vecinos y circunvecinos” de Migriño, pequeña ranchería cercana al rancho Candelaria –muy próximo a Cabo San Lucas–, expresaron que el éxito

de las futuras actividades ganaderas dependía de las buenas condiciones del camino. Por ello, le transmitieron al gobierno territorial instrucciones precisas sobre los lugares que deberían evitar al momento de formar las terracerías, bordeando cuestras y arroyos, para ahorrarse unos cuantos kilómetros del trazo final. Además, señalaron que el destacamento militar de San José del Cabo se había ofrecido a reconocer el área para dar inicio a la obra. A pesar de dedicarse a la recolección de frutales y a la curtiduría de pieles, los “vecinos y circunvecinos” recurrieron al ideal paisajístico escénico como motor de fomento turístico:

Sería un buen atractivo [construir una carretera en forma] porque en muy pocas partes se perdería la vista al mar, pudiéndose señalar entonces por medio de letreros, el lugar y distancia en que se encontrarían los *aguajes* y en los entronques con los ranchos, la distancia y los productos que pudieran obtenerse.²³

Tal claridad de los habitantes sobre la vocación turística del lugar no existía fuera del propio circuito. Sin embargo, los fenómenos meteorológicos prevalecieron como situación urgente. En las inmediaciones de Santiago –que en el siglo XVIII fue escenario de la rebelión del grupo étnico pericú–, José Peláez fue comisionado por los vecinos de La Ribera, Las Delicias, Las Barracas, El Pulmo, Boca de los Tesos, Miramar, Los Frailes y El Salado, para reportar que en noviembre de 1948 un “chubasco accidentó los caminos [y era] imposible el tránsito automotriz”, escaseando rápidamente medicinas y alimentos. Peláez externó su disposición de reparar y proporcionar, inclusive, “trabajo personal” y de “numerarios” al gobierno local. La carta concluye prometiendo que al contar con caminos nuevos podrían transportarse quesos, carne de res, pieles y “muchos productos de pesca, agradeciéndole de antemano por su amable consideración”.²⁴

De nuevo, los habitantes de Candelaria y Migriño solicitaron a las autoridades territoriales romper con el aislamiento que las precipitaciones dejaban en el área. En abril de 1951 aprovecharon que el profesor rural Fernando González conocía a ciertas personas en las oficinas panceñas de la Secretaría de Educación Pública, entre ellos el escritor y cronista Jesús Castro Agúndez, para solicitar mejores vías terrestres a Cabo San Lucas y San José del Cabo, en donde se encontraba el dispensario médico mejor dotado del área. “Los únicos obstáculos por vencer”,

²³ AHPLM, fondo *Comunicaciones*, vol. 942, leg. 3/3, doc. 165, exp. s/núm., oficio s/núm. de los vecinos y circunvecinos de Migriño al gobierno del Territorio Sur, 28 de septiembre de 1948. Énfasis original

²⁴ AHPLM, fondo *Comunicaciones*, vol. 941, leg. 3/3, doc. 119, exp. s/núm., oficio s/núm. de José Peláez al gobierno del Territorio Sur, 5 de noviembre de 1948, núm. reg. 9082.

para reconstruir las terracerías arrasadas por las lluvias, “son un monte y una sucesión de lomeríos”.²⁵

Los efectos de las lluvias y tormentas no siempre fueron inmediatos. Las aguas se conservaban en la serranía y en ocasiones bajaban a la costa. Lo cierto es que tampoco era necesario que hubieran pasado las precipitaciones por las diferentes localidades para perjudicar. En la actualidad, geólogos e hidrólogos de la Universidad Autónoma de Baja California Sur (UABCS), afirman que las situaciones riesgosas se presentan cuando las trayectorias de huracanes y chubascos se aproximan a menos de 250 kilómetros de la costa. Cabo San Lucas, por ejemplo, ha sido identificado como uno de los puntos más vulnerables pues determinados eventos meteorológicos aportan, con una sola descarga de uno o tres días, 1,015 mm. Por ello, aseguran los académicos de la UABCS, que “más del 30% de la precipitación (total) que se presenta en la parte sur de Baja California es vertida como lluvia *intensa*”.²⁶ Recordemos que el “circuito austral” funcionaba como un receptáculo de agua y humedad que tarde o temprano “ensuciaba” los caminos.

A finales del mes de marzo de 1953, los vecinos de Santiago solicitaron al gobierno territorial que los dotaran de tanques de gasolina, palas, picos, hachas y machetes para conformar brigadas que arreglarían los terrenos siniestrados por los huracanes anteriores.²⁷ Lo cierto es que también se preparaban para las precipitaciones del año en curso. El mantenimiento que exigían las brechas y terracerías consistía en eliminar hojarasca, troncos y piedras. Por eso, al mes siguiente, los miembros de las brigadas y Comités Pro-Caminos solicitaron al gobierno territorial una dotación de combustible, y es que recorrer el circuito consumía una cantidad de gasolina que ninguno de ellos podía financiar.²⁸

Como se aprecia en el Mapa 14, la tormenta tropical que tuvo lugar en el Océano Pacífico del 25 a 27 de agosto de 1953 fue el preámbulo de un fenómeno de mayor intensidad: un huracán (sin nombre) que tuvo lugar del 14 al 17 de septiembre siguiente. A diferencia de la tormenta de las semanas anteriores, el huracán de septiembre siguió por el rumbo del Golfo de California, lo

²⁵ AHPLM, fondo *Comunicaciones*, vol. 942, leg. 3/3, doc. 165, exp. s/núm., oficio s/núm. de Jesús Castro Agúndez al gobierno del Territorio Sur, 30 de abril de 1951, f. 1.

²⁶ MARTÍNEZ-GUTIÉRREZ y MAYER, “Huracanes en Baja California”, pp. 58-59.

²⁷ AHPLM, fondo *Comunicaciones*, vol. 941, leg. 3/3, doc. 119, exp. s/núm., oficio núm. 2589 de Lamberto Verdugo al gobierno del Territorio Sur, 31 de marzo de 1951.

²⁸ AHPLM, fondo *Comunicaciones*, vol. 941, leg. 3/3, doc. 119, exp. s/núm., oficio núm. 3141 de Lamberto Verdugo al gobierno del Territorio Sur, 17 de abril de 1951.

cual supone que siguió una trayectoria transversal al “circuito austral”. En ambos casos resulta muy clara la naturaleza cíclica de los fenómenos atmosféricos que condicionaron las formas de trabajo y organización de las brigadas anuales de limpieza de caminos rústicos.

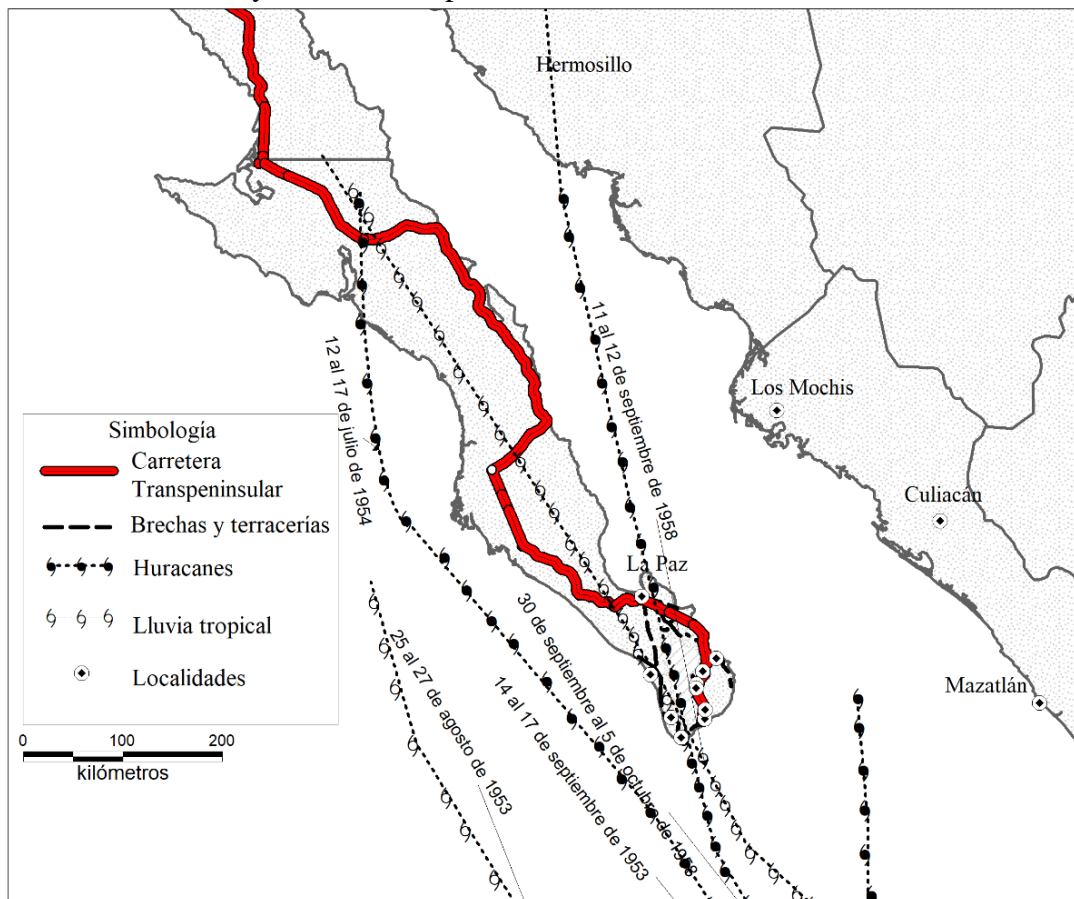
En 1954, los fenómenos meteorológicos ocurrieron más temprano de lo normal, en el mes de julio. Un huracán formado a la altura de las costas oaxaqueñas, en el Istmo de Tehuantepec, acabó su curso en el Desierto de Sebastián Vizcaíno, muy cerca de Guerrero Negro, justo a la mitad de la península.²⁹ Como se aprecia en el Mapa 14, el huracán cumplió el supuesto de que cuando las precipitaciones pasaban a una distancia menor a 250 kilómetros de la costa causaban estragos. Sin embargo, según los vecinos este acontecimiento meteorológico no fue “huracán”, sino “chubasco”.

Más allá de cualquiera de las denominaciones populares o especializadas, lo cierto es que el caos se apoderó de San José del Cabo al derrumbarse siete postes del alumbrado público paralizando el suministro de energía eléctrica. Los sembradores de maíz estimaron ante las autoridades que el chubasco había destruido dos toneladas del grano. A pesar de que el cuerpo de policías ayudó a reconstruir la red eléctrica, la comunicación telefónica y telegráfica quedó interrumpida durante las siguientes semanas.³⁰

²⁹ NHC, “Tropical Cyclones”, p. 38.

³⁰ AHPLM, fondo *Comunicaciones*, vol. 942, leg. 3/3, doc. 165, exp. s/núm., telegrama s/núm. de Eduardo Ramírez García al gobierno del Territorio Sur, 19 de julio de 1954.

MAPA 14.
Huracanes y tormentas tropicales en el “circuito austral”, 1953-1958



FUENTE: Elaboración propia a partir de cartografía de INEGI, “Conjunto de datos vectoriales” y NHC, “Tropical Cyclones”.

El efecto de las precipitaciones es diferente en tierra del que puede sentirse en altamar, pues si bien en tierra firme las lluvias, el viento intenso y la humedad, alteran inmediatamente el entorno, un barco que sale del Golfo de California y desea virar al Océano Pacífico debe enfrentar las altas marejadas que dejan tras de sí los huracanes. Tal adversidad fue la que enfrentó el barco “Estrella Costera”, en julio de 1954, al zarpar de Mazatlán “con 200 pasajeros a bordo y en su cubierta cerros de piñas, manzanas, plátanos, papas, naranjas y repollos”. El oleaje y los vientos intensos hundieron el barco.³¹ Elinó Villanueva las describió imágenes catastróficas en la que los navegantes mazatlecos observaron “una ciudad maltrecha [La Paz], con los techos de muchas de sus casas levantados, y los rastros de los zanjones abiertos en las calles por los arroyos”, todo en

³¹ VILLANUEVA, “Huracanes en Baja California Sur”, p. 292.

pleno hundimiento del barco.³² Lo anterior es, sin duda, descripción de cómo las fuerzas del cielo y marítimas alteran las condiciones de vida en el Océano Pacífico.

En octubre de 1954, los habitantes de Candelaria solicitaron al gobierno territorial la construcción de un camino a San José del Cabo, sin pasar necesariamente por Cabo San Lucas, en línea recta a través de la sierra. El delegado de San José del Cabo comunicó lo anterior al gobierno territorial. Más allá de especular sobre las posibles pugnas entre las localidades, conviene destacar que los vecinos se comprometieron a apoyar a la “Junta Local de Caminos con 8,000 pesos en partidas de 2,000 mensuales”.³³ Sería erróneo no interpretar tal voluntarismo de los rancheros de las diversas localidades como un deseo de ver concluida la Transpeninsular.

La construcción de vías terrestres solicitada por el vecindario de Candelaria se justificaba en términos productivos, pues “en estos lugares hay algo de agricultura que se podría impulsar notablemente y serviría para reforzar la economía [del Territorio Sur]”; por ejemplo, los caminos vecinales cobrarían una utilidad a corto plazo porque facilitarían la distribución de insecticidas que, a su vez, fortalecerían el cultivo de algodón en campos de cultivo en donde además de huracanes azotaban plagas de gusanos y polillas.³⁴ Cabe decir que las peticiones agrícolas carecían de la fuerza necesaria para cambiar el perfil económico del área. Por ello, resulta conmovedora la propuesta del vecino Antonio Olachea Montejano de San José del Cabo, quien financió un camino de dos kilómetros, “contando con mis propios recursos y ayuda de mis hermanos, faltándome como un kilómetro y medio de terreno barrancoso y muy costoso”, para incorporarse a la arteria principal que iba de La Paz a San José del Cabo.³⁵ Olachea Montejano aseguraba que la carretera favorecería a las “rancherías vecinas” que sacaban sus productos a lomo de bestia. “También podrá fácilmente comunicar el antiguo camino en buen estado de conservación”, entre distintas rancherías cercanas a San José del Cabo. La solicitud concreta que Olachea Montejano transmitió al gobierno territorial consistía en “una humilde cooperación” para continuar construyendo otros kilómetros.³⁶

³² VILLANUEVA, “Huracanes en Baja California Sur”, p. 293.

³³ AHPLM, fondo *Comunicaciones*, vol. 942, leg. 3/3, doc. 165, exp. s/núm., oficio s/núm. de Ramón Castro al gobierno del Territorio Sur, 7 de octubre de 1954.

³⁴ AHPLM, fondo *Comunicaciones*, vol. 942, leg. 3/3, doc. 165, exp. s/núm., oficio s/núm. de Ramón Castro al gobierno del Territorio Sur, 7 de octubre de 1954.

³⁵ AHPLM, fondo *Comunicaciones*, vol. 942, leg. 3/3, doc. 165, exp. s/núm., oficio s/núm. de Antonio Olachea Montejano al gobierno del Territorio Sur, 9 de enero de 1955.

³⁶ AHPLM, fondo *Comunicaciones*, vol. 942, leg. 3/3, doc. 165, exp. s/núm., oficio s/núm. de Antonio Olachea Montejano al gobierno del Territorio Sur, 9 de enero de 1955.

Como se aprecia en el Mapa 14, el año de 1958 fue particularmente difícil. Una tormenta tropical (del 11 al 12 de septiembre), seguida de un huracán (del 30 de septiembre al 5 de octubre, nuevamente formado en el Istmo de Tehuantepec), afectaron no sólo el área austral sino gran parte del Territorio Sur.³⁷ Estamos conscientes que la historia sobre huracanes y fenómenos meteorológicos debe incorporar una perspectiva hemisférica que incluya las repercusiones más allá del escenario local. En este capítulo sólo intentamos correlacionar las trayectorias de las precipitaciones con la manera en que diversas localidades enfrentaron la precariedad de sus vías terrestres. Después de 1959, año en que las precipitaciones dañaron a 150 embarcaciones en todo el Pacífico mexicano, causando millones de pesos en pérdidas materiales,³⁸ la calma llegó. En los años sesenta, con excepción de las tormentas que afectaron la costa de Guerrero, Sinaloa y el puerto de San Felipe, en Baja California, “al todavía Territorio Sur de la península parecen haberlo dejado relativamente tranquilo sus destructivos benefactores [los huracanes]”.³⁹

Los ciclos del mundo natural activaron de tal modo a las localidades del área que, incluso en periodos despejados, los caminos continuaban “ensuciándose”. La lluvia tropical de septiembre de 1959, formada como huracán en las costas de Centroamérica, llegó hasta el “circuito escénico”.⁴⁰ En el Mapa 15 se aprecia que las lluvias cubrieron toda la península. Resulta significativo que para enero de 1959, el Comité Pro-Caminos de San José del Cabo solicitara a la JLC el préstamo de una “motoconformadora” para reparar los caminos y unir nuevamente a las rancherías que sembraban caña de azúcar y otras frutas.⁴¹

³⁷ NHC, “Tropical Cyclones”, p. 42.

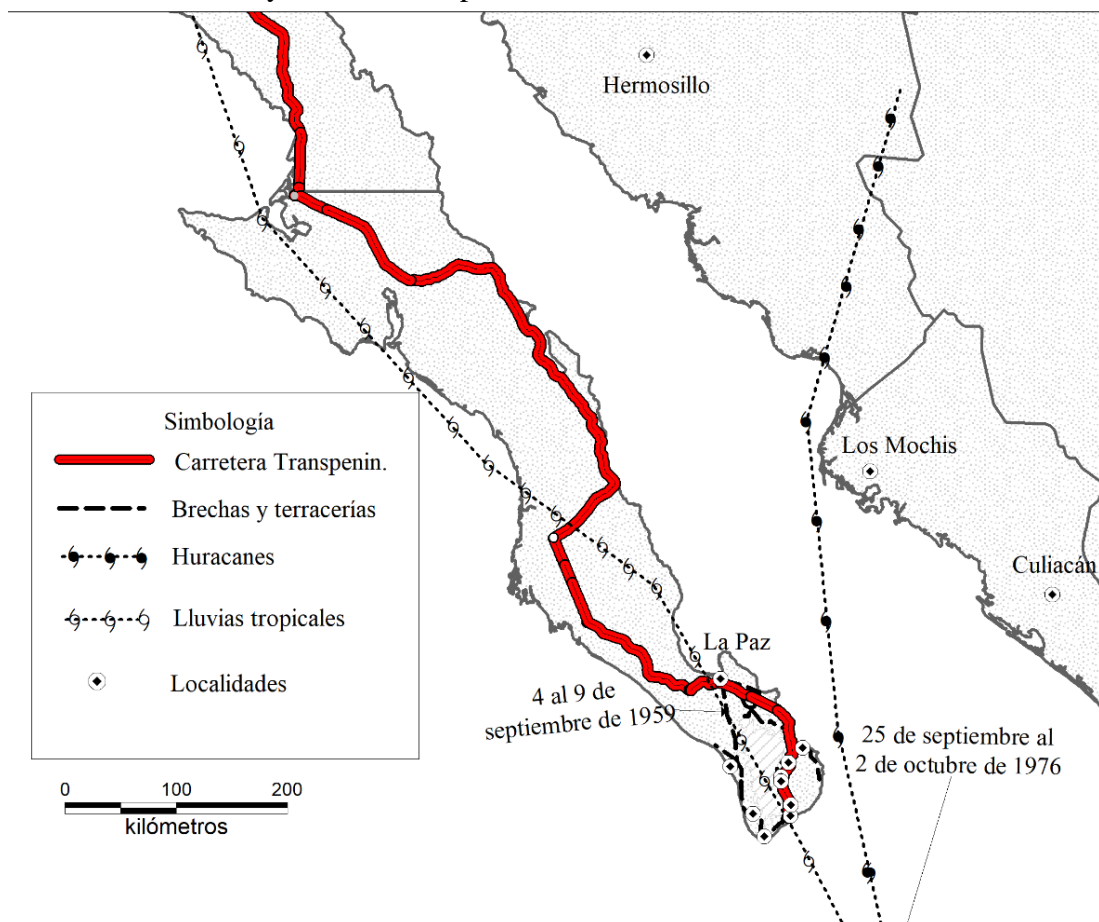
³⁸ VILLANUEVA, “Huracanes en Baja California Sur”, pp. 293-294.

³⁹ VILLANUEVA, “Huracanes en Baja California Sur”, p. 295.

⁴⁰ NHC, “Tropical Cyclones”, p. 43.

⁴¹ AHPLM, fondo *Comunicaciones*, vol. 942, leg. 3/3, doc. 165, exp. s/núm., oficio núm. 36 del subdelegado de San José del Cabo al gobierno del Territorio Sur, 23 de enero de 1959.

MAPA 15.
Huracanes y tormentas tropicales en el “circuito austral”, 1959-1976



FUENTE: Elaboración propia a partir de cartografía de INEGI, “Conjunto de datos vectoriales” y NHC, “Tropical Cyclones”.

Poco antes de la temporada de tormentas y huracanes de 1959, los vecinos de los ranchos cercanos a San José del Cabo, decidieron emprender la construcción y tránsito de su propia ruta para “darle salida a los productos agropecuarios”. Así, para junio de 1960 habían construido siete kilómetros y medio, faltándoles cuatro más; para concluir, solicitaron “cooperación técnica y económica para terminar la obra que hemos emprendido”.⁴² Por suerte, existe una memoria escrita de las JLC en la que narran los proyectos que emprendieron en el Territorio Sur. Sobra decir que la economía algodонера del Valle de Santo Domingo atraía el grueso de las obras.

Para enero de 1960, hubo cambios en la dirección de la JLC del Territorio Sur, con el arribo del ingeniero Jesús Dávalos Gómez, a quien correspondió “enderezar el barco” y cosechar los

⁴² AHPLM, fondo *Comunicaciones*, vol. 942, leg. 3/3, doc. 165, exp. s/núm., oficio núm. 2340 de José Ángel Márquez Guillén al gobierno del Territorio Sur, 25 de octubre de 1960.

frutos de los esfuerzos previos. Entre sus logros, se encontraba poner la última capa asfáltica entre Villa Insurgentes y Ciudad Constitución, “prosiguieron lentamente los trabajos de construcción del camino a Los Cabos”, además del mantenimiento rutinario de sus superficies.⁴³ Sin embargo, el cambio en la gubernatura implicó un desvío en el curso de construcción de nuevos caminos. Nos referimos al hecho de que el nuevo gobernador, el general Bonifacio Salinas Leal (1959-1965), aprovechó las buenas relaciones entre el gobierno del Territorio Sur y los Comités Pro-Caminos para proponer el modelo de “carreteras de peaje”.

La habilitación de las primeras rutas de transbordadores entre La Paz y Santa Rosalía con algunos puertos del Golfo de California, entre 1958 y 1964, comenzó a modificar la apreciación que el propio gobierno del Territorio Sur hacía de los sitios que podrían adquirir valor turístico. También debemos considerar, a reserva de profundizar en ello en los apartados siguientes, que la década de 1950 se caracterizó por la expansión hotelera y de otros alojamientos para turistas nacionales e internacionales que comenzaban a arribar a La Paz, incluso a través de las primeras aerolíneas que comunicaban el noroeste mexicano.⁴⁴

Las acciones del político paceño Carlos Arriola Sepúlveda, encaminadas a habilitar las “carreteras de peaje” entre La Paz y San José del Cabo y Cabo San Lucas, tenían como propósito atraer la inversión de empresas privadas y paraestatales a la par de las rutas de transbordadores. Arriola Sepúlveda, nieto de un exgobernador local y miembro de una familia de comerciantes de larga tradición en la capital del Territorio Sur, congregó a transportistas, ganaderos, sindicatos obreros y magisteriales, en torno al plan de construir carreteras de paga, idea que fue secundada de inmediato por el gobernador Salinas Leal.⁴⁵

Según las pláticas que sostuvo el gobernador Salinas Leal con “elementos vivos” del Territorio Sur, era muy importante “la construcción [de la carretera] aceptando pagar peaje o cualquier otra forma tendiente a recuperar la inversión que representa dicha ruta que aunada al ferry-boat ligara al Territorio Sur precisamente con el macizo continental”, es decir, con el noroeste.⁴⁶ A juzgar por la evidencia que presentamos en el siguiente apartado sobre cómo el área

⁴³ ITM, *Historia de las Juntas Locales de Caminos*, p. 41.

⁴⁴ El estudio clásico sobre el tema es DAVIS, *El alojamiento en Baja California Sur*, pero esta idea también está presente en DUTTON, “The Tides of Tourism”, pp. 134-167 y GÁMEZ, “El crecimiento del sector turismo”, pp. 369-370.

⁴⁵ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, oficio s/núm. de Carlos Arriola Sepúlveda al gobierno del Territorio Sur, 26 de abril de 1963, 3 ff.

⁴⁶ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, telegrama s/núm. de Bonifacio Salinas Leal a Antonio Ortiz Mena, 26 de abril de 1963.

de Los Cabos se convirtió en “corredor turístico”, podemos concluir que los esfuerzos de Salinas Leal y Arriola Sepúlveda eran prematuros. De hecho, no pasó siquiera un mes para que el gobernador se percatara de ello, pues por mismas esas fechas se redujo considerablemente el presupuesto asignado por el gobierno federal para programar obras públicas en el Territorio Sur. Una aportación de 200,000 pesos, sumados al millón disponible, significaría cambios trascendentales en los “pueblos sureños”, mismos que contaban con “el mayor atractivo turístico y numerosos productos, actualmente estancados por la falta de transitables vías de comunicación”.⁴⁷

La propuesta de “carreteras de peaje” no llegó a realizarse sino hasta 28 años después y aunque en lo sucesivo no hubo huracanes y tormentas que impactaron el circuito, es necesario explorar la dependencia que generó la Transpeninsular con respecto a los vaivenes políticos y económicos que tenían lugar en La Paz, capital del Territorio Sur. De acuerdo a la información expuesta en el Mapa 15, conviene explorar el último acontecimiento meteorológico: las precipitaciones que trajo consigo el huracán del 25 de septiembre al 2 de octubre de 1976. A diferencia de fenómenos anteriores, la trascendencia de este último fue tal que ameritó un nombre: “Liza” y constituye un parteaguas en la historia sudcaliforniana.

Antes de narrar el desastre provocado por “Liza”, es necesario retomar uno de los aspectos geológicos que explican la vulnerabilidad de La Paz aquel verano de 1976. Ya hemos dicho que las precipitaciones repercuten y golpean de modo diferente cada una de las cuencas hidrológicas. Considerando dicha dimensión para ensayar la historia ambiental de los huracanes en Baja California Sur, en 2004 un estudioso utilizó el concepto de “abanico aluvial” para referirse a factores “de riesgo para los asentamientos humanos por ser geoformas condicionadas para dispersar grandes volúmenes de agua y sedimentos”; básicamente, la fuerza del caudal impone su propio rumbo a la hora de encausarse.⁴⁸ El desafortunado caso de “Liza” ejemplifica que los ciclos naturales superan a las formas de organización gubernamental. Indiscutiblemente, el costo humano de “Liza” –cuyas estimaciones discrepan entre sí–, se debió a una serie de negligencias en torno al modo en que tuvo lugar la expansión de la mancha urbana irregular de los grupos migrantes en La Paz.

⁴⁷ AGN, fondo *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, vol. 91, c. 92, exp. 101/000/5, oficio s/núm. de Bonifacio Salinas Leal a Antonio Ortiz Mena, 17 de mayo de 1963.

⁴⁸ VILLANUEVA, “Huracanes en Baja California Sur”, p. 297.

La pluma costumbrista de Félix. A. Ortega Romero, escritor sudcaliforniano afiliado al PRI, retrató la posición ocupada por los migrantes en La Paz: eran los jornaleros agrícolas del VSD, los albañiles que construyeron hoteles Los Cabos; todos ellos eran las víctimas de “Liza”, multitudes de “infelices, apretujados en las inmediaciones del arroyo”.⁴⁹ Recordemos que 35 años atrás, Francisco J. Múgica enfrentó los estragos del huracán de 1941, atendió y comunicó con preocupación el daño a las obras de irrigación en la presa de “El Cajoncito”, situada al noroeste de la ciudad. Para septiembre de 1976 la prensa sudcaliforniana no precisaba aún el número de los afectados que ocupaban de manera irregular las secciones más vulnerables de La Paz.⁵⁰ Los migrantes nacionales que contribuyeron al desarrollo económico de Baja California Sur se vieron sobreexposados al peligro de los huracanes, pues habitaban los lugares de mayor riesgo del “abanico aluvial”.

Al mes siguiente de “Liza”, se formó un Comité de Auxilio a los Damnificados de la Ciudad de La Paz en Ciudad Constitución, con miembros de las asociaciones agrícolas y autoridades municipales (que mencionamos en el capítulo anterior). Con motivo de la catástrofe que sacudió la entidad, el comité recolectó ropa, alimentos, materiales de construcción y medicamentos. El informe de actividades del 1 al 20 de octubre de 1976, publicado en el diario *Guaycura*, ofrece un dato: la maquinaria de desmonte del VSD sirvió para levantar escombros y construir represas luego del siniestro.⁵¹

EL CORREDOR TURÍSTICO

Hasta su inauguración en diciembre de 1973, la Transpeninsular afectó débilmente el “circuito austral”, pues apenas consiguió unir dos viejas y cada vez más importantes localidades (San José del Cabo y Cabo San Lucas). Sin embargo, durante la segunda mitad del siglo XX, las dos atrajeron capitales nacionales e internacionales suficientes que posibilitaron la generación del perfil turístico del área. Así, al finalizar el siglo XX, ya se había convertido en un verdadero corredor llamado Los Cabos. Junto con las diferentes rutas de transbordadores que unían las costas del noroeste con Baja

⁴⁹ ORTEGA ROMERO, *Pervivencias*, p. 222, véase esta cita también en VILLANUEVA, “Huracanes en Baja California Sur”, p. 299.

⁵⁰ Entrevista realizada a Alberto Arnaut Salgado en las instalaciones de El Colegio de México, Ciudad de México, 24 de abril de 2014.

⁵¹ *Guaycura*, “Comité de Auxilio a los Damnificados de la Ciudad de La Paz”, 21 de noviembre de 1976. Conviene citar un recuento de los recursos que enviaron los vecinos y agrupaciones del Valle de Santo Domingo: 16 camiones de víveres, con 130 toneladas de frijol, maíz y enlatados, recorrieron la Transpeninsular. Por su parte, empleados del Banco Nacional de Crédito Rural y del Club Rotario enviaron cuatro camiones con material de construcción. Por último, los ganaderos del área aportaron 36 reses y 7 mil litros de leche.

California Sur, las obras aeroportuarias sirvieron para consolidar este proyecto desde comienzos de los años sesenta. El estilo de hostelería y hospitalidad adoptado por el hijo mayor del primer matrimonio del sonoreño Abelardo L. Rodríguez (1889-1967), Abelardo L. Rodríguez Montijo (1910-1999), resultó fundamental para comunicar playas, hoteles y viejas rancherías.⁵²

Rodríguez Montijo trabajó en los negocios pesqueros familiares en la costa de Ensenada y Golfo de California (entre Guaymas y La Paz) desde la década de 1940. El dominio del idioma inglés y sus conocimientos de aviación comercial –dos atributos que lo ligaban con Estados Unidos– hicieron posible la continuidad de los negocios familiares. Al comenzar la década de 1950, Rodríguez Montijo adquirió varios terrenos a menos de 50 km al sureste de La Paz para construir un hotel con vista al golfo.⁵³ El inmueble se llamó Rancho o Hacienda “Las Cruces” y el objetivo continuó siendo el mismo que el de los proyectos de su padre: vender bebidas embriagantes a extranjeros, ofrecerles alojamiento y diversiones públicas que, ahora sí diferenciándose sustancialmente de los proyectos anteriores, ya no fueron juegos de azar y apuestas. A partir de 1951, Rodríguez Montijo ofertaba algunas actividades deportivas a los visitantes estadounidenses, “lejos del ruidoso [Casino de] Agua Caliente y los burdeles tijuanaenses”.⁵⁴ La lejanía sugerida por el historiador Alex M. Saragoza fue literal y metafórica: más de mil kilómetros separaban al “circuito austral” del “circuito escénico” y, una cosa es verdad, Los Cabos jamás necesitó del sexo o del libre comercio para vender su imagen –tal y como sí ha ocurrido en Tijuana desde finales del siglo XIX.

Rancho “Las Cruces” fue el proyecto que permitió iniciar otras aventuras empresariales, en compañía de capitales e inversionistas extranjeros. Antes de que pudiese promoverse el “circuito austral” como destino de “sol y playa”, el énfasis turístico residía en los deportes, como la cacería, la pesca competitiva y en proezas acuáticas que eran posibles gracias a las embarcaciones pequeñas. Muestra de ello fue el reportaje publicado en enero de 1956 por el semanario neoyorkino *Sports Illustrated*.⁵⁵ El atractivo del artículo era la inclusión de más de 950

⁵² A finales del siglo XX, Los Cabos era ya un nuevo megaproyecto turístico, el gobierno federal emitió “deuda pública mediante el diseño de instrumentos financieros, como los fideicomisos”, FLORES RANGEL, “Infraestructura carretera”, p. 54.

⁵³ AHPLM, ramo *Archivo General del Estado*, c. 31/2/3, exp. 285.2/10568, oficio núm. 4390 de Anacleto Arrocha Marín a la Tesorería General del Territorio Sur, 22 de mayo de 1951, f. 1.

⁵⁴ SARAGOZA, “Golfing in the Desert”, p. 304. La traducción es nuestra.

⁵⁵ Hemos consultado varios números de esta fuente hemerográfica a partir del uso de la misma dado por DUTTON, “The Tides of Tourism”. Aunque el historiador estadounidense citó varios números de *Sports Illustrated* y otros medios de Estados Unidos, sólo incluiremos la edición que nos pareció relevante.

millas –unos mil quinientos kilómetros– de costas vírgenes, desde Guaymas, Sonora, hasta Zihuatanejo, Guerrero. Recomendaba hacer un recorrido por playas de Baja California Sur, Sinaloa, Nayarit, Jalisco y Colima,⁵⁶ Ezra Bowen –autor del reportaje con ilustraciones a dos tintas– advirtió a los lectores de la Costa Este que, para un viaje más seguro, tendrían que trasladarse a San Diego, California, antes de internarse por suelo mexicano.

Otro elemento era de suma importancia: planear un itinerario que coincidiera con el calendario otoño-primavera, de la primera quincena de octubre a la primera de mayo, para evitar “chubascos” y las precipitaciones que podrían arruinar las actividades recreativas.⁵⁷ Además de ofrecer consejos higiénicos y consulares, el reportaje recomendaba a los viajeros internarse por las entidades del noroeste previo aviso a los respectivos departamentos turísticos de cada lugar visitado.⁵⁸ El reportaje de *Sports Illustrated* consignó las opciones aéreas para arribar a los distintos puntos del recorrido a través de la empresa de los hijos de otro revolucionario sonoreño: Trans Mar de Cortés, propiedad de los hijos de Álvaro Obregón. Así, podría llegarse rápidamente de Tijuana a La Paz –o de Ciudad Juárez, Chihuahua, a Tijuana y, de ahí, a Baja California Sur–, pero el reportero sugirió visitar algunas de las bahías cercanas al puerto de Loreto (que también contaba con aeropista). Antes de describir la estancia paceña, Bowen advertía a los lectores que fuese por cielo, mar o tierra, los viajes peninsulares siempre serían “miserables y ventosos”.⁵⁹

El malecón paceño, desde luego, era considerado el sitio en que los estadounidenses encontrarían la mayor comodidad, sobre todo pensando en términos de hospedaje. Una de las estrategias más útiles para los turistas durante su estancia en La Paz, pensando en los gustos del consumidor estadounidense y aprovechando el régimen de “zona libre”, serían las compras en las casas comerciales y tiendas de abarrotes, antes de internarse por las costas mexicanas. Irremediamente, el reportaje incluía los servicios de aerotaxi de Rodríguez Montijo quien llevaba, “en un vuelo de 8 minutos”, al Rancho “Las Cruces” para programar distintas actividades deportivas. Luego de describir los parajes y especies que podrían cazar, una vez que los visitantes

⁵⁶ Debe mencionarse que la costa jalisciense y nayarita también se encontraba, precisamente, en plena transformación turística, desplazando a pequeños agricultores o pescadores. Sobre el surgimiento de Puerto Vallarta y Barra de Navidad, durante el gobierno de Agustín Yáñez (1953-1959), gracias a la exploración a través de brechas originadas en Guadalajara, véase TELLO DÍAZ, “La colonización de la costa de Jalisco”, p. 184.

⁵⁷ BOWEN, “Waterway to West”, p. 38.

⁵⁸ Este procedimiento era bastante común en esa época. A pesar de su informalidad e incumplimiento, intentó introducirse por primera vez por los cónsules y agente turísticos nacionales en Nuevo Laredo, Tamaulipas, durante el cardenismo, véase GRUEL SÁNDEZ, “La inauguración de la Carretera Panamericana”, pp. 131-134.

⁵⁹ BOWEN, “Waterway to West”, pp. 40-41. La traducción es nuestra.

conocieran el Hotel “La Palmilla”, cercano a San José del Cabo (a 40 minutos por aire desde La Paz), descubrirían bellos atardeceres y paisajes marinos desde el balcón de una habitación de 20 dólares la noche.⁶⁰

Aunque en esta tesis consideramos las actividades turísticas como uno de los motores más importantes de la economía peninsular, el tema de la oferta hotelera y la cuantificación del número de habitaciones disponibles interesan poco.⁶¹ Nos interesa observar las formas de articulación espacial, con especial atención en el turismo extranjero sobre las costas mexicanas. Por ello, consideramos que los datos de *Sports Illustrated* aportan muy poco a la reconstrucción del “circuito austral” (pues se usaron las vías aéreas para arribar al área), pero aun así nos permitió descubrir a varios agentes que perfilaron la zona que posteriormente se convirtió en corredor turístico.

Para llevar a cabo su empresa, Rodríguez Montijo gozó de ciertas excepciones fiscales del gobierno del Territorio Sur. La amistad y filiación empresarial de su padre, Abelardo L. Rodríguez, con el gobernador en turno, Agustín Olachea, era bien conocida. Desde 1947, la mayoría de empresarios que buscaban habilitar complejos turísticos pagaban impuestos. El cobro tanto del permiso de hotelería, así como en caso de incumplir su gato, pero, sobre todo, el impuesto por expendio de cervezas, generó molestias entre los inversionistas.⁶² A Rodríguez Montijo no afectó este paquete fiscal, pues, a diferencia del resto de empresarios, cada año pagaban menos contribuciones a la tesorería del Territorio Sur. Con motivo del pago anual, Rodríguez Montijo escribió un persuasivo mensaje en el que establecía las condiciones en que haría el pago:

Tengo a la vista una liquidación formulada por la recaudación de rentas de la Tesorería, fijándome una cuota de \$150 pesos a mi negocio de cantina establecido en “Las Cruces” de esta delegación [La Paz], pero como a mi juicio se me hace que dicha cuenta es excesiva. Por otra parte, mis actividades en dicho negocio fueron únicamente por cuatro meses del año que terminó [1951], pues mis clientes son turistas y solamente tuve movimiento en el periodo citado.⁶³

El acuerdo con el gobierno local fue que Rodríguez Montijo, además de “rendirle respetos” al gobernador Olachea, iba a pagar 25 pesos y sólo con esa cantidad cubriría los gravámenes. Por

⁶⁰ BOWEN, “Waterway to West”, p. 42.

⁶¹ Aunque siempre podemos remitir al trabajo de DAVIS, *El alojamiento*. Dicho sea de paso, la trayectoria de la hotelería en La Paz es el objeto de investigación de DUTTON, “The Tides of Tourism”.

⁶² GÁMEZ, “El crecimiento del sector turismo”, p. 369.

⁶³ AHPLM, ramo *Archivo General del Estado*, c. 31/2/3, exp. 285.2/10568, carta mecanoscrita de Abelardo L. Rodríguez Montijo al gobierno del Territorio Sur, 14 de enero de 1952, f. 4.

si había alguna duda de la amistad entre Olachea y la familia Rodríguez, el tesorero recibió instrucciones del gobernador sudcaliforniano de aceptar tal reducción del impuesto.⁶⁴ En el estudio histórico más completo sobre la presencia estadounidense en el desarrollo del turismo en La Paz, el historiador estadounidense Anthony Dutton consultó las memorias de “gringos viejos” para corroborar el hecho de que el mismo Olachea alentaba la inversión en infraestructura privada de la familia Rodríguez. Pero más importante aún, Dutton documentó cómo Rodríguez Montijo nunca estuvo solo en sus inversiones. Al igual que hiciera su padre en el Casino de Agua Caliente, en Tijuana, el hijo de Rodríguez se asoció con un empresario estadounidense de nombre William Matthew “Bud” Parr (1912-1975).⁶⁵ El éxito de los negocios de Parr-Rodríguez radicó en las comodidades que ofrecieron a los huéspedes extranjeros, procurándoles buenos sitios para pesca y otros deportes.

En 1959, el gobierno del Territorio Sur preparó una lista de los hoteles más importantes pues no sólo era asunto fiscal sino una manera de mantener contacto con inversionistas y grupos empresariales. Antes que nada, tenemos que reconocer que a partir de 1930 y 1940, el gobierno local fue uno de los promotores más importantes del desarrollo turístico, y de hoteles, en particular.⁶⁶ Al comenzar la década de 1970, había, en todo Baja California Sur, 22 hoteles. Sobresalía, en La Paz, con sus lujosas 50 habitaciones, “La Perla”, seguido del Rancho “Las Cruces” y del hotel “La Palmilla” (ambos de Parr-Rodríguez). Ubicados en La Paz y San José del Cabo, respectivamente, la inversión inmobiliaria y equipo deportivo y de transportación aérea de Parr-Rodríguez, sumaba 2.5 millones de pesos, equivalentes al 19% de la inversión total del ramo de turismo (con un agregado total de 13.5 millones de pesos, según los datos oficiales que consultamos).⁶⁷ Otro dato curioso es que dos años después del reportaje de *Sports Illustrated*, el hospedaje en “La Palmilla” subió a 25 dólares por noche. Desde entonces, las playas sudcalifornianas comenzaron a asociarse con actores y actrices hollywoodenses como John Wayne, Clark Gable, Raquel Welch, Gary Cooper, Lucille Bremer o Bing Cosby.

El deslinde del hotel “La Palmilla” en el “circuito austral” confirma que el proyecto de Parr-Rodríguez gozó de una posición privilegiada. Al abordar el caso de Baja California Sur en

⁶⁴ AHPLM, ramo *Archivo General del Estado*, c. 31/2/3, exp. 285.2/10568, oficio núm. 4390 de Anacleto Arrocha Marín a la Tesorería General del Territorio Sur, 16 de enero de 1952, f. 5.

⁶⁵ DUTTON, “The Tides of Tourism”, pp. 128 y 139.

⁶⁶ DAVIS, *El alojamiento*, p. 35.

⁶⁷ AHPLM, ramo *Donaciones*, vol. 18, exp. 18.11, “Hoteles existentes en el Territorio [Sur], 1959”, f. 1. La Paz contaba con 12 hoteles; el “circuito austral”, cuatro; dos en el Valle de Santo Domingo, y tres en Guerrero Negro.

esta tesis, detectamos la importancia de la labor de agrimensura del ingeniero Luis J. Gallo. La presencia en la península del jalisciense coincidió con el desarrollo de zonas económicas beneficiadas por la construcción de la Transpeninsular. Hasta el momento, hemos notado su presencia en dos grandes proyectos: los deslindes de Guerrero Negro y VSD. Ignoramos cómo o por qué, pero Gallo y Rodríguez Montijo mantuvieron una correspondencia personal más allá de canales gubernamentales. Es necesario mencionar que años después de haber inaugurado el centro turístico, Rodríguez Montijo apenas localizaba y establecía los linderos de “La Palmilla” con respecto a terrenos federales y a la zona marítima.

Aunque el nombre comercial del complejo de Parr-Rodríguez fuese hotel “La Palmilla”, revisar la correspondencia de Rodríguez con Gallo permitió ahorrar el tiempo de búsqueda en los archivos notariales para conocer la denominación de la sociedad de responsabilidad limitada de capital variable que, formada para el efecto, “Punta Palmilla”. El procedimiento de deslinde tuvo motivo debido a la construcción de dos pequeñas obras portuarias:

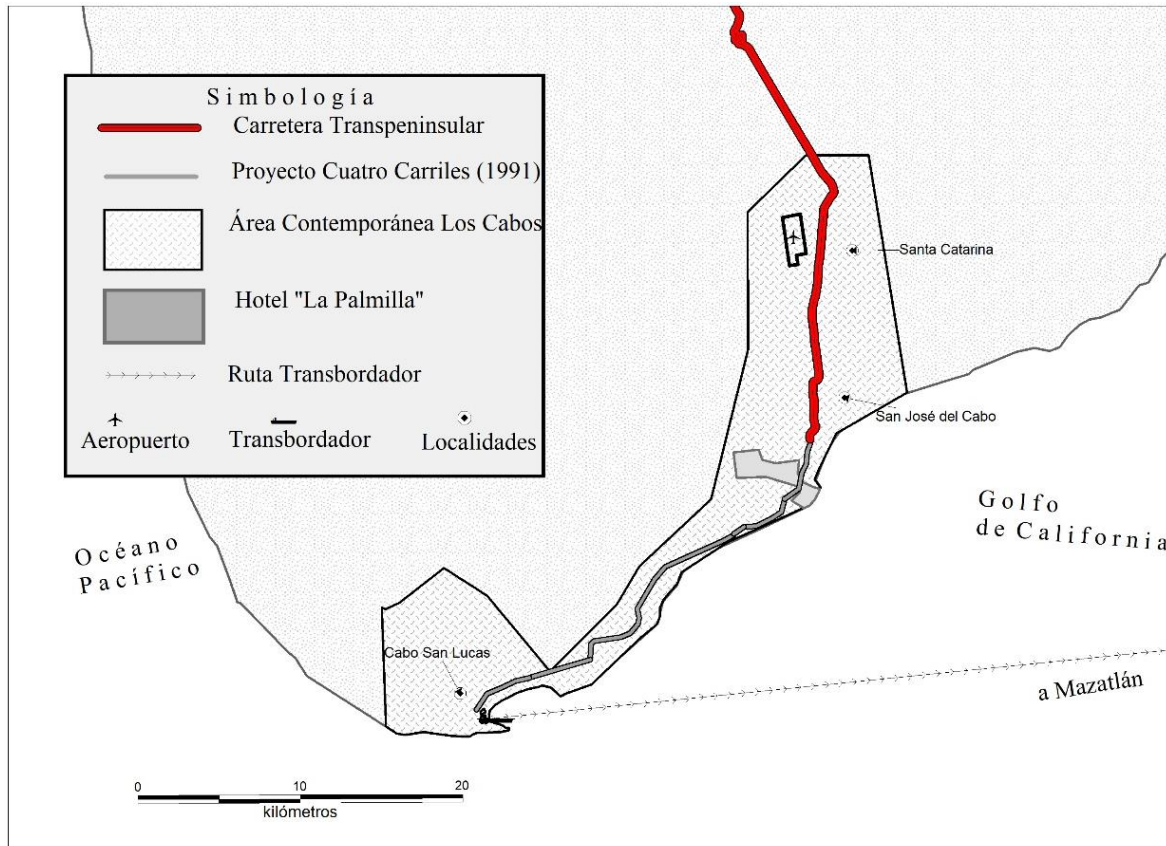
Por no haber escala de mareas en el Puerto Palmillas o de San José del Cabo, Baja California Sur, contiguo al terreno por planificar, se procedió a localizar la huella de las más altas mareas existentes en el muro de contención o rompeolas [...] se hizo la localización en el plano, de la superficie de la zona federal que el Sr. Abelardo L. Rodríguez Montijo, en su calidad de gerente general de Punta Palmilla, S. de R. L. y de C. V., solicita arrendamiento con superficie de 1,000 metros cuadrados, o sea 50 metros de longitud de la zona federal, en el lugar que se tienen construidas las instalaciones consistentes en muelle vía *Decauville* y muro rompeolas.⁶⁸

El testimonio indirecto de Gallo informa que, en realidad, Rodríguez Montijo fungió como prestanombres de una sociedad mercantil cuyas aportaciones principales de capital provenían de Estados Unidos. En oficio dirigido a la Secretaría de Marina, el primogénito del expresidente Rodríguez solicitó la autorización para usar las instalaciones que *ex profeso* construyó la compañía que representaba: “Obedeciendo a la necesidad de prestar el servicio de pesca deportiva demandada por el turismo”, era necesario contar con un punto en la playa para embarcaciones y otras labores. Además, “a la Secretaría de Patrimonio Nacional el arrendamiento de la fracción de la zona federal con superficie de 1,000 metros cuadrados en que se encuentran las mencionadas instalaciones”, del muelle y muro rompeolas.⁶⁹

⁶⁸ AHPLM, ramo *Donaciones*, vol. 6, exp. 6.17, carta mecanoscrita de Luis J. Gallo Quevedo a quien corresponda, 12 de noviembre de 1961, ff. 1-2.

⁶⁹ AHPLM, ramo *Donaciones*, vol. 6, exp. 6.17, carta mecanoscrita de Abelardo L. Rodríguez Montijo al jefe de Obras Portuarias de la Secretaría de Marina, 24 de marzo de 1962, f. 1.

MAPA 16.
El corredor turístico, 1961-1991



FUENTE: Elaboración propia a partir de cartografía de INEGI, “Conjunto de datos vectoriales” y LÓPEZ, CUKIER y SÁNCHEZ, “Segregation of Tourist Space”.

Como se aprecia en el Mapa 16, “La Palmilla” fue el primer eslabón de un área más extensa que después comenzó a albergar a varios complejos turísticos y una infraestructura adicional a la Transpeninsular. Debemos considerar que, aunque la carretera fue inaugurada en diciembre de 1973, muchos de los tramos estaban a medio terminar desde la década de 1960. Por suerte, existe evidencia que confirma la posición sobresaliente de “La Palmilla” en el circuito.

La información anecdótica que consigna Dutton sobre el socio capitalista de Rodríguez Montijo, “Budd” Parr, insistía en describirlo como una persona “con magnetismo mediático”. El personaje tuvo trayectoria en el gobierno federal estadounidense, pues durante la Segunda Guerra Mundial perteneció al servicio de inteligencia del Office of Strategic Services (OSS). Así, por ejemplo, fue el responsable de atraer por primera vez a John Wayne a Baja California Sur, quien

después arribó cada otoño en su propio yate a “La Palmilla”.⁷⁰ Entre las hazañas de guerra y deportivas que Parr narró a otros “gringos viejos”, una de las más notables fue el modo en que le ganó la batalla a la legislación mexicana para ejercer mayor control de sus inversiones. El nacimiento en México de uno de sus hijos, Mitch Parr, significó una ventaja sobre el resto de inversionistas estadounidenses: al ser mexicano pudo adquirir, en calidad de prestanombres de su padre, cuatro hectáreas de tierra costera en Cabo San Lucas para construir ahí nuevos complejos hoteleros.⁷¹

A partir de 1961, empresarios y promotores turísticos de La Paz gestaron un proyecto carretero para conectarse con los pueblos al sur de San José del Cabo. Este proyecto recibió la denominación de “vía corta a Cabo San Lucas”. Como se aprecia en el Mapa 16, “La Palmilla” era un punto contiguo al lugar ocupado por el viejo pueblo misional de Cabo San Lucas. Uno de los miembros distinguidos del Comité Pro-Turismo de La Paz, Leopoldo Olachea Rojo, compartió sus observaciones sobre el desarrollo económico sudcaliforniano. Olachea Rojo era bastante optimista: la piedra angular sería la Transpeninsular y por lo mismo insistió en su correspondencia escrita entre 1961 y 1966 sobre la necesidad de que hubiese una “voluntad sexenal” para concluir la carretera. El arribo del gobernador Hugo Cervantes del Río en 1965 calmó los ánimos de Olachea Rojo y del resto de promotores paceños. Sin embargo, por más experiencia acumulada en la SCT, en 1967 el gobernador Cervantes del Río tan sólo había construido 12 kilómetros de la Transpeninsular entre La Paz y Cabo San Lucas.⁷²

El viajero estadounidense Howard Gulick, autor de la guía turística de la que tanto nos hemos servido en esta tesis, continuó recorriendo la península bajacaliforniana para mantener la vigencia de los consejos e instrucciones automotrices que les ofrecía a sus lectores. La correspondencia que mantuvo con el prestigiado geógrafo de la Universidad de California en Riverside, Homer Aschmann, constituye una fuente sobre el estado de los caminos y terracerías del “circuito austral”. Para mayo de 1968, Gulick encontró en buenas condiciones de tránsito el camino de La Paz a San José del Cabo. Los puntos problemáticos eran un par de kilómetros y de

⁷⁰ SCHERER IBARRA, “Baja”, p. 24. La autora refiere que Rodríguez Montijo apodada a su complejo turístico “El Club de los Millonarios del Mundo”.

⁷¹ DUTTON, “The Tides of Tourism”, p. 133. Es de recordar que cuando Mitch Parr adquirió tales propiedades aún no existían la legislación de los fideicomisos turísticos.

⁷² CERVANTES DEL RÍO, *Informe de labores*.

puentes que habían colapsado a causa de las precipitaciones y crecidas de arroyos.⁷³

Posteriormente, la JLC tuvo que desviar el camino de La Paz a San José del Cabo debido a la reconstrucción de estos puentes. La alternativa consistió en seguir el viejo camino de terracerías, pasando por Santiago, Miraflores y Caduaño, localidades que tras la operación promovida por Olachea Rojo y secundada por Cervantes del Río, quedaron excluidas del nuevo derrotero.⁷⁴ Para octubre de 1972, Gulick observaba que los puentes ya funcionaban, pero el problema continuaba, ahora, al dirigirse de Cabo San Lucas a San José del Cabo. Lo anterior confirma la premisa sobre la Transpeninsular: ésta dependió, antes, durante y después de su inauguración de 1973, de las viejas brechas y terracerías. Amante de las aventuras, Gulick advirtió satisfecho esta coexistencia de caminos viejos y caminos nuevos.⁷⁵

Como se aprecia en el Cuadro 20, el año de 1972 fue precisamente el momento en que ocurrieron importantes modificaciones en la infraestructura de transportes que el gobierno federal tendió entre Baja California Sur y la república mexicana. A partir de entonces, para llegar a La Paz, los barcos comenzaron a usarse más que los aviones. Ese año, además, según los registros de usuarios de los transbordadores del gobierno federal y territorial, cambió por completo la demanda de servicios turísticos al crecer el número de viajeros entre La Paz y los puertos y costas del Pacífico mexicano que tenían conexiones con la península. Como se verá más adelante, el hecho de que a partir de 1972 casi el 92% de los visitantes viajaban en transbordadores aceleró la conversión turística del “circuito austral”. Esos buques no sólo movían a miles de personas sino también transportaban vehículos y mercancías. Así, en un viaje menor a 16 horas se conectaba Baja California Sur con el macizo continental.

A pesar del éxito relativo del sistema de transbordadores, había anomalías en su funcionamiento. Las oficinas administrativas de la empresa paraestatal que controlaban los transbordadores, el Fondo Nacional de Fomento Turístico (por sus siglas, FONATUR), se encontraban en Mazatlán y contaban con reglamentos y regulaciones de la SCT. Una nota de prensa denunció la oscuridad en el manejo de las estadísticas y cifras exactas “del estado contable [que] sólo se conocen en la matriz”, sobre todo, en lo relacionado a los “costos de operación [...]”

⁷³ Mandeville Special Collection (UCSD), *Howard Gulick papers*, c. 1, folder 2: carta de Howard Gulick al doctor Homer Aschmann, 23 de septiembre de 1973, pp. 1-2.

⁷⁴ DUTTON, “The Tides of Tourism”, p. 161.

⁷⁵ Mandeville Special Collection (UCSD), *Howard Gulick papers*, c. 1, folder 2: carta de Howard Gulick al doctor Homer Aschmann, 23 de septiembre de 1973, p. 3.

combustible y el pago de salarios a la tripulación”.⁷⁶ Transportando por igual 150 o 600 pasajeros, incluyendo vehículos y mercancías, el seguimiento minucioso de los ingresos y egresos de las rutas Guaymas a Santa Rosalía y Guaymas a La Paz, eran confidenciales. Lo más seguro es que movidos por intereses personales, los empleados de la paraestatal practicaban algunas corruptelas. El margen amplísimo del precio de los boletos, que iban de 65 a 600 pesos, se prestaba a muchos arreglos informales. El testimonio de un diputado federal que realizó un viaje al calor del programa turístico “Conozca México Primero”, exhibió todas las dificultades que enfrentaban los usuarios del servicio.

CUADRO 20.
Número de pasajeros entre La Paz y el macizo continental,
1967-1972

<i>Pasajeros</i>	1967	%	1968	%	1972	%
Avión	44,379	55	55,081	60	22,307	8.4
Transbordador	35,986	45	37,083	40	244,009	91.6
Total	80,365	100	92,164	100	266,316	100

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos de CERVANTES DEL RÍO, *Informe de labores* y AGRAMONT, *Análisis de labores*.

Media hora antes de zarpar, se abrían las taquillas, importándoles muy poco a los empleados que hubiese cientos de personas haciendo fila. “Por supuesto”, anotó el diputado sobre la cafetería y sanitarios a bordo, estos servicios eran “insuficientes para tal cantidad de viajeros”, que iban a La Paz, en el mejor de los casos, a comprar fayuca de la “zona libre”, “¿acaso también será insuficientes los chalecos y las lanchas salvavidas en caso de siniestro?”, preguntó el diputado.⁷⁷ En conclusión, debía ejercerse mayor control sobre la venta de boletos, pues las partidas se sobregiraban y viajaba un elevado número de polizontes.⁷⁸ El testimonio anterior respondía a las declaraciones en abril de 1974 a la prensa del director general de Caminos y Puentes

⁷⁶ *Últimas noticias*, “Al parecer operan con pérdidas los transbordadores”, 8 de marzo de 1973. Sobre el surgimiento de FONATUR y sobre las críticas de que dicha entidad jamás promovió la integración territorial, BRINGAS RÁBAGO, “Baja California and California's”, pp. 275-277.

⁷⁷ AGN, fondo *Investigaciones Políticas y Sociales*, c. 1712a, exp. 4, manuscrito de Alejandro Díaz Pérez Duarte a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 3 de septiembre de 1974, pp. 1-2. Desde una década antes, La Paz se había convertido en un centro comercial en el que sinaloenses y jaliscienses adquirían productos estadounidenses, “debido al régimen de zona libre”. DAVIS, *El alojamiento*, p. 71.

⁷⁸ La imagen de cientos de personas durmiendo en el suelo de los camarotes mostró la necesidad de abastecer de más asientos y controlar el número de salidas mediante la venta ordinaria de boletos redondos. AGN, fondo *Investigaciones Políticas y Sociales*, c. 1712a, exp. 4, manuscrito de Alejandro Díaz Pérez Duarte a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 3 de septiembre de 1974, p. 3.

Federales de Ingreso, Antonio Bernal. La noticia del aumento de las tarifas del servicio de transbordadores vino acompañada del anuncio de las primeras partidas de transbordadores en Oaxaca y Quintana Roo.⁷⁹

PLAYAS Y FIDEICOMISOS

Más que el crecimiento de los medios de transporte y de la infraestructura, la evidencia más clara de la transformación del “circuito austral” en 1974, es que cedió ante las mutaciones económicas y sociales externas, se refiere al aumento del valor del suelo. Tal y como hemos observado para VSQ/VSD y el tramo de Tijuana-Ensenada, el mayor impacto de la Transpeninsular, al catalizar cierto grado de desarrollo económico, fue la creación del mercado de suelos. La historia del tramo de La Paz-Los Cabos recuerda al tramo turístico de Baja California, pues fueron los “fideicomisos para extranjeros” el instrumento legal que mantuvo a los visitantes de Estados Unidos en la península por tiempo prolongado.

Como ya observamos en el capítulo segundo, la prohibición constitucional de la ocupación extranjera de las costas mexicanas fue uno de los obstáculos para la captación de divisas y de inversiones del país vecino en materia de turismo. En 1974, dicho obstáculo fue eliminado tras la disposición oficial de que los polos de desarrollo del turismo podrían recibir ciertos estímulos locales, nacionales e internacionales.⁸⁰ La administración de Luis Echeverría buscó crear un entorno favorable para la inversión extranjera, relajando el tema de las zonas prohibidas y modificando la legislación para permitir la creación de los fideicomisos turísticos, ya no tanto en “zonas libres” sino en “zonas francas”.⁸¹ La geógrafa del turismo, Nora Bringas Rábago, lleva décadas estudiando el tramo Tijuana-Ensenada, y por lo mismo podemos extrapolar sus reflexiones jurídicas a Los Cabos:

Un fideicomiso es un acto jurídico, en el que el fideicomitente destina ciertos bienes a un lícito determinado, encomendando la realización de este fin a una institución fiduciaria [...] El marco jurídico implica dos tipos de fideicomisarios: el fideicomisario A [que] es una inmobiliaria que fracciona y “vende” los espacios a los fideicomisarios; B, que son los extranjeros, [...] quien [sic] realmente gana es la inmobiliaria. Los extranjeros no pueden

⁷⁹ *Ovaciones*, “Aumentarán las tarifas de autopistas y transbordadores”, 6 de mayo de 1974. Sobre el surgimiento de Huatulco, como parte de las inversiones federales para planificar el turismo nacional, véase TALLEDOS SÁNCHEZ, “Megaproyectos turísticos en México”, pp. 117-122.

⁸⁰ Como se vio en el capítulo segundo, el gobierno de Echeverría no modificó el Artículo 27 de la Constitución para permitir la ocupación extranjera de las costas mexicanas. En lugar de eso, dictó un acuerdo dando facultades a la Secretaría de Relaciones Exteriores para dar permiso a la formación de tales fideicomisos.

⁸¹ LÓPEZ, CUKIER y SÁNCHEZ, “Segregation of Tourist Space”, pp. 361-362. Echeverría justificó tales cambios en la idea del “desarrollo regional”, lo cual fue compatible de la idea de generar empleos para los ejidatarios desocupados de Tijuana y Ensenada. Véase BRINGAS RÁBAGO, “Quiénes se llevan”, p. 7.

tener el dominio directo de tierras y aguas mexicanas en las costas y fronteras, pero sí las pueden usufructuar con la debida autorización.⁸²

Con una duración prevista de 30 años, los fideicomisos y los contratos de arrendamiento fueron las formas jurídicas que generaron los derechos de usufructo que explican la expansión estadounidense –en concreto, de capitales y vacacionistas de California–, en Baja California y Baja California Sur. Por esa misma razón, “Budd” Parr blofeaba: su hijo no tuvo la necesidad de tramitar y gestionar ninguno de los “contratos especiales”, pues al haber nacido en territorio mexicano tenía pleno derecho a adquirir las tierras en las que construyó hoteles y habitaciones para turistas californianos. Así, el caso del hotel “La Palmilla” y la relación Parr-Rodríguez Montijo, fue la punta de lanza de la expansión del turismo en el “circuito austral”. No vamos a rastrear todos y cada uno de los complejos habilitados por extranjeros en Los Cabos, sólo vamos a aprovechar la información disponible de Parr-Rodríguez.⁸³

La década de 1980 fue de relativo estancamiento en el desarrollo de Los Cabos. La Transpeninsular y las terracerías adyacentes que facilitaron la transportación, en remolques y troques, de barcos y aviones que después surcarían mar o cielo. “La carretera se convirtió casi en una broma ya que terminaba bruscamente a unos pocos [kilómetros] de su punto de partida para convertirse en una brecha [*dirt track*]”, anotó Alex Saragoza, uno de los primeros historiadores en investigar el turismo desde el punto de vista residencial.⁸⁴

La historia de las carreteras en tanto que obras públicas debe considerar que, más allá de “bromas” aludidas por Saragoza, muchos de estos proyectos generan malestares y expectativas sobre su funcionamiento antes, durante y después de inaugurarse. Sobre todo, si hubo expectativas que las responsabilizaban por el desarrollo económico. Uno de los efectos imprevistos de la Transpeninsular en el tramo La Paz-Los Cabos fue la formación de los típicos asentamientos lineales urbanos. Sin estar involucrados directamente en los complejos turísticos, ni recibir estímulos federales o inversiones extranjeras, estos asentamientos establecidos a la orilla del

⁸² BRINGAS RÁBAGO, “Quienes se llevan”, p. 8.

⁸³ Parr también tuvo otros socios mexicanos. Entre ellos el vicepresidente de la empresa aeronáutica de los hijos de Álvaro Obregón, Trans Mar de Cortés. Al comenzar la década de 1960, Parr-Cóppola abrieron el hotel “El Chileno” con 120 habitaciones siguiendo un “espléndido diseño arquitectónico, tipo colonial mexicano”, que no despegó comercialmente sino hasta 1970. DAVIS, *El alojamiento*, p. 62.

⁸⁴ SARAGOZA, “Golfing in the Desert”, pp. 302-303. La traducción es nuestra. Saragoza afirma que Los Cabos se encuentra en desventaja estratégica con Cancún al carecer de ruinas arqueológicas.

camino, solían dar la bienvenida a los turistas ofreciéndoles alimentos y servicios de mecánica automotriz.⁸⁵

Al comenzar la década de 1990, autoridades y empresarios de Baja California Sur señalaron la necesidad de convertir el tramo de la Transpeninsular –de La Paz a Los Cabos– en una autopista de cuatro carriles, muy similar a la del “circuito escénico”. La propuesta elaborada por Moisés Uribe Rodríguez, presidente de la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (CANACINTRA) en Baja California Sur, sirve para concluir este capítulo sobre los cambios ocurridos en materia de turismo en Los Cabos. La publicación del anteproyecto del sudcaliforniano Uribe Mendoza por el Colegio de Ingenieros Civiles de Mexicali, respondía desde luego al deseo de persuadir al gobierno de Baja California de desarrollar un proyecto conjunto complementario a la Transpeninsular.

Todos y cada uno de los argumentos de Uribe Mendoza obedecían “a la política socioeconómica del presidente Carlos Salinas de Gortari” (1988-1994), por lo que era expedita la gestión de un sistema de financiamiento involucraría a “inversionistas privados, y en donde no se solicitará [nada] a ningún nivel de gobierno”.⁸⁶ Claramente, el presidente de CANACINTRA en La Paz consideraba que el mejoramiento de la Transpeninsular representaba el mejor modo de ingresar al Tratado de Libre Comercio, con Estados Unidos y Canadá. Considerando los múltiples atractivos de las costas bajacalifornianas, Uribe Mendoza mencionaba que tras probarse el éxito económico de los fideicomisos turísticos habría que eliminar otro obstáculo: el que impedía a los extranjeros invertir en obras de infraestructura caminera.

El meollo del argumento de Uribe Mendoza era definir “una estrategia con orientaciones generales para establecer un esquema de incorporación y aprovechamiento de los recursos [...] [para] así otorgar facilidades comunes de transporte y de servicio de apoyo”.⁸⁷ La propia dinámica del corredor turístico de Los Cabos concedió la razón a Uribe Mendoza. De momento, detendremos el desglose de su argumento para observar algo del contexto de las “facilidades comunes” aludidas. Mucho antes de iniciar la construcción de la autopista de cuatro carriles entre San José del Cabo a Cabo San Lucas (a principios del siglo XXI), la Transpeninsular presentó en diversos tramos los problemas típicos de drenaje y alcantarillado que anegaban los carriles. En

⁸⁵ LÓPEZ, CUKIER y SÁNCHEZ, “Segregation of Tourist Space”, p. 366.

⁸⁶ URIBE MENDOZA, “Desarrollo integral”, pp. 27-28.

⁸⁷ URIBE MENDOZA, “Desarrollo integral”, p. 29.

octubre de 1989, el ingeniero Luis Felipe Salinas Enríquez, director estatal de la SCT, informó al secretario de Obras Públicas de Baja California Sur que se restringiría el “derecho de vía” a tracto-camiones.

La negociación realizada por el gobierno sudcaliforniano con las asociaciones y agrupaciones de transportistas fue crucial en el uso y aprovechamiento de las vías de comunicación. Así, los choferes se comprometieron a no transitar por aquellos carriles en los que había tubería o bandas de agua, “lo anterior obedece a que en ese tramo existe el proyecto para construir el Boulevard Turístico que unirá el Aeropuerto de Los Cabos”, con las localidades que ya conocemos.⁸⁸ De hecho, como se aprecia en el Mapa 16, dentro de los límites contemporáneos del corredor turístico hay un aeropuerto, al margen izquierdo de la carretera federal. Antes, los terrenos de la aeropista eran núcleos ejidales que, convertidos en tierras de usufructo para inversionistas extranjeros, fueron transformados en fideicomisos turísticos.⁸⁹ Tras considerar lo anterior, el discurso del representante paceño de CANACINTRA, Uribe Mendoza no hizo más que elaborar un plan para conservar las inversiones privadas en el área.

Al finalizar la década de 1980, los choferes y transportistas fueron quizás los usuarios que mejor conocían la Transpeninsular, pues sólo ellos la recorrían de cabo a rabo. Como un modo de demostrar la decadencia de la carretera, aludida por el representante de CANACINTRA, algunos empresarios transportistas, alcaldes y funcionarios del gobierno de Baja California Sur, encomendaron a los choferes un brevísimo “reporte sobre el estado lamentable y que requiere de urgente reparación” de la vía terrestre. La Transpeninsular representaba para el puerto de “La Paz, una arteria para su abasto y subsistencia”, y por ello era necesario rehabilitarla.⁹⁰ Los choferes detallaron con ilustraciones de puño y letra los puentes que, desde Los Cabos hasta el Valle de San Quintín, debían reconstruirse o puntos exactos en que era urgente re-encarpetar.

Pese a todo, la valoración que Uribe Mendoza hizo de la vialidad que unió a ambas entidades continuó siendo positiva. A pesar de los numerosos desperfectos técnicos, la Transpeninsular cumplió “la función para la cual fue construida”, es decir, contribuir al desarrollo de Baja California y Baja California Sur. Los resultados eran visibles. Por un lado, aumentó

⁸⁸ AGEBCS, exp. 336.3/1351, folder “Carretera Transpeninsular”, carta de Luis Felipe Salinas Enríquez a la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas de Baja California Sur, 23 de octubre de 1989.

⁸⁹ ALBARRÁN DEL ALBA, “En Los Cabos”, p. 45.

⁹⁰ AGEBCS, exp. 336.3/1351, folder “Carretera Transpeninsular”, carta de Guillermo Ruffo Azcona a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Delegación Baja California Sur, 12 de marzo de 1991.

notablemente el “sector agropecuario de Valle de San Quintín [...] y hasta Valle de Santo Domingo, [estos lugares] han sido los factores determinantes para dicho crecimiento”, asunto que no discutimos en esta tesis, pues desde la introducción fijamos un objetivo más modesto. Era oportuno admitir que durante la administración de Salinas de Gortari se reconoció que “el sistema carretero transpeninsular no obedece a las necesidades que este crecimiento demanda, aunque desde la terminación [...] se han realizado algunos tramos pavimentados y terracerías”.⁹¹ Exponer los argumentos de Uribe Mendoza sólo intenta sugerir la prematura obsolescencia de la Transpeninsular y no tanto su relación con la economía peninsular. ¿Cuál fue el elemento que contribuyó a su desgaste, si a 18 años de inaugurarse requería trabajos de reconstrucción?

A pesar del discurso claridoso y elogioso del gobierno federal que escribió Uribe Mendoza, hay asuntos que ocultaba, o de plano, desconocía. Nos referimos al hecho de que luego de que nuevos capitales adquirieron a finales de la década de 1980 los activos de “Bud” Parr y Abelardo L. Rodríguez Montijo, se originó una nueva transformación espacial de Los Cabos. Detrás del proyecto de la Autopista Transpeninsular de cuatro carriles se hallaba el empresario inmobiliario del sur de California, Donald M. Koll (1933-2011). No es novedoso afirmar que extranjeros abrieran nuevos hoteles en el área. En cooperación con varios empresarios —como los herederos de Juan Sánchez Navarro (1913-2006), fundador del Consejo Coordinador Empresarial y de la propia CANACINTRA—, a partir de la década de 1990, Koll construyó seis hoteles de lujo que eran verdaderos “enclaves, con sus propios muelles y pistas de aterrizaje” para helicópteros y avionetas.⁹² Las estrellas de Hollywood siguieron visitando y publicitando Los Cabos.

Un recuento contemporáneo de “fideicomisos turísticos” a lo largo en el área registra la cifra de 395, de los cuales 372 se hallaban a nombre de uno o varios empresarios de origen extranjero, mientras que los 23 fideicomisos restantes eran propiedad de inversionistas mexicanos y compañías estadounidenses con domicilio fiscal en Ciudad de México. Los geógrafos del fenómeno turístico muestran que Donald M. Koll era el mayor inversionista y fideicomisario de todo el noroeste mexicano.⁹³

El 23% de los fideicomisos del país están en Baja California Sur —afirmaron los geógrafos estadounidenses—, y la península concentra más de la mitad del total en el país. Los

⁹¹ URIBE MENDOZA, “Desarrollo integral”, p. 30.

⁹² LÓPEZ, CUKIER y SÁNCHEZ, “Segregation of Tourist Space”, p. 369. La traducción es nuestra. Sobre el arribo a Los Cabos de Eduardo Sánchez Navarro y los capitales del actual Grupo (cervecero) Modelo, SARAGOZA. Véase “Golfing in the Desert”, p. 296 y SCHERER IBARRA, “Baja”, p. 25.

⁹³ LÓPEZ, CUKIER y SÁNCHEZ, “Segregation of Tourist Space”, p. 371.

fideicomisos turísticos para extranjeros fueron aprobados de manera discrecional por las dependencias federales y aumentan las facilidades que brinda a los extranjeros. Prueba de ello es la última modificación a la Ley de Inversión Extranjera, durante el gobierno de Carlos Salinas [de Gortari], cuando se extendió el plazo de disfrute de las tierras de 30 a 50 años.⁹⁴

En su evaluación sobre la Transpeninsular, Uribe Mendoza celebró los cambios legislativos introducidos durante el salinismo. Aunque formuló su proyecto pensando en toda la península, la propuesta de una carretera de cuatro carriles se refería exclusivamente a Los Cabos. ¿No era el sueño de la política caminera conectar por tierra un extremo y otro de Baja California y Baja California Sur? Insistimos la propuesta de CANACINTRA paceña es indicio de la prematura obsolescencia de la Transpeninsular. Ahora bien, tendríamos que realizar una última retrospectiva para observar los efectos palpables del desarrollo económico que impregnó la carretera inaugurada por el gobierno federal en 1973.

Con el propósito de concluir este capítulo, estableceremos las condiciones del arribo The Koll Company (TKC, en adelante) a Baja California Sur. En 1984, TKC, fundada en 1962, adquirió el hotel “La Palmilla” y otros inmuebles en Cabo San Lucas. La historia de esta compañía incluye a grandes inversiones inmobiliarias e industriales en el diseño y construcción de complejos comerciales y turísticos del suroeste de Estados Unidos, desde dónde organizaron su incursión en el noroeste mexicano.

De manera directa, Koll fue responsable de la transformación de Newport Beach, una localidad agrícola al norte de Los Ángeles, California, en Orange County, suburbio playero de gran opulencia.⁹⁵ Una entrada biográfica del sitio web *Funding Universe* señala que desde 1970 Koll deseaba invertir en México, pero “esperó a que hubiera el clima político y económico adecuado”, y entonces adquirió en 1991, 365 hectáreas de “La Palmilla” y más de 728 hectáreas en Cabo San Lucas.⁹⁶ La información anterior es congruente con datos del semanario *Proceso*: María Scherer Ibarra publicó un reportaje y citó las palabras de Koll en el folleto –que no localizamos– *Palmilla News*, repartido en los vuelos de las principales aerolíneas y centros comerciales de Estados Unidos. El magnate constructor interpretó los cambios que inspiraba el

⁹⁴ ALBARRÁN DE ALBA, “En Los Cabos”, p. 46.

⁹⁵ Sobre el surgimiento de Orange County, véase FINGAL, “Your House Es Mi Casa”, p. 28.

⁹⁶ Véase la entrada sobre The Koll Company que publicó el sitio de internet *Funding Universe* cuyo motor de búsqueda remite a información del *International Directory of Company Histories*, publicación periódica sobre empresas de Estados Unidos, en: <http://www.fundinguniverse.com/company-histories/the-koll-company-history/> [fecha de consulta 16 de enero de 2018].

salinismo como que “la Revolución ha muerto y que [los mexicanos] quieren incorporarse al mundo tan rápido como puedan”. Sin embargo, a juzgar por el medio para financiar sus megaproyectos, Koll carecía de la liquidez necesaria para concretar sus ambiciones: recibió del Banco Nacional de Comercio Exterior (Bancomext) un crédito de 55 millones de dólares.⁹⁷

No es difícil pensar que la propuesta de construir una autopista de cuatro carriles, Uribe Mendoza de 1991, involucró a diversos agentes políticos y económicos: Koll y compañía, la SCT, CANACINTRA y planeadores de FONATUR, institución esta última encargada de planear y desarrollar nuevos centros turísticos y promover la inversión pública y privada, consiguiendo créditos e impulsando fuertes campañas de publicidad. El último documento de esta tesis muestra el esquema mixto de colaboración de todas las instancias antes mencionadas. El oficio que el ingeniero Luis Felipe Salinas, a la sazón director general de Comunicaciones y Transportes en Baja California Sur, envió en abril de 1991 a la “Alianza de Camioneros de Carga y Descarga de Materiales para la Construcción Similares y Conexos de Los Cabos”, afiliada a la Confederación de Trabajadores de México, anunciaba las licitaciones para la obra “Modernización a Cuatro Carriles de la Carretera Transpeninsular, tramo Aeropuerto San José del Cabo – Cabo San Lucas”.⁹⁸ Esta última obra fue inaugurada a principios del siglo XXI, en condiciones que ya no incumben.

Como se aprecia en el Mapa 16, la autopista proyectada en 1991 iniciaría justo donde la Transpeninsular finalizaba. Es decir, desde 1973, el “circuito austral” estaba encerrado en sí mismo, aunque incluía a varias localidades que tocaban el final de la carretera. Siendo una red vial incompleta, hubo otros medios que integraban el área con el mundo tal y como no lo hacían las carreteras modernas.⁹⁹ Además de los intereses de Koll, hay que considerar una coyuntura dentro del gobierno federal que incentivó la planeación de nuevas obras viales. Nos referimos, desde luego, al Programa Nacional de Autopistas y Puentes de Cuota Concesionados. Anunciado en 1989, el programa partía de la premisa de que no había financiamiento público suficiente para llevar a cabo todos los proyectos de infraestructura terrestre, así que era necesario buscar la manera

⁹⁷ SCHERER IBARRA, “Baja”, p. 22. Estos datos fueron confirmados por DAVIS, *El alojamiento*, p. 57 y ALBARRÁN DEL ALBA, “En Los Cabos”, p. 45. Información precisa sobre el número de hectáreas, habitaciones y diseño de los campos de golf, en LÓPEZ, CUKIER y SÁNCHEZ, “Segregation of Tourist Space”, pp. 365-366.

⁹⁸ AGEBCS, exp. 336.3/1351, folder “Carretera Transpeninsular”, carta de Luis Felipe Salinas Enríquez a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Delegación Baja California Sur, 31 de abril de 1991.

⁹⁹ Nos referimos a las comunicaciones marítimas de los transbordadores que resultaron, a los ojos del gobierno federal, tan exitosas que justificaron la designación en 1974 de Cabo San Lucas como “Ciudad Turística Portuaria”. FONATUR promovió tal designación. DAVIS, *El alojamiento*, p. 93.

de atraer la inversión de capitales privados. Bajo la perspectiva general del espacio nacional aquello significaba que:

Los recientes desarrollos –escribió en 1992 Bernardo García Martínez– permiten apuntar que México se encamina a establecer, a mediano plazo, una red o sistemas nacional de autopistas [...] Claramente puede advertirse que los mejores tramos de la red actual están siendo absorbidos por esta nueva red emergente que cobra forma con celeridad. Al mismo tiempo, sin embargo, se advierte también que muchos trayectos se duplican, y se comprende que esto sea necesario para conectar adecuadamente a las localidades menores y enlazar los caminos vecinales. Al final ocurrirá seguramente que la red de carreteras tal y como se ha conocido hasta ahora se reestructurará en su totalidad, y entonces México contará con dos redes íntegras superpuestas, una de autopistas, de acceso controlado y para altas velocidades, y otra de carreteras ordinarias.¹⁰⁰

He aquí el principal problema de la Transpeninsular: su efecto longitudinal restringido a las comunicaciones norte a sur, careciendo de las conexiones transversales. Por ello, concluiremos que para el “circuito austral”, esta obra federal dependió demasiado de las terracerías que mantenían gobiernos locales y la propia sociedad. El salinismo fue quizás el momento oportuno para modernizar toda esta infraestructura bajo un esquema de inversión privada. Pero en la península no hubo –ni hay en la actualidad– suficientes polos de desarrollo para tender redes que, iniciando en algún punto del norte o sur, conecten este y oeste. O lo que es lo mismo: fuera de ciudades como La Paz, Ensenada o Tijuana, no hubo otros mercados que expandir. 36 años después de la encuesta del sociólogo Dirks, cuajaron los medios para que una empresa privada construyera nuevas carreteras y cobrara una cuota determinada para su conservación y financiamiento inicial. Por eso, los directivos de CANACINTRA en La Paz estaban bastante contentos.

¹⁰⁰ GARCÍA MARTÍNEZ, “Cien años de carreteras”, p. 426.

CONCLUSIONES GENERALES

Al llegar al final del recorrido histórico en el cual exploramos las evidencias y problemáticas acerca de la construcción de infraestructura y su vinculación con el desarrollo económico que propició la Carretera Transpeninsular, nos resulta claro que hemos repetido *ad nauseam* la fecha del 1° de diciembre de 1973. Pareciera que al remitirnos a la referencia exacta de inauguración organizábamos nuestras ideas, y, por consecuencia, nuestras explicaciones en retrospectivas. Si bien la disciplina histórica jamás es una síntesis de efemérides, quisiéramos apuntar una última fecha, para brindarle un desenlace catártico a la tesis: la Transpeninsular realmente estuvo terminada desde el 17 de octubre del mismo año. ¿Cuántos vehículos la recorrieron, de principio a fin, sin haberse anunciado su terminación en los medios de comunicación de la época? ¿Cuánto desgaste recibió la carretera durante esos 44 días que transcurrieron desde que fue aplicada la última capa asfáltica hasta la develación del monumento del Paralelo 28? Aunque siempre deseamos preguntas ociosas, quisiéramos evidenciar algo que resulta innegable luego de nuestro largo recorrido: en realidad, estudiamos un camino escasamente transitado y, por lo mismo, lo bastante solitario como para justificar su carácter extraordinario. Ello no supone que estemos resaltando alguna característica excepcional –como señalaron ciertos lectores maliciosos de nuestra historia crítica del echeverrismo en la península. Sencillamente, la soledad del camino es la medida de su fracaso material.

Lo que tenemos claro es que en las cinco zonas económicas revisadas hubo una franca reconstrucción del tejido material que tanto obsesionaba a los funcionarios e intelectuales que vivieron el periodo revolucionario y la formación ulterior de instituciones (nos referimos, desde luego, a Ulises Irigoyen y Modesto Rolland). Nuestro hilo conductor fue narrar esta lenta y dramática transformación de la infraestructura, siguiendo –literalmente, tramo a tramo–, el itinerario del gobierno federal, desde el momento en que Echeverría anunció en pre-campaña que terminaría la carretera hasta que Salinas, a principios de la década de 1990, propuso un nuevo esquema de vialidades terrestres. La trayectoria ordenada que narramos, al imitar la forma de nuestro objeto de estudio, rompió con el triunfalismo echeverrista revisando en profundidad los contextos políticos y socioeconómicos de cada área, sobre todo para las décadas de 1950 y 1970, de un modo que no vieron Irigoyen y Rolland, dado su compromiso con el régimen y su muerte. Nuestra combinación de fuentes históricas, por ejemplo, posibilitó la descripción de las

interacciones entre la sociedad y la geografía a partir del arribo de capital directo, habitantes (principalmente nacionales) e infraestructura.

Así, en uso pleno de su voluntad de fuerza, Echeverría –aún vivo al momento de escribir estas conclusiones–, percibió la omnipotencia del poder federal para unificar ambos extremos de una de las penínsulas más largas del mundo. No dimos rodeo al respecto: nos resultó imposible abordar la totalidad de una obra pública con demasiadas aristas y escasa información documental. En los hechos, suponemos, hubo una configuración histórica particular que hizo posible la articulación de un proyecto de carretera que solía tomar su propio cauce. No nos referimos a los esfuerzos previos de varias autoridades y administraciones públicas, nos referimos a los intereses económicos puestos, de modo fáctico, en las cinco zonas económicas en las que dividimos nuestro objeto de estudio. Cada capítulo abordó dicha diversidad de modo diferente pues hubo un desarrollo económico gradual, los logros son demasiado localizados a una zona de la península. Los grados de este desarrollo no incumbieron al trabajo humano o los recursos disponibles, sino a las formas en que fue ocurrió la ocupación del espacio cuya aridez, debemos decirlo, convertía todo esfuerzo en un acto (casi) providencial.

Creemos que en el itinerario antes descrito hubo casos más problemáticos que otros en el sentido de la complejidad del fenómeno económico. Nuestra inclinación por la agricultura, más que por el turismo o la minería, se debe a que en torno a la economía agrícola existieron mayores tensiones sociales sobre la manera en que eran aprovechados los recursos naturales, pero sobre todo, la distribución del suelo. Ello justificó, creemos nosotros, el interés por entender lo ocurrido en los nuevos núcleos ejidales. Tampoco profundizamos en las causas de los problemas ambientales que desde principios del siglo XXI, aseguran, sobre todo los militantes y grupos ecologistas de Baja California Sur, que la minería a cielo abierto y el turismo causaron estragos irreversibles sobre el medio ambiente. De ser así, habríamos observado, primero, por ejemplo, el desarrollo paralelo entre agricultura e industria, sin caer dentro del “equilibrio precario” entre ambos sectores de la economía que caracteriza a los países de América Latina.

En la península, al igual que en amplias zonas de Norteamérica y Sudamérica, hubo una fuerte presencia de capitales e intereses estadounidenses, que en franca catálisis y expansión desarrollaron la economía de modo selectivo. Tampoco mostramos indicadores como el “rendimiento comparativo” de cada uno de los lugares que aquí estudiamos. Sencillamente,

concluiremos que el proyecto de la Transpeninsular maduró a la par de las relaciones políticas y económicas establecidas entre México y el mundo.

Estamos convencidos que debemos derivar de nuestra tesis una agenda de investigación que contemple de modo riguroso la presencia de estos capitales e intereses surgidos de Estados Unidos y que procuraron establecerse en Baja California y Baja California Sur. ¿A qué nos referimos? A que podríamos interpretar estas inversiones extranjeras en la península como parte de eso que Krugman y la geografía económica denominan *backyard capitalism*. “capitalismo de traspatio”. Vemos lo anterior a través de enclaves que, de modo casi prototípico en el noroeste mexicano, ejemplifican el desarrollo económico acarreado por la infraestructura en materia de turismo residencial, además de los negocios agrícolas y minerales de exportación. A lo largo de seis capítulos, ofrecimos a las lectoras y lectores las referencias, con nombre y apellido, de los individuos de nacionalidad extranjera cuya ubicación de sus *headquarters* fuera de la península, no les impidió invertir grandes sumas de capital constante y sonante con miras a obtener ganancias que beneficiaran a México y Estados Unidos.

Resultan sobresalientes los casos de Donald M. Koll y Matthew “Bud” Parr en el “circuito austral” de Baja California Sur, pues su presencia ilustra la creación de un enclave turístico que años después habría de recibir el apoyo del gobierno federal. Al igual que en otros casos, la intervención de FONATUR fue decisiva para que la media península recibiera, a través de los aeropuertos de La Paz, Loreto y San José del Cabo, a turistas de “clase mundial” –por utilizar el lenguaje triunfalista de ciertos actores aquí revisados. Pero los estilos de negocio que Parr y Koll impulsaron sobre el corredor turístico de Los Cabos no sólo implicaron que los visitantes internacionales se hospedarían por un limitado número de noches y obtendrían un desayuno continental después del *check-out*. La presencia estadounidense no se limitó a una estadía simple hotelera, pronto llegaron pensionados y estrellas de Hollywood que buscaban quedarse durante temporadas, varios meses en los que rentarían costosos condominios o adquirieron, incluso, viviendas. Lo anterior, pensamos, modifica sus categorías de visitantes pues, por fin, lograron habitar en “Baja”, como suelen llamarle la península.

Con pocos atractivos, Guerrero Negro representó, para los estándares de la teoría desarrollistas, un enclave tradicional pero que sumado a la experiencia del “circuito austral” mantiene la constante de inversiones económica con sede en Estados Unidos. Nos referimos a National Bulk Carriers de Daniel K. Ludwig, que al ser la empresa que creó a ESSA, definió, incluso

cierta orientación de la Transpeninsular. Ludwig significó un cambio en la manera en que se aprovecharon los recursos naturales de la península, transgrediendo los límites entre una entidad y otra. Aunque la producción salinera neoguerrerense fue exportada al mercado asiático, principalmente, el beneficio iba a dar al extranjero –dedo al alto nivel de evasión fiscal de los primeros años de ESSA. Por algo, vimos en el capítulo correspondiente, el gobierno federal nacionalizó gradualmente esta empresa hasta convertirla en paraestatal.

El modelo de enclave tipo plantación de San Quintín y las áreas que comprenden este extenso valle agrícola, cuya adscripción municipal todavía ostenta Ensenada, fue resultado de cierta “transferencia tecnológica” que se materializó de modo etéreo: no hubo más que cercas y estructuras desmontables de los invernaderos. En San Quintín hubo cambios profundos en la naturaleza de los cultivos gracias a que Jack Monson y Thomas Cullen Lacy, pero principalmente ciertos agentes de Petoseed, introdujeron semillas recién salidas de los campos experimentales de las universidades californianas. Aquello fue como si las parcelas del sur de Ensenada fuesen el traspatio y destino natural de las inversiones de Estados Unidos. Quizás nuestros vecinos ya no deseaban comprar o apoderarse de la península pero vaya que mantuvieron un patrón activo de infiltración sobre las localidades no receptoras de estímulos económicos.

En conclusión, la perspectiva marginal que imprimimos a nuestra lectura de los efectos de la Transpeninsular, fue lo bastante cómoda como para emprender una búsqueda adicional sobre los vericuetos del desarrollo económico de áreas con nula expectativa de riqueza. En esta tesis observamos los ángulos laterales de una carretera que nos remitió a un modelo económico de negocios (turísticos, agrícolas, hortícolas o de carácter mineral), con la solvencia necesaria para generar empleos y nuevas oportunidades de poblamiento en la península. Quizás prestamos poca atención a los pormenores de la construcción de los caminos extractivos y utilitarios pero no descuidamos, en ninguno de los casos, una explicación acerca de las formas de colonización y apropiación del suelo. Nuestro juicio sobre el papel jugado por la Transpeninsular es el siguiente: la carretera fue un apéndice de la zona fronteriza y norteña. Al sugerir esta idea apuntamos más allá de Tijuana y de las entidades que acompañaron a California en la explotación de los recursos de la península. La Transpeninsular fue un apéndice de ambos países, de México y de Estados Unidos. De no haber sido dicho camino una extensión superficial que se desprendió de la línea divisoria, tomando su curso al sur, Koll, Parr, Ludwig, Monson y Lacy, no habrían concretado sus negocios.

A fin de cuentas, la obra caminera revisada posibilitó que la península llegará a la recta final del siglo XX con expectativas de crecimiento que ojalá investiguemos en el futuro. ¿Constituye lo anterior evidencia suficiente para afirmar que hubo “capitalismo de traspatio”? Creemos que sí, pues en el patio trasero suelen plantarse pequeños huertos e instalamos alguna casa rodante, pues en esta porción del noroeste mexicano resulta imposible desligarse de la infiltración económica surgida de nuestros vecinos anglosajones. No citaremos a todos y cada uno de los actores nacionales implicados en el desarrollo económico aquí observado, lo que no olvidamos es que independientemente del número de actores –nacidos en México– que colaboraron con los capitalistas de Estados Unidos, hay un hecho común que posibilitó dicho esquema. Nos sorprende que los colaboradores mexicanos de Koll, Parr, Ludwig, Monson y Lacy, estuvieran al tanto de los cambios legislativos que posibilitaron la inyección de dólares en la península. Claro, gobierno y autoridades posibilitaron dichas modificaciones legales, pero en verdad nos alarma la rapidez de respuesta de unas acciones económicas que no estuvieron al margen de las leyes en materia de suelos e inversión extranjera.

Los casos que observamos en la tesis de prestanombres de empresas agrícolas y fideicomisos turísticos requieren de un abordaje distinto al geográfico y más acorde a la realidad económica y jurídica que entrañan. Creemos que luego de investigar el desarrollo económico tendríamos que derivar un estudio centrado exclusivamente en historia empresarial, sobre todo, para atender las experiencias y conocimientos que acumularon quiénes administraron el espacio rural y urbano del noroeste mexicano. ¿Ha ocurrido un fenómeno de estancamiento desde entonces? ¿Se justificó, de cara al siglo XXI, nuevas inversiones federales en materia de infraestructura? Son preguntas que responderemos tras una nueva investigación.

Un listado minucioso de cuántas empresas y negocios de origen estadounidense ayudaría a plantear la marginación de Baja California y Baja California Sur con respecto de California. Además del indicador poblacional de cuántos californianos y ciudadanos nacidos en Estados Unidos que habitan en la península, creemos que al conocer mejor las actividades acumulativas impulsadas por los extranjeros podremos probar la posición marginal de ambas entidades en el concierto económico nacional e internacional. Por suerte, mucho antes de pensar en escribir esta tesis ya habíamos recorrido, a pie y en vehículo, la Transpeninsular y jamás dejamos de intuir los vínculos que unen irremediamente a la república mexicana, pese a la enorme distancia que nos separa de la Ciudad de México.

REFERENCIAS

ARCHIVOS

- AGEBCS Archivo General del Estado de Baja California Sur, La Paz, BCS.
- AGN Archivo General de la Nación, Secretaría de Gobernación, Ciudad de México.
- AHEBC Archivo Histórico del Estado de Baja California, Mexicali, BC.
- AHPLM Archivo Histórico “Pablo L. Martínez”, La Paz, BC.
- AH-SRE Archivo Histórico “Genaro Estrada”, Secretaría de Relaciones Exteriores, Ciudad de México.
- AHT Archivo Histórico de Tijuana, Tijuana, BC.
- APAG-UABC Archivo Particular de Aidé Grijalva, Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali, BC.
- BALP Biblioteca Alberto Limón Padilla, Tijuana, BC.
- FAPECFT Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, Ciudad de México.
- IIH-UABC Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, Tijuana, BC.
- RAN Registro Agrario Nacional, Mexicali, BC.
- UCSD University of California, San Diego, Mandeville Special Collection, La Jolla, CA.

PERIÓDICOS

- Avance*, Mexicali, BC.
- Avante*, La Paz, BCS.
- California Gráfica*, La Paz, BCS.
- Diario de Ensenada*, Ensenada, BC.
- El Heraldo de México*, Ciudad de México.
- El Mexicano*, Ensenada, BC.
- El Nacional*, Ciudad de México.
- El Universal*, Ciudad de México.
- Excelsior*, Ciudad de México.
- La Opinión*, Los Ángeles, CA.
- Los Angeles Times*, Los Ángeles, CA.
- Mexicali Gráfico*, Mexicali, BC.
- The New York Times*, Manhattan, NY.
- Ovaciones*, Ciudad de México.
- Últimas noticias*, Ciudad de México.

BIBLIOGRAFÍA

ABASCAL, Salvador

- Mis recuerdos: sinarquismo y colonia María Auxiliadora (1935-1944) con importantes documentos de los Archivos Nacionales de Washington*, México, Tradición, 1980.

ABOITES AGUILAR, Luis

“La Comisión Nacional de Colonización y la expansión de la pequeña propiedad rural en México, 1947-1963”, *Historia Mexicana*, núm. 271, vol. LXVIII, enero-marzo de 2019, pp. 1165-1204.

El norte entre algodones. Poblaciones, trabajo agrícola y optimismo en México, 1930-1970, México, Ciudad de México, 2013.

“Bernardo Quintana e ICA. Movilidad social, innovación tecnológica y educación superior en México, 1947-1960”, en VON MENTZ (coord.), pp. 49-70.

Excepciones y privilegios. Modernización tributaria y centralización en México, 1922-1972, Ciudad de México, El Colegio de México, 2003.

ACEVEDO CÁRDENAS, Conrado

Tijuana. Ensayo monográfico (1955) [Clásicos de la Historia de Tijuana vol. 1], Tijuana, Ediciones Ilcsa, 2017.

AGRAMONT, Félix

Análisis de labores del gobierno del Territorio de Baja California, diciembre de 1971 a noviembre de 1972, Gobierno del Territorio de Baja California Sur, La Paz, 1973.

AGUIRRE, Amado

Documentos para la historia de Baja California [estudio introductorio de Miguel León-Portilla], Ciudad de México, Instituto de Investigaciones Históricas de/Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones Históricas/Universidad Autónoma de Baja California, 1977.

AGUILAR, Gustavo

“Inmigración griega y empresa agrícola en Sinaloa (1927-1971): éxitos y fracasos”, *Secuencia*, núm. 64, enero-abril de 2008, pp. 145-185.

ALBARRÁN DEL ALBA, Gerardo

“En Los Cabos: hoteles, residencias, siete campos de golf, cinco kilómetros de playas”, *Proceso*, núm. 765, año XV, 1 de julio de 1991, pp. 22-25.

ALTABLE, Francisco (coord.)

Historia general de Baja California Sur [Tomo III] *Región, sociedad y cultura*, La Paz, Conacyt/Secretaría de Educación Pública del Gobierno de Baja California Sur/Universidad Autónoma de Baja California Sur/Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/Ayuntamiento de La Paz, 2004.

ALTABLE, María Eugenia (coord.)

Historia general de Baja California Sur [Tomo II], *Los procesos políticos*, México, Conacyt, Secretaría de Educación Pública del Gobierno de Baja California Sur, Universidad Autónoma de Baja California Sur, Plaza y Valdés, 2003.

ALTABLE, María Eugenia

“La aplicación de la política nacional de desarrollo en Baja California Sur. Alcances y limitaciones (1940-1959)”, en TREJO BARAJAS (coord.), pp. 493-526.

“El gobierno de Francisco J. Múgica y los movimientos civiles en la década de los cuarenta”, en ALTABLE (ed., Tomo II), pp. 599-640.

“El general Agustín Olachea Avilés. Un gobernador nativo”, en ALTABLE (ed., Tomo II), pp. 641-670.

ÁLVAREZ JR., Robert

Familia. Migración y adaptación en Baja y Alta California, 1800-1975 [traducción: Elba Villaseñor y Everardo Garduño] Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California/Instituto Sudcaliforniano de Cultura, 2012.

AMAYA GONZÁLEZ, Rubén

“Informe a Ulises Irigoyen”, en IRIGOYEN, *Carretera Transpeninsular* [tomo 2], pp. 509-513.

ANÓNIMO

“Guía para el caminante de la Carretera Transpeninsular”, *California Sur*, núm. 20, tomo II, diciembre de 1948, pp. 23-24.

ARAMONI, María Elena y Montserrat LINES

¿Colectivización ejidal o proletarización? Un estudio de caso en Baja California Sur, Ciudad de México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1983.

ARNAUT, Alberto

“Cultura y sociedad en Baja California Sur: del territorio al estado”, en GUILLÉN (coord.), pp. 247-252.

ASCHMANN, Homer

“La carretera de Baja California”, *Calafia*, núm. 5, vol. II, septiembre de 1974, pp. 36-39.

Asociación Cultural de Liberales de Ensenada (comp.)

Memoria del XXI Simposium de Historia Regional, Ensenada, S.C.E., 2002.

BAGENETA, José Martín, Alejandra de ARCE y Graciela MATEO (coords.)

Entre la economía social y el mercado. Reflexiones para un debate abierto en el agro latinoamericano, Buenos Aires, Intercoop, 2016.

Baja California

Baja California y sus hombres, Mexicali, Editorial de Anza, 1966.

BARKENBUS, Jack N.

“The Trans-Peninsular Highway: A New Era for Baja California”, *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, núm. 3, vol. 16, Agosto de 1974, pp. 259-273.

BARRETT, Elinore M.

“The Colonization of the Santo Domingo Valley”, *Annals of the Association of American Geographers*, núm. 1, vol. 61, marzo de 1974, pp. 34-53.

BARRÓN, Martín y Lupita BARBOSA

San Quintín. El gran valle, Ensenada, Luz y Arte editorial, 1981.

BASSOLS BATALLA, Ángel

“Segunda exploración geográfico-biológica en la Península de Baja California”, en *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, núm. 2, vol. XCII, México, 1961.

El Noroeste de México. Un estudio geográfico-económico, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1972.

BERGER, Dina y Andrew Grant WOOD (eds.)

Holiday in Mexico. Critical Reflections on Tourism and Tourist Encounters, Durham, Duke University Press, 2010.

BERMÚDEZ, Antonio J.

El rescate del mercado fronterizo. Una obra al servicio de México, Ciudad de México, Ediciones Eufesa, 1966.

BESS, Michael K.

“Routes of conflict: building roads and shaping the nation in Mexico, 1941-1952”, *The Journal of Transport History*, núm. 1, vol. XXXV, junio de 2014, pp. 78-96.

Routes of Compromise. Building Roads and Shaping the Nation in Mexico, 1917-1952, Lincoln, University of Nebraska Press, 2017.

BORGES CONTRERAS, José J. y Graziella SÁNCHEZ MOTA

Santa Rosalía y Guerrero Negro. Cobre y sal en el desierto, La Paz, ISSSTE, 1992.

BOWEN, Ezra

“Waterway to West Mexico”, *Sports Illustrated*, 28 de enero de 1957, pp. 37-47.

BRINGAS RÁBAGO, Nora L.

“Quienes se llevan la mayor tajada en los fideicomisos para extranjeros. El caso del corredor turístico Tijuana-Ensenada”, *Cultura Norte*, núm. 10, vol. II, octubre-diciembre de 1989, pp. 7-11 y 55.

“Baja California and California’s Merging Tourist Corridors: The Influence of Mexican Government Policies”, *Journal of Environment & Development*, núm. 11, vol. III, septiembre de 2002, pp. 267-296

BRINGAS RÁBAGO, Nora L. y J. Igor Israel GONZÁLEZ

“Algunos aspectos sobre el turismo en la frontera norte de México”, en VALENZUELA ARCE (coord.), pp. 277-301.

BUSTO IBARRA, Karina

Comercio marítimo en los puertos de La Paz y Santa Rosalía, Distrito Sur de la Baja California, 1880-1910, La Paz, Archivo Histórico “Pablo L. Martínez”, 2013.

CABOT, John Moors

“Oral History Interview”, en *Harry S. Truman Library*, disponible en el sitio web «<https://www.trumanlibrary.org/oralhist/cabotjm.htm>» [fecha de consulta: 2 de septiembre de 2017], pp. 1-103.

CALVILLO, Max

Gobiernos civiles del Distrito Norte de la Baja California, 1920-1923, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1994.

CARIÑO, Micheline, CASTORENA, Lorella, MAYA, Yolanda, WURL, Jobst, URCIAGA, José y Aurora BRECEDA

“Transformación de los ecosistemas áridos para su uso agrícola en Baja California Sur, México. Un análisis desde la historia ambiental”, *Historia agraria*, núm. 56, abril de 2012, pp. 81-106.

CARIÑO, Micheline, CONWAY, Frederick J., ORTEGA, Antonio y Rosa Elba RODRÍGUEZ TOMP

“Historia ambiental del oasis de los Comondú”, en GÁMEZ (ed.), pp. 31-66.

CARIÑO, Micheline y Mario MONTEFORTE (eds.)

Del saqueo a la conservación: Historia ambiental contemporáneo de Baja California Sur, 1940-2003, Ciudad de México, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales/Universidad Autónoma de Baja California Sur, 2008.

CARIÑO OLVERA, Micheline

“Extracción de la sal sudcaliforniana”, en REYES G. (comp.), pp. 311-322.

“El escenario: presentación geográfica y socioeconómico del espacio sud-californiano”, en CARIÑO y MONTEFORTE (eds.), pp. 99-176.

CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique

Paralelo 28. Testimonio vivo de un camino, México, Secretaría de Obras Públicas, 1976.

Baja California hoy: cuadernos de documentación, México, Dirección General de Documentación e Informe Presidencial, CODIBAC, 1975.

CASTELLANOS, Milton

Del Grijalva al Colorado. Recuerdos y vivencias de un político, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1994.

Columnas, estampas... y algo de lo que nos espera en el siglo XXI, México, Universidad Autónoma de Baja California, Juan Pablos Editores, 2013.

CASTILLO-MUÑOZ, Verónica

The Other California. Land, Identity and Politics on the Mexican Borderlands, Oakland, University of California Press, 2017.

CASTORENA DAVIS, Lorella

“Palabras e imágenes del puerto y ciudad de La Paz, 1900-1959”, en ALTABLE (ed., Tomo III), pp. 167-226.

CASTRO AGÚNDEZ, Jesús

“La Carretera Transpeninsular”, *Calafia*, núm. 3, vol. I, enero de 1974, pp. 4-6.

CASTRO IBARRA, José María

Los hijos del camino: los anclajes y la vida cotidiana de los autotransportistas interestatales en las carreteras mexicanas, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2013.

Centro de Economía Aplicada (CEN),

“La dinámica del sector minero en México, 1877-1970. (Con proyecciones hasta 1980)”, *Investigación económica*, núm. 126, vol. XXXII, abril-junio de 1973, pp. 377-447.

CERUTTI, Mario

“El noroeste agrícola hacia 1950. La nueva trayectoria del desarrollo regional”, en GÓMEZ ESTRADA y ALMARAZ ALVARADO (coords.), pp. 289-330.

CERVANTES DEL RÍO, Hugo

Informe de labores 1 de septiembre de 1968 al 31 de agosto de 1969, La Paz, Gobierno del Territorio de Baja California Sur, La Paz, 1969.

CHIAS, Luis, RESÉNDIZ y Juan Carlos GARCÍA

“El sistema carretero como articulador de las ciudades”, en GARZA y SCHTEINGART (coords.), pp. 305-341.

COMISIÓN NACIONAL DE CAMINOS

Los caminos de México, edición bilingüe, México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1931.

COPADO TORRES, Domingo

La acción de la escuela en el medio del Valle de Santo Domingo, Territorio Sur de la Baja California, Ciudad de México, Secretaría de Educación Pública, 1963.

COTA MEZA, Ramón

“Pedro Mahieux y el segundo aire de Santa Rosalía”, *Cultura Norte*, núm. 21, vol. VI, diciembre de 1992-enero de 1993, pp. 37-39.

CRAIB, Raymond B.

México cartográfico. Una historia de límites fijos y paisajes fugitivos, Ciudad de México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013.

CRUZ GONZÁLEZ, Norma y Diana Lizbeth MÉNDEZ MEDINA (coord.)

Enfoques desde el noroeste de México. Poblamiento y actividades económicas en Baja California y Sonora, siglos XVIII al XX, Mexicali, Instituto de Investigaciones Históricas del Universidad Autónoma de Baja California, 2018.

CRAMAUSSEL, Chantal (ed.)

Los caminos transversales. La geografía histórica olvidada de México, Zamora, El Colegio de Michoacán/Universidad Juárez del Estado de Durango, 2016.

CRAMAUSSEL, Chantal

“Introducción”, en CRAMAUSSEL (ed.), pp. 9-18.

DAVIS, Estela

El alojamiento en Baja California Sur, La Paz, Coordinación Estatal de Turismo, Colegio de Bachilleres del Estado de Baja California Sur, 1998.

DAVIS, Susan G.

“Landscapes of Imagination: Tourism in Southern California”, *Pacific Historical Review*, núm. 2, vol. LXVIII, mayo de 1999, pp. 173-191.

DÍAZ FIGUEROA, Febronio

Política de transportes en el desarrollo económico, Tesis de licenciatura en economía, México, Escuela Nacional de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, 1965.

DÍAZ PERERA, Miguel Ángel

“Del barco al ferrocarril, del río a las carreteras como medio de comunicación en Tabasco, 1949-1980”, en CRAMAUSSEL (ed.), pp. 233-275.

DIRKS, Dempster

“Selected Social and Cultural Characteristics of La Paz, Baja California [Sur], Mexico”, Tesis doctoral, Los Ángeles, University of Southern California, 1955.

DE LA PEÑA, Carolyn

“Thinking through the Tomato Harvester”, *Boom: A Journal of California*, vol. 3, núm. 1, primavera de 2013, pp. 34-40.

DEL RÍO, Fanny y Carlos VARGAS

El autotransporte [Colección *Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México*] México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988.

DOWNES, Richard

“Autos over Rails: How US Business Supplanted the British in Brazil, 1910-28”, *Journal of Latin American Studies*, núm. 3, vol. XXIV, octubre de 1992, pp. 551-583.

DUNN LEGASPY, Juan Julio

“Etapa cantuista en plena revolución, durante cinco años en la Baja California”, en *Pasajes históricos de la revolución en el Distrito Norte de Baja California*, Tijuana, Instituto de Investigaciones Históricas del Estado de Baja California, pp. 71-89.

DUTTON, Anthony

“The Tides of Tourism Complex at La Paz, Mexico”, Tesis doctoral, Fargo, North Dakota State University, 2013.

ECHEVERRÍA ÁLVAREZ, Luis

Nada detendrá la obra de la Revolución en Baja California [discurso en Mexicali, BC], México, Partido Revolucionario Institucional, 28 de diciembre de 1969.

Seis informes de gobierno, México, Secretaría de la Presidencia, 1976.

ESCALONA, Huemac

“Construcción de la Carretera Transistmica y la llegada del INI a la región a San Juan Guichicovi”, en NAHMAD, DALTON y NAHÓN (coords.), pp.

EWALD, Ursula

La industria salinera de México, 1560-1994, México, Fondo de Cultura Económica, 1997.

FINGAL, Sara

“Paraíso ‘for sale’. Visions of Baja California in the Modern California Empire”, *California History*, núm. 2, vol. XCI, verano de 2014, pp. 74-75.

“Your House Es Mi Casa: American Homebuyers in the Baja California Borderlands”, *The Western Historical Quarterly*, núm. 1, vol. XLIX, diciembre de 2017, pp. 17-41.

FLAD, Harvey K.

“Country Clutter: Visual Pollution and the Rural Roadscape”, *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. DLIII, septiembre de 1997, pp. 117-129.

FLORES, Emigdio Z.

Geosudcalifornia. Geografía, agua y ciclones, La Paz, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1998.

FLORES OJEDA, Víctor

Central Baja (Municipio de Mulegé), La Paz, s.c.e., 1989.

FLORES RANGEL, Jorge Adrián

“Infraestructura carretera. Producción de espacio, destrucción del paisaje y sobre-acumulación de capital”, IBARRA GARCÍA y TALLEDOS SÁNCHEZ (coords.), pp. 43-65.

FULWILDER, Benjamin

“Driving the Nation: Road Transportation and the Postrevolutionary Mexican State, 1925-1960” [tesis doctoral en historia], Washington, Georgetown University, 2009.

GÁMEZ, Alba E. (ed.)

Opciones de desarrollo en el oasis de los Comondú, Baja California Sur, México, La Paz, Instituto Sudcaliforniano de Cultura/Universidad Autónoma de Baja California Sur/Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, 2013.

GÁMEZ, Alba E.

“Los Cabos: economía y población”, en ALTABLE (ed.), pp. 247-278.

“El crecimiento del sector turismo en Sud California”, CARIÑO y MONTEFORTE (eds.), pp. 365-388.

GÁMEZ, Moisés (coord.)

Electricidad; recurso estratégico y actividades productivas. Procesos de electrificación en el norte de México, siglos XIX-XX, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis, 2013.

GANSTER, Paul, Oscar ARIZPE e Antonina IVANOVA (eds.)

Prospectiva de un Paraíso Natural y Turístico, San Diego, San Diego State University/Institute for Regional Studies of the Californias, 2012.

GANSTER, Paul, David PIÑERA y Antonio PADILLA

“Tijuana, una ciudad fronteriza en 1964”, en *Tijuana, 1964. Una visión fotográfica* [segunda edición bilingüe], Tijuana, Centro Cultural Tijuana/San Diego State University Press/Institute for Regional Studies of the Californias, 2014, pp. 3-22.

GARAY MALDONADO, Rosa Evelia

“Realidades y perspectivas del turismo en Baja California”, en *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, tomo CXX, México, 1975, pp. 245-250.

GARCÍA MARTÍNEZ, Bernardo

Las Carreteras de México (1891-1991), México, Grupo Azabache, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1992.

“En busca de la geografía histórica”, “El espacio del (des)encuentro” y “Cien años de carreteras en México (1891-1991)”, en *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México*, México, El Colegio de México, 2014, pp. 327-426.

GARDUÑO, Everardo, Efraín GARCÍA y Patricia MORÁN

Mixtecos en Baja California. El caso de San Quintín, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1989.

GARZA, Gustavo y Martha SCHTEINGART (coords.)

Desarrollo urbano y regional, tomo II de *Los grandes problemas de México*, México, El Colegio de México, 2010.

GERHARD, Peter y Howard GULICK

Lower California Guidebook. A Descriptive Traveler's Guide with Twenty Maps and Key Maps. Illustrations, Bibliography and Index, Glendale, Arthur H. Clark, 1958.

GOBIERNO DEL TERRITORIO NORTE DE LA BAJA CALIFORNIA

Mexico. The Northern Territory of Baja California. Attractive Playground, Hunting and Fishing, Remarkable Industrial and Agricultural Development, and Opportunities for Investments [folleto], Ciudad de México, American Book & Printing Co., 1948.

GOLDBAUM, David

Towns of Baja California. A 1918 Report [traducción, introducción y notas de William O. Hendricks], Los Angeles, La Siesta Press, 1971.

GOMEZ, Basil y John Paul JONES III (eds.)

Research Methods in Geography. A Critical Introduction, Singapur, Wiley-Blackwell, 2010.

GÓMEZ ESTRADA, José Alfredo

Gobierno y casinos. El origen de la riqueza de Abelardo L. Rodríguez, México, Universidad Autónoma de Baja California, Instituto Mora, 2008.

GÓMEZ ESTRADA, José Alfredo y Araceli ALMARAZ ALVARADO (coords.)

Inversiones, colonización y desarrollo económico en el noroeste de México, 1870-1940, Ciudad de México, El Colegio de la Frontera Norte y Universidad Autónoma de Baja California, 2011.

GÓMEZ ESTRADA, José Alfredo y Josefina Elizabeth VILLA

“Continuidad y cambios en las actividades turísticas de Tijuana, 1920-1949”, *Región y sociedad*, núm. 72, vol. xxx, enero de 2018, pp. 1-32.

GONZÁLEZ CRUZ, Edith

“Mulegé: la conformación de una región”, en ALTABLE (coord., Tomo III), pp. 71-114.

GONZÁLEZ FÉLIX, Maricela y Mario Alberto MAGAÑA MANCILLAS (coords.)

Militancia política en Baja California. Del partido hegemónico a la alternancia, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 2018.

GONZÁLEZ FÉLIX, Maricela

Empresarios y política. Mario Hernández Maytorena y su red de negocios en Baja California, 1940-1965, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 2018.

GONZÁLEZ FLORES, José Gustavo

“Los motivos del sinarquista. La organización y la ideología de la Unión Nacional Sinarquista”, *Culturales*, núm. 1, vol. III, enero-junio de 2015, pp. 49-76.

GONZÁLEZ LÓPEZ, José Luis

“La tenencia de la tierra en San Quintín: el Título 3050”, *Voces de la Península*, núm. 5, vol. 2, enero-marzo de 2004, pp. 20-22.

GRAMMONT, Hubert Carton de

Los empresarios agrícolas y el Estado: Sinaloa, 1893-1984, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales, 1990.

GRIBOMONT, C. y M. RIMEZ,

“La política económica del gobierno de Luis Echeverría (1971-1976): un primer ensayo de interpretación”, *El Trimestre Económico*, núm. 176, vol. XLIV, octubre-diciembre de 1977, pp. 771-835

GRIJALVA, Aidé, Max CALVILLO y Leticia LANDIN (recop.)

Pablo L. Martínez: Sergas californianas, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, Instituto Sudcaliforniano de Cultura, 2006.

GRUEL SÁNDEZ, Víctor Manuel

“La muerte de Pablo González. Violencia agraria en Maneadero, 1937-1939”, *Meyibó*, núm. 3, año III, julio-diciembre de 2012, pp. 69-123.

“Corrupción y filantropía en el Hospital de La Rumorosa, 1931-1958”, *Culturales*, núm. 16, vol. VIII, julio-diciembre de 2012, pp. 123-158.

“Prensa y nacionalismo en Baja California durante la Segunda Guerra Mundial”, *Estudios Fronterizos*, núm. 27, vol. XIV, enero-junio de 2013, pp. 151-181.

“El movimiento antichilango en Baja California, México. La mirada literaria, académica y periodística, 1971-1991”, *Culturales*, núm. 1, vol. III, enero-junio de 2015, pp. 77-105.

“La Comisión Nacional de Caminos, 1925-1932”, *Boletín del Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca*, núm. 80, septiembre-diciembre de 2015, pp. 1-47.

“La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos”, *Estudios Fronterizos*, núm. 18, vol. XXXVI, mayo-agosto de 2017, pp. 126-150.

“Familias empresariales y políticos profesionales: La especulación inmobiliaria en San Quintín, 1942-1972”, en GONZÁLEZ FÉLIX y MAGAÑA MANCILLAS (coords.), pp. 215-263.

GUILLÉN, Alfonso (coord.)

Baja California Sur: los procesos políticos y el cambio institucional, La Paz, Universidad Autónoma de Baja California Sur, Secretaría de Educación Pública, Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, 1989.

GULICK, Howard

“Reminiscencias de viaje en los antiguos caminos de terracería en Baja California”, *Calafia*, núm. 2, vol. III, agosto de 1976, pp. 3 28-42.

HEATH CONSTABLE, Hilarie J.

“El poblado minero El Álamo”, en SAMANIEGO (coord.), pp. 265-284.

“Treinta años de minería en Baja California, 1870-1900”, *Meyibó*, núm. 1, vol. I, julio-diciembre de 1998, pp. 25-64.

“El malogrado proyecto del ferrocarril peninsular del Distrito Norte de la Baja California, 1887-1892”, *Estudios Fronterizos*, núm. 24, vol. XII, julio-diciembre de 2011, pp. 185-221.

“Colnett: Una colonia sueca en el Distrito Norte de Baja California, 1888-1892”, *Calafia*, núm. 1-8, vol. 1, pp. 5-14.

HERNÁNDEZ TIRADO, Humberto

Testimonio de un hombre. Entrevistas con Milton Castellanos Everardo, Mexicali, S.E., 1983.

HIRSCHMAN, Albert O.

“A Dissenter’s Confession ‘The Strategy of Economic Development’”, Meier y Seers (comp.), pp. 85-111.

La estrategia del desarrollo económico [cuarta reimpresión], Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica, 1981.

Desarrollo y América Latina. Obstinación por la esperanza [primera edición], Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica, 1973.

HOFFMANN, Odile y María Teresa RODRÍGUEZ (eds.)

Los retos de la diferencia. Los actores de la multiculturalidad entre México y Colombia, México, La Casa Chata, 2007.

HOYT, G. C.

“The life of the Retired in a Trailer Park”, *American Journal of Sociology*, núm. 59, vol. IV, enero de 1954, pp. 361-370.

HUTTON, Marjorie

“Desarrollo económico y urbanización en el valle de San Quintín”, en *Asociación Cultural de Las Californias*, XXI simposio 27-29 de mayo, La Paz, pp. 18-27.

IBARRA GARCÍA, Verónica

“Los megaproyectos desde una geografía crítica”, en IBARRA GARCÍA y TALLEDOS SÁNCHEZ (coords.), pp. 21-45.

IBARRA GARCÍA, Verónica y Edgar TALLEDOS SÁNCHEZ (coord.)

Megaproyectos en México. Una lectura crítica, Universidad Nacional Autónoma de México/Facultad de Filosofía y Letras/Ítaca, 2016.

Instituto Mexicano del Transporte (ITM)

Historia de las Juntas Locales de Caminos, 1933-1980, Ciudad de México, s.c.e., 1980.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)

“Conjunto de datos vectoriales”, información cartográfica y geoestadística disponible en «www.inegi.org.mx» [múltiples consultas entre enero de 2015 y marzo de 2018].

“Archivo Histórico de Localidades”, información demográfica y geoestadística disponible en «www.inegi.org.mx» [múltiples consultas entre enero de 2015 y enero de 2019].

IRIGOYEN, Ulises

Gasolina a \$0.15 litro, México, S.E., 1935.

Carretera Transpeninsular, 2 tomos, Ciudad de México, Editorial América, 1945.

JACKSON, John Brinckerhoff

Las carreteras forman parte del paisaje, traducción de Moisés Puente, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2011.

JEON, Chihyung

“A Road to Modernization and Unification: The Construction of the Gyeongbu Highway in South Korea”, *Technology and Culture*, núm. 1, vol. i, enero de 2010, pp. 55-79.

JORDÁN, Fernando

El otro México. Biografía de Baja California [edición a cargo de Jesús Castro Agúndez], México, Gobierno del Estado de Baja California Sur, 1980.

JOSEPH, Gilbert, Anne RUBENSTEIN y Eric ZOLOV (coord.),

Fragments of a Golden Age. The Politics of Culture in Mexico since 1940, Durham, Duke University Press, 2001.

KIM, Jessica

“Destiny of the West: The International Pacific Highway and the Pacific Borderlands, 1929-1957”, *The Western Historical Quarterly*, vol. 46, núm. 3, pp. 311-333

KOSHAR, Rudy J.

“Driving Cultures and the Meaning of Roads. Some comparative examples”, en MAUCH y ZELLER (eds.), pp. 14-33.

KRUGMAN, Paul

Development, Geography, and Economic Theory, Boston, MIT Press, 1997.

LAGARDE, Luis Andrés

Imagen y semblanza de Guerrero Negro [escrito de 1980, existe una copia disponible en la biblioteca del Archivo “Pablo L. Martínez” en Baja California Sur], La Paz, s.c.e., 1985.

LARKIN, Brian

“The Politics and Poetics of Infrastructure”, *Annual Review of Anthropology*, vol. XLII, 2013, pp. 327-343.

LEIGH, Robert

The Adventures of Robert Leigh, sitio de internet que colgó las memorias (en inglés) de un ciudadano estadounidense en VSQ: <http://leighrobertson.net/> [fecha de consulta 31 de diciembre de 2016].

LEMOINE VILLACAÑA, Ernesto

“Evolución demográfica de la Baja California”, *Historia Mexicana*, núm. 2, vol. IX, octubre-diciembre de 1959, pp. 249-268.

LEÓN VELAZCO, Lucila del Carmen (coord.)

Territorio, sociedad y frontera. Estudios históricos sobre Baja California, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2011.

LEY GARCÍA, Judith (coord.)

Paisajes culturales: El valle de Mexicali, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 2014.

LEY GARCÍA, Judith

“Introducción”, en LEY GARCÍA (coord.), pp. 9-14.

LIMÓN PADILLA, Alberto

Honestidad, trabajo, vida y liderazgo, Ciudad de México, s.c.e., 2007.

LÓPEZ GUTIÉRREZ, Francisco y Jaime RIVERA GÓMEZ (comp.)

Cuando bebas agua, acuérdate de la fuente. Testimonios de la gente fundadora de Insurgentes, Baja California Sur, La Paz, Gobierno del Estado de Baja California Sur/Instituto Sudcaliforniano de Cultura/ Escuela Normal Urbana “Prof. Domingo Carballo Félix”/ Universidad Autónoma de Baja California, 2004.

LÓPEZ, Álvaro, Judith CUKIER y Álvaro SÁNCHEZ,

“Segregation of Tourist Space in Los Cabos, Mexico”, *Tourism Geographies*, vol. VIII, núm. 4, noviembre de 2006, pp. 359-379.

LÓPEZ PORTILLO, José

Baja California Sur: incorporada plenamente a la esencia de la patria, México, Comisión Nacional Editorial/Partido Revolucionario Institucional, 1976.

LÓPEZ ZAMORA, Emilio

El agua, la tierra: los hombres de México, Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica, 1977.

LUGO MORONES, Sonia Yolanda

“Agricultura de exportación y complementariedad peninsular”, *Comercio Exterior*, vol. LII, núm. 8, agosto de 2002, pp. 694-699.

MAGAÑA MANCILLAS, Mario Alberto

Población y nomadismo en el área central de las Californias, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, Selección Anual para el Libro Universitario, 2015.

Indios, soldados y rancheros. Poblamiento, memoria e identidades en el área central de las Californias, Gobierno del Estado de Baja California, Instituto Sudcaliforniano de Cultura, El Colegio de Michoacán, 2010.

MALDONADO, Braulio

Comentarios políticos y otras obras selectas, primera edición de 1960, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 2006.

MARÍN GUARDADO, Gustavo

“Turismo, globalización y desarrollo local: Puerto Vallarte y los retos del porvenir”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, núm. 1, vol. XXIV, pp. 219-247.

MARTÍNEZ, Pablo L.

“¿Convendría formar un solo estado en toda la Baja California?”, en GRIJALVA, CALVILLO y LANDIN (recop.), pp.53-56.

MARTÍNEZ CABAÑAS, Gustavo

Baja California Sur. Estudio económico, La Paz, Gobierno del Territorio de la Baja California, 1969.

MARTÍNEZ DELGADO, Gerardo

La experiencia urbana. Aguascalientes y su abasto en el siglo XX, Instituto Mora/Universidad Autónoma de Aguascalientes/Universidad de Guanajuato, Ciudad de México, 2017.

MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Genaro y Larry MAYER

“Huracanes en Baja California [Sur], México y sus implicaciones en la sedimentación en el Golfo de California”, *Geos*, vol. 24, núm. 1, pp. 57-64.

MARTÍNEZ ZEPEDA, Jorge

“San Quintín. Familias pioneras en la primera mitad del siglo XX”, *Voces de la Península*, núm. 5, vol. 2, enero-marzo de 2004, pp. 12-15.

MATHES, Miguel

“El establecimiento de la ruta Transpeninsular”, *Calafia*, núm. 8, vol. IV, junio de 1983, pp. 35-36.

MAUCH, Christof y Thomas ZELLER (eds.)

The world beyond the windshield. Roads and landscapes in the United States and Europe, Atenas, Ohio University Press, 2008.

MCCROSSEN, Alexis (ed.)

Land of Necessity: Consumer Culture in the United States-Mexico Borderlands, Durham, Duke University Press, 2009.

MIJARES LARA, Marcela

“Juan Andrew Almazán y la compañía Constructora Anáhuac: negocios y política durante la posrevolución, 1927-1932”, en PALACIOS (coord.), pp. 229-261,

MEDIN, Tzvi

El sexenio alemanista. Ideología y praxis política de Miguel Alemán, Ciudad de México, Ediciones Era, 1997.

MEIGS III, Peveril

La frontera misional dominica en Baja California, traducción Tomás Segovia, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 2005.

MEIER, Gerald M. y Dudley SEERS (comp.)

Pioneers in development, Londres, Oxford University Press, 1984.

MÉNDEZ REYES, Jesús

“Industria eléctrica en Baja California. Esfuerzo privado y regulación estatal. El caso de la Compañía Eléctrica y Telefónica Fronteriza, S.A., 1915-1943”, en GÁMEZ (coord.), pp. 139-174.

“Historia del sector servicios: un corredor turístico en el Distrito Norte de Baja California (1924-1925)”, *Boletín Oficial del Instituto Nacional de Antropología e Historia*, Nueva Época, núm. 72, octubre-diciembre de 2003, pp. 52-62.

“Actores sociales «redescubiertos» en el agro exportador mexicano. El caso de San Quintín, Baja California”, en BAGENETA, ARCE y MATEO (coords.), pp. 205-226.

MERRILL, Dennis

Negotiating Paradise. US Tourism and Empire in Twentieth Century Latin America, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2009.

MEZA LEÓN, Carlos

Baja California: reseña histórico-geográfica, México, Departamento Autónomo de Prensa y Propaganda, 1937.

MONTES PINAL, Luis

“La Carretera Transpeninsular en el desarrollo de Baja California”, en Asociación Cultural de Liberales de Ensenada, Memoria del XXI Symposium de Historia Regional, Ensenada, 2002, pp. 38-63.

MORENO TOSCANO, Alejandra

“Toponimia y análisis histórico”, *Historia Mexicana*, núm. 1, vol. XIX, julio-septiembre de 1969, pp. 1-10.

MORENO VÁZQUEZ, José Luis

“El agua subterránea en la Costa de Hermosillo”, *Región y sociedad*, núm. 20, vol. XII, julio-diciembre de 2000, pp. 75-107.

MURRIETA, Mayo y Alberto HERNÁNDEZ

Puente México. La vecindad de Tijuana en California, Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte/Plaza y Valdés Editores, 2001.

MURILLO, Juan Cuauhtémoc, Gilberto PIÑEDA y Rubén Manuel RIVERA (eds.)

Memoria del Primer Encuentro de Historia y Antropología de Baja California Sur, La Paz, Gobierno del Estado de Baja California Sur/Secretaría de Educación Pública del Gobierno de Baja California Sur/Instituto Sudcaliforniano de Cultura/Universidad Autónoma de Baja California Sur/Ayuntamiento de La Paz, 2008.

NAHMAD, Salomón, Margarita DALTON y Abraham NAHÓN (coords.)

Aproximaciones a la región del Istmo. Diversidad multiétnica y socioeconómica en una región estratégica para el país, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2010.

NAVARRO, Rosa

“Cómo se formó el poblado”, *El Mezquite* [órgano del Instituto Nacional para la Educación de los Adultos, delegación Mexicali], núm. 9, año 1, mayo-junio de 1985, s/p.

NAVARRO JIMÉNEZ, José Antonio

Agricultura moderna y desarrollo regional en el Valle de Santo Domingo, Baja California Sur, tesis de maestría en desarrollo regional, Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte, 1986.

National Hurricane Center (NHC)

“Tropical Cyclones of the Eastern North Pacific Basin, 1949-2006”, disponible en «www.nhc.noaa.gov» [consultado 9 de septiembre de 2017], 162 pp.

NODÍN VALDÉS, Dennis

“Machine Politics in California Agriculture, 1945-1990s”, *Pacific Historical Review*, vol. 63, núm. 2, mayo de 1994, pp. 203-224.

NÚÑEZ TAPIA, Francisco Alberto

“Aspectos del turismo en el Distrito Norte de la Baja California, 1909-1929”, *Meyibó*, núm. 6, año III, julio-diciembre de 2012, pp. 37-67.

NÚÑEZ TAPIA, Francisco Alberto y Jesús Méndez Reyes

“El camino de Tijuana a Ensenada: de la precariedad al potencial turístico. Notas sobre empresas de transporte, movilidad y turismo estadounidense en Baja California, 1896-1940”, NÚÑEZ TAPIA y MÉNDEZ REYES (coords.), pp. 95-129.

OCHOA, Enrique C.

Feeding Mexico. The Political Uses of Food since 1910, Wilmington, SR books, 2000.

OLSSON, Tore C.

Agrarian Crossings. Reformers and the Remaking of the US and Mexican Countryside, Princeton, Princeton University Press, 2017.

ORTEGA, Modesto

“Las carpas antesala de San Quintín”, *El Mezquite* [órgano del Instituto Nacional para la Educación de los Adultos, delegación Mexicali], núm. 9, año 1, mayo-junio de 1985, s/p.

ORTIZ FIGUEROA, Jesús

Rosarito y sus raíces históricas, Colección Historia para Todos, núm. 7, Tijuana, Centro de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México y la Universidad Autónoma de Baja California, 1983.

ORTIZ MENA, Antonio

“Discurso del señor licenciado Antonio Ortiz Mena, ante la asamblea de gobernadores del BID. Bogotá, Colombia, 21 de abril de 1968”, *El Trimestre Económico*, vol. 35, núm. 140(4), octubre-diciembre de 1968, pp. 822-825.

PADILLA CORONA, Antonio

“Real del Castillo: Subprefectura Política del Partido Norte de la Baja California, 1872-1882”, en SAMANIEGO (coord.), pp. 115-163.

PARDO, María del Carmen

La modernización administrativa en México. Propuesta para explicar los cambios en la estructura de la administración pública, 1940-1990, México, Instituto Nacional de Administración Pública/ El Colegio de México, 1991.

PALACIOS, Marco (coord.)

Negocios, empresarios y entornos políticos en México, 1827-1958, México, El Colegio de México, 2015.

Partido Revolucionario Institucional (PRI)

Asamblea Territorial del Centro de Estudios Políticos, Económicos y Sociales (CEPES) de Baja California Sur, La Paz, 14 de abril de 1972.

PASTRANA, Martino, ADOLFO, Antonio y GONZÁLEZ DOMÍNGUEZ, Fernando (coords.)

El oro blanco de México: Crónica de sesenta años de historia, Guerrero Negro, Exportadora de Sal y Gobierno de la República, 2014.

PIÑA, Joaquín

“Batalla contra el monopolio de la sal”, *California Sur*, núm. 131, tomo XII, agosto de 1957, pp. 3-7.

PRADO VALDÉS, Julio

Memorias de un comunista, México, s.c.e., 2015.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

La Carretera Transpeninsular. Su papel en el desarrollo económico de la Baja California [folleto, 16 pp.] México, 1973.

PRICE, John A.

Tijuana: Urbanization in a Border Culture, Notre Dame, University of Notre Dame Press, 1973.

RAMÍREZ, Ramón

“La cultura mexicana tradicional”, *El Mezquite* [órgano del Instituto Nacional para la Educación de los Adultos, delegación Mexicali], núm. 9, año 1, mayo-junio de 1985, s/p.

RAMÍREZ VELARDE, David

“Ranchos de San Quintín”, *Voces de la Península*, núm. 5, vol. 2, enero-marzo de 2004, pp. 15-19.

Bajo la sombra del pirul. Memoria histórica del Rancho “Las Escobas”. Valle de San Quintín, Baja California, Instituto de Cultura de Baja California/Editorial Voces de la Península, 2008.

REPHANN, Terrance J.

“Highway Investment and Regional Economic Development: Decision Methods and Empirical Foundations”, *Urban Studies*, núm. 2, vol. 30, marzo de 1993, pp. 437-450.

REYES G., Juan Carlos (comp.)

La sal en México, dos tomos, Colima, Gobierno del Estado de Colima/Universidad de Colima/Conaculta, 1998.

REYES SILVA, Leonardo

Mis recuerdos del Valle de Santo Domingo, 1950-1959, La Paz, Gobierno del Estado de Baja California Sur, 2000.

RICO RODRÍGUEZ, Alfonso

“Las vías terrestres en México y la obligación del técnico en la época actual”, *Revista Universidad de Sonora*, núm. 23, segunda época, octubre-diciembre de 1966, pp. 63-76.

RIQUELME INDA, Julio

El Territorio Norte de la Baja California y sus principales problemas, México, Cvltura, 1933.

“El Valle de San Quintín”, *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, núms. 1-2, julio-agosto de 1935, pp. 53-71.

“Vías de comunicación de la Baja California”, en *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, 5ª época, tomo XLVI, junio de 1937, pp. 115-160.

RIVERA DELGADO, Gabriel

“Fraccionamiento Chapultepec-California”, *El Mexicano* [Tijuana], 8 de septiembre de 2001, pp. 4-5.

Un recorrido por las calles antiguas de Tijuana, Tijuana, Ediciones ILCSA, 2017.

RODRÍGUEZ, Abelardo L.

Memoria administrativa del gobierno del Distrito Norte de la Baja California, 1924-1927 [3ª edición], Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 2011.

RODRÍGUEZ KURI, Ariel

“Ganar la sede. La política internacional de los Juegos Olímpicos de 1968”, *Historia Mexicana*, vol. LXIV, núm. 1, julio-septiembre 2014, pp. 243-289.

ROLLAND, Modesto

Informe sobre el Distrito Norte de la Baja California [1919], Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1993.

“El futuro de Baja California”, *Construcciones Modernas*, núm. 97, vol. XI, junio de 1958, pp. 37-40.

ROMÁN ALARCÓN, Rigoberto y Gustavo AGUILAR AGUILAR

“La reconversión del tejido productivo en Mazatlán: de la minería y el comercio a la pesca y el turismo, 1910-1970”, *Meyibó*, núm. 2, julio-diciembre de 2010, pp. 57- 93.

ROMERO ACEVES, Ricardo

Califórnicos en la ruta de los misioneros, Ciudad de México, Costa-Amic, 1976.

ROMERO GIL, Juan Manuel

El Boleo. Santa Rosalía, Baja California: un pueblo que se negó a morir, 1885- 1954, Hermosillo, Universidad de Sonora, 1991.

ROSENAU, William

Special Operations Forces and Elusive Enemy Ground Targets, Lessons from Vietnam and the Persian Gulf War, Santa Monica, RAND Corporation, 2001.

RUBIO PARRA, Carlos

“Tres cuartos de 3, millón de pérdidas en algodón de carretera”, *Mexicali Gráfico*, núm. 8, noviembre de 1952, pp. 33-34.

RUIZ RÍOS, Rogelio E.

“Disputas por la tierra: el establecimiento del poblado Francisco Zarco”, *Calafia*, núms. 1-2, vol. II, enero-diciembre de 2006, pp. 27-44.

SALINAS ÁLVAREZ, Samuel

Historia de los caminos en México, edición bilingüe, tres tomos, México, Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, 1994.

SALINAS LEAL, Bonifacio

Informe de labores, enero de 1959 [a] septiembre de 1963, La Paz, Gobierno del Territorio Sur de la Baja California, 1964.

SAMANIEGO, Marco Antonio (coord.)

Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1999.

SÁMANO PINEDA, Carmen

“El Distrito de Riego de Santo Domingo, en Baja California Sur”, *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, tomo CXX, Ciudad de México, 1975, pp. 53-61.

SÁNCHEZ DÍAZ, Raúl [atribuido]

“Zona libre e industrialización”, *Proyección y Dinámica en Baja California*, núm. 4, febrero de 1966, pp. 3-4.

SÁNDEZ, Melquiades

Por encima de las pasiones, Ciudad de México, s.c.e., 1968.

SANTIAGO GUERRERO, Bibiana

“Mercado y medios de transporte como referente a la apropiación del territorio en Baja California, 1850-1910”, en LEÓN VELAZCO (coord.), pp. 67-94.

SARAGOZA, Alex M.

“Golfing in the Desert. Los Cabos and Post-PRI Tourism in Mexico”, BERGER y WOOD (eds.), pp. 295-319.

“The Selling of Mexico: Tourism and the State, 1929-1952”, en JOSEPH, RUBENSTEIN y ZOLOV (coord.), pp. 91-113.

SARIEGO RODRÍGUEZ, Juan Luis

“Minería y territorio en México: tres modelos históricos de implantación socioespacial”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, núm. 2 (26), vol. IX, mayo-agosto de 1994, pp. 324-337.

SCHERER IBARRA, María

“Baja: la invasión del norte”, *Proceso*, núm. 1258, año XXIV, 10 de diciembre de 2000, pp. 44-47.

SCHEIN, Richard H.

“Cultural Landscapes”, en GOMEZ y JONES III (eds.), pp. 222-240.

SCHLÖGEL, Karl

En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la civilización y Geopolítica, Madrid, Siruela, 2007.

SCOTT, James C.

Seeing like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed, New Haven, Yale University Press, 1999.

SECRETARÍA DE DESARROLLO DEL GOBIERNO DE BAJA CALIFORNIA (SDGBC)

Información estadística sobre Baja California, Mexicali, Gobierno del Estado de Baja California, 1980.

SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS (SOP)

Inspección e instructivo sobre rendición de cuentas de las Juntas Locales de Caminos, [Ciudad de] México, Dirección Nacional de Caminos, 1959.

XII Congreso Mundial de Carreteras, Roma, 1964.

“Monumentos en el paralelo 28. Se ubicará en la división política de Baja California”, *Obras Públicas*, núm. 86, mayo de 1973, año VII, mayo de 1973, pp. 15-19.

“Informe SOP en La Paz, BCS. Se cumple, con entusiasmo, el programa echeverrista”, *Obras Públicas*, núm. 88, año VIII, noviembre de 1973, pp. 32-37.

“La Transpeninsular ya está terminada”, *Obras Públicas*, núm. 92, año VIII, noviembre de 1973, pp. 26-33.

“La Transpeninsular: candidato y promesa. Luis Echeverría, presidente de firme palabra”, *Obras Públicas*, núm. 93, año VIII, diciembre de 1973, pp. 4-8.

“Paralelo 28, dimensión 2000. El programa Echeverría se cumple sin vacilaciones”, *Obras Públicas*, núm. 93, año VIII, diciembre de 1973, pp. 9-13.

“El valor de la palabra empeñada. La Transpeninsular de Baja California”, *Obras Públicas*, núm. 93, año VIII, diciembre de 1973, pp.14-16.

“Una breve monografía. La Carretera Transpeninsular de la Baja California”, *Obras Públicas*, núm. 93, año VIII, diciembre de 1973, pp.18-24.

Deslizamientos en la autopista Tijuana-Ensenada, SOP, México, 1975.

SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS (SOP) y SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO (SIC)

Censo Nacional de Caminos [resumen general abreviado], Ciudad de México, s.c.e., 31 de diciembre de 1975.

SOSENKI, Gregorio D.

La cuarta frontera de Baja California y el gobierno surpeninsular del general Francisco J. Múgica, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, Ciudad de México, 2001.

ST. JOHN, Rachel

“Selling the Border: Trading Land, Attracting Tourists, and Marketing American Consumption on the Baja California Border, 1900-1934”, en MCCROSSEN (ed.), pp. 113-142.

STAVENHAGEN, Rodolfo

Tijuana 58. Las condiciones socioeconómicas de la población trabajadora de Tijuana, Tijuana, El Colegio de México, 2014.

STERNBERG, Rolf

“Brazilian Amazonia: A Metamorphosis in Progress”, *Revista Geográfica*, núm. 125, enero-junio de 1999, pp. 5-47.

STOWELL, Jay S.

The near side of the Mexican Question, Nueva York, George H. Doran Company, 1921.

TALLEDO SÁNCHEZ, Edgar

“Megaproyectos turísticos en México. El caso de los Centros Integralmente Planeados”, en IBARRA GARCÍA y (coords.), pp. 91-129.

TAYLOR HANSEN, Lawrence Douglas

“La transformación de Baja California en estado, 1931-1952”, *Estudios Fronterizos*, núm. 1, vol. I, enero-junio de 2000, pp. 47-87.

“Los orígenes de la industria maquiladora en México”, *Comercio Exterior*, núm. 11, vol. LIII, noviembre de 2003, pp. 1045-1056.

“La explotación de un recurso mineral en la frontera norte de México. La comercialización del ónix mármol de Baja California, 1890-1958”, *Región y Sociedad*, núm. 30, vol. XVI, 2004. pp. 117-157.

TELLO DÍAZ, Carlos

“La colonización de la costa de Jalisco, 1953-1959”, *Relaciones*, núm. 140, vol. XXXV, 2014, pp. 267-293.

TONELLA, Eduardo (a) *Galo*

Memorias de un bajacaliforniano. Legado de un visionario, Tijuana, ILCSA, 2013.

TORRE IGLESIAS, Manuel

Geografía del Territorio Sur de la Baja California, Ciudad de México, s.c.e., 1957.

TOVAR VÁZQUEZ, Javier Ulises

“Los caminos en el distrito sur de la península de Baja California durante la primera década del siglo XX, base del desarrollo regional”, en MURILLO, PIÑEDA y RIVERA (eds.), pp. 217-238.

TREJO BARAJAS, Dení (coord.)

Historia general de Baja California Sur [tomo I], *La economía regional*, La Paz, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología/Secretaría de Educación Pública del Gobierno de Baja California Sur/Universidad Autónoma de Baja California Sur/Plaza y Valdés, 2002.

UHTOFF, Luz María

“La industria del petróleo en México, 1911-1938: del auge exportador al abastecimiento del mercado interno. Una aproximación a su estudio”, *América Latina en la Historia Económica*, núm. 33, enero-junio, pp. 5-30.

URIBE MENDOZA, Moisés

“Desarrollo integral de la península de Baja California. Macroproyecto: autopista Transpeninsular”, *El Alarife de California*, núm. 21, vol. II, septiembre-octubre de 1991, pp. 27-37.

VALENZUELA ARCE, José Manuel Arce (coord.)

Por las fronteras del norte. Una aproximación cultural a la frontera México-Estados Unidos, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Fondo de Cultura Económica, 1998.

VÁZQUEZ, Samuel G. y Ramón B. ARNÁIZ

Ensayo sobre colonización del Valle de San Quintín, Los Ángeles, s.c.e., 20 de noviembre de 1941.

VELASCO, Laura

“Migración y fronteras culturales: la contienda por la identidad en una región transnacional”, en HOFFMANN y RODRÍGUEZ (eds.), pp. 147-182.

VILLANUEVA, Elino

“Huracanes en Baja California Sur. La construcción de una identidad cultural del desierto a partir de la presencia de ciclones tropicales y sus riesgos para la población”, en ALTABLE (ed., Tomo III), pp. 279-316.

VIVÓ ESCOTO, Jorge

“Medió físico y recursos de Baja California”, en *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, tomo CXX, México, 1975, pp. 7-15.

VON MENTZ, Brígida (coord.)

Movilidad social de sectores en México. Una retrospectiva histórica (siglos XVII al XX), México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Porrúa, 2003.

WARD, Evan R.

“Finding Mexico’s Great Show Window. A Tale of Two Borderlands, 1960-1975”, en MCCROSSEN (ed.), pp. 196-214.

WALTHER MEADE, Adalberto

El Distrito Norte de Baja California, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1986.

WATERS, Wendy

“Re-Mapping the Nation: Road Building as State Formation Post-Revolutionary Mexico, 1925-1940” [tesis doctoral en historia], Tucson, Universidad de Arizona, 1999.

WHEELOCK, Walter

Beaches of Baja, La Siesta Press, Glendale, 1968.

Byroads of Baja, La Siesta Press, Glendale, 1971.

WOODS, Eugene

How to retire in Mexico, San Diego, Southwest Press, 1965.

WURL, Jobst y Alva R. VALDEZ

“Las condiciones hidro-geológicas en el municipio de Los Cabos”, en GANSTER, ARIZPE e IVANOVA (eds.), pp. 23-37.

ZAPATA, Francisco

“Enclaves y sistemas de relaciones industriales en América Latina”, *Revista Mexicana de Sociología*, núm. 2, vol. XXXIX, abril-junio de 1977, pp. 719-731.

ZELLER, Thomas

“Building and Rebuilding the landscape of the Autobahn, 1930-1970”, en MAUCH y ZELLER (eds.), pp. 125-142.

YOUNG, Emily

“Local People and Conservation in Mexico’s El Vizcaino Biosphere Reserve”, *Geographical Review*, núm. 3, vol. LXXXIX, julio de 1999, pp. 364-399.