

revista digital

32

ene-mar 2019

índice

Cruce de caminos, Sin categoría

El desarrollo del ferrocarril en Baja California y el noroeste de Sonora: una visión histórica

Lawrence Douglas Taylor Hansen

Doctor en Historia por El Colegio de México. Actualmente es profesor investigador en el Departamento de Estudios Culturales de El Colegio de la Frontera Norte sede Tijuana, su línea de investigación es la historia de la región fronteriza entre México y los Estados Unidos. Contacto: ltaylor@colef.mx

(The development of railroads in Baja California and northwest Sonora: an historical perspective)¹

Resumen: Se analiza el desarrollo de los ferrocarriles en Baja California y su vinculación interregional con Sonora, a partir de los primeros proyectos en la década de 1860, enfocándose en particular en aquellos que se han realizado en la región durante las décadas más recientes. Se argumenta que, si bien en las épocas anteriores los avances en la construcción de vías eran algo esporádicos y limitados en su alcance, hoy en día existe un programa mucho más eficaz y concertado para ligar el sistema ferroviario con los demás proyectos de desarrollo de la entidad.

Palabras clave: ferrocarriles, Baja California, Sonora, proyectos ferroviarios, desarrollo

Abstract: The paper traces the development of railways in Baja California and their link with Sonora from the time of the first projects in the 1860's, focussing on those that have been undertaken in the region in more recent decades. It is argued that, although the advances in the construction of lines in past periods was somewhat sporadic and limited in their achievements, there now exists a program much more efficient and concerted directed towards linking the railway system with other development projects in the region.

Keywords: railroads, Baja California, Sonora, railway projects, development

A diferencia de otras regiones del país, sobre todo en relación al gran desarrollo ferroviario que ocurrió durante el porfiriato, las áreas del extremo noroeste de México (Baja California y el noroeste de Sonora) han sido mucho menos afortunadas. Durante la mayor parte del siglo XIX, respecto a las regiones de la península y el área fronteriza entre esta y Sonora, el transporte marítimo por la costa y los vapores de ruedas en el río Colorado constituyeron los medios dominantes de transporte interregional, hasta la llegada del ferrocarril *Southern Pacific* (SP) a Yuma, en 1877. El primer ferrocarril interregional en territorio mexicano (entre Baja California y Sonora) fue construido entre 1937 y 1947, es decir, hasta muy entrado el siglo XX.

Este ensayo tiene como objetivo indagar sobre las razones de este retraso, así como considerar las posibilidades para la construcción de líneas ferroviarias en esta región en el futuro. Se argumenta que, a pesar del aspecto prolongado y difícil de la tarea de construcción de vías en esta región, el sistema ferroviario en la zona sigue vigente y vigoroso. Por lo tanto, también se ha considerado relevante analizar algunos proyectos importantes de las décadas más recientes. Se concluye con un examen de las posibilidades de restituir de alguna manera el transporte ferroviario de pasajeros en la región, quizás por medio de asociaciones mixtas (gubernamentales y privadas), o mediante infusiones de capitales de estos dos tipos de grupos de inversionistas.

Antecedentes

En 1866, la *Lower California Company* –que había heredado la concesión originalmente otorgada a Jacob Primer Leese y otros socios de San Francisco para la colonización del territorio, junto con John Ross Browne, el encargado de investigar de primera mano las posibilidades para realizar esta meta–, desarrolló los primeros planes para la construcción de ferrocarriles en la península. Browne consideraba que era difícil construir una ruta desde la frontera en el norte hasta Los Cabos; recomendó, en cambio, la construcción de ramales entre la bahía de Los Ángeles, en la costa nordeste al pueblo de San Bartolo, en el sur o algún otro punto en la costa del Pacífico. También creía que se podría construir una ruta entre el puerto sinaloense de Altata y alguna ciudad de Estados Unidos, pero el plan tuvo que ser descartado cuando este puerto se clausuró, debido a la acumulación de los bancos de arena en la bahía.²

Las concesiones otorgadas durante el porfiriato para la construcción de rutas entre San Diego, Tijuana y Puerto Isabel, Sonora, así como para la más ambiciosa de todas, conocida como *Peninsula Railway* (Ferrocarril Peninsular), de la *International Company* (Compañía Internacional) de Nueva York y por su sucesora, la empresa británica *Mexican Land and Colonization Company* (Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización), también fracasaron. La Compañía Internacional inició la construcción de la ruta a finales de agosto de 1887 en el valle Maneadero, cerca de Ensenada (sitio de la proyectada colonia de San Carlos), pero la empresa pronto se vio en dificultades financieras y fue adquirida por la segunda, la “Compañía Inglesa”.³ Para finales del porfiriato no se había construido ningún ferrocarril en la península, con la excepción de algunos ramales cortos a cargo de compañías mineras, para la explotación de sus yacimientos respectivos. Los dos ferrocarriles que llegaron a penetrar la zona fueron el Inter-California (1902-1909), subsidiario del SP que se extendía entre Niland y Araz Junction, California (8 kms al oeste de Yuma), y el San Diego y Arizona Railway (1906-1919), que utilizaron porciones del territorio mexicano en las áreas fronterizas de las Californias para sus respectivas rutas.⁴

El ferrocarril Sonora-Baja California.

Los proyectos para la construcción de un ferrocarril interregional, es decir, uno que uniera la península con el resto de México (entre Baja California y Sonora), se iniciaron durante la década de la lucha armada, de 1910 a 1920. Debido a las exigencias del conflicto, así como a las dificultades para que las distintas facciones que llegaron al poder en el centro ejercieran un control sobre el lejano territorio del noroeste, los intentos no tuvieron avances durante estos años.

A partir de 1919, al consolidarse el gobierno del presidente Venustiano Carranza, hubo algunos intentos infructuosos para construir una vía entre Mexicali y San Felipe.⁵ En febrero de 1923, el gobernador del Distrito Norte de Baja California, José Inocente Lugo, inició el trabajo, a cargo del ingeniero J.L. González, sobre la proyectada línea –el «Ferrocarril Nacional de la Baja California»–, como parte de un esfuerzo para colonizar 7 284 ha de terrenos de la región del lago Volcán. La obra, que se inició en Pascualitos el 1 de octubre de 1923, tendría como destino la bahía de San Luis Gonzaga, al sur de San Felipe, dado que sus directores opinaban que sus aguas más profundas ofrecían mejor sitio para el anclaje y desembarco de los barcos.⁶ Se lograron trazar aproximadamente 30 kms de vía y tender un km de rieles, antes de agotarse el financiamiento.⁷ El 22 de agosto de 1924, el gobierno federal otorgó una nueva concesión a la CRLC, en asociación con el SP, para construir un ferrocarril, designado el Ferrocarril Mexicali y Golfo, desde un sitio cerca de Mexicali hasta un punto sobre el río Hardy, cerca de La Bomba, con una opción para extender la línea hasta San Felipe. Según los términos de la concesión, la primera parte de la ruta debería estar terminada dentro de un plazo de dos años, pero no hubo límite de tiempo respecto al segundo tramo (hasta San Felipe). Para 1926, utilizando locomotoras alquiladas al Ferrocarril SP, se había inaugurado el servicio de carga, a lo largo de la primera sección de la línea (30 kms). Los cargamentos estaban constituidos por leña, madera corriente, pacas de algodón, abarrotos y otros materiales.⁸ Más allá de la cabeza de línea del tramo, en la Estación Delta, el terreno se encontraba sumamente pantanoso, conformado en su mayor parte por tierras inundadas frecuentemente por las aguas del río Colorado. En 1927, se firmó un nuevo contrato o concesión con el gobierno federal, en el cual se estableció el compromiso de construir 21 kms anualmente hasta terminar la línea para febrero de 1932, no en la dirección hacia San Felipe, sino hasta Puerto Isabel, del lado sonorense de la desembocadura del río Colorado. En septiembre de 1928 dicha concesión se modificó, fijando el sitio de la terminal en el puerto Otis, Sonora, postergando la fecha de terminación hasta 1934. W.I. Bassett fue designado como gerente en general e ingeniero principal del proyecto, con base en su experiencia, al haber sido el encargado de construir el tramo del SP entre Tepic y La Quemada, en la costa occidental de México. Aun así, los avances fueron lentos debido a las inundaciones frecuentes del río.⁹

En octubre de 1929, la compañía *Mexicana & Gulf* fue reorganizada para establecer una nueva empresa, el Ferrocarril Inter-California del Sur, que en febrero de 1930 pasó al control del SP, como había sido planeado desde 1924. Aunque para marzo de 1930 la vía había sido construida hasta Fuentes Brotantes (Médanos), los avances se estancaron con el inicio de la gran depresión y el colapso de los precios de algodón. En 1934, el gobierno mexicano canceló la concesión para construir la segunda sección de la línea, hasta puerto Otis. El SP continuó operaciones a lo largo de la sección ya construida, hasta 1941, cuando el gobierno mexicano adquirió la línea.¹⁰

En el sexenio del presidente Lázaro Cárdenas (1934-1940), como parte de la serie de proyectos conocidos como el Plan Pro-Territorios Federales, para integrar Quintana Roo y Baja California más estrechamente con el resto del país, se decidió extender la línea construida hasta aquel momento, a fin de conectarla con la red ferroviaria nacional en Santa Ana, Sonora.¹¹ Para 1940 se habían terminado los trabajos entre Fuentes Brotantes, a 64 kms al sureste de Mexicali, y Puerto Peñasco, en la costa noroeste de Sonora. Sin embargo, debido a la escasez de maquinaria y materiales provocada por la Segunda Guerra Mundial, el gobierno del presidente Manuel Avila Camacho (1940-1946) ordenó la suspensión de la obra. El tramo hasta las estaciones de Benjamín Hill y Santa Ana, Sonora, quedó inconcluso hasta 1947 cuando, por medio de un programa de trabajos intensivos, el proyecto fue finalmente terminando.¹²

El 19 de febrero de 1998, Ferrocarril Mexicano (Ferromex), el nuevo consorcio privado que había adquirido control sobre la línea, suspendió el servicio de pasajeros, oficialmente por razones de incosteabilidad; decisión que asestó un golpe muy severo a las poblaciones ubicadas a lo largo de la ruta, ya que provocó que desaparecieran sus negocios de venta de comida, refrescos y otros artículos para dichos viajeros.¹³

Proyectos recientes

El proyecto Punta Colonet, que se originó como propuesta en 2004, fue diseñado no sólo para convertir este antiguo pueblo pesquero en un megapuerto interoceánico, sino también para construir una línea ferroviaria que lo ligara con la red del *Union Pacific* en Estados Unidos. Una vez terminado, se contemplaba que el complejo sería capaz de procesar un mínimo de dos millones de contenedores al año.¹⁴

A finales de noviembre de 2012, el gobierno mexicano decidió cancelar el concurso, por considerar que el proyecto no sería viable sin la injerencia de recursos gubernamentales; también opinó que, a raíz de la depresión mundial de 2008 y por la sensible disminución en el volumen de exportaciones de Asia, las condiciones ya no eran favorables. A partir de entonces, se comenzó a enfocar la atención en el desarrollo de El Sauzal, unos kilómetros al norte de Ensenada, como proyecto alternativo.¹⁵

Otro proyecto reciente consiste en el remozamiento del Ferrocarril Tijuana-Tecate y la extensión de operaciones a lo largo de la vía del antiguo *San Diego & Arizona Eastern Railway*, en territorio estadounidense. En julio de 1970, el *San Diego & Arizona Eastern* (antes *San Diego & Arizona*) vendió la compañía Ferrocarril Tijuana-Tecate al gobierno mexicano que a su vez, en abril de 2000, lo asignó en exclusiva al Gobierno del Estado de Baja California, que en septiembre del mismo año estableció la Administradora de la Vía Corta Tijuana-Tecate (ADMICARGA), entidad paraestatal subordinada a la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado (SIDUE).¹⁶ Entre 2001 y 2011, el gobierno mexicano contrató a la empresa *Carrizo Gorge Railway* (CZRY) para encargarse del mantenimiento, arrastre y despacho de trenes; a partir de 2012, se dio esta concesión a la empresa privada Baja California Railroad (BCRR). En febrero de 2013, BCRR anunció que invertiría unos 20 millones de dólares para rehabilitar los primeros 20 kms de la vía, entre la frontera y El Florido. Durante los últimos cinco años se ha continuado este tipo de tareas, con la meta de poner la vía al nivel de un ferrocarril regional capaz de cumplir con las exigencias y necesidades de una economía globalizada.¹⁷ Recientemente, el gobierno de Baja California ha recibido de su contraparte federal una ampliación de su concesión sobre el Ferrocarril Tecate-Tijuana (de 50 años), lo que ha permitido dar continuidad al proyecto para la ampliación de la vía desde El Sauzal hasta Tecate y Tijuana.¹⁸

Con el fin de explotar las potencialidades de la ruta Tijuana-Tecate, el BCRR también ha tenido que fijar como meta el uso de la vía del antiguo ferrocarril *San Diego & Arizona Eastern* (apodado «*Desert Railway*» o «*Desert Line*»). En junio de 2016, el BCRR firmó con la compañía *Pacific Imperial Railroad* (PIR) un acuerdo para subarrendar la línea en cuestión. Juntas, las dos empresas, BCRR y PIR, pagarán los costos estimados entre 60 y 70 millones para reparar los 112 kms de rieles, así como para renovar los cincuenta y siete puentes y diecisiete túneles, a lo largo de la ruta, desde la frontera internacional, un poco hacia el este de Campo, hasta Coyote Wells, California. Cerca de este último sitio, PIR se compromete a construir una instalación para poder subir cargamentos de los camiones a los furgones y organizar trenes de carga de hasta cien unidades; desde este punto, los trenes se dirigirían por una sección de unos 16 kms de extensión hasta conectarse al ferrocarril *Union Pacific* en Plaster City, la terminal del *Desert Line*. BCRR también contempla la construcción de una estación o terminal en algún punto de la sección mexicana del ferrocarril (la llamada «*Mexico Line*» o «Línea mexicana») para poder subir los cargamentos de los camiones a los contenedores del ferrocarril.¹⁹

Hasta la fecha, no existen planes para la inauguración de un servicio de pasajeros sobre esta ruta, ni en las demás rutas de la región del noroeste de México en cuestión. Si bien es cierto que de vez en cuando surgen noticias sobre proyectos para inaugurar algún tipo de servicio ferroviario para pasajeros, como por ejemplo la propuesta reciente para construir un monorriel entre Tijuana y Ensenada como atracción turística, en realidad no hay planes activos al respecto. Al tomar en cuenta la creciente saturación de los sistemas de carreteras y de las rutas ejes de los centros urbanos, es probable que se construyan rutas ferroviarias de pasajeros interurbanos en esta región, utilizando la electricidad o tecnología Maglev como

fuerza motriz, incluso –ojalá– con enlace a destinos en Estados Unidos y Canadá. Aunque este tipo de proyectos implican fuertes inversiones de capital para realizarse, el financiamiento podría tomar la forma de una colaboración entre agencias gubernamentales y empresas privadas.

Conclusiones

Es un hecho que la península de Baja California y el noroeste de Sonora nunca han tenido una red ferroviaria muy extensa, pero se han intentado llevar a cabo, desde el porfiriato, actividades y proyectos relacionados con el desarrollo de ferrocarriles de diversos tipos, en distintas áreas de esta inmensa región.

El incremento en la magnitud del comercio transpacífico ha estimulado los proyectos dirigidos a la realización de enlaces ferroviarios, con la selección de algunos puntos de la costa de Baja California para ser convertidos en megapuestos, siempre que haya suficientes cantidades de dinero para invertir en los mismos. Asimismo, esta misma urgencia y la necesidad de proporcionar un medio de transporte más rápido y con más capacidad de carga que los camiones, también ha conducido a fuertes esfuerzos para remozar los ferrocarriles Tijuana-Tecate y la sección de la misma línea en territorio estadounidense, que se extiende de Campo a Plaster City, California.

La cuestión en torno a la renovación de los servicios para pasajeros y la creación de los medios para proporcionar esta categoría de actividades ferroviarias, han sido mucho más difíciles de resolver. Dado el presente dominio de otros medios de transporte (automóviles, camiones y aviones), es muy probable que cualquier proyecto de esta naturaleza tarde en llevarse a cabo; no obstante, existe la esperanza de que un día se convierta en una realidad.

Archivos:

AGN Archivo General de la Nación.

IIH, UABC Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California.

Bibliografía:

Belvin, K.R., «The Mexicali & Gulf Railroad», en *San Diego Magazine*, marzo de 1928, pp. 17 y 30.

Browne, J. Ross, *Explorations in Lower California*, Spencer Murray, ed. Studio City, CA: Vaquero Books, 1966.

Cervantes, Sandra, «Rehabilitarán la vía de ferrocarril Tijuana-Tecate», en *El Economista*, 7 de febrero de 2017, <http://eleconomista.com.mx/estados/2013/02/07/rehabilitaran-via-ferrocarril-tijuana-tecate>, consultado el 11 de noviembre de 2015.

Dodge, Richard V., «Low Rails in Lower California. Part Two», en *Dispatcher*, núm. 48, 31 de diciembre de 1964, pp. 1-7.

Ferrocarril Sonora-Baja California, México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, 1948.

«Ferrocarril Tijuana y Tecate: antecedentes», sin fecha, <http://www.fcbc.com.mx/Antecedentes.htm>, consultado el 11 de noviembre de 2015.

Forster, Ryan, «A concise background and history of the Punta Colonet multimodal project in Baja California», *Border Brief*, University of San Diego, Trans-Border Institute, 15 de diciembre de 2009, <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.169.2725&rep1&type=pdf>, consultado el 6 de octubre de 2017.

Kirchner, John A., *Baja California Railways*, San Marino, CA, Golden West Books, 1988.

“Logra gobierno de BC obtener ampliación de concesión ferroviaria”, en *El Sol de Tijuana*, 12 de enero de 2018, p. 2A.

Long, W. Rodney, *Railway of Mexico*, Washington, U.S. Government Printing Office, 1925.

Lower California Company, *Lower California: Its Geography and Characteristics, with a Sketch of the Grant and Purposes of the Lower California Company*. New York, M.B. Brown & Company, 1868.

Martínez, Mariana “Roads of steel: Baja California Railroads”, en *La Prensa*, San Diego, 25 octubre de 2002, <http://www.laprensa-sandiego.org/archieve/october25-02/roads.htm>, consultado el 10 de octubre de 2017.

Medina Urbizu, Eduardo, «Aspectos de los Transportes Nacionales», en *Investigación Económica*, vol. 21, núm. 83, tercer trimestre de 1961, pp. 497-516.

«Mexicali-Gulf Railway Bids to Be Opened Soon», en *Arizona Republic*, Phoenix, 22 agosto de 1928, p. 4.

«Mexican Railway's Traffic at Peak», en *Railway Age*, vol. CIV, 1 de enero de 1938, p. 57.

Partido Nacional Revolucionario, *La gira del general Lázaro Cárdenas*, México, PRI, 1986.

Rubio, Daniel Ángel, «El tren avanza sin hacer ruido», en *Newsweek* (en español), Baja California, 25 de septiembre de 2017, pp. 16-20.

Stewart, Joshua, «Border rail line to connect U.S., Mexico», en *San Diego Union-Tribune*, 9 de junio de 2016, <http://www.sandiegouniontribune.com/business/sdut-desert-line-gets-new-operator-repairs-starting-2016jun09-story.html>.

Vargas, Elizabeth, «Punta Colonet: de bahía a megapuerto», en *El Vigía*, Ensenada, Baja California, 9 de octubre de 2006, <http://www.elvigia.net>, consultado el 30 de octubre de 2006.

_____, «Punta Colonet Megaport Cancelled», en *Baja Nomad*, 30 de noviembre de 2012, <http://forums.bajanomad.com/viewthread.php?action=printable&tid=64227>, consultado el 5 de octubre de 2017.

«Yuma residents not sure about UP connection to Mexican port», en *Trains Magazine*, 24 de febrero de 2007, <http://cs.trains.com/tm/f/111/t88990.aspx>, consultado el 5 de octubre de 2017.

Periódicos:

The Arizona Republic, año 1928.

CCh, The Calexico Chronicle, Calexico, años 1923, 1924.

DOF, Diario Oficial de la Federación, México, años 1924, 1927-1928, 2002, 2012.

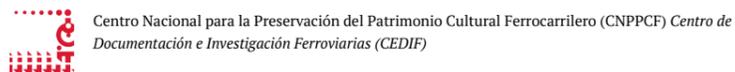
Periódico Oficial del Estado de Baja California, Mexicali, año 2002.

San Diego Union, año 1892.

El Sol de Tijuana, año 2018.

MIRADA FERROVIARIA, es una publicación electrónica cuatrimestral editada por el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Segunda sección del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000. Teléfonos: 01 (222) 774 01 15 / 16 / 17, página web: <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx, Editor responsable: Román Moreno. Reserva de Uso Exclusivo: En trámite, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este Número, Luis Rodríguez, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de la última modificación: 28 de abril de 2017.

Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación, sea de manera total o parcial, por cualquier medio impreso o electrónico, sin el previo permiso escrito emitido por el CNPPCF de la Secretaría de Cultura. Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución.



inicio
sobre nosotros
normas editoriales
números anteriores