

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS



***"CAMINOS E INFRAESTRUCTURA CARRETERA EN EL SUR DE
CALIFORNIA Y BAJA CALIFORNIA, 1906-1956"***

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
DOCTOR EN HISTORIA

P R E S E N T A

ALBERTO DÍAZ RAMÍREZ

Director de Tesis:

Dr. Marco Antonio Samaniego López

Tijuana, Baja California

Marzo de 2023

*Esta investigación fue realizada gracias al apoyo del
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología*

ÍNDICE

Dedicatoria.....	3
Agradecimientos.....	4
Ilustraciones.....	8
Mapas.....	8
Introducción.....	10
Capítulo I.- Entre rieles y carreteras en el Sur de California.	
Introducción	51
1.1.- El ferrocarril y los empresarios del Sur de California	54
1.2.- El movimiento <i>Good Roads</i> y los clubes automovilísticos	59
1.3.- La naciente red de caminos en San Diego.....	68
1.4.- Ed Fletcher y la interconexión con el Valle Imperial.....	72
1.5.- El rescate del Camino Real: la carretera escénica por la costa del Pacífico.....	92
Conclusión.....	96
Capítulo II.- Los caminos en el Distrito Norte y la <i>Southern route</i> en California.	
Introducción	99
2.1.- Vías de comunicación terrestre en el Distrito Norte.	102
2.1.1.- Los valles Imperial y Mexicali, un espacio fronterizo compartido.	107
2.2.- El arribo de Esteban Cantú al Distrito Norte.....	116
2.2.1.- El proyecto carretero de Cantú: el Camino Nacional.	120
2.3.- La carretera transcontinental <i>Southern route</i>	128
Conclusión.....	142
Capítulo III.- Las carreteras como seguridad nacional en ambos lados de la frontera: un espacio en construcción.	
Introducción	146
3.1.- La presencia naval y las carreteras: prioridad militar en San Diego	149
3.1.1.- El trazado carretero en el condado de San Diego	157
3.2.- La ruta carretera San Diego-Tucson.....	163
3.2.1.- La propuesta de la carretera Holtville-Yuma por México	183
Conclusión.....	190
Capítulo IV.- El desafío político en el Distrito Norte: caminos, movilidad y obras de irrigación.	
Introducción	193
4.1.- Las obras viales en el Camino Nacional: una necesidad política y comercial	198

4.1.1.- José Inocente Lugo: impulsor de los caminos y el ferrocarril en el Distrito Norte.....	211
4.2.- Abelardo L. Rodríguez y su esquema de infraestructura terrestre como detonador económico en el Distrito Norte.....	229
4.2.1.- La política caminera nacional de Plutarco Elías Calles.....	253
4.2.2.- Un espacio fronterizo compartido para automóviles: costa, montaña y desierto.....	260
4.3.- El canal todo americano: una solución al conflicto del agua en la frontera	266
4.4.- El camino transpeninsular Tijuana-Santa Rosalía.....	276
Conclusión.....	284
Capítulo V.- La reconfiguración del espacio: los programas carreteros del Territorio Norte y la relación con las obras hidráulicas en el Río Colorado en el Suroeste de EE.UU.	
Introducción	287
5.1.- Los efectos de la Gran Depresión en el sur de California y el Distrito Norte	291
5.2.- La construcción de carreteras en Baja California como política de mexicanización.	300
5.3.- La transformación del espacio fronterizo: la presa Boulder y la carretera Mexicali-San Luis.	329
5.4.- Manuel Barbachano y la carretera Tijuana-Ensenada.	336
Conclusión.....	354
Capítulo VI.- La costa del Pacífico y el papel de las carreteras en la Segunda Guerra Mundial.	
Introducción	357
6.1.- Las rutas internacionales todo americanas: comercio, turismo y seguridad militar ..	361
6.2.- Los planes carreteros hacia al Golfo de California.....	381
6.3.- La infraestructura carretera en Baja California como defensa militar.....	404
6.4.- El programa carretero de Miguel Alemán en Baja California y las carreteras interestatales en Estados Unidos.....	433
Conclusión.....	452
Consideraciones finales.....	456
Fuentes	473
Bibliografía	478
Anexos	510

DEDICATORIA

A mi esposa y compañera inseparable Atenea De La Cruz Brito por apoyarme siempre y estar a mi lado en los momentos y decisiones más importantes y trascendentales de mi vida.

AGRADECIMIENTOS

La presente investigación fue realizada gracias a la beca de estudio otorgada, durante tres años, por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), a quien agradezco por el apoyo económico que me ayudó a concretar esta investigación, especialmente brindándome la oportunidad de poder consultar el amplio acervo documental de archivos y manuscritos, a nivel nacional e internacional, los cuales me posibilitaron concluir este trabajo.

Igualmente, gracias a este estímulo económico pude realizar trabajo de archivo en la Ciudad de México, en el Archivo General de la Nación (AGN), en el Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, (FAPECF), en la Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y en el Archivo de Concentración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (AC SCT). Además, en National Archives, en College Park, Maryland, en The Library of Congress, en Washington D.C., en la University of California, San Diego, (UCSD) y en San Diego State University (SDSU), en Estados Unidos.

A pesar de las condiciones imperantes por la pandemia COVID-19, que implicó un gran desafío para investigar y obtener las citas, logré revisar documentación bajo los protocolos sanitarios, que si bien limitaron el acceso de búsqueda y restringieron el tiempo de consulta como medida de seguridad. Conseguí recabar bastante información histórica y fuentes que fueron de gran utilidad para materializar esta investigación.

Asimismo, agradezco enormemente a mi director de tesis, el Dr. Marco Antonio Samaniego López por su gran apoyo, confianza, interés, paciencia y por guiarme durante este proceso. Los comentarios, observaciones y sugerencias en el periodo que duró el

confinamiento y a lo largo de este tiempo fueron la directriz que me permitió aclarar mis ideas y aterrizar el enfoque de este estudio.

La amplia experiencia académica del Dr. Samaniego como investigador en la historia de Baja California, me permitió comprender la influencia que tiene la condición de frontera en los procesos históricos de la región. La apertura personal en despejar mis dudas, escuchar mis preguntas y reflexiones, me ayudaron a reforzar el papel que tiene el historiador en la construcción del conocimiento histórico.

En ese mismo sentido, quiero agradecer al Dr. Michael K. Bess por sus indicaciones y comentarios que me sirvieron para el estudio de las carreteras. La disposición de tiempo que tuvo en enseñarme a hacer mapas y los consejos de cómo saber elaborarlos, así como sugerirme la revisión de material de archivo y bibliográfico sobre la construcción de carretera en México y Estados Unidos, fue sumamente benéfica para mi aprendizaje.

Además, extendiendo mi agradecimiento al Dr. Rogelio E. Ruiz Ríos por la instrucción teórica y acercarme a las nuevas perspectivas y enfoques historiográficos, a lo largo de mis estudios de Doctorado. Las recomendaciones que me dio para emprender otras formas de abordar la historia y tener presente la crítica a las fuentes y la construcción de archivo fueron vitales para ese trabajo.

Del mismo modo, agradezco a la Dra. Lorenia Urbalejo Castorena por su mirada crítica y sus retroalimentaciones. Los señalamientos puntuales que me hizo durante las clases que impartió y en los coloquios, me orientaron a indagar más en los enfoques teóricos sobre el espacio dentro de la Ciencias Sociales y así reflexionar sobre las carreteras, el papel de la tecnología y no perder de vista las narrativas asociadas a la infraestructura.

Por otra parte, le doy las gracias a la Dra. Marcela Mijares Lara por haber aceptado ser parte de mi comité de tesis. Las pláticas, precisiones y cuestionamiento que me señaló

respecto al papel del gobierno federal en los proyectos carreteros en Baja California, me dieron la pauta para ubicar otros elementos que robustecieron el análisis de esta investigación. Igualmente, agradezco el que me haya podido facilitar el acceso a material especializado en el trazado de las carreteras en México.

De igual manera, deseo señalar mi agradecimiento a aquellas personas que sin su apoyo, no hubiera sido posible consultar algunos repositorios, archivos y bibliotecas, en el año más difícil de la pandemia. Agradezco a la Lic. Blanca Margarita Ordóñez Camacho, del Centro de Información y Documentación “Antonio Dovali Jaime”, del Instituto Mexicano del Transporte (IMT); a Lilia Hernández Uribe, de la Biblioteca de la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; a Adriana Solorio, del Archivo de Concentración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (ACSCT); a la Lic. María de la Luz Muñiz Díaz, del Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (FAPECF); a Sonia Cisneros, del Archivo Histórico del Estado de Baja California (AHEBC) y a Laura Hoglund, del Cartographic Branch (RDSC), en National Archives por proporcionarme el mapa de John J. Pershing.

Asimismo, quiero agradecer especialmente a mi esposa, la Dra. Atenea De La Cruz Brito, quien estuvo apoyándome y motivando en todo momento. Incluso en las circunstancias más complicadas durante la pandemia, su compañía, energía y serenidad me dieron una gran estabilidad y tranquilidad para avanzar en mi investigación. También agradezco mi padre Alberto Díaz Argote por ser mi inspiración y enseñarme el camino del esfuerzo y a mi madre San Juana Ramírez por alentarme a trabajar con dedicación y disciplina, teniendo como meta la búsqueda de la superación y concluir mis objetivos, así como mis hermanos Rodolfo Díaz Ramírez y Germán Díaz Ramírez.

Por último, deseo mencionar a las personas que me brindaron toda su disposición y aliento y que confiaron en mí, al Dr. Pedro Espinoza Meléndez, el Dr. Josué Beltrán Cortez, el Dr. César A. Marcial Campos, el Dr. Luis Carlos López Ulloa, la Dra. Araceli Almaraz Alvarado, el Mtro. Ricardo A. Fagoaga y el Lic. José Gabriel Rivera Delgado. A ellos les doy las gracias por su apreciable amistad, sus pláticas, comentarios y sugerencias en esos momentos de reflexión personal y por creer en esta investigación e impulsarme a concretarla. A todos gracias.

Ilustraciones

Ilustración 1. Dificultades al atravesar el camino de madera por las dunas de arena.	90
Ilustración 2. Camino de Madera o <i>Plank road</i> de Holtville a Yuma.	92
Ilustración 3. Mapa de las tierras irrigables en el Valle Imperial en 1905.	109
Ilustración 4. Plano del Camino Nacional en la Cuesta Picachos.	122
Ilustración 5. Reparaciones del Camino Nacional Tijuana-Ensenada, 1924.....	250
Ilustración 6. Construcción de puentes en el Camino Nacional Tijuana-Ensenada, 1924.	251

Mapas

Mapa 1. Caminos contruidos en San Diego, 1908-1912.	77
Mapa 2. Rutas propuestas para conectar al Valle Imperial, 1912.	79
Mapa 3. Ruta San Diego-El Centro, 1912.	87
Mapa 4. El Camino Nacional de Cantú, 1915-1919.....	127
Mapa 5. Ruta primaria San Diego-El Centro, 1912-1922.	174
Mapa 6. Carreteras estatales de California y Arizona, 1920-1922.....	179
Mapa 7. Proyecto de la carretera y canal de Mexicali a La Bomba de Harry Chandler. ...	219
Mapa 8. Caminos del Distrito Norte de la Baja California en 1924.....	240
Mapa 9. Expedición del gobernador del Distrito Norte, Abelardo L. Rodríguez en 1924.	246
Mapa 10. Circuito turístico San Diego-Valle Imperial, 1925.....	264
Mapa 11. Camino Transpeninsular Tijuana-Santa Rosalía, 1927.	278
Mapa 12. Viaje a Baja California del Secretario de Comunicaciones, Juan Andreu Almazán.....	307
Mapa 13. Viaje de la Comisión liderada por el General Arturo Campillo Seyde.	313

Mapa 14. Estudio del Camino Sonora-Baja California realizado por el Ing. Guillermo Aguilar Álvarez.	336
Mapa 15. Trabajos de construcción del <i>All American Canal</i> , 1934.	351
Mapa 16. Itinerario de la ruta Imperial Highway, 1936.	366
Mapa 17. Propuesta del Camino Sonora-Baja California de 1936.	389
Mapa 18. Ruta recorrida por Ulises Irigoyen en 1943.	430
Mapa 19. Caminos, carreteras y vías férreas en Baja California en la década de 1950.	448
Mapa 20. Carreteras en el Sur de California en la década de 1950.	450

Introducción

El abordaje de la historia de la frontera entre el Sur de California y Baja California, a partir del estudio de la construcción de caminos y la infraestructura carretera permite comprender el proceso histórico que llevó a la configuración de una región, la cual se articuló por medio de una red de carreteras que propició la conformación de un espacio comercial transfronterizo. La existencia de carreteras fomentó las conexiones económicas, la circulación de mercancías, el flujo de personas, de inversión y de automóviles a través de la frontera y creó lazos con las autoridades de los gobiernos locales, empresarios, cámaras de comercio, grupos civiles e instituciones federales en ambos lados. Además, provocó la transformación del espacio fronterizo.

La frontera al ser un territorio compartido no sólo significó la delimitación de dos países, sino implicó la colaboración y negociación para hacerle frente a problemáticas que afectaron a la región en términos económicos, políticos, militares y de seguridad nacional. Asimismo, esta área geográfica se convirtió en un espacio en constante disputa y de interés por parte de algunos empresarios y políticos estadounidenses de California y Arizona, los cuales buscaron su anexión, mientras que para el gobierno mexicano fue un territorio que debía protegerse, controlarse y ligarse con el resto del país.

Dicho esto, en la presente investigación me propuse analizar el proceso que originó la puesta en marcha de la construcción de caminos y la infraestructura carretera en el Sur de California y Baja California. Con el objetivo de indagar cuál fue el motivo que orilló al trazado de la red de carreteras que posibilitó la movilidad de automóviles, mercancías y personas, así como el impacto que la carretera generó en las zonas por donde se trazó la ruta.

En este sentido, historiar la infraestructura carretera dentro de un proceso histórico ayuda a comprender las transformaciones y dinámicas en un espacio geográfico y en una sociedad. El estudio de la carretera no implica únicamente el tendido de la obra vial, sino observar los cambios que surgen en el espacio en términos económicos, políticos y sociales. Por tal motivo, una vía de comunicación terrestre, además de facilitar la comunicación entre poblados, rancherías y ciudades, también desempeñó un papel en la seguridad y control militar del territorio.

En esta investigación centré mi atención en responder ¿cómo fue el proceso que convirtió a la carretera en un instrumento de negociación política, comercial y militar para vincular estratégicamente ciertas regiones mediante una red de caminos que permitió incidir sobre un espacio fronterizo y transformarlo? Además, ¿cuáles fueron las razones que llevaron a los empresarios a buscar el acceso a ciertos caminos y qué problemáticas y desafíos técnicos enfrentaron los ingenieros en el diseño de los trayectos?

Asimismo, me planteé esclarecer las interrogantes: ¿qué efectos económicos propiciaron las carreteras al interconectar comunidades consideradas comercialmente estratégicas?, ¿qué instituciones federales de Estados Unidos y México intervinieron en la construcción de carreteras y cuáles fueron los mecanismos de negociación para la elección de las rutas?, ¿qué relación existió entre las cámaras de comercio y las organizaciones automovilísticas del Sur de California y del Territorio Norte de la Baja California en la conformación de un circuito carretero que facilitó el tránsito de mercancías, automóviles y turistas?, y ¿por qué para el gobierno de México la puesta en marcha de los proyectos de comunicación terrestre que unieran a la península con el resto del país, devino en una necesidad de interés nacional para el Estado Revolucionario?

Pronto, la investigación arrojó resultados que me ayudaron a rastrear cómo se diseñó el tendido de la primera red de caminos en el Sur de California. En un inicio estos proyectos se lograron materializar con la participación de empresarios, clubes automovilísticos y miembros de las cámaras de comercio de California, especialmente, de las ciudades de San Francisco, Los Ángeles, San Diego y el Valle Imperial, así como de Yuma, Tucson y Phoenix, en el estado de Arizona.

Posteriormente, con la contribución del gobierno federal de Estados Unidos se emprendieron acciones para la configuración de un sistema de carreteras, cuya finalidad era interconectar todo el territorio de la Unión Americana y las zonas fronterizas con Canadá y México. El interés por impulsar el tendido de la infraestructura carretera por parte del gobierno estadounidense en un inicio se basó para en fines comerciales y después se alternó a propósitos militares de seguridad nacional.

El surgimiento del automóvil como innovación tecnológica en el transporte ayudó a transformar la movilidad de las personas en Estados Unidos.¹ Esto generó que sus propietarios demandaran la existencia de mejores caminos y el trazado de carreteras que les posibilitaran desplazarse a lo largo de la costa de California hasta la zona fronteriza con México.

En lo referente a Baja California, el primer proyecto carretero llevado a cabo fue el Camino Nacional, durante la gubernatura del coronel Esteban Cantú. El trayecto unió las poblaciones de Ensenada, Tijuana, Tecate y Mexicali.² Ulterior a ello, los gobernantes Epigmenio Ibarra, José Inocente Lugo, Abelardo L. Rodríguez y Agustín Olachea se

¹ Peter J. Ling, *America and the Automobile: technology, reform and social change, 1893-1923* (Manchester, New York: Manchester University Press, 1992), 122.

² Marco Antonio Samaniego López, *Los gobiernos civiles en Baja California, 1920-1923* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de Cultura de Baja California, 1998), 63.

dedicaron a reparar y pavimentar la arteria vial entre Tijuana y Ensenada, debido a su relevancia para la economía de la zona costa.

Igualmente, Rodolfo Sánchez Taboada, Alberto V. Aldrete y Alfonso García González se abocaron a efectuar trabajos de obras de infraestructura vial en el Territorio Norte, los cuales se orientaron al mejoramiento de caminos, puentes y el trazado de nuevas carreteras para incentivar la actividad comercial y agrícola. Además, promovieron el desenvolvimiento económico de la entidad y la conexión con Sonora.

La vinculación comercial de los poblados fronterizos mexicanos con la economía de California ayudó a la creación de empresas mercantiles que buscaron el acceso a materias primas y mercancías. De igual manera, le proporcionó una salida a la producción agrícola del Valle de Mexicali, a causa de la bonanza económica del cultivo de algodón. Asimismo, los empresarios y comerciantes mexicanos de la cámara nacional de comercio de Tijuana, Mexicali y Ensenada buscaron aprovechar la red de caminos que existía en el Sur de California para la conformación de un espacio comercial transfronterizo para la atracción de inversión y el arribo de automovilistas.

Por otra parte, la carretera significó una manera distinta de controlar el espacio y transformarlo. Los aportes en la ingeniería fueron fundamentales para la construcción de caminos, puentes y proyectos hidráulicos. El ingeniero civil cobró un rol primordial al ser el planificador y ejecutor del trazado de estas obras que generaron un cambio en la manera de pensar el espacio y actuar sobre este.

La aparición de los nuevos materiales de construcción y el incremento de los automóviles en Estados Unidos, conllevó al desarrollo de estudios científicos y planes de

innovación para hacer que las carreteras fueran duraderas.³ Las pruebas de resistencia y los ensayos en los tipos de suelos hicieron que se prestara más atención al diseño de los caminos y al tipo de recubrimiento de las carreteras.⁴ Los materiales de las superficies que se empleaban eran la grava, el ladrillo, la madera, el asfalto y el cemento.⁵

Las condiciones topográficas y morfológicas del terreno implicaron diferentes desafíos en la ejecución de la construcción de los caminos, los que ocasionaron que los ingenieros buscaran distintas estrategias para resolver estas problemáticas. Por ello, el espacio significó un reto en sí mismo y se convirtió en un actor importante dentro del tendido de los caminos.

De igual modo, no hay que perder de vista que el diseño de las rutas carreteras favoreció la comunicación entre algunas ciudades y facilitó la movilidad entre diferentes puntos. Al mismo tiempo, relegó a otras comunidades que no fueron contempladas dentro del trazado vial.⁶ Por lo tanto, una carretera no sólo permite el desplazamiento de los automóviles y personas, también plantea la reflexión de cuáles son los efectos que genera la ausencia de vías de comunicación terrestres.

En lo concerniente al primer acercamiento de los empresarios con las carreteras en California, es oportuno señalar que uno de los elementos que originó el interés de la Cámara de Comercio de Los Ángeles por el mejoramiento de los caminos en el Sur de California, fue la realización de las carreras de automóviles entre las ciudades de Los Ángeles y Coronado. Pronto, esta iniciativa despertó entre los empresarios la necesidad por

³ Bruce E. Seely, "Engineers and Government-Business Cooperation: Highway Standards and the Bureau of Public Roads, 1900-1940", *The Business History Review* Vol. 58, no. 1, *Transportation* (Spring, 1984): 75-77.

⁴ Bruce E. Seely, "The Scientific Mystique in Engineering: Highway Research at the Bureau of Public Roads, 1918-1940", *Technology and Culture* Vol. 25, no. 4 (Oct., 1984): 805-806.

⁵ Hoyt, Hugh Myron, Jr., "The Good Roads Movement in Oregon: 1900-1920" (tesis de doctorado, University of Oregon, Oregon, 1966), 35-37.

⁶ Evan P. Bennett, "Highways to Heaven or Roads to Ruin? The Interstate Highway System and the Fate of Starke, Florida", *The Florida Historical Quarterly* Vol. 78, no. 4 (Spring, 2000): 451-452.

contar con vías de comunicación en buenas condiciones que permitieran la conexión con San Diego.⁷

La existencia de hoteles de lujo orilló que los propietarios y hombres de negocios como E. W. Scripps y Ed Fletcher, se organizaran para trazar caminos que unieran a San Diego con Del Mar, para que los turistas se pudieran desplazar a estos parajes. El aumento de los automóviles generó la aparición de distintos clubes, quienes orientaron sus esfuerzos en financiar la construcción de caminos y el trazado de una carretera transcontinental que facilitara el arribo de más automovilistas provenientes de Nueva York para que visitaran el Valle Imperial y el puerto de San Diego.

El surgimiento del movimiento *See American First*, en estrecha relación con la campaña *Good Roads*, publicitada por varios promotores y empresarios en la Unión Americana, impulsó la actividad turística en los estados de California, Arizona y Nuevo México. De este modo, el uso del automóvil inició su fase de masificación, el cual permitió el desplazamiento y traslado de motoristas a diferentes lugares, gracias a las obras de infraestructura carretera, las rutas transcontinentales, la aparición de los complejos turísticos y los parques nacionales.⁸

La propaganda a favor de la construcción de los caminos que llevaron a cabo las cámaras de comercio de San Francisco, Los Ángeles, San Diego y Valle Imperial, junto con los clubes automovilísticos y los empresarios estadounidenses, con intereses económicos en ambos lados de la frontera, propició que se entablaran relaciones con las autoridades políticas del Distrito Norte para la creación de un circuito carretero que incluyó a las

⁷ Chaney, Jr., Raymond C., "Racetrack to Highway: San Diego's Early Automobile Days", *The Journal of San Diego History, San Diego Historical Society Quarterly* Vol. 17, no.2, (1971), consultado, 8 de abril 2019. <https://sandiegohistory.org/journal/1971/april/highway/>.

⁸ Marguerite S. Shaffer, *See America First, Tourism and National Identity, 1880-1940* (Washington: Smithsonian Institution Press, 2001), 160-166.

ciudades de Los Ángeles, San Diego, Palm Springs, el poblado de Coachella, el Salton Sea, así como el Valle Imperial y la frontera mexicana hasta el Golfo de California.⁹

Asimismo, el arribo de cientos de automovilistas a la frontera mexicana se debió a la existencia del entramado carretero en el sur de San Diego que posibilitó el tránsito de motoristas y turistas a esta zona. Por esta razón, los comerciantes y empresarios mexicanos presionaron a los gobernantes del Distrito Norte para que mejoraran las vías de comunicación y así poder estrechar lazos comerciales, alianzas mercantiles, apertura de negocios y acceso a nuevos mercados.

A consecuencia de la crisis económica de 1929 y los efectos de la Gran Depresión, en Estados Unidos, el gobierno de Washington puso en marcha una serie de acciones para reactivar la economía, entre estas medidas destacó la construcción de obras de infraestructura pública como el tendido, mejoramiento y reparación de los caminos y carreteras a través del programa federal de *New Deal*. De igual manera, los gobernantes del Distrito Norte/Territorio Norte recurrieron a estas alternativas dentro de sus proyectos carreteros para contrarrestar el problema del desempleo y favorecer el intercambio comercial y fomentar las actividades económicas.

Por otra parte, después de la Segunda Guerra Mundial, las carreteras cobraron un mayor interés para los gobiernos de México y Estados Unidos. En el caso de la Unión Americana, el incremento de los automóviles y de camiones de carga, ocasionó que las autoridades de los condados buscaran opciones para mejorar sus accesos viales. Esto influyó junto con el contexto de la Guerra Fría para que el gobierno de Estados Unidos delineara las bases del Sistema Nacional de Carreteras Interestatales, a mediados de la

⁹ Lawrence Culver, "Promoting the Pacific Borderlands: Leisure and Labor in Southern California, 1870-1950", en McCrossen, Alexis (Ed.). *Land of necessity: Consumer Culture in the United States-Mexico Borderlands* (Durham, London: Duke University Press, 2009), 181-182.

década de 1950, cuyo propósito fue disponer de una amplia red de carreteras para fines militares y de seguridad nacional, ante un eventual ataque nuclear.

Respecto a la temporalidad elegida en esta investigación, inicia en 1906, año en que aparecen las primeras carreras de automóviles en el Sur de California, las cuales se realizaron para unir a las ciudades de Coronado, San Diego y Los Ángeles. Dichas competencias despertaron el interés de los empresarios del Sur de California, quienes demandaron el mejoramiento de los caminos y la planeación de nuevas carreteras que permitieran atraer a más automovilistas.

De igual manera, tomé como punto de partida dicho año, porque a raíz de estos eventos deportivos, la construcción caminos empezó a convertirse en una necesidad política, de comunicación y comercial en San Diego. Al tal grado que ocasionó la formación de la Comisión de Carreteras de San Diego, que inició el tendido de los trayectos viales en todo el condado. Estos primeros esfuerzos ayudaron a posicionar al Valle Imperial, por su importancia agrícola, en los planes carreteros y fomentaron la vinculación con la frontera mexicana de Baja California. Debo señalar que hasta 1907, Valle Imperial era parte del condado de San Diego.

En ese mismo sentido, es oportuno aclarar que durante el periodo de estudio, la demarcación territorial de Baja California, al norte del paralelo 28°, experimentó tres cambios de categoría política: Distrito Norte de la Baja California (1888-1931), Territorio Norte de la Baja California (1931-1952), y estado de Baja California. Asimismo, referente a la delimitación de la tesis, finalizo en 1956, año en que el sistema carretero de Estados Unidos cobró una nueva dimensión bajo la óptica de defensa militar y seguridad nacional, especialmente con el presidente Dwight Eisenhower, luego de decretarse la *Federal-Aid Highway Act*, de 1956, que estableció los lineamientos para la creación del Sistema

Nacional de Carreteras Interestatales y de Defensa, que facilitó la transportación comercial, el flujo de automóviles y el traslado de personas a lo ancho del territorio estadounidense.¹⁰

En lo concerniente al área geográfica del análisis lo circunscribí dentro del espacio territorial que abarca la frontera del Sur California y Baja California. La región de estudio entendida como el Sur de California que definí hace referencia a los condados de Los Ángeles, Riverside, San Diego y el Valle Imperial. De igual modo, considero a las poblaciones de Yuma, Phoenix, Ajo y Tucson, que si bien forman parte de Arizona, fueron tomadas en cuenta para explicar el proceso de la conformación del espacio comercial transfronterizo, el cual desde mi abordaje, rebasa los límites geográficos convencionales que separaran a los estados, las comunidades y los países.

En lo relacionado a Baja California, me centré en la demarcación territorial y política correspondiente al Distrito Norte –después Territorio Norte–, específicamente en las poblaciones de Mexicali, Tecate, Tijuana, Ensenada, San Quintín y San Felipe. A pesar de que referirse a Baja California puede connotar a toda la península, hago la separación para indicar que hablo de la sección norte de la entidad y en especial de la zona fronteriza.

Asimismo, en este análisis incluyo a las localidades de Bahía de Magdalena, Santa Rosalía y La Paz, en el Distrito Sur, con el propósito de ligarlas a mi problemática de investigación y así ubicarlas dentro de los programas carreteros que el gobierno federal mexicano planeó para unir a toda la península. Igualmente, uno de los espacios en donde focalizo mi atención para explicar y demostrar el impacto que tuvo la tecnología en la transformación del espacio con las obras de irrigación, los canales, los bordos de

¹⁰ Elisheva Blas, “The Dwight D. Eisenhower National System of Interstate and Defense Highways: The Road to Success?”, *The History Teacher* Vol. 44, no. 1 (2010): 127-129.

protección, el ferrocarril y las carreteras, corresponde a la zona que comprende el Valle de Mexicali, el Valle Imperial, San Luis, Sonora y Yuma, en Arizona.

El motivo que me llevó a estudiar esta área en particular tuvo como móvil analizar la participación de los empresarios, autoridades y comerciantes, de ambos lados de la frontera, que fomentaron y planearon el desenvolvimiento agrícola, comercial y económico de dicha zona y atraieron la atención de las dependencias del gobierno federal de Estados Unidos y de México. La razón de ello, respondió a las ventajas agrícolas que albergaban el bajo delta del Colorado, el acceso marítimo al Golfo de California, la problemática de la distribución del agua del Río Colorado, así como el temor de una anexión por parte de Estados Unidos y el control y defensa de esta franja territorial por el gobierno mexicano a través de la construcción de vías de comunicaciones terrestres.

Además, analizo el rol que tuvieron los empresarios y el gobierno federal de Estados Unidos en la construcción de carreteras para fines militares y seguridad nacional, en donde las cámaras de comercio y las asociaciones automovilísticas jugaron un papel clave. De igual modo, explico la relación de estas agrupaciones estadounidenses con los empresarios y comerciantes mexicanos en el impulso por convertir a la frontera mexicana un espacio comercial dinámico.

Cabe señalar que uno de los rasgos característicos que definen al método del historiador, es el trabajo de archivo. Aspecto central que guía a la investigación histórica, debido a que es a partir de los archivos que el historiador construye la interpretación del pasado y le permite acceder a una forma de experiencia histórica en el tiempo.

En este sentido, durante el proceso que me tomó realizar esta investigación, tuve la oportunidad de acceder a las colecciones, documentos y archivos digitales que se encuentran en el acervo de *Special Collections & Archives*, en Geisel Library, en la

Universidad de California, en San Diego (UCSD). La colección que consulté fue *Ed Fletcher Papers 1870-1955 (bulk 1920-1950) (MSS 0081)* y los archivos que revisé fueron correspondencias, telegramas, declaraciones, reportes, minutas, memorias, fotografías, planos, mapas, guías de viaje, panfletos, revistas y notas periodísticas.

La documentación que contiene este acervo alberga información de las cámara de comercio de San Diego, El Centro, Calexico, Yuma, Tucson, Douglas y Phoenix, así como, de la Comisión de Carreteras de California, la Junta de Supervisores de Carreteras en San Diego, el *Automobile Club of Southern California* y reportes de los proyectos carreteros que se realizaron en el Valle Imperial, en Yuma y Phoenix. Además, revisé los informes de la *Southern National Highway, Borderland Highway, Bankhead Highway y Dixie Overland Highway*.

En San Diego State University (SDSU), en el departamento de *Special Collections & University Archives*, el cual se encuentra en la Biblioteca Love, accedí a las memorias de Ed Fletcher y a las publicaciones de la *San Diego Highway Development Association*. Igualmente, examiné el fondo *San Diego Vertical File, 1820-2006* y la colección *Guide to the San Diego Chamber of Commerce Records (MS-0040)*.

Por otra parte, en National Archives, en College Park, Maryland, consulté los fondos *Records of the office of Inter-American Affairs (Record Group 229)*, *Records of the Department of Transportation (Record Group 398)* y *Records of the Bureau Of Public Roads (Record Group 30)*. En estos registros revisé archivos, documentos e informes militares y diplomáticos de Estados Unidos, referentes al papel que desempeñaron las carreteras durante la Segunda Guerra Mundial, con especial acento en la carretera Panamericana y el interés militar de una ruta que atravesara la península de Baja California.

En los archivos del *Bureau of Public Roads* revisé la documentación sobre los caminos y carreteras en la frontera con California y Baja California, recopilé correspondencia, telegramas e informes de los cónsules de Estados Unidos, en Tijuana y Mexicali. La relevancia de haber revisado los registros de dicha agencia federal, se debe a que fue esta dependencia la que se encargó del desarrollo científico y técnico en la construcción de carreteras en Estados Unidos de 1918 a 1956.

Asimismo, la Oficina de Caminos Públicos fue la responsable en estandarizar cómo debían trazarse los caminos, determinó cuáles eran los trayectos que conectarían a los poblados agrícolas y diseñó de las rutas militares en la región fronteriza, colindante con México. Al ser parte esta oficina del Departamento de Agricultura, la función que efectuó no fue únicamente burocrática, al contrario tuvo un rol muy activo sobre todo en el periodo de la Segunda Guerra Mundial y en los programas de ayuda federal para el financiamiento de las carreteras.

En lo concerniente a Baja California, la documentación que revisé provino del acervo del Archivo General de la Nación (AGN), el cual se encuentra el Instituto de Investigaciones Históricas (IIH), en la Universidad Autónoma de Baja California (UABC). Los fondos que examiné fueron: Gobernación, Dirección General de Gobierno, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), Obregón-Calles, Abelardo L. Rodríguez, Pascual Ortiz Rubio, Lázaro Cárdenas, Manuel Ávila Camacho, Pablo Herrera Carrillo, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística y Miscelánea.

De igual modo, consulté el Archivo General de Nación, en la Ciudad de México para complementar mi investigación. Por tal motivo, consulté el fondo Presidentes, particularmente las secciones Lázaro Cárdenas, Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán

Valdés. Respecto a los expedientes que conseguí en mi pesquisa fueron cartas, informes, peticiones, telegramas, oficios, mapas, planos y fotografías.

En el Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (FAPECFT), indagué en los acervos Archivo Plutarco Elías Calles (APEC), el Archivo Plutarco Elías Calles, Anexo (APECA) y el Archivo Joaquín Amaro (AJA). De este último, extraje el informe del Secretario de Comunicaciones, Juan Andreu Almazán y pude explicar porqué para el gobierno de México la construcción de una carretera fronteriza en la península de Baja California cobró una importancia estratégica y militar.

Además, examiné la documentación que resguarda el Archivo de Concentración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (ACSCT), principalmente los documentos que se revisaron fueron informes, telegramas, correspondencia y mapas. Igualmente, en la Biblioteca de la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el Instituto Mexicano del Transporte y en la Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada, de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, consulté material bibliográfico especializado sobre la historia de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, la Comisión Nacional de Caminos, las Juntas Locales de Caminos y los caminos vecinales y la red carretera en México.

En el Archivo Histórico del Estado de Baja California (AHEBC), en Mexicali, revisé el fondo Gobierno del Estado y obtuve documentación correspondiente a la construcción del camino Tijuana-Ensenada, en la década de 1930 y todo lo relacionado con los trabajos de ampliación, reconstrucción y pavimentación de dicho derrotero. Asimismo, recopilé información del tramo Mexicali-San Felipe y de los comités de caminos vecinales en el Valle de Mexicali. De igual modo, en el Archivo Histórico Municipal de Mexicali (AHMM), tuve acceso a los informes de gobierno de Alfonso García González, así como

bibliografía de la carretera Mexicali-San Felipe, mientras que en el Archivo Histórico de Tijuana (AHT), logré examinar fuentes hemerográficas como el periódico el *Heraldo de Baja California*.

Igualmente, para realizar este estudio recurrí a la revisión hemerográfica, los repositorios digitales que consulté fueron: *California Digital Newspaper Collection*, de la University of California, Riverside; *Chronicling America*, de la Library of Congress; *Arizona Historic Digital Newspapers*, de la Arizona State Library y *Newspapers.com*. Asimismo, examiné el Diario Oficial de la Federación (DOF), la Hemeroteca Nacional Digital de México (HNDM), de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y el Periódico Oficial del Distrito Norte/Territorio Norte de la Baja California.

Una de las fuentes hemerográficas que fue de gran utilidad para esta investigación fue el periódico *Calexico Chronicle*. En este sentido, tras examinar la documentación de archivo con la del *Calexico Chronicle*, me proporcionó directrices que podía cotejar en los archivos gubernamentales o a la inversa, ya que las referencias se entrecruzaban. Al tal grado que logré reconstruir etapas del proceso compaginando documentos oficiales de diferentes repositorios archivísticos con el diario *Calexico Chronicle*. Por lo tanto, considero que es una fuente confiable, debido a que brinda elementos que posibilitan historizar el estudio de las carreteras en la frontera entre el Valle Imperial y Mexicali desde la década de 1910 a 1950.

De igual manera, es oportuno enfatizar que a partir de la documentación y fuentes que consulté, me dediqué a rastrear la participación que tuvieron las cámaras de comercio, empresarios, organizaciones civiles y autoridades gubernamentales locales y federales en el cabildeo, presión e injerencia en la construcción de carreteras. Por un lado, en San Diego, el Valle Imperial, Los Ángeles y Yuma, y por el otro, en Tijuana, Ensenada y Mexicali.

Dicho esto, la perspectiva de mi análisis se enmarcó en base a la recopilación de información que obtuve de estos actores en los repositorios archivísticos y con ello configuré la explicación de mi objeto de estudio que presento en esta tesis. Si bien, dentro de los límites que encontré en las fuentes que revisé, fue la ausencia del papel de los trabajadores, con el poco material que conseguí, intenté darles voz, pero lo hice de forma muy general. Por tal motivo, decidí centrarme en hablar de los grupos empresariales, asociaciones civiles y del involucramiento de las autoridades políticas en los proyectos carreteros para fines comerciales y militares.

En lo concerniente a la hipótesis que planteo establece que la articulación de la red de caminos y la infraestructura carretera en el Sur de California y Baja California, promovida por empresarios estadounidenses y mexicanos, junto con las autoridades federales de Estados Unidos y México, permitieron que la frontera se convirtiera en un espacio comercial transfronterizo. Ello facilitó el tránsito de automóviles, el flujo de mercancía, productos y la movilidad de personas y turistas, en donde la carretera significó una forma de control y transformación del espacio, así como un mecanismo de defensa militar y de seguridad nacional. Así, pues, la infraestructura carretera y el automóvil les brindaron a los empresarios y comerciantes de ambos lados de la frontera, el acceso a recursos, materias primas y nuevos mercados tanto en el Sur California como en la península de la Baja California.

Por otro lado, referente al espacio geográfico que analizo, una de las áreas en dónde centré mi atención, fue en la región del Valle Imperial hasta el bajo delta del Río Colorado. En esta zona, millones de años atrás, el Golfo de California se extendió hacia el norte y cubrió una gran porción del Desierto del Colorado. Posteriormente, con los cambios geológicos las aguas del golfo retrocedieron y las montañas circundantes se elevaron y

provocaron el hundimiento de casi 321 kilómetros de corteza terrestre que originó la aparición de una depresión en la cabecera del golfo.

En la parte este de la cuenca se encontraba la desembocadura del afluente del Río Colorado, que bañó la extensa superficie con material aluvial proveniente de las Montañas Rocallosas y el Gran Cañón y formó el delta del Colorado. Asimismo, con el transcurrir de los años las enormes mareas del río inundaron la llanura y crearon el Lago Cahuilla, cuya longitud comprendió desde el norte del actual condado de Indio hasta la Sierra de Los Cucapah, en Mexicali, a unos 17 kilómetros al sur de la línea internacional.¹¹

Sin embargo, la alta cantidad de sedimentos arrastrados por el río, cortó la avenida de agua que alimentó al antiguo Lago Cahuilla, mismo que se secó y desapareció dejando a su paso un amplio valle que se prolongó desde San Gorgonio Pass hasta Yuma. La acumulación de limo generó bancos de arena y se formó la planicie del delta del Colorado, que condujo el torrente del río a la parte baja del Golfo de California.¹²

De esta manera, el delta del Colorado se expandió desde la parte norte del límite internacional entre Estados Unidos y México, hacia el sur en dirección al Cerro Prieto y las Montañas Cucapah, cubriendo una superficie de 15,539 kilómetros cuadrados. Además, incluyó la boca del Río Gila, en Yuma y las laderas arenosas de Sonora, mientras que al oeste alcanzó la cuenca de la Laguna Salada y al sur, la desembocadura del golfo. A lo ancho de la meseta varias vertientes de agua atravesaron el área convirtiéndose en los ríos Álamo, Nuevo, Paredones, Pescadero, Abejas y Santa Clara, los cuales llenaban la Laguna

¹¹ William O. Hendricks, "Developing San Diego's Desert Empire", *The Journal of San Diego History, San Diego Historical Society Quarterly* Vol. 17, no.3 (1971), consultado, 2 de noviembre 2022. <https://sandiegohistory.org/journal/1971/july/desert/>. Véase a Thomas K. Rockwell, Aron J. Meltzner, Erik C. Haaker y Danielle Madugo, "The late Holocene history of Lake Cahuilla: Two thousand years of repeated fillings within the Salton Trough, Imperial Valley, California", *Quaternary Science Reviews* Vol.282 (2022): 2.

¹² George Kennan, *The Salton Sea. An Account of Harriman's fight with the Colorado River* (New York: The MacMillan Company, 1917), 7.

de los Volcanes y cuando las crecientes del Río Colorado aumentaban, el flujo se dirigía al norte rumbo al Salton Sink y al noroeste por el Río Hardy a la Laguna Salada.¹³

Las zonas que quedaron inundadas por el río se caracterizaron por tener un suelo rico en limo. Por su parte, el lugar que concentró la mayor cantidad de sedimento fue el bajo delta del Colorado. En los márgenes del afluente, el terreno estaba compuesto por arena gruesa, grava y montículos arenosos, así como material alcalino y salitre en los bordes de las mareas altas de las corrientes, donde impactaban con el golfo.¹⁴

En la sección norte donde yacía el otrora Lago Cahuilla, a esta región cuya longitud aproximada era de 5,439 kilómetros cuadrados que abarcaba desde Indio a Yuma. En 1853, debido a las condiciones áridas, la existencia de arcilla de los depósitos aluviales, antiguos lechos lacustres, dunas de arena y poca vegetación, se le denominó como el Desierto del Colorado y fue a partir de entonces que a dicho espacio geográfico se le refirió bajo ese nombre.¹⁵

Como consecución de la velocidad que alcanzaba la corriente del Río Colorado, el cual proviene de las montañas nevadas de Wyoming y recorría los estados de Utah, Colorado, Nuevo México, Nevada, California y Arizona,¹⁶ junto con el gran volumen de sedimento que transportaban sus aguas y que luego esparcía en el delta del Colorado, convertía al río en un magnífico fertilizador de las tierras para el desarrollo de la agricultura.¹⁷

¹³ Harry T. Cory, *The Imperial Valley and The Salton Sink* (San Francisco: John J. Newbegin, 1915), 9.

¹⁴ Godfrey Sykes, *The Colorado Delta* (Baltimore: Lord Baltimore Press, Carnegie Institution of Washington, American Geographical Society of New York, 1937), 3-4.

¹⁵ Daniel T. MacDougal, *The Salton Sea. A study of the Geography, the Geology, the floristic and the Ecology of a Desert Basin* (Washington, D.C.: Carnegie Institution of Washington, 1914), 6.

¹⁶ Marco Antonio Samaniego López, “El control del río Colorado como factor histórico La necesidad de estudiar la relación tierra/agua”, *Frontera Norte* Vol. 20, no. 40 (julio-diciembre, 2008): 53.

¹⁷ MacDougal, *The Salton Sea*. 7.

No obstante, controlar la violenta fuerza del afluente era un gran desafío, las constantes crecidas creaban bancos y modificaban el curso del río y a su paso inundaban extensas llanuras de terreno en el límite internacional entre Estados Unidos y México.¹⁸ Incluso, a principios del siglo XX, se registró que el Río Colorado descargaba al bajo delta y al Golfo del California, 22 mil millones de metros cúbicos anuales.¹⁹

Debido al valor que poseía el Río Colorado y a las ventajas para el florecimiento de la actividad agrícola, a causa de los depósitos de limo en el Salton Sink. En California surgieron iniciativas para reclamar las tierras del Desierto del Colorado y fomentar el establecimiento de colonos anglo-americanos. Uno de esos proyectos fue el encabezado por el ingeniero Charles Robin Rockwood, quien realizó un reporte del Salton Sink y del delta del Colorado, con la intención de conocer las tierras que podían ser irrigadas en el sur del condado de San Diego y en la frontera de la Baja California.²⁰

El resultado del estudio lo llevó a proponer la construcción de un canal para desviar agua del Río Colorado desde Pilot Knob y conducirla por el Río El Álamo a través del territorio mexicano.²¹ Posteriormente, los trabajos de irrigación se efectuaron entre 1901 y 1902, propiciaron la llegada de granjeros estadounidenses y la aparición de nuevas poblaciones en el ahora Valle Imperial. Además, de lado mexicano ocasionó que surgiera la localidad de Mexicali.

La trascendencia de la apertura del canal hizo que la agricultura deviniera en la actividad económica y productiva más importante en la región. A pesar que el desbordamiento de la corriente del Río del Colorado significó una gran amenaza y orilló al

¹⁸ Sykes, *The Colorado Delta*, 39.

¹⁹ Samaniego López, “El control del río Colorado”, 50.

²⁰ Charles R. Rockwood, *Report on the Salton Basin Irrigation Project* (New York: Colorado River Irrigation Company, 1923), 1 y Kennan, *The Salton Sea*, 17-22.

²¹ Rockwood, *Report on the Salton Basin*, 7.

levantamiento de bordos de defensa para garantizar la sobrevivencia de los pobladores y las tierras agrícolas de ambos valles. La puesta en marcha de los trabajos de vías férreas y sobre todo el trazado de las carreteras encausaron la transformación de este espacio y crearon nuevas dinámicas comerciales y económicas en la frontera entre el Sur de California y Baja California.

Respecto a los conceptos que empleo en esta investigación, utilizo el de espacio siguiendo los planteamientos de Henri Lefebvre, quien propuso la conceptualización de la producción del espacio para analizar la dimensión espacial. Lefebvre señaló que el espacio producido “es tanto un instrumento de pensamiento como de acción y al mismo tiempo, constituye un medio de producción, control, dominación y poder”.²² Además, el modo de producción organiza y proyecta sobre el terreno un conjunto de relaciones sociales y espacio-temporales que modelan el espacio a través de las vías de comunicación y el transporte.²³

Igualmente, Lefebvre estableció tres categorías para estudiar la producción del espacio y las definió de la siguiente manera: prácticas espaciales, representaciones del espacio y espacios de representación. A cada una de ellas les agregó una clasificación, esto es, espacio percibido, espacio concebido y espacio vivido. Dentro de este esquema, el primer concepto refiere al espacio material, el cual está vinculado a la producción y reproducción social. La segunda conceptualización alude a la representación del espacio que se relaciona con la producción espacial por parte de los científicos, planificadores y urbanistas, en donde se despliega un conocimiento o ideología con el fin de transformarlo a

²² Henri Lefebvre, *La producción del espacio* (Madrid: Capitán Swing, 2013), 86.

²³ Lefebvre, *La producción del espacio*, 58-49.

partir de una práctica socio-espacial que tiene un lugar concreto. Mientras que la tercera acepción hace referencia al espacio vivido y experimentado por los habitantes.²⁴

De este modo, el concepto producción del espacio sirve para comprender el proceso de configuración espacial, llevado a cabo por los ingenieros y la posterior transformación que propiciaron las carreteras. Asimismo, el abordaje del impacto que tiene la infraestructura y la tecnología en las formas de control del espacio, en términos políticos, económicos y militares, permite analizar cómo se incide en un espacio y ayuda a explicar las relaciones que al interior se producen.²⁵

En ese mismo sentido, Karl Schlögel señaló que la red de carreteras en Estados Unidos conformó la producción del espacio estadounidense en un espacio territorio abierto que se desplegó a lo largo de la Unión Americana. De esta manera, las carreteras fueron un sistema de dominio del espacio y fungieron como instrumento de movilización, en donde los caminos se convirtieron en motores de crecimiento y expansión e imanes en torno a los cuales se generaron nuevos desarrollos. Además, no sólo tenían una importancia civil, sino también estratégica y militar.²⁶

Por otra parte, Schlögel retomó la línea planteada por Lefebvre y por el geógrafo alemán Carl Ritter, quien estudió la historia de la producción de los espacios sociales y observó cómo los espacios se ligaban entre sí y posibilitaban la transformación de la sociedad gracias al progreso técnico.²⁷ Así, pues, “el espacio no puede concebirse como

²⁴ Lefebvre, *La producción del espacio*, 15, 97-102

²⁵ Jo Guldi, “The Spatial Turn in History”, *A Project of the Institute for Enabling Geospatial Scholarship*, University of Virginia Library, consultado, 7 de junio 2019. <http://spatial.scholarslab.org/spatial-turn/the-spatial-turn-in-history/index.html>.

²⁶ Karl Schlögel, *En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la Civilización y Geopolítica* (Madrid, España: Ediciones Siruela, 2007), 375-379, 387.

²⁷ Schlögel, *En el espacio leemos el tiempo*, 47.

estático, pasivo o vacío, ya que el espacio forma parte de la producción y es a su vez productor y soporte de las relaciones económicas, sociales y productivas”.²⁸

Por otro lado, dentro del estudio de la dimensión espacial Reinhart Koselleck esgrimió que existe una relación entre el espacio y la historia, la cual se modifica en función de las condiciones espaciales consideradas metahistóricas o históricas. Para Koselleck el espacio posee dos características que lo distinguen entre sí, es decir, las condiciones espaciales metahistóricas y los espacios históricos.²⁹

La primera de éstas implica tomar en cuenta las condiciones geográficas metahistóricas dadas por la naturaleza que producen espacios de acción humana, las cuales modifican su cualidad espacial con el propósito de dominarlo, ordenarlo y controlarlo política o militarmente. Mientras que la segunda distinción designa a los espacios que el hombre crea y cambia para poder vivir, que posteriormente se transforman en condiciones históricas y por ende, en espacios históricos.³⁰

Por tal motivo, el empleo del concepto de espacio se vuelve pertinente porque ayuda a profundizar en el entendimiento de los procesos históricos y el análisis de la experiencia humana.³¹ Ahora, es oportuno mencionar que si bien existen otras conceptualizaciones como paisaje o *Landscape*, cuya acuñación del término es posible rastrearla en la geografía alemana con Friedrich Ratzel y en el ámbito académico en Estados Unidos, el mayor exponente en retomar los planteamientos teóricos de la escuela germana fue el geógrafo Carl Sauer, quien introdujo la categoría de paisaje cultural.³²

²⁸ Lefebvre, *La producción del espacio*, 47.

²⁹ Reinhart Koselleck, *Los estratos del tiempo: estudios sobre la historia* (Barcelona, España: Paidós, 2001), 100.

³⁰ Koselleck, *Los estratos del tiempo: estudios sobre la historia*, 102.

³¹ Charles W. J. Withers, “Place and the “Spatial Turn” in Geography and in History”, *Journal of the History of Ideas* Vol. 70, no. 4 (2009): 648.

³² Michael Jones, “Chapter 3. The Concept of Cultural Landscape: Discourse and Narratives”, en Palang, Hannes y Fry, Gary (Eds.). *Landscape Interfaces. Cultural Heritage in Changing Landscapes* (Dordrecht: Springer, Landscape series Vol. 1, 2003), 33.

Sauer definió que “el paisaje cultural se forma a partir del paisaje natural y por un grupo cultural. La cultura es el agente, el espacio natural es el medio y el resultado es el paisaje cultural”.³³ En otras palabras, el paisaje natural se modifica por la intervención del hombre al hacer uso de las formas naturales, las cuales altera o las destruye conformando en sí mismo un factor morfológico.³⁴

Bajo ese mismo enfoque, Denis Cosgrove enfatizó que el paisaje contiene una doble naturaleza, los procesos naturales y sociales, en donde la acción humana reconfigura el mundo material.³⁵ De igual modo, Cosgrove puntualizó que el concepto de paisaje en inglés –*Landscape*–, a diferencia del término en alemán *Landschaft*, posee como significado primario la idea de panorama o escenario, es decir, una imagen del paisaje natural.³⁶ Es de resaltar que con los planteamientos provenientes de la geografía, la semantización de paisaje ha tenido algunos cambios, conserva dicha connotación.

En lo concerniente a la reflexión teórica respecto a los caminos vistos desde la perspectiva del paisaje. John Brinckerhoff Jackson planteó que las carreteras en Estados Unidos constituyen una forma de paisaje.³⁷ Igualmente, Thomas Zeller abordó la relación que existe entre los caminos y el paisaje con la intención de explicar cómo las distintas sociedades han tratado de modelar su entorno.³⁸

Por otro lado, para los fines que persigue esta investigación decidí centrarme en la conceptualización teórica de espacio por encima de paisaje. Cabe señalar que si bien el

³³ Carl O. Sauer, “The Morphology of landscape”, en Agnew, John, Livingstone, David N., y Rogers, Alisdair (Eds.). *Human geography: an essential anthology* (Cornwall, Great Britain: Blackwell, 1997), 309-310.

³⁴ Sauer, “The Morphology of landscape”, 309.

³⁵ Angelo Torre, “Un «tournant spatial» en histoire? Paysages, regards, ressources”, *Annales. Histoire, Sciences Sociales* Vol. 63, no. 5, (2008): 1129.

³⁶ Denis Cosgrove, “Landscape and *Landschaft*”, *GHI Bulletin*, no.35, (2004): 61.

³⁷ John Brinckerhoff Jackson, *Las carreteras forman parte del paisaje* (Barcelona: Editorial Gustavo Gili, Colección GG mínima, 2011), 10-11.

³⁸ Christof Mauch y Thomas Zeller, *The World beyond the Windshield: Roads and Landscapes in the United States and Europe* (Athens, Ohio: Ohio University Press, 2008), 2.

espacio puede remitir a una entidad física, éste a diferencia del paisaje no guarda el sentido de lugar pictórico o escenario natural. Por lo tanto, en palabras de Leo Marx, pensar el espacio invita a considerar cómo el territorio nacional, es su mayor parte, es un entorno construido y modelado por las numerosas decisiones no coordinadas de dependencias gubernamentales, empresas e individuos y por operaciones comerciales y de mercado.³⁹

La tecnología es otro elemento que desempeña un papel clave en los cambios que se producen en el espacio y para analizarlo recurrí a la categoría de infraestructura. Brian Larkin expuso que la infraestructura es una red construida que facilita el flujo de bienes, personas o ideas y permite el intercambio dentro del espacio. Al ser una forma física, ésta configura la naturaleza de la red, determina su velocidad, la dirección de su movimiento y sus temporalidades.⁴⁰

Igualmente, Larkin estipuló que la construcción de carreteras debía abordarse como una red y para ello era necesario tomar en cuenta a los gobiernos centrales, los políticos, ingenieros y constructores de las carreteras, así como los propios usuarios que transitaban a través de ellas.⁴¹ Por otro parte, una de las características que posee la infraestructura es su función como sistema tecnológico de conexión, el cual está orientado a la circulación de bienes y sirve de medio para la organización del espacio y control social.⁴²

En lo que respecta al origen del término infraestructura esta palabra provino del francés y apareció por primera vez en el inglés, a finales del siglo XIX. En un inicio la infraestructura refirió a los trabajos de construcción del ferrocarril que se efectuaban para

³⁹ Leo Marx, "The American Ideology of Space", en Wrede, Stuart, Adams, William Howard y Frampton, Kenneth (Eds.). *Denatured visions: landscape and culture in the twentieth century* (New York: Museum of Modern Art, Harry N. Abrams, 1991), 62-63.

⁴⁰ Brian Larkin, "The Politics and Poetics of Infrastructure", *Annual Review of Anthropology* Vol.42, (2013): 328.

⁴¹ Larkin, "The Politics and Poetics of Infrastructure", 328.

⁴² Rosalind Williams, "Cultural Origins and Environmental Implications of Large Technological Systems", *Science in Context* Vol. 6, no. 2 (1993): 380, 394-395.

compactar las superficies debajo de los rieles o para hacer alusión a los estudios, planos puentes, túneles y terraplenes, así como al trazado de los caminos y las estaciones de tren.⁴³

Posteriormente, con los cambios tecnológicos de la aviación y el automóvil, el uso del vocablo infraestructura comenzó a utilizarse en la ingeniería, el transporte, en la construcción de carreteras, las obras hidráulicas y redes eléctricas, las cuales eran descritas como sistemas o redes, estrechamente vinculadas con la idea de modernidad y progreso. Sin embargo, sería hasta después de la Segunda Guerra Mundial cuando la palabra adquirió una nueva connotación ligada más a los proyectos militares y de desarrollo económico.⁴⁴

Así, pues, la infraestructura es también un mecanismo de expansión y control de los estados modernos, en donde participan las empresas y la inversión privada. Dicho lo anterior, la manera como defino a la infraestructura carretera refiere a la ejecución y trazado de los proyectos de construcción de los caminos y carreteras, que representan la materialidad técnica y política de los planes e intereses de actores institucionales, gobernantes, políticos e ingenieros, cuyo móvil es la articulación de un sistema de vías de comunicación terrestre que permitan la integración nacional del territorio para fines militares, así como la conexión de rutas comerciales que producen una transformación del espacio físico.

De igual modo, las carreteras no siempre se utilizan de la forma en la que los planificadores estatales las pensaron ni funcionan como estaban previstas, desde el momento que se ejecutan, las presiones sociales y políticas obligan a modificar su diseño y

⁴³ Penny Harvey, Casper Bruun Jensen y Atsuro Morita, *Infrastructures and social complexity. A companion* (London, New York: Routledge, 2017), 29.

⁴⁴ Harvey, Jensen y Morita, *Infrastructures and social complexity*, 30-31.

función.⁴⁵ Además, la infraestructura carretera contiene diferentes temporalidades, no sólo responde a las necesidades que surgen en el presente de ese pasado, sino que tienen una proyección hacia futuro. Es por ello que los Estados-nación depositan en estas redes materiales sus aspiraciones y esperanzas de progreso y modernidad.⁴⁶

Asimismo, los proyectos carreteros pueden tardar muchos años en realizarse y durante ese periodo las razones que originaron su realización mutan. Inclusive, dentro de ese lapso temporal coexisten distintas tensiones y ritmos de transformación material y social,⁴⁷ que se desarrollaron al interior de un espacio específico. Por tal motivo, el tendido de los caminos y carreteras conlleva a ubicarlo como un proceso a lo largo del tiempo, el cual está sujeto a las contingencias, a los desafíos materiales y técnicos y desde luego, a los cambios sociales, económicos y políticos, junto con las facetas del ciclo material de toda infraestructura, esto es, construcción, uso, mantenimiento y degradación.⁴⁸

En lo relativo a la definición del término caminos, Penny Harvey y Hannah Knox sostienen que los caminos se les conciben como estructuras materiales que son el resultado de procesos racionales de planificación y diseño.⁴⁹ Pero esta visión deja de lado que la construcción de los caminos o carreteras implica mucho más que un proceso de transformación material. Esto requiere conocimientos técnicos que sean capaces de generar y fomentar la creencia de que estas tecnologías tienen la capacidad de transformar los espacios.⁵⁰

⁴⁵ Hannah Appel, Nikhil Anand y Akhil Gupta, “Temporality, Politics, and the Promise of Infrastructure”, en Anand, Nikhil, Gupta, Akhil y Appel, Hannah (Eds.). *The Promise of Infrastructure* (Durham, London: Duke University Press, 2018), 17.

⁴⁶ Appel, Anand y Gupta, “Temporality, Politics”, 19.

⁴⁷ Penny Harvey, “3. Infrastructure in and out of Time: The Promise of Roads in Contemporary Peru”, en Anand, Nikhil, Gupta, Akhil y Appel, Hannah (Eds.). *The Promise of Infrastructure* (Durham, London: Duke University Press, 2018), 82.

⁴⁸ Appel, Anand y Gupta, “Temporality, Politics”, 18.

⁴⁹ Penny Harvey y Hannah Knox, “The Enchantments of Infrastructure”, *Mobilities* Vol. 7, n.4, (2012): 523.

⁵⁰ Harvey y Knox, “The Enchantments”, 523.

Por ello, es oportuno señalar que las carreteras generan consecuencias sociales y representan una manifestación de lo político sobre el espacio. Igualmente crean espacios en donde los representantes del Estado despliegan formas de poder, mediante la participación de los ingenieros, planificadores, arquitectos y científicos. De esta manera, el ingeniero en su rol de experto técnico, es el que interviene en el espacio a partir de los dispositivos e instrumentos basados en conocimientos científicos que dispone para la ordenación del espacio al servicio del Estado moderno.⁵¹

Igualmente, los avances tecnológicos de la ingeniería civil y militar produjeron cambios la manera de relacionarse con el espacio y las obras de infraestructura carretera fungieron como mecanismos para dominar, controlar y reconfigurar el espacio. Además, la carretera en sí misma significó una forma distinta de pensar la dimensión espacial, generó nuevas relaciones sociales y económicas y con la masificación del automóvil se modificó el modo de percibir la realidad⁵² y la relación espacio-temporal. Por tanto, las carreteras son obras públicas asociadas a la movilidad, conectividad, crecimiento, desplazamiento, integración, circulación y modernización.⁵³

En este sentido, de acuerdo con Harvey, la carretera invita a explorar las relaciones constitutivas desde los materiales, los financiamientos, los planes políticos, los diseños y las fuerzas contingentes que interrumpen la ejecución de los proyectos.⁵⁴ Al igual que insta

⁵¹ Penny Harvey y Hannah Knox, *Roads. An Anthropology of Infrastructure and Expertise* (Ithaca, London: Cornell University Press, 2015), 8-9.

⁵² John A. Jakle y Keith A. Sculle, *Motoring: The highway experience in America* (Athens, Georgia: University of Georgia Press, 2008), 24-25.

⁵³ Dimitris Dalakoglou y Penny Harvey, "Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility", *Mobilities*, Vol.7, no. 4 (November, 2012): 459-460.

⁵⁴ S. Venkatesan, L. Bear, P. Harvey, S. Lazar, L. Rival y A. Simone, "Attention to infrastructure offers a welcome reconfiguration of anthropological approaches to the political", *Critique of Anthropology* Vol.38, no.1,(2018): 2-3.

a examinar la implicación que tienen los funcionarios nacionales, regionales y locales, así como los grupos de presión, empresarios y residentes en el trazado de las carreteras.⁵⁵

Por otro lado, una de las fuentes que utilizo en este estudio es la cartografía y el estudio de los mapas como fuentes históricas con el objetivo de analizar las descripciones del terreno y los tipos de suelos, con el apoyo de reportes, informes, bitácoras y guías de viaje. Además, los mapas me sirven como herramienta para situar espacialmente el proceso histórico y comprender las características del territorio, los cuerpos de agua, depresiones terrestres y accidentes geográficos junto con las representaciones del espacio que se producen.

En lo referente a la corriente historiográfica mi investigación se inscribe en la historia transnacional. Una de las características de esta perspectiva estriba en prestar atención a los movimientos y los flujos que ocurren en las fronteras con la intención de contextualizar los procesos históricos y analizar cómo se organizan las relaciones entre los gobiernos y grupos no gubernamentales, los individuos, asociaciones e instituciones.⁵⁶

Dentro de esta propuesta el eje fundamental se centra en la circulación de personas, ideas, productos, capitales, instituciones y la transferencia tecnológica a través de las fronteras, así como las estructuras que posibilitan que los flujos operen. La conformación de estos vínculos e intercambios son los que modelan los procesos, las prácticas y relaciones socio-históricas, las cuales trascienden las fronteras nacionales.⁵⁷ De esta manera, la historia transnacional no sólo se enfoca en explorar las relaciones exteriores, la

⁵⁵ Harvey y Knox, *Road*, 14.

⁵⁶ Pierre-Yves Saunier, “Going transnational? News from down under: Transnational History Symposium, Canberra, Australian National University, September 2004”, *Historical Social Research / Historische Sozialforschung* Vol. 31, no. 2 (116), (2006): 122.

⁵⁷ Ann Curthoys y Marilyn Lake, “Introduction”, en Curthoys, Ann y Lake, Marilyn (Eds.). *Connected Worlds: History in Transnational Perspective* (Canberra: The Australian National University, Press, 2005), 5. Véase también a Erik van der Vleuten, “Toward a Transnational History of Technology: Meanings, Promises, Pitfalls”, *Technology and Culture* Vol. 49, no. 4 (2008): 978, 981 y Diego Olstein, *Pensar la historia globalmente* (México: Fondo de Cultura Económica, 2019), 85.

diplomacia y el comercio, sino que examina hasta qué punto las sociedades son influenciadas por estas fuerzas externas.⁵⁸

Asimismo, la historia transnacional plantea que para una mejor comprensión histórica se requiere que nos alejemos del marco de análisis del Estado-nación e indagemos las conexiones entre las sociedades que se generan en los límites nacionales fronterizos. Por tal motivo, el área principal de estudio es la región fronteriza,⁵⁹ ya que es en este espacio limítrofe, donde se configuran otras dinámicas, condiciones y experiencias históricas de relación y movimiento a través del tiempo y el espacio con sus propios ritmos, complejidades y contingencias.⁶⁰

Es por esta razón que decidí elegir dicha perspectiva de análisis para comprender cómo la construcción de caminos y la infraestructura carretera en el Sur de California y Baja California, permitió la articulación de una red de carreteras que propició la conformación de un espacio comercial transfronterizo y posibilitó la movilidad de automóviles, mercancías y personas en la región. Por ello, esta tesis brinda un abordaje distinto para historiar el proceso histórico que llevó a la construcción y transformación del espacio fronterizo y al entendimiento de la compleja relación entre México y Estados Unidos.

En lo concerniente a la historiografía en Estados Unidos sobre la construcción de caminos y carreteras destacan los trabajos de Bruce E. Seely, Thomas L. Karnes, Tom Lewis, Mark H. Rose y Raymond A. Mohl.⁶¹ El eje central de estas investigaciones se basa

⁵⁸ Sebastian Conrad, *What is Global History?* (Princeton, Oxford: Princeton University Press, 2016), 44.

⁵⁹ Curthoys y Lake, "Introduction", 6, Bernhard Struck, Kate Ferris y Jacques Revel, "Introduction: Space and Scale in Transnational History", *International History Review* Vol. 33, no. 4, (2011), 575, y David Armitage, "Horizons of History. Space, time, and the future of the past", *History Australia* Vol. 12, no. 1, (2015): 211.

⁶⁰ David Thelen, "The Nation and Beyond: Transnational Perspectives on United States History", *The Journal of American History* Vol. 86, no. 3, (1999): 967-968.

⁶¹ Bruce E. Seely, *Building the American Highway System: Engineers as Policy Makers* (Philadelphia: Temple University Press, 2016). Thomas L. Karnes, *Asphalt and Politics: A History of the American Highway System* (Jefferson, North

en rastrear los primeros movimientos favor de los caminos y el papel que desempeñó la Oficina de Caminos Públicos en el desarrollo de los programas carreteros a nivel federal y estatal en la Unión Americana.

Además, analizan las gestiones de los directores que estuvieron al frente de dicha institución desde su creación en 1893 hasta 1956, año en que se creó el Sistema Nacional de Carreteras Interestatales que requirió diseñar nuevos caminos que conectaran todo el territorio de Estados Unidos para fines comerciales y de seguridad nacional. Igualmente, señalan cómo esta dependencia se convirtió en la figura central en la política caminera federal estadounidense, especialmente durante el periodo de Thomas MacDonald y explican las leyes que el gobierno de Washington decretó para impulsar el trazado de las carreteras.

Asimismo, existen trabajos que proporcionan una visión general del proceso de transformación que experimentaron los caminos de las diligencias con la aparición de las carreteras y explican la relevancia de las asociaciones en pro del mejoramiento de los caminos y su participación a nivel estatal y nacional en Estados Unidos.⁶² Por otro lado, están las obras que se enfocan en examinar la injerencia que tuvieron las organizaciones privadas, clubes automovilísticos y el gobierno estadounidense en la promoción a favor de la construcción de una red carretera en Estados Unidos, así como, la vinculación con el

Carolina: McFarland & Company, 2009). Tom Lewis, *Divided Highways: Building the Interstate Highways, transforming American Life* (Ithaca, London: Cornell University Press, 2013) y Mark H. Rose, y Raymond A. Mohl, *Interstate Highway Politics and Policy since 1939* (Knoxville: The University of Tennessee Press, 2012).

⁶² Sister Cairtriona Quinn, *League of American Wheelmen and the Good Roads Movement 1880-1912: with particular emphasis on the Trans-Mississippi West* (s/ed., 1968), consultado, 10 de marzo 2019, http://john-sallen.com/LAW_1939-1955/history/quinn-good-roads.pdf, Hoyt, Hugh Myron, Jr., "The Good Roads Movement in Oregon: 1900-1920" (tesis de doctorado, University of Oregon, Oregon, 1966), William Paul Corbett, "Oklahoma's Highways: Indian Trails to urban expressways" (tesis de doctorado, Oklahoma State University, 1982), Albert C. Rose. *Historic American Roads: From Frontier Trails to Superhighways* (New York: Crown Publishers, Inc., 1976).

turismo y el automóvil.⁶³ Del mismo modo, hay otros estudios que esbozan el rol que tuvo el automóvil y los cambios que éste ocasionó en la movilidad y el transporte, en donde las carreteras constituyeron parte fundamental del proceso tecnológico en la transportación.⁶⁴

Uno de los aspectos relevantes de estas investigaciones es la atención a la ingeniería civil y militar, la cual se orientó en mejorar la planeación y diseño de las carreteras en la primera mitad del siglo XX. Posteriormente, la puesta en marcha de los proyectos de infraestructura carretera reconfiguró la relación con el espacio y posibilitó la transportación de carga y movilidad de personas a través de un sistema de súpercarreteras.⁶⁵

Respecto a las obras que estudian los caminos en California se encuentran los trabajos relacionados con el Camino Real misional, la ruta pintoresca de las misiones hasta la península de Baja California y la romantización del pasado hispano-mexicano en la costa del Pacífico.⁶⁶ Si bien uno de los tópicos más recurrentes es el turismo, estos trabajos proporcionan elementos sobre las agrupaciones y empresarios interesados en vincular a ambas Californias y crear un corredor turístico para automóviles en la región. En ese

⁶³ Marguerite S. Shaffer, *See America First, Tourism and National Identity, 1880-1940* (Washington: Smithsonian Institution Press, 2001), John A. Jakle, *The Tourist Travel in Twentieth-Century North America* (Lincoln, London: University of Nebraska Press, 1985), Warren James Belasco, *Americans on the Road: from autocamp to Motel, 1910-1945* (Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1979) y Earl Pomeroy, *The American Far West in the 20th Century* (New Haven: Yale University Press, Howard R. Lamar, 2008).

⁶⁴ John B. Rae, *The Road and the Car in American Life* (Massachusetts, London: The MIT Press, 1971), John B. Rae, *The American Automobile: A brief History* (Chicago, London: The University of Chicago Press, 1965), James J. Flink, *The Automobile Age* (Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1990) y David L. Lewis y Laurence Goldstein (Eds.), *The Automobile and American Culture* (Ann Arbor: The University of Michigan Press, 1996), y Peter J. Blodgett, *Motoring West. Automobile Pioneers, 1900-1909*, Vol. I (Oklahoma: University of Oklahoma Press, 2015), John A. Jakle y Keith A. Sculle, *Motoring: The highway experience in America* (Athens, Georgia: University of Georgia Press, 2008).

⁶⁵ Keller Easterling, *Organization, Space, Landscape, Highways and Houses in America* (Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1999), y Henry Petroski, *The Road Taken, the History and Future of America's Infrastructure* (New York: Bloomsbury, 2016).

⁶⁶ Felix Riesenberger, *The Golden Road: The story of California's Spanish Mission Trail* (New York: McGraw-Hill, 1962), Phobes S. Kropp, *California Vieja, Culture and Memory in a Modern American Place* (Berkeley: University California Press, 2006). Phobes S. Kropp, "In Search of History and Romance on El Camino Real", en Rothman, Hal K. (Ed.). *The Culture of Tourism, the tourism of culture: Selling the Past to the Present in the American Southwest* (Albuquerque: University of New Mexico Press, 2003).

sentido, el estudio de Raymond C. Chaney presenta un primer bosquejo histórico del trazado de los caminos entre San Diego, Los Ángeles y el Valle Imperial.⁶⁷

En lo referente al abordaje de los caminos en México existen investigaciones realizadas por historiadores estadounidenses que explican cómo la construcción de las carreteras se instrumentó para la reconstrucción nacional y mayor centralización de la economía y poder político por parte del Estado revolucionario, durante el periodo presidencial de Plutarco Elías Calles hasta Lázaro Cárdenas. La red de caminos que impulsó el gobierno mexicano ayudó a la aparición de una industria del transporte motorizado, la cual provocó cambios en materia económica, política y cultural, así como en el ámbito rural y urbano.⁶⁸

Igualmente, una de los estudios importantes en esta rubro es la Michael K. Bess, quien desde el enfoque regional y alejándose de la noción del estado nacional, destacó la influencia que tuvieron los funcionarios estatales y los grupos locales frente a las autoridades federales en el proceso de la toma de decisiones del trazado carretero en Nuevo León y Veracruz. Asimismo, indicó que detrás de los esfuerzos por materializar las obras carreteras estaba el interés por crear corredores comerciales orientados hacia los mercados de Estados Unidos, principalmente porque el noreste de México era una zona de exportación petrolera y vital para la economía nacional. Por tal motivo, las carreteras se consideraron como una

⁶⁷ Raymond C. Chaney Jr. "Racetrack to Highway: San Diego's Early Automobile Days", en *The Journal of San Diego History*, San Diego Historical Society Quarterly Vol. 17, no.2 (1971).

⁶⁸ Wendy C. Waters, "Re-mapping the nation: Road building as state formation in post-revolutionary Mexico, 1925-1940" (tesis de doctorado, The University of Arizona, 1999), Benjamin Fulwider, "Driving the nation: road transportation and the postrevolutionary Mexican State, 1925-1960" (tesis de doctorado, Georgetown University, 2009) y John Brian Freeman, "Transnational mechanics: Automobility in México, 1895-1950" (tesis de doctorado, The City University of New York, 2012).

forma de modernizar al país y medio para atraer capitales y turistas hacia la región del Golfo de México.⁶⁹

Otro de los enfoques de las carreteras aunque vistos desde la perspectiva diplomática, el turismo y la relación entre Estados Unidos y México, se encuentra la obra de Dina Berger, en cuyo análisis resaltó cómo a través de la interconexión por medio de las carreteras y el turismo automovilístico, ambas naciones buscaron un acercamiento con la intención de fortalecer sus lazos y cimentar la política hemisférica del Panamericanismo y la “Buena Vecindad” y así darle un nuevo giro a las relaciones diplomáticas entre los dos países.⁷⁰

Dentro de las investigaciones que prosiguen esta misma línea están los trabajos de Luis Anaya Merchant, Víctor M. Gruel y Jessica Kim.⁷¹ En el caso del estudio de Kim, su investigación se caracterizó por escudriñar cuál fue el rol que desempeñaron los empresarios estadounidenses, los clubes automovilísticos y gobernadores estatales mexicanos en la construcción de la carretera internacional por la costa del Pacífico desde Los Ángeles hasta la Ciudad de México.⁷² Asimismo, respecto al vínculo entre los viajes en automóvil, el turismo y los esfuerzos propagandísticos del gobierno mexicano por atraer ciudadanos estadounidenses al centro de país, en las década de 1920 a 1940, apoyados en la

⁶⁹ Michael K. Bess, *Routes of Compromise: Building Roads and Shaping the Nation in Mexico, 1917-1952* (Lincoln, London: University of Nebraska Press, 2017).

⁷⁰ Dina Berger, “Goodwill Ambassadors on Holiday, Tourism, Diplomacy, and Mexico-US Relations”, en Berger, Dina y Wood, Andrew Grant (Eds.). *Holiday in Mexico: Critical Reflections on Tourism and Tourist Encounters* (Durham, London: Duke University Press, 2010), 107-129 y Michael K., Bess, “Routes of conflict: building roads and shaping the nation in Mexico, 1941-1952”, *The Journal of Transport History* Vol. 35, no. 1, (2014): 78-96.

⁷¹ Luis Anaya Merchant, “Panamericanismo y negocios binacionales. Transportes, carreteras y servicios turísticos (Estados Unidos de América y México, 1920-1940)”, *Secuencia* Vol. 110 (mayo-agosto, 2021): 1-26, Víctor Manuel Gruel Sánchez, “La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos”, *Estudios Fronterizos* Vol. 18, no. 36 (mayo-agosto, 2017): 126-150 y Jessica Kim, “Destiny of the West: The International Pacific Highway and the Pacific Borderlands, 1929-1957”, *Western Historical Quarterly* Vol. 46, no. 3 (2015): 311-333.

⁷² Jessica Kim, *Imperial Metropolis: Los Angeles, Mexico, and the borderlands of American empire, 1865-1941* (Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2019).

existencia de una naciente red de caminos, sobresalen las obras de Jennifer Jolly y Claudia Garay Molina.⁷³

Sobre la historiografía internacional asociada al estudio de las carreteras como parte del programa político de modernización llevado a cabo por el Estado, a principios del siglo XX. Massimo Moraglio y Thomas Zeller exploraron cómo la infraestructura carretera, en Italia y Alemania, se utilizó como un instrumento tecnológico de expansión del Estado-nación, a través del territorio para desplegar formas de control social y militar.⁷⁴ La relevancia de estos trabajos radica en que brindan una perspectiva de análisis que permiten dimensionar otro uso político y militar que las carreteras poseen.

Por otro lado, en lo relativo a los trabajos que han historiado los caminos en Baja California. Es oportuno mencionar que si bien la producción aún está en ciernes y es muy escasa, los temas estudiados en la historiografía local versan en torno a la precariedad en la que se encontraban los caminos en el otrora Distrito Norte y posterior Territorio Norte, especialmente el trayecto del Camino Nacional Tijuana-Ensenada.

El periodo de estudio de esas obras se enfoca en la década de 1920 a 1930 y se centran en la actividad turística que experimentaron las localidades de Tijuana y Ensenada, con el arribo de turistas y automovilistas estadounidenses. Además, señalan la dificultad que representaba desplazarse, a causa de las condiciones en las que se hallaba el derrotero, el cual durante la temporada de lluvias quedaba intransitable.⁷⁵ Uno de los aspectos que

⁷³ Jennifer Jolly, *Creating Pátzcuaro, Creating Mexico, Art, Tourism and nation building under Lázaro Cárdenas* (Austin: University of Texas Press, 2018) y Claudia Garay Molina, “Imaginarios turísticos, revistas, guías y mapas en el México Posrevolucionario, 1921-1946” (tesis de doctorado, Universidad Nacional Autónoma de México, 2021) y Dina, Berger, *Pyramids by day, martinis by night: the development and promotion of Mexico's tourism industry, 1928-1946* (Arizona: University of Arizona, 2002).

⁷⁴ Massimo Moraglio, *Driving Modernity: Technology, Experts, Politics and Fascist Motorways, 1922-1943* (New York, Oxford: Berghahn Books, 2017) y Thomas Zeller, *Driving Germany: The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970* (New York, Oxford: Berghahn Books, 2006).

⁷⁵ Marco Antonio Samaniego López. El gremio de choferes y la línea internacional 1920-1933 (Tijuana: Entrelíneas, 1991), Francisco Alberto Núñez Tapia. “La industria del transporte marítimo y terrestre y el mercado fronterizo en el

proporcionan estos estudios es el contexto general sobre la situación de los caminos, los problemas de movilidad y las sociedades cooperativas de transporte que existían en Tijuana, Mexicali y Ensenada. Igualmente, la investigación de la carretera transpeninsular de Víctor M. Gruel, historiza los primeros esfuerzos y el proceso que tomó llevar a cabo a construcción de una carretera que corriera a lo largo desde la península de Baja California, la cual se culminó, en el decenio de 1970, con el presidente Luis Echeverría.⁷⁶

De igual modo, existen otros trabajos que exploraran las décadas de 1910 hasta 1950 y brindan un bosquejo respecto al flujo de turistas que venían en automóvil y de los procesos urbanos, cambios políticos y económicos que experimentó la Baja California.⁷⁷ Pero, en lo referente a los proyectos de infraestructura carretera y las vías de comunicación terrestre, estos no han sido abordados bajo la óptica que me propongo en esta investigación. Por último, las obras que proveen de información sobre el turismo y las transformaciones políticas, sociales y económicas en el Sur de California, especialmente en Los Ángeles, San

noroeste de la península de Baja California, 1882-1928”, en Álvarez Palma, Ilse Angélica (Coord.). *Automotores y transporte público. Un acercamiento desde los estudios históricos* (Zinacantepec: El Colegio Mexiquense, 2017), 35-54, Francisco A. Núñez Tapia 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”, en Cruz González, Norma del Carmen y Méndez Medina, D. L. (Coords.). *Enfoques desde el noroeste de México: poblamiento y actividades económicas en Baja California y Sonora, siglos XVIII al XX* (Mexicali, Baja California: Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de Investigaciones Históricas, 2018), 95-129, Francisco A. Núñez Tapia, “Aspectos del turismo en el Distrito Norte de la Baja California 1920-1929”, *Meyibó*, Año. 3, no. 6, (julio-diciembre, 2012): 37-68 y J. Méndez Reyes, “Desarrollo, Movilidad y economía social en Baja California: cooperativas de transporte, (1930-1960)”, *América Latina en la Historia Económica*, Año. 25, no.2 (mayo-agosto, 2018): 210-238.

⁷⁶ Víctor Manuel, Gruel Sánchez, “Al margen de la Carretera Transpeninsular: Turismo residencial, agricultura, minería de exportación en Baja California y Baja California Sur durante el siglo XX” (tesis de doctorado, Colegio de México, 2019).

⁷⁷ Conrado Acevedo Cárdenas, David Piñera y Jesús Ortiz. “Semblanza de Tijuana 1915- 1930”, en Piñera Ramírez, David, (Coord.). *Panorama Histórico de la Baja California* (Tijuana: Centro de Investigaciones UNAM-UABC, 1983), T. D., Proffith III, *Tijuana: The History of a Mexican Metropolis* (San Diego: San Diego State University Press. 1994), David Piñera Ramírez y Gabriel Rivera, *Tijuana, historia de una ciudad fronteriza* (Tijuana: Instituto Municipal de Arte y Cultura, Tijuana, 2012), Marco Antonio Samaniego López, *Los gobiernos civiles en Baja California, 1920-1923* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de Cultura de Baja California, 1998) y Marco A. Samaniego López, “Capítulo V.- La formación de una economía vinculada con Estados Unidos. Relaciones de poder entre los gobiernos federales y locales, 1910-1945”, en *Breve historia de Baja California* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 2da ed., 2014).

Diego, Palm Springs y el Valle Imperial son los estudios realizadas por Kevin Starr, Matthew Bokovoy, Mike Davis y Lawrence Culver.⁷⁸

Respecto a la estructura de la tesis se compone de seis capítulos, dicha organización la dividí siguiendo una línea temática, en donde consideré los diferentes procesos históricos que se suscitaron e influyeron en la ejecución de los proyectos carreteros en la región de estudio. El primero de ellos lleva por título “*Entre rieles y carreteras en el Sur de California*” y me enfoco en analizar el proceso que originó la construcción de los primeros caminos que conectaron a las poblaciones de Los Ángeles, Del Mar, San Diego y el Valle Imperial. La aparición del automóvil, la expansión de la organización *Good Roads Movement* en California junto con la presión de los clubes automovilísticos y la participación de las cámaras de comercio de Los Ángeles y San Diego fueron los precursores en demandar el mejoramiento y trazado de caminos.

Pronto estas exigencias de movilidad se tornaran en una necesidad política, ello ocasionó que en San Diego las autoridades locales decidieran crear una comisión de carreteras compuesta por empresarios de esa ciudad para que diseñaran una red de caminos a lo largo del condado de San Diego. Asimismo, el interés por contar con un acceso vial hacia el Valle Imperial derivó en una fuerte pugna entre las ciudades de Los Ángeles y San Diego por la elección de la ruta, la cual los conectaría con Yuma y el suroeste de Estados Unidos.

En el segundo capítulo “*Los caminos en el Distrito Norte y la Southern route en California*”, profundizo acerca de las vía de comunicación terrestre existentes en el Distrito

⁷⁸ Kevin Starr, *Inventing the Dream: California through the Progressive Era* (Oxford: Oxford University Press. 1985). Matthew F., Bokovoy, *The San Diego World's Fairs and Southwestern Memory, 1880- 1940* (Albuquerque: University of New Mexico Press, San Diego Historical Society, 2005), Mike Davis, Kelly Mayhew y Jim Miller, *Under the Perfect Sun: The San Diego Tourist Never See* (New York: The New Press, 2003) y Lawrence Culver, *The Frontier of Leisure, Southern California and the Shaping of Modern America* (Oxford, New York: Oxford University Press, 2012).

Norte de la Baja California, a finales del siglo XIX, mismas que permitieron comunicar a los poblados y rancherías para el traslado de ganado, minerales y mercancías a San Diego y Yuma. Posteriormente, con el arribo del coronel Esteban Cantú a la gubernatura se iniciaron los trabajos de construcción del Camino Nacional, cuyo propósito era interconectar a las localidades de Mexicali, Tecate, Tijuana y Ensenada. Además, de servir como medio para proteger la frontera y desplegar tropas en caso de una amenaza al territorio o ante una posible incursión armada.

De igual manera, en este apartado abordo la estrecha relación entre el Valle Imperial y Mexicali, la cual se suscitó a raíz de las obras de irrigación que se efectuaron para conducir agua del Río Colorado al Valle Imperial, a través del canal El Álamo. La ejecución de este proyecto se llevó a cabo de lado mexicano y produjo una reconfiguración del espacio fronterizo, convirtiéndolo en una zona de disputa e interés por parte de un sector de empresarios estadounidenses, quienes posaron su mirada en Mexicali y fomentaron el tendido de vías férreas y carreteras tanto por cuestiones topográficas como por su potencial agrícola y para transportar tropas a la frontera. Asimismo, con el surgimiento de las carreteras transcontinentales y tras terminar la Primera Guerra Mundial, el trazado y financiamiento de las carreteras cobró un nuevo interés y recibió un mayor impulso del gobierno federal por razones militares.

En el tercer capítulo “*Las carreteras como seguridad nacional en ambos lados de la frontera: un espacio en construcción*”, me centro en explicar el porqué de la presencia militar del ejército y de la marina de Estados Unidos, en el puerto de San Diego, cuya misión era resguardar y proteger la frontera con México. Además, la instalación de una base de marinos y las negociaciones por establecer una flota naval permanente se debieron

al temor de la expansión japonesa en el Pacífico, mientras que el despliegue de soldados estadounidenses a la frontera respondió al conflicto de la revolución mexicana.

En este sentido, debido de la posición estratégica y geográfica que tenía San Diego, la cámara de comercio de esta ciudad inició una campaña con el objetivo de convencer a las autoridades del ejército y de la naval de que eligieran a la bahía de San Diego como el lugar idóneo para el establecimiento de bases militares. Ulterior a la aprobación dada por el Secretario de la Marina, los miembros de la Cámara de Comercio de San Diego promovieron que dicha localidad deviniera en la sede final de tres carreteras transcontinentales, ya que se buscó contar con un derrotero que corriera a lo largo de la frontera desde una óptica militar. Por este motivo, San Diego se alió con las cámaras de comercio del sur de Arizona para unir a través de una carretera a ambos estados y materializar el trazado de la ruta San Diego-Tucson y así conectarse con El Paso, Texas, aunque antes era necesario definir si el tramo de Holtville-Yuma pasaría por territorio mexicano.

En el cuarto capítulo titulado *“El desafío político en el Distrito Norte: caminos, movilidad y obras de irrigación”*, explico los proyectos de infraestructura carretera que efectuaron los gobernantes del Distrito Norte de la Baja California, durante la década de 1920, a partir de la gestión de Luis M. Salazar hasta el General Abelardo L. Rodríguez, así como las obras de irrigación y los trabajos del ferrocarril. Las demandas de los residentes a favor del mejoramiento de los caminos junto con la construcción de nuevas vías terrestres para permitir el tránsito de automóviles, la movilidad de personas, productos y mercancías entre los poblados de Tijuana, Ensenada, Mexicali, La Bomba y San Felipe, se volvieron una problemática que debía ser atendida. Dicha situación fue aprovechada por la compañía de Harry Chandler, quien propuso al gobierno federal la construcción de un canal, una

carretera y un ferrocarril de Mexicali a San Felipe, cuya intención era desarrollar la parte baja de la cuenca del Río Colorado.

La respuesta el presidente Álvaro Obregón fue alentar el proyecto de Chandler, aunque tomó ciertas medidas como nombrar a José Inocente Lugo, gobernador de la entidad. De este modo, con el respaldo de Obregón, Lugo comenzó un programa de mejoras públicas en los caminos y el tendido de una línea de ferrocarril de Mexicali a San Felipe. Posteriormente, al asumir la gubernatura Abelardo L. Rodríguez continuó con los trabajos de infraestructura terrestre en el trayecto de Mexicali a Tijuana y Ensenada. Además, contó con el beneplácito de Plutarco Elías Calles, luego del apoyo prestado en la rebelión Delahuertista. Ulterior a ello, a nivel nacional Calles emprendió, dentro de su plan presidencial, la política de construcción de caminos para reactivar la economía nacional y reconstruir el país.

Por lo tanto, las acciones que Rodríguez efectuó buscaron fomentar las actividades productivas de la región, mantener las vías de comunicación en buen estado para beneficiar a los comerciantes y agricultores, darle salida a la producción agrícola, atraer inversión privada y promover la actividad turística. Asimismo, expliqué la problemática relacionada con la latente amenaza del desbordamiento del Río Colorado, la cual propicio el reforzamiento de los diques de defensa y la construcción del bordo Rodríguez para garantizar la protección de las tierras agrícolas del bajo delta y del Valle Imperial. Por otro lado, señalé el trazado del camino transpeninsular de Tijuana a Santa Rosalía que significó el primer esfuerzo por conectar a los dos distritos de la Baja California para incentivar el comercio y la movilidad a lo largo del territorio.

En el quinto capítulo *“La reconfiguración del espacio: los programas carreteros del Territorio Norte y la relación con las obras hidráulicas en el Río Colorado en el Suroeste*

de EE.UU.”, analizo el vínculo que existió entre los programas carreteros que realizaron los gobernadores del Territorio Norte y el gobierno federal por conectar a la Baja California con Sonora. Esto como medida frente a las problemáticas de seguridad en la frontera y de control de esta parte del territorio ante la amenaza que representaban algunos políticos y empresarios de California y Arizona, los cuales abiertamente pedían a Estados Unidos la anexión de la península para evitar que México recibiera entregas de agua del Río Colorado.

Por otra parte, expuse los efectos de la crisis económica de 1929 y estragos de la Gran Depresión en el Sur de California y en la frontera mexicana, especialmente en la actividad agrícola en Mexicali. Igualmente, indiqué cómo la repatriación de mexicanos procedentes de Estados Unidos complicó aún más situación social, laboral y económica de los poblados fronterizos. A tal punto que una de las soluciones para desahogar el problema del desempleo fue la construcción y reparación de los caminos del Distrito Norte. Además, expliqué por qué el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Juan Andreu Almazán propuso el trazado de una carretera militar que corriera desde Mexicali hasta Nogales para asegurar el control de la frontera mexicana.

De igual manera, explico cómo la construcción de la presa Boulder, en Estados Unidos, transformó a toda un área geográfica, reconfiguró el espacio físico y modificó la relación con el entorno. Asimismo, la presa Boulder tuvo una gran importancia para Baja California, ya que controló la corriente del Río Colorado, posibilitó abrir más tierras de cultivo en el Valle de Mexicali y favoreció la puesta en marcha de los estudios del tramo carretero Mexicali-San Luis. Respecto a los trabajos de pavimentación de la carretera Tijuana-Ensenada, señalé los desafíos económicos y laborales que afrontó la compañía de Manuel Barbachano para materializar este proyecto, el cual contó con la participación de la

Junta Local de Caminos del Territorio Norte y el respaldo económico de los presidentes Abelardo L. Rodríguez y Lázaro Cárdenas.

En el sexto capítulo “*La costa del Pacífico y el papel de las carreteras en la Segunda Guerra Mundial*”, me enfoco en analizar el rol que desempeñaron las carreteras dentro del plan estratégico de defensa, seguridad militar y vinculación comercial en el Sur de California y Baja California, durante la Segunda Guerra Mundial y los primeros años de la década de 1950 hasta la creación del Sistema Nacional de Carreteras Interestatales y Defensa en Estados Unidos, en 1956.

Decidí partir del programa federal del *New Deal* para demostrar el grado de injerencia que tuvo el gobierno de Estados Unidos, a través de la agencia gubernamental WPA, en el tendido carretero en el Sur de California. De igual modo, examiné las rutas internacionales que promovieron las asociaciones estadounidenses *Four State Highway* y *Automobile Club of Southern California*, las cuales buscaron configurar un corredor que uniera a Canadá, Estados Unidos y México. Igualmente, expongo cómo la apertura de la carretera Panamericana sirvió para impulsar el plan de la unidad hemisférica y la política de la “Buena Vecindad” entre Estados Unidos, México y Centroamérica.

Posterior al ingreso de Estados Unidos a la Segunda Guerra Mundial, la península de Baja California devino en una zona estratégica de seguridad militar para el ejército estadounidense, debido a su posición geográfica en la costa del Pacífico. Ante este escenario, las fuerzas armadas de ambos países tuvieron que cooperar para delinear un plan de defensa conjunta que ayudara a reforzar con tropas militares el territorio, así como el establecimiento de bases navales y aeródromos. Asimismo, con el presidente Manuel Ávila Camacho, la construcción de una carretera que recorriera toda la península como mecanismo de defensa militar, adquirió una nueva dimensión de soberanía territorial.

Por otro lado, indico los programas de infraestructura carretera que impulsó Miguel Alemán Valdés en el Territorio Norte, cuyo resultado fue culminar el tendido del ferrocarril que unió a Baja California con Sonora, junto con las carreteras Mexicali-San Felipe, Tijuana-Mexicali-San Luis y el tramo Ensenada-San Quintín. De igual manera, mencioné el cambio de la política federal con la ejecución del plan de caminos vecinales, cuyo objetivo central fue solucionar la falta de vías de comunicación en las zonas rurales y desarrollar la actividad agrícola en el país.

Por último, abordo las razones que llevaron al gobierno de Washington a considerar como necesario el rediseño de la red carretera en la Unión Americana, a causa del temor de un ataque nuclear por parte de la Unión Soviética. Ello empujó para que Dwight D. Eisenhower decretara la *Federal-Aid Highway Act* de 1956 y se sentaran las bases jurídicas para la creación del Sistema Nacional de Carreteras Interestatales y de Defensa, de Estados Unidos, el cual se instrumentó para trazar una serie de rutas, en todo el territorio estadounidense y sus fronteras, que sirviera para fines militares y seguridad nacional.

Capítulo I.- Entre rieles y carreteras en el Sur de California.

Introducción

El objetivo del capítulo es analizar el proceso de conformación de las primeras carreteras que se construyeron en el Sur de California, las cuales surgieron por la presión de los clubes automovilísticos, las asociaciones a favor de la construcción y mejoramiento de los caminos. Además, de la participación de las Cámaras de Comercio de Los Ángeles y de San Diego.

Asimismo, en este apartado explico el papel que tuvo el automóvil como innovación tecnológica en el transporte y la movilidad. El motor de combustión interna en el transporte posibilitó otras alternativas para el desplazamiento a largas distancias como sustituto primero de la bicicleta y posteriormente, logró competir con el ferrocarril en el traslado de carga y personas.

En este sentido, explico cómo el automóvil y la carretera fueron posicionándose como los medios que posibilitaron la atracción de inversión, el acceso a nuevos mercados, la salida de la producción agrícola de California y el traslado de personas. Las interrogantes que planteo dilucidar en este capítulo son: ¿qué factores propiciaron que la carretera comenzara a rivalizar con las vías férreas y si ello significó el remplazo del ferrocarril como medio de transporte de carga y de pasajeros?, ¿quiénes fueron los empresarios y actores políticos involucrados en gestionar la construcción de las carreteras que vincularan a Los Ángeles con el sur de San Diego?, ¿cuáles fueron las pugnas que existieron entre los empresarios, los comerciantes y las autoridades de los condados por el trazado de las carreteras, es decir, qué intereses comerciales estaban implicados en la elección y diseño de esta red de caminos?, ¿por qué se priorizó que la carretera atravesara por ciertas zonas? y

¿cuáles fueron los desafíos tecnológicos a los que se enfrentaron los ingenieros para la construcción de estas obras viales?

Por otra parte, es oportuno señalar la transformación que significó el automóvil en la sociedad estadounidense, ya que posibilitó el arribo de un gran afluente de viajeros, turistas o *motoristas* a ciertas zonas consideradas recónditas y de difícil acceso que el ferrocarril no podía llegar. Además, los vehículos motorizados facilitaron el transporte de mercancías y redujeron el tiempo de traslado.

La existencia de la carretera conllevó a diferentes formas de pensar el espacio y construirlo como espacio producido. Los avances tecnológicos, la ingeniería civil y militar produjeron cambios en la manera de percibir la relación con el espacio. De este modo, las obras de infraestructura carretera nos permiten comprender los desafíos involucrados por transformar y controlar el espacio.

La estructura de este capítulo está compuesta por cinco apartados, los cuales siguen una línea temática y no cronológica. Debido a los distintos procesos históricos que se suscitaron y se fueron entrelazando, a principios del siglo XX en Estados Unidos, sobre todo en el Sur de California, principalmente en las ciudades de Los Ángeles y en San Diego.

El primer apartado versa sobre el impacto que tuvo el ferrocarril en California, el cual permitió impulsar el arribo de turistas provenientes del este de Estados Unidos y fomentó el desenvolvimiento de la actividad agrícola y las obras de irrigación. De igual modo, se menciona de manera general la llegada de los inmigrantes de diversos orígenes nacionales y el efecto que tuvieron en el aumento de la población para poder comprender cómo se configuró el Sur de California a finales del siglo XIX. Destaco el papel que tuvieron las compañías ferrocarrileras y la relación que existió con las cámaras de comercio

en la búsqueda por atraer inversión y turistas para que invirtieran sus capitales y crearan empresas que posibilitaran la transformación de las tierras colindantes en el límite fronterizo con México. La expansión comercial de los empresarios de Los Ángeles y de San Diego por incidir en el desierto del Colorado, es pieza clave para esclarecer los conflictos de intereses que se suscitaron por los tramos carreteros hacia el Valle Imperial.

En el segundo apartado realizo un esbozo sobre la aparición del automóvil y el movimiento a favor de la construcción de los caminos, los cuales surgieron en los estados del este de la Unión Americana. La trascendencia de la organización *Good Roads Movement* fue que lograron conjuntar a los clubes automovilísticos y a las asociaciones de motoristas para que presionaran en el ámbito político a las autoridades municipales y demandaran la construcción, mejora y mantenimiento de los caminos. Asimismo, se analiza la participación que tuvieron los empresarios de San Diego, en ser los precursores en la construcción de carreteras en el Sur de California.

El apartado tres está enfocado en rastrear los esfuerzos que realizaron las cámaras de comercio para la conformación de comisiones dedicadas en el trazado de carreteras. Igualmente, en esta sección se aborda los desafíos financieros que tuvieron que sortear para poder disponer del recurso pecuniario para la construcción de la red de caminos en el condado de San Diego.

En el apartado cuatro señalo quiénes fueron los empresarios y actores involucrados en gestionar la construcción de carreteras hacia el Valle Imperial. Además, distingo los conflictos que se dieron al interior de la Comisión de Carreteras de San Diego y la rivalidad entre los empresarios de Los Ángeles y San Diego por obtener la ruta transcontinental que los comunicara con el suroeste de los Estados Unidos. De igual manera, demuestro la relevancia que tuvieron los ingenieros en el diseño de las rutas, el tipo de método de

recubrimiento de superficies y los desafíos que afrontaron en la búsqueda por transformar un espacio e incidir sobre él.

En el apartado cinco esbozo los proyectos carreteros que se organizaron en la costa del Pacífico para retomar el antiguo Camino Real y las acciones de los condados serranos para la configuración de un circuito carretero escénico.⁷⁹ Por último, señalé las propuestas de las asociaciones automovilistas y del gobierno federal de Washington por trazar una ruta que vinculara a Estados Unidos con sus fronteras, especialmente con Vancouver en Canadá y Tijuana, en México para la conformación de un sistema de carreteras.

1.1.- El ferrocarril y los empresarios del Sur de California.

En las postrimerías del siglo XIX Estados Unidos experimentó un pujante crecimiento económico y avance migratorio hacia el oeste, el cual estuvo acompañado por la construcción de vías férreas que permitieron conectar ambos extremos de dicha nación. La expansión del ferrocarril fue el instrumento que dinamizó el desarrollo industrial de Estados Unidos, gracias al apoyo del gobierno federal a través de subsidios, préstamos y concesiones de tierras.⁸⁰

El avance del ferrocarril originó la aparición de poblados y posibilitó el desenvolvimiento de la actividad agrícola en California, la cual se caracterizó por el cultivo de frutas críticas.⁸¹ De igual modo, el ferrocarril impulsó las obras de irrigación y generó una transformación en el espacio. La alta demanda de agua que se requería para el tendido de los ramales, el mantenimiento ferroviario y el funcionamiento de las locomotoras, obligó a

⁷⁹ El tema del Camino Real tiene varias vertientes, aquí sólo lo ubico como un proyecto de finales del siglo XIX y principios del XX, sin entrar en los detalles de su delimitación en el periodo misional en el siglo XVIII y principios del XIX.

⁸⁰ Richard White, "Railroaded: Introduction", *California History* Vol. 89, no. 1, (2011): 6.

⁸¹ Charles Dudley Warner, "The outlook in Southern California", *Harper's New Monthly Magazine* Vol. LXXXII, no. CCCCLXXXVIII (1891): 151-154.

la búsqueda de fuentes de agua.⁸² Además, proporcionó a los empresarios anglo-americanos el acceso a materias primas, creó nuevos mercados y atrajo la inversión privada a California.⁸³

Por otro lado, los recursos naturales de California convirtieron a la entidad en un punto geográfico central para el desenvolvimiento comercial con el Pacífico y al interior de los Estados Unidos.⁸⁴ A finales del siglo XIX, San Francisco era ya el polo financiero más importante en el oeste.⁸⁵ Tras la llegada del ferrocarril a San Diego en 1885, el puerto cobró un mayor impulso gracias a la conexión marítima con el sistema ferroviario.⁸⁶ Además, era un espacio estratégico en la distribución del carbón, el cual era transportado por tren a la ciudad de Los Ángeles. De la misma manera, en las cercanías de la bahía en National City, el mineral era descargado en las carboneras para después suministrar a los diferentes mercados de California y Nuevo México. El carbón fungió como la principal fuente de energía del ferrocarril y los barcos de vapor, así como de la calefacción y de la generación de electricidad.⁸⁷

Los descubrimientos de los yacimientos de petróleo en California favorecieron que las ciudades de la costa del Pacífico se industrializaran rápidamente. El keroseno fue uno de los materiales que más se produjeron durante el siglo XIX. Alta demanda del carbón

⁸² Richard J. Orsi, *Sunset Limited: The Southern Pacific Railroad and the Development of the American West 1850-1930* (Berkeley y Los Angeles, California: University of California Press, 2005), 170-172.

⁸³ Raymond W. Rast, "Tourist town: Tourism and the emergence of modern San Francisco, 1869-1915" (tesis de doctorado, University of Washington, 2006), 233.

⁸⁴ Kevin Starr, *Americans and the California Dream 1850-1915* (Santa Barbara, California: Peregrine Smith Inc., 1981), 46.

⁸⁵ William Deverell y David Igler (Eds.), *A Companion to California History* (United Kingdom: Blackwell Publishing, 2014), 77.

⁸⁶ Francisco Alberto Núñez Tapia, "Espacio marítimo, comercio interregional y transporte costero entre California y Baja California en el Océano Pacífico, 1887-1914" (tesis de doctorado, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, 2016), 39-40.

⁸⁷ Lawrence Douglas Hansen Taylor, "Baja California, ¿el cuerno de la abundancia? Inversiones estadounidenses y desarrollo económico en el norte de la península, en el Porfiriato", en Gómez Estrada, José Alfredo y Almaraz Alvarado, Araceli (Coords.). *Inversiones, colonización y desarrollo económico en el noroeste de México, 1870-1940* (Mexicali: UABC- COLEF, 2011), 20-21.

rivalizó con la incipiente industria del petróleo. Los productos obtenidos en el proceso de refinación que se comercializaron fueron el gas para la iluminación, la gasolina, el aceite, las parafinas y el asfalto.⁸⁸

En las décadas de 1880 y 1890, el Sur de California recibió la llegada de grandes contingentes de turistas que provenían del este de Estados Unidos con la intención de disfrutar del clima cálido de la costa del Pacífico⁸⁹ y de los paisajes naturales promocionados como destinos por las empresas ferrocarrileras.⁹⁰ Estas compañías idearon medidas propagandísticas a través de artículos impresos para atraer visitantes con el objetivo de que invirtieran y compraran tierras.⁹¹ Asimismo, fue en estos decenios cuando se registró la mayor movilidad migratoria a California.

Algunos de esos turistas provenientes del noreste de Estados Unidos decidieron establecerse e invertir sus capitales convirtiéndose en exitosos hombres de negocios y así como propietarios de amplias extensiones de tierras. El arribo de estos inversionistas a California originó la creación de cámaras de comercio y juntas mercantiles para promover la llegada de más empresarios⁹² De este modo, los turistas que se embarcaron a California no únicamente lo hicieron por el clima, sino por diferentes razones y objetivos, entre los que figuraron promover una ambición personal que era hacer negocios.⁹³

⁸⁸ W. H. Hutchinson, *California: Two Centuries of Man, Land and Growth in the Golden State* (Palo Alto, California: American West Publishing, 1969), 274-277.

⁸⁹ Alberto Díaz Ramírez, “La representación del *Old Mexico* en el turista estadounidense: Sur de California y su relación con el Distrito Norte de la Baja California, 1888-1920” (tesis de maestría, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, 2018), 52.

⁹⁰ Stacey Lynn Camp, “From Nuisance to Nostalgia: The Historical Archaeology of Nature Tourism in Southern California, 1890-1940”, *Historical Archaeology* Vol. 47, no. 3, *Reversing The Narrative* (2013): 85.

⁹¹ Marco Antonio Samaniego López, “Ríos Internacionales entre México y Estados Unidos. Los Tratados de 1906 y 1944” (tesis de doctorado, Colegio de México, 2004), 51.

⁹² Earl Pomeroy, *The American Far West in the 20th Century* (New Haven: Yale University Press, Howard R. Lamar, 2008), 15-17.

⁹³ Will Beecher Mackintosh, “Expected Sights: The Origins of Tourism in the United States” (tesis de doctorado, University of Michigan, 2009), 18.

En 1888 en Los Ángeles se fundó la Cámara de Comercio bajo la dirección de E. W. Jones, en calidad de presidente, W. H. Workman, vicepresidente y Harrison Gray Otis⁹⁴ como el segundo vicepresidente.⁹⁵ El propósito de esta organización era buscar inversión privada para crear nuevas empresas, fomentar el fraccionamiento y venta de las tierras que disponían, así como publicitar las ventajas que el ferrocarril ofrecía a la ciudad. Por su parte, en San Diego, desde 1870 se había establecido la cámara de comercio liderada por Alonzo E. Horton,⁹⁶ quien se abocó en promocionar el valor potencial que tenía el puerto y la bahía.

Por otro lado, el ferrocarril le brindó la oportunidad a cientos de inmigrantes de las planicies del río Mississippi poderse desplazar a las ciudades de San Francisco, Los Ángeles y San Diego.⁹⁷ Los inmigrantes anglo-americanos que arribaron venían con la intención de adquirir tierras para uso agrícola y replicar el modelo del ideal jeffersoniano, es decir, el ciudadano blanco propietario de la tierra,⁹⁸ el cual iba a ayudar a repoblar el Sur de California y sería el responsable de la expansión agrícola hasta alcanzar los márgenes del desierto del Colorado y la frontera con México.⁹⁹

⁹⁴ Harrison Gray Otis llegó a Los Ángeles en 1882, a los 45 años de edad, era un veterano de la Guerra Civil que provenía de Ohio. Posteriormente de su arribo a Los Ángeles invirtió sus ahorros y se convirtió en el único propietario del periódico *Los Angeles Times*. Véase a Errol Wayne Stevens, “Two Radicals and their Los Angeles: Harrison Gray Otis and Job Harriman”, *California History* Vol. 86, no. 3 (2009): 44-70.

⁹⁵ John E. Baur, “The Chamber of Commerce Cornerstones: Milestones in Los Angeles Progress”, *The Historical Society of Southern California Quarterly* Vol. 38, no. 1 (1956): 61.

⁹⁶ Iris Engstrand, “The Origins of Balboa Park: A Prelude to the 1915 Exposition”, *The Journal of San Diego History* Vol. 56, no. 1/2, (2010): 154. Alonzo Erastus Horton fue un inversionista estadounidense proveniente de la costa Este, llegó al puerto de San Diego en el vapor *Pacific*, en 1867. Tras adquirir varias acres de tierras cercanas a la bahía de San Diego, inició los trabajos para establecer un nuevo poblado a tres millas de distancia de la antigua Misión de San Diego de Alcalá. Con el fraccionamiento de terrenos buscó atraer compradores y tres años después, en 1870, edificó el Hotel Horton, famoso por ser el primer hotel para turistas y considerado uno de los hoteles más elegantes del Sur de California en esa década. Véase a John C. Packard, “San Diego's Early Hotels”, *Southern California Quarterly* Vol. 50, no. 3 (1968): 267.

⁹⁷ Glen Gendzel, “Not Just a Golden State: Three Anglo “Rushes” in the Making of Southern California, 1880-1920”, *Southern California Quarterly* Vol. 90, no. 4 (winter, 2008-2009): 355.

⁹⁸ Jason Pierce, “Making the White Man's West: Whiteness and the Creation of the American West” (tesis de doctorado, Portland State University, 2000), 27.

⁹⁹ William E. Smythe, *The Conquest of Arid America* (New York: Harper & Brothers Publishers, 1900), 94-98, 103.

Durante el movimiento especulativo de tierras de 1886-1887 en San Diego se realizó una fuerte campaña publicitaria junto con la empresa ferrocarrilera *Santa Fe*, la cual se tradujo en la creación de proyectos fraccionarios de tierras, fomentada por los hermanos Kimball. El resultado fue el surgimiento de nuevas poblaciones en las cercanías de la bahía de San Diego y en los límites fronterizos con Baja California.¹⁰⁰ Cabe señalar que la necesidad de contar con agua en el sur de San Diego fue un aspecto vital en el fraccionamiento de los terrenos. La mayoría de las tierras que fueron puestas en venta eran para uso agrícola y disponer de una fuente abastecimiento de agua era fundamental para asegurar el establecimiento de los nuevos residentes.¹⁰¹

La población que se registró San Diego en la década de 1890 fue de 34,987 habitantes, un incremento casi del 406% con respecto a la década de 1880, el cual era de 8,618 residentes. En Los Ángeles contabilizó una población total de 101,454 habitantes, alrededor de un 304%, en relación con el decenio anterior que era de 33,381 pobladores. Por su parte, California alcanzó el millón de avecindados en todo el estado.¹⁰²

Asimismo, entre 1890 y 1910 la región que cobró un alto interés económico fue la zona conocida como *San Diego's back country*. La Cámara de Comercio de San Diego publicó que las tierras eran capaces de producir grandes riquezas. Los cuerpos de agua que se encontraban en este territorio eran almacenamientos naturales que permitían la distribución del recurso hídrico para la irrigación. Ello favorecía la siembra de cultivos de árboles de naranjas, limones, uvas, higos y olivas.¹⁰³ De este modo, las posibilidades agrícolas que albergó esta zona, originó una pugna por transformar el espacio a través de la

¹⁰⁰ Díaz Ramírez, "La representación del *Old Mexico*", 62-66.

¹⁰¹ Louis B. Thomas, "Development of Chula Vista, California", *Economic Geography* Vol. 26, no. 1(1950): 67.

¹⁰² Richard L. Forstall, *Population of States and Counties of the United States: 1790 to 1990* (Washington, D.C.: Department of Commerce, U.S. Bureau of the Census, March, 1996), 20-21.

¹⁰³ Warner, "The outlook in Southern California", 172, Ed. Fletcher, *An auto trip through San Diego's back country* (San Diego: The Board of Supervisors of San Diego County, 1906), 23-25. Special Collections & Archives, UC San Diego.

tecnología, la inversión y las obras de infraestructura como las carreteras, mismas que generaron el interés en los empresarios del Sur de California, sobre todo en la zona del desierto del Río Colorado, dicho tema lo abordaré más adelante.

1.2.- El movimiento *Good Roads* y los clubes automovilísticos.

A finales del decenio de 1890, el ferrocarril era el transporte que controló la movilidad de las personas, mercancías y productos en Estados Unidos. El aumento de la población de las ciudades demandó la diversificación del transporte, esto llevó a que en la costa este comenzara el interés por utilizar la bicicleta como medio alternativo para desplazarse individualmente¹⁰⁴, en oposición al caballo o la calesa *–buggy–*, que sólo podía moverse lentamente en un rango limitado dentro de áreas restringidas.¹⁰⁵

Durante la década de 1890 inició la producción en masa de las bicicletas, las cuales eran de dos ruedas compuestas de acero laminado con engranajes mecanizados a presión, cojines y rodillos de aguja. La innovación de la llanta de caucho o neumático por Dunlop en 1888 transformó el mercado del velocípedo.¹⁰⁶ Las ventajas que tenía esta nueva llanta eran reducir la fricción. Además, el que la rueda estuviera llena de aire le brindaba más velocidad, ya que absorbía el impacto con la superficie del camino. La incorporación del freno de trinquete y la sustitución de rin de madera por uno de metal posibilitó que los

¹⁰⁴ Gary Allan Tobin, "The Bicycle Boom of the 1890's: The Development of Private Transportation and the Birth of the Modern Tourist", *Journal of Popular Culture* Vol. 7, (1974): 840.

¹⁰⁵ Waldon, S. D., "Fitting the Horse-and-Buggy Road to the Automobile" *SAE Transactions* Vol.19, (1924): 604.

¹⁰⁶ Thomas L. Karnes, *Asphalt and Politics: A History of the American Highway System* (Jefferson, North Carolina: McFarland & Company, 2009), 10.

viajes fueran más seguros.¹⁰⁷ Pronto el número de ciclistas creció rápidamente hasta alcanzar los cuatro millones en 1896.¹⁰⁸

La introducción de la bicicleta a Estados Unidos fue realizada en 1877 por la firma *Cunningham, Heath & Company* de Boston, quien importó bicicletas desde Inglaterra. El hombre detrás de este proyecto fue Frank W. Weston, quien junto con Harold Williams y Arthur Cunningham se inmiscuyeron en el comercio de bicicletas. Posteriormente, Albert A. Pope, mercante bostoniano también incursionó en este mercado y logró patentar diseños de bicicletas que se popularizaron durante la década de 1890.¹⁰⁹

El entusiasmo por este medio de transporte originó la conformación de la *League of American Wheelmen*, encabezada por Charles Pratt como presidente, el cual pugnó por crear una organización nacional de ciclistas que protegiera los derechos de libre movilidad, el poder hacer viajes, así como el mejoramiento de las caminos y carreteras que permitieran transitar con seguridad.¹¹⁰

En 1892 la *League of American Wheelmen* comenzó a tener presencia en los territorios del oeste, especialmente en California, Oregón, Utah, Iowa, Minnesota y Missouri. Además, fundó la revista “*Good Roads*”, cuya finalidad era presionar a las autoridades para la reparación de los caminos en Estados Unidos. Pronto esta consigna se esparció por California y los clubes locales se abocaron a demandar mejores caminos.¹¹¹ De igual manera, los agricultores se manifestaron y exigieron reconstruir las vías de acceso para transportar sus productos y contar con correo gratuito en las zonas rurales. Ello originó

¹⁰⁷ Richard Harmond, “Progress and Flight: An Interpretation of the American Cycle Craze of the 1890s”, *Journal of Social History* Vol. 5, no. 2 (winter, 1971-1972): 238.

¹⁰⁸ Peter J. Hugill, “Good Roads and the Automobile in the United States 1880-1929”, *Geographical Review* Vol. 72, no. 3, (jul., 1982): 327-328.

¹⁰⁹ Sister Caitriona, Quinn. *League of American Wheelmen and the Good Roads Movement 1880-1912: with particular emphasis on the Trans-Mississippi West* (s/ed., 1968), 1-2, consultado, 10 de marzo 2019.http://john-sallen.com/LAW_1939-1955/history/quinn-good-roads.pdf

¹¹⁰ Quinn, *League of American Wheelmen*, 2.

¹¹¹ Quinn, *League of American Wheelmen*, 6-10.

el establecimiento en 1893 de la *Office Road Inquiry* por parte del gobierno federal para recabar información concerniente al trazado de los caminos.¹¹²

La búsqueda por desarrollar un medio de transportación más rápido propició que en 1891, en el estado de Ohio, E. W. Lambert diseñara un triciclo, el cual funcionó alimentado con gasolina. Por otra parte, en Massachusetts, Charles y Frank Duryea fabricaron una bicicleta de cuatro ruedas que marchó bajo el mismo proceso mecánico. Posteriormente, Ransom E. Olds comenzó a realizar algunas pruebas de movimiento, primero empleó el vapor como fuente de tracción, luego cambió al motor de combustión interna y lo introdujo en el carro llamado *Oldsmobile*, convirtiéndose en el primer automóvil manufacturado en Estados Unidos en 1897. Después se le unieron Albert A. Pope, quien fundó la empresa *Columbia Bicycle* y trabajó con motores que funcionaron con baterías eléctricas, mientras que Francis y Freelan Stanley perfeccionaron el automóvil de vapor.¹¹³

En 1892 Wilhelm Maybach y su socio Gottlieb Daimler crearon el primer motor de combustión interna con la invención del carburador. Tras la innovación hecha por Maybach, Dailmer rediseñó el automóvil posicionado el motor en la parte frontal y conectándolo con el eje de la transmisión a las ruedas traseras. El resultado fue la aparición del automóvil Mercedes, el cual era de cuatro cilindros y alcanzaba una velocidad de cincuenta millas por hora. El aumento de la aceleración en los carros motorizados requirió la existencia superficies más lisas.¹¹⁴

¹¹² Wayne E. Fuller, "Good Roads and Rural Free Delivery of Mail", *The Mississippi Valley Historical Review* Vol. 42, no. 1 (June, 1955), 69.

¹¹³ John Jakle y Keith A. Sculle, *Motoring: The highway experience in America* (Athens, Georgia: University of Georgia Press, 2008), 7-8.

¹¹⁴ Hugill, "Good Roads and the Automobile", 327-330.

En enero de 1900, en el centro de exhibiciones *Madison Square Garden* se realizó el primer espectáculo de automóviles en Estados Unidos.¹¹⁵ La firma *Mobile Company of America* presentó distintos tipos de automóviles, los cuales podían alcanzar una velocidad de veinte a treinta millas por hora. Durante la presentación en el *Madison Square* se efectuó un recorrido que comprendió una distancia de doscientos cincuenta millas entre Nueva York y la ciudad de Washington, el tiempo que duró el viaje fue de treinta y siete horas.¹¹⁶

De esto modo, a inicios de 1900 existió una amplia variedad de automóviles que funcionaban con diferentes fuentes de energía y que empezaban a proliferar en el mercado estadounidense. Sin embargo, los automóviles franceses y alemanes eran los preferidos por contar con el *Systeme Panhard*,¹¹⁷ lo que les permitía más potencia y aceleración en comparación con los carros americanos. Por tal motivo, los automóviles europeos eran más caros. Así, la aparición del automóvil en los albores del siglo XX posibilitó la movilidad y traslado de personas a diferentes lugares por donde el ferrocarril no podía llegar ante la ausencia de ramales ferroviarios.

La fascinación por los automóviles motivó a la realización de las carreras de autos, la primera de ellas se realizó en Francia en 1894 y al año siguiente se llevó a cabo en la ciudad de Chicago, en Estados Unidos. Posteriormente, en la segunda mitad de 1890, se organizaron carreras en Nueva York, Filadelfia y Boston, si bien en un inicio estos espectáculos se convirtieron en un deporte ciudadano, en pocos años se fueron extendiendo

¹¹⁵ Frederic L. Paxson, "The Highway Movement, 1916-1935", *The American Historical Review* Vol. 51, no. 2, (january, 1946): 238.

¹¹⁶ "The Purchaser of an Automobile", *Country Life in America* Vol. 1, (1901-1902): 67, (37).

¹¹⁷ El *Systeme Panhard* fue inventado por los fabricantes franceses de carros René Panhard y el ingeniero Emile Levassor en 1894, la innovación consistió en posicionar el motor en la parte de enfrente protegido por un capot grande que ocultaba los pies de los pasajeros. Asimismo, contó con un embrague de fricción, una caja de cambios con una palanca deslizante y una transmisión conectada a las ruedas traseras. Este tipo de configuración permitió motores más grandes y una mejor distribución del peso. Además, modificó de manera sustancial la silueta del automóvil, es decir, ya no parecía una calesa de caballos. Véase a Miguel De Castro Vicente, 9.- *Historia del automóvil* (Barcelona, España: Ediciones CEAC, 1973). 146-147 y David Gartman, *Auto Opium: A Social History of American Automobile Design* (London, New York: Routledge, 1994), 22.

hacia las zonas rurales y a las playas. En la costa este se efectuaron competencias en Atlantic City y Cape May, en Nueva Jersey, mientras que en la Florida los lugares ideales para practicar esta actividad eran Ormond y Daytona Beach.¹¹⁸

En lo concerniente a California, en 1900 surgió la primera asociación de automovilistas bajo el nombre *Auto Club of San Francisco*, un año después la agrupación se convirtió en la *Automobile Club of California* y concentró a las organizaciones del norte y centro de California. Esto originó en 1907, la conformación de la *California State Automobile Association*. Por su parte, en el caso de la *Automobile Club of Southern California* este club apareció en Los Ángeles en 1900.¹¹⁹ La mayoría de sus miembros eran personas adineradas entre los que había inversionistas petroleros, agentes inmobiliarios, comerciantes carboneros y promotores de la ciudad.¹²⁰

En 1903 en las ciudades de San Francisco, Los Ángeles y San Diego comenzaron a realizarse carreras de automóviles. En Los Ángeles, el *Automobile Club of Southern California* organizó una competencia de carros a través de San Bernardino con el objetivo de recabar recursos monetarios para el mejoramiento de las condiciones de los caminos. El presidente de la asociación, el Dr. Milbank Johnson era un promotor de los automóviles y se dedicó a presionar a las autoridades políticas para la conformación de un sistema de caminos seguros que le permitieran al Sur de California despuntar como un modelo nacional de excelentes vías públicas.¹²¹

¹¹⁸ Daniel J. Simone, “*Racing, Region, and the Environment: A History of American Motorsports*” (tesis de doctorado, University of Florida, 2009), 26-27.

¹¹⁹ Daniel J. B. Mitchell, “Earl Warren's Fight for California's Freeways: Setting a Path for the Nation”, *Southern California Quarterly* Vol. 88, no. 2 (2006): 209-210 y Kathy Tally-Jones y Letitia Burns O'Connor, *The road ahead. The Automobile Club of Southern California, 1900-2000* (United States: Automobile Club of Southern California, R.R. Donnelley & Sons, 2000), 13.

¹²⁰ Felix Riesenberg, *The Golden Road: The story of California's Spanish Mission Trail* (New York: McGraw-Hill, 1962), 197.

¹²¹ *Los Angeles Herald*, 22 de junio de 1903.

La necesidad de contar con buenos caminos que unieran a Santa Bárbara y San Diego propició que las autoridades locales decidieran investigar la viabilidad de una carretera desde Del Mar a Santa Bárbara y otra que fuera rumbo al sur con destino a Tia Juana. Por otra parte, Riverside había logrado completar un tramo carretero y consideró oportuno extender un camino que les permitiera conectarse con San Diego, para este momento no existía una vía costera entre Oceanside a Capistrano por lo que los integrantes de la Junta de Riverside consideraron apremiante el vincular a estos condados a través de una ruta que se conectara también con Los Ángeles.

Asimismo, la Junta de Riverside esperaba que la ciudad de San Diego hiciera el tendido carretero hacia Del Mar. La ausencia de caminos recubiertos con una superficie de aceite inquietó a los miembros de la Junta, ya que los condados circundantes a Los Ángeles habían construido algunos caminos con este material, brindándole una mejor movilidad a los automóviles.¹²²

A inicios del mes noviembre de 1903 el *Automobile Club of Southern California* realizó un espectáculo de carreras para romper el record de velocidad existente, el premio al ganador era de \$500 dólares.¹²³ Al evento fue invitado Barney Oldfield, un corredor de autos que contaba con gran reputación en dicho deporte. Una semana antes, en San Francisco se efectuaron cuatro carreras en el barrio de Ingleside, el recorrido comprendió una distancia de cinco millas. La carrera se convirtió el primer evento de este tipo en la costa del Pacífico.¹²⁴

En las cercanías al puerto de San Diego, en el condado de Coronado, el día jueves 26 de noviembre –*Thanksgiving day*–, se organizaron ocho carreras que incluían un

¹²² *San Diego Union*, 22 de julio de 1903.

¹²³ *Los Angeles Herald*, 15 de noviembre de 1903.

¹²⁴ *The Press Democrat*, 7 de noviembre de 1903.

trayecto de dos millas. La intención del espectáculo deportivo era que San Diego albergara este tipo de competencias y Coronado el escenario ideal por su magnífica vista tanto a la bahía como hacia el mar.¹²⁵

Posteriormente, en enero de 1906, el *Coronado Country Club* realizó una carrera desde Los Ángeles a Coronado, en dicho evento contaron con la participación de veintiocho automóviles. La distancia total del recorrido fue de ciento ochenta millas.¹²⁶ La exhibición fue un gran éxito dentro de las actividades turísticas de la temporada de invierno que ofertó el Hotel del Coronado en el Sur de California.¹²⁷

Los beneficios que dejó de la competición, propició que el presidente de la Cámara de Comercio de Los Ángeles se acercara con la Cámara de Comercio de San Diego para hacerle recomendaciones respecto al mejoramiento de los caminos. Diez meses después la cámara de San Diego emprendió un estudio para conocer las condiciones en las que se encontraban los caminos públicos existentes. El reporte de dicha investigación mostró que la situación de las vías terrestres era deplorable.

La falta de accesos y movilidad entre los condados era una problemática que afectó a los granjeros y a los empresarios sandieguinos. Por tal motivo, para lograr mejorar los caminos se requería de una suma aproximadamente de \$75,000 dólares. Además, era urgente construir vías escénicas en Point Loma, así como una ruta que uniera San Diego con Del Mar a través de Torrey Pines y una carretera alrededor de la bahía de San Diego hacia Coronado.¹²⁸

En este sentido, la firma *South Coast Land Company* y el empresario E. W. Scripps se comprometieron a realizar el tendido carretero entre la Jolla y Del Mar, mientras que

¹²⁵ *San Diego Union*, 24 de noviembre de 1903.

¹²⁶ *San Diego Union*, 26 de enero de 1906.

¹²⁷ *San Diego Union*, 7 de enero de 1906.

¹²⁸ *San Diego Union*, 3 de noviembre de 1906.

Spreckels ayudaría a construir la carretera de Coronado a National City. La finalidad de estas vías era proporcionar un acceso a las comunidades rurales, atraer inversión y conectar la ciudad con los caminos costeros del viejo Camino Real que corría desde San Luis Obispo en el norte a Tia Juana en el sur.¹²⁹

La importancia que tenía el puerto de San Diego y la existencia de los hoteles-resort motivó a los propietarios y hombres de negocios como E.W. Scripps y Ed Fletcher a la creación de una carretera que unieran a San Diego con Del Mar.¹³⁰ La edificación del resort *Stratford Inn* impulsó la cooperación entre estos empresarios para iniciar la realización de dicha carretera para que los turistas se pudieran desplazar a estos parajes.¹³¹

La construcción de la carretera no sólo implicaba el arribo de automovilistas sino también la llegada de inversión a San Diego.¹³² Por ello, emprender estas obras requirió de la participación entre condados y del concejo de la ciudad, así como de ingenieros municipales. El primer proyecto para este fin contemplaba trazar varias carreteras, una de ellas corría en dirección a Riverside a través de Escondido; del Valle Imperial al Valle del Cajón y al poblado del Descanso; así como una carretera en la costa del Pacífico que uniera Santa Ana a Oceanside; otra de Valle Imperial hacia Ramona, Julián y Banner y la última que conectara el Valle Imperial con Riverside cruzando por Poway o el Valle de San Pasqual.¹³³

¹²⁹ *San Diego Union*, 3 de noviembre de 1906.

¹³⁰ Ed Fletcher, *The memoirs of Ed Fletcher* (San Diego: Pioneer Printing, 1952), 129. SDSU Special Collections. Ed Fletcher llegó a San Diego en 1888, proveniente de Massachusetts, hacia mediados de 1890 fundó una compañía e incursionó en la venta de tierras. Posteriormente, trabajó como agente de Henry E. Huntington, accionista de la Pacific Electric Railway en 1901 y para 1907 formó parte de la firma The South Coast Land Company, la cual edificó el Hotel Stratford Inn, en Del Mar. Véase a Hillar Yllo Schwertner, "Tijuandiego: Water, Capitalism, and Urbanization in the Californias, 1848-1982" (tesis de doctorado, Georgetown University, 2020), 82-83.

¹³¹ Chaney, Jr. Raymond C., "Racetrack to Highway: San Diego's Early Automobile Days", en *The Journal of San Diego History, San Diego Historical Society Quarterly* Vol. 17, no.2, (1971), consultado, 8 de abril 2019, <https://sandiegohistory.org/journal/1971/april/highway/>.

¹³² *San Diego Union*, 3 de octubre de 1907.

¹³³ *Blade Tribune*, 27 de julio de 1907.

San Diego paulatinamente experimentó el arribo de cientos de automovilistas que se dirigían al Hotel Del Coronado. En enero de 1909, Coronado albergó más competencias de carreras de carros, que pretendieron convertirse en la mejor exhibición de automóviles en la costa del Pacífico. Para ello, se contó con la presencia del capitán F. C. Fenner, gerente de la firma *White Steamer Manufacturing Company* de Los Ángeles. Asimismo, en el programa de actividades figuraron los pilotos Barney Oldfield, Hughey Hughes, Gus Seyfried y Soules.¹³⁴ El condado que intentó rivalizar con Coronado en este deporte fue Lakeside.¹³⁵

Por otro lado, en noviembre de 1909, Santa Mónica también figuró como sede de las carreras costeras. La distancia a recorrer en la competición era de doscientos dos millas y fue organizada por los vendedores de vehículos y el *Automobile Club of California*.¹³⁶ La empresa dedicada a la venta de carros en Los Ángeles era la *Auto Vehicle Company*, la cual se encargó en fabricar automóviles y organizar paseos turísticos. Además, fue la primera en realizar un itinerario escénico por los lugares más representativos del Sur de California, en donde incluía la vista al *Old Mexico* en Baja California bajo el título “*Pathfinding tour of tourist lays a route of unusual attractiveness along Pacific Coast and into picturesque Mexico with quaint ruins*”.¹³⁷ Posteriormente, la firma fue comprada por *The California Automobile Company*, misma que pasó a ser la empresa manufacturera y distribuidora de carros en Los Ángeles.¹³⁸

En 1910, en esta misma ciudad se inauguró *Los Angeles Motordome*, espacio destinado para las carreras de carros a gran velocidad, decenas de corredores del este de

¹³⁴ *San Diego Union*, 1 de enero de 1909.

¹³⁵ *San Diego Union*, 1 de enero de 1910.

¹³⁶ *San Francisco Call*, 10 de julio de 1909.

¹³⁷ *Los Angeles Herald*, 6 de junio de 1909.

¹³⁸ *Los Angeles Herald*, 14 de noviembre de 1909.

Estados Unidos se dieron cita para competir en el complejo que tenía una capacidad para quince mil personas. Las carreras de autos no sólo eran un deporte para las élites, sino que eran ante todo un negocio fructífero en el que estaban involucradas las empresas manufactureras de automóviles. Este tipo de espectáculos servían para presentar los modelos más recientes y poner a prueba la velocidad que podían alcanzar los carros, corregir los errores de diseño y de la carrocería. Asimismo, servían como medio publicitario para difundir las ventajas que poseían los automóviles.¹³⁹

1.3.- La naciente red de caminos en San Diego.

El surgimiento del automóvil transformó la movilidad de las personas en Estados Unidos y modificó la manera de concebir el paisaje.¹⁴⁰ En 1907 California ocupó el tercer lugar nacional en automóviles registrados con 12,073. Esto es, un carro por cada 123 habitantes, mientras que el segundo lugar lo tuvo Pennsylvania con 16,981 y el primer lugar lo ostentó Nueva York con 46,122 autos.¹⁴¹ Ulteriormente, tras la fabricación del automóvil *Model T Ford*,¹⁴² el cual se vendió por primera vez en 1908, se convirtió rápidamente en el carro más accesible para cientos de personas.

En 1908 empezaron los trabajos de construcción de los caminos con la intención de vincular a San Diego con Los Ángeles. Uno de los primeros obstáculos que debieron sortear fue atravesar el río San Luis en Oceanside, para ello se requería erigir un puente, cuyo costo era de \$15,000 dólares.¹⁴³ Asimismo, los ingenieros dedicados al tendido de la

¹³⁹ *Los Angeles Herald*, 13 de marzo de 1910.

¹⁴⁰ Anne F. Hyde, "Cultural Filters: The Significance of Perception in the History of the American West", *Western Historical Quarterly* Vol. 24, no. 3 (august, 1993): 366.

¹⁴¹ *Los Angeles Herald*, 1 de septiembre de 1907. La población de California de acuerdo al Censo de 1900 era de 1,485,053 habitantes. Véase a Forstall, *Population of States and Counties of the United States*, 20.

¹⁴² Riesenberg, *The Golden Road*, 206. El Tin Lizzie era un automóvil para cinco personas, de cuatro cilindros y 20 caballos de fuerza. Además, alcanzaba una velocidad de 40 millas por hora (64.37 kilómetros por hora).

¹⁴³ *San Diego Union*, 1 de enero de 1908.

carretera costera, se abocaron a estudiar el trayecto entre San Diego y Orange County, así como la ruta del sur de Oceanside a Escondido, la cual pasaba por el condado de Vista.

El ingeniero a cargo de este proyecto fue Mr. Hayler y la línea costera que se propuso corría a través de Del Mar, Encinitas, Carlsbad y Oceanside, desviándose al noreste por el Rancho San Margarita. Por su parte, el encargado en supervisar las secciones en construcción fue el ingeniero John Griffin, quien no sólo diseñó los tramos para la construcción de una carretera costera, sino también buscó beneficiar a los granjeros y a los horticultores para que estos tuvieran acceso a los mercados, pudieran comerciar sus productos y atrajeran el arribo de inversionistas privados.¹⁴⁴

Las campañas a favor de las carreteras bajo la consigna “*Good Roads*” tuvieron cada vez más resonancia en el condado de San Diego. El ingeniero Morton de la Comisión de San Joaquín organizó una reunión en el Teatro Garrick de San Diego para discutir sobre los materiales de construcción para las carreteras.¹⁴⁵ Además, el aumento de los automóviles generó la aparición de distintos clubes, los cuales orientaron sus esfuerzos para buscar el financiamiento y el trazado de los caminos con la finalidad de crear una carretera transcontinental que permitiera el arribo de más automovilistas a California desde Arizona y el este de Estados Unidos.

En 1908, la Junta de Supervisores del Condado de San Diego solicitó a la *County Highway Commission*, un plan para analizar las estrategias a emprender con respecto al mejoramiento de los caminos y el presupuesto necesario. Ello originó la conformación de una comisión, que estuvo compuesta por tres hombres E.W. Scripps,¹⁴⁶ John D.

¹⁴⁴ *San Diego Union*, 28 de agosto de 1908.

¹⁴⁵ *Blade Tribune*, 22 de agosto de 1908.

¹⁴⁶ Edward Wyllis Scripps fue el hombre de negocios propietario de los periódicos de las ciudades de Detroit, Cleveland, Cincinnati y San Luis. Nació en Rushville, Illinois, en 1854. En 1890 Edward y su hermana Ellen Scripps compraron 400 acres de tierra pertenecientes a la ex Misión de San Diego y un año después se mudaron con su familia al rancho Miramar,

Spreckels¹⁴⁷ y A. G. Spalding.¹⁴⁸ Estos comisionados recomendaron como prioritario contar con una carretera que interconectara a San Diego con el Valle Imperial para darle una salida más corta y rápida a la producción agrícola.¹⁴⁹

E. W. Scripps y Harry N. Rickey, gerente del periódico que poseía Scripps en Cleveland, Ohio, se dirigieron en automóvil al Valle Imperial y al poblado de El Centro con la finalidad de promover la construcción de una carretera que posibilitara a los automovilistas desplazarse a gran velocidad entre San Diego y El Centro. Scripps consideró vital poder conectar a San Diego y el Valle Imperial, pero reconoció que San Diego no podía cargar con todo el proyecto.

Scripps sabía que no debía ir más allá de los límites entre condados y gastar fondos públicos, por lo que se dio a la tarea en buscar apoyo de la comisión del Valle Imperial para que participaran en la construcción de una sección de la carretera que pasaba por su territorio, para lograrlo se debía someter a una votación de emisión de bonos destinada a los caminos. Por otra parte, los miembros de la Junta de Imperial manifestaron que contar con una carretera beneficiaba más a San Diego que al Valle Imperial, aunque exponían que si la gente del Valle quería una carretera lo podía hacer votando a favor de los bonos.¹⁵⁰

En 1907 la legislatura de California aprobó una ley denominada *Good Roads Law*, la cual autorizó a los condados poder emitir bonos para la construcción o mejora de las

en donde posteriormente fundaron el *Scripps Institution of Oceanography*. Véase a Molly McClain, “The Scripps Family's San Diego Experiment”, *The Journal of San Diego* Vol. 56, no. 1, (winter/spring, 2010), consultado el 20 de noviembre 2019. <https://sandiegohistory.org/journal/v56-1/v56-1mcclain.pdf>

¹⁴⁷ John D. Spreckels era un empresario de San Francisco, hijo del magnate azucarero Claus Spreckels. Llegó a San Diego en julio de 1887 en su yate *Lurline*. A la edad de 34 años era dueño de la compañía naviera *Pacific Steamship Company*. Su llegada al puerto de San Diego ocurrió durante el movimiento especulativo de tierras de 1886-1887. Fue propietario del Hotel Coronado y de los periódicos *San Diego Union* y *Evening Tribune*. Véase a Davis, Mayhew y Miller, *Under the Perfect Sun: The San Diego Tourist Never See* (New York: The New Press, 2003), 28.

¹⁴⁸ Albert Goodwill Spalding nació en Rockford, Illinois. Era un empresario que incursionó en la industria de los deportes, especialmente en el Baseball. Spalding y su hermano fundaron la compañía *A.G. Spalding and Brothers*, en 1874, la cual se dedicó a la producción de equipo deportivo. En 1899 llegó a San Diego y radicó en Point Loma hasta su muerte en 1915.

¹⁴⁹ *Imperial Valley Press*, 13 de junio de 1908.

¹⁵⁰ *Imperial Valley Press*, 6 de junio de 1908.

carreteras. El 5 de junio de 1908 los integrantes de la Junta de Supervisores de San Diego iniciaron una investigación con el objetivo de conocer las condiciones en las que se encontraban los caminos y decidir cuáles debían repararse o construirse. La emisión de bonos permitía brindar una estimación del costo que significaba realizar dicho proyecto carretero. Una vez establecida la cantidad requerida, la propuesta era sometida a votación. De este modo, los habitantes de San Diego votaron por la emisión de \$75,000 dólares en bonos para caminos.¹⁵¹

E. W. Scripps, A. G. Spalding y John D. Spreckels quedaron al frente de esta comitiva con la finalidad de materializar dicha obra de infraestructura vial.¹⁵² La Secretaria de Agricultura de los Estados Unidos mostró interés y colaboró con la participación de L. W. Page,¹⁵³ quien era director de la *Office of Public Roads* en Washington y máxima autoridad en todo lo concerniente a los caminos y su construcción. Page envió al ingeniero en caminos Benjamín F. Heidel para que supervisara los trabajos, brindara asistencia técnica y analizara el tipo de superficie y materiales de recubrimiento. Asimismo, Page se abocó a inspeccionar y aprobar las obras después de rigurosas revisiones y especificaciones.¹⁵⁴ Los trabajos realizados con los \$75,000 dólares en bonos fueron el camino de La Jolla, el boulevard de Point Loma y el camino hacia National City, así como el acceso a Lemon Grove.¹⁵⁵

Scripps en su rol de comisionado de la *San Diego Highway Commission* exaltó la importancia de recubrir las superficies de los caminos con petróleo, este método consistía

¹⁵¹ *San Diego Union*, 14 de julio de 1909.

¹⁵² *Imperial Valley Press*, junio 13 de 1908.

¹⁵³ Logan W. Page egresó del Instituto Politécnico de Virginia, se desempeñó como geólogo e ingeniero de pruebas en la *Massachusetts Highway Commission*. Después se incorporó a la *Office of Public Road Inquiry*. En 1895 la institución cambió de nombre a *Office of Public Roads* y por designación del presidente Theodore Roosevelt, Page fungió como director. Duró trece años al mando de esta dependencia. Además, fue fundador de la *American Association of State Highway Officials* (AASHO) en 1914. Véase a Karnes, *Asphalt and Politics*, 122-123.

¹⁵⁴ *San Diego Union*, 14 de julio de 1909.

¹⁵⁵ *San Diego Union*, 10 de julio de 1909.

en aplicar capas ligeras de aceite al suelo, no mayores a tres o cuatro pulgadas y después compactarlas con un rodillo hasta lograr una cama dura y firme. Este procedimiento llamado *Petrolithic Pavement* fue experimentado por Scripps en los caminos de La Jolla y en el boulevard entre La Jolla y Pacific Beach. Asimismo, convenció a Spalding en implementar dicho recubrimiento en los caminos a Point Loma y arguyó que este tipo de método era mejor y más barato que el macadam. Inclusive, en una carta dirigida al condado de Santa Bárbara, fechada el 18 de marzo, Scripps expuso cuáles eran las ventajas que aportaba el empleo de este material a las superficies y uso del *petrolithic roller*.¹⁵⁶

Por otra parte, en 1909 la *San Diego Highway Commission* presentó el reporte oficial de los *surveys* y resaltó la necesidad de construir un sistema de caminos, el cual comprendía 448.6 millas y requería la emisión de \$1,250,000 dólares en bonos para su realización. El 3 de agosto de ese año, la comisión convocó a una elección y los residentes de San Diego fueron a las urnas y aprobaron la propuesta, convirtiéndose en ese momento en el sexto condado de California en decretar una medida en favor del mejoramiento de las carreteras.¹⁵⁷

1.4.- Ed Fletcher y la interconexión con el Valle Imperial

El diseño de la red carretera proyectada por la *San Diego Highway Commission* estuvo a cargo del ingeniero Austin B. Fletcher, primo del empresario Ed Fletcher, quien le solicitó a la comisión que contrataran los servicios de su familiar para emprender este proyecto de infraestructura vial.¹⁵⁸ Austin era miembro de la *American Society of Engineers* y secretario de la *Massachusetts State Highway Commission*. Además, contaba con el reconocimiento a

¹⁵⁶ *Santa Barbara Weekly Press*, 18 de marzo 1909 y *Santa Barbara Weekly Press*, 4 de marzo 1909.

¹⁵⁷ Chaney, "Racetrack to Highway".

¹⁵⁸ Chaney, "Racetrack to Highway".

nivel nacional por parte de la Oficina de Caminos Públicos –*Office of Public Road*–, por sus trabajos en la construcción de caminos bajo el método de recubrimiento de superficie macadam en Massachusetts.¹⁵⁹

En 1907 Austin publicó un boletín en donde describió el proceso y las características a considerar para el trazado de los caminos tipo macadam. La superficie se componía por pequeñas piedras trituradas no mayores a 2.5 pulgadas o 6.35 centímetros de diámetro, las cuales se compactaban y servían para formar una masa de piedra de un ancho aproximado de 12 a 15 pies (4.57 metros), con acotamientos en ambos lados. La finalidad de estas especificaciones técnicas era para que los vehículos y camiones pesados transitaran a través de ellas de manera segura.¹⁶⁰

En 1909 A. G. Spalding, miembro de la *San Diego Highway Commission*, efectuó un viaje a la costa Este para entablar comunicación con Austin en la ciudad de Nueva York. Esto a raíz de las recomendaciones que hizo Logan Waller Page, director de la Oficina de Caminos Públicos. De acuerdo con Page, el mejor ingeniero capacitado en Estados Unidos para semejante obra carretera en San Diego, era Austin B. Fletcher.¹⁶¹

Después de negociar con Spalding el sueldo y aceptar el cargo en noviembre de 1909. Austin arribó a San Diego y en los primeros días de enero 1910, inició los levantamientos cartográficos. El espacio destinado para el tendido carretero se circunscribió territorialmente en los distritos periféricos del condado de San Diego.¹⁶² La responsabilidad

¹⁵⁹ Hugill, “Good Roads and the Automobile”, 342.

¹⁶⁰ Austin B. Fletcher, “The Construction of Macadam Roads”, *Office of Public Roads Bulletin* 29, U.S. Department of Agriculture, Washington, D. C., June 29, (1907): 5-7.

¹⁶¹ Austin B. Fletcher nació en Boston, se graduó como ingeniero civil por la *Lawrence Scientific School* en la Universidad de Harvard en 1893. Fue miembro de la *Boston Society of Civil Engineers* en 1894 y de la *American Society of Civil Engineers* en 1909. En julio de 1893 se incorporó bajo el puesto de jefe ejecutivo de la *Massachusetts State Highway Commission* y en 1902 ostentó el cargo de jefe de ingenieros dentro de la misma institución. En 1908 Fletcher participó como delegado de Massachusetts en el primer congreso internacional de caminos en París. *San Diego Union*, 12 de noviembre de 1909.

¹⁶² *San Diego Union*, 5 enero de 1910 y 6 enero de 1910.

de materializar las obras recayó directamente en la Junta de Supervisores del condado y los bonos emitidos para los caminos debían cumplirse de acuerdo a los requerimientos legales.¹⁶³

El trazado de las nuevas rutas que se planteó atravesaba por caminos ya existentes, los cuales requerían ser reconstruidos. Esto generó al interior de la comisión conflictos individuales y fricciones con el abogado de la Junta de Supervisores, ya que los caminos proyectados buscaban determinar qué secciones del condado estarían sujetas a ser abiertas para la venta de tierras y el establecimiento de residentes. Asimismo, la Junta de Supervisores se mostró inconforme por la ruta elegida que pasaba cerca a Ramona.¹⁶⁴

A causa de esto, A. G. Spalding no quiso continuar con el cargo y declinó a su reasignación como comisionado y presentó su renuncia, el 7 de julio de 1911, mediante una carta a la junta, la cual se mostró renuente en aceptar la decisión.¹⁶⁵ La respuesta por parte de los miembros de junta fue protestar ante tal acción y votaron para notificarle a Spalding, Spreckels y a Scripps, que a pesar de que su servicio en la comisión había terminado, ellos seguían siendo los comisionados de las carreteras.¹⁶⁶ Spalding no estuvo de acuerdo con la resolución de la junta y volvió a presentar su renuncia, al igual que Spreckels.¹⁶⁷

Ante este escenario la junta resolvió aceptar las dimisiones. Sin embargo, Scripps decidió estar al frente de la comisión y dirigir la construcción de los caminos en San Diego. Las numerosas inversiones que tenía Spreckels no le permitían dedicarse exclusivamente a la comisión de carreteras. Además, sentenció que no volvería a compartir asiento en

¹⁶³ *Blade Tribune*, 22 de enero de 1910.

¹⁶⁴ Richard F. Pourade, *Gold in the Sun: The History of San Diego* (San Diego, California: The Union-Tribune Publishing Company, 1966), 133.

¹⁶⁵ *San Diego Union*, 13 de julio de 1911 y *San Diego Union*, 14 de julio de 1911.

¹⁶⁶ *San Diego Union*, 22 de julio de 1911.

¹⁶⁷ *San Diego Union*, 26 de julio de 1911.

cualquier comisión con Scripps, ya que él era contrario a sus intereses y a los de la ciudad.¹⁶⁸

De este modo, Scripps se convirtió en el director de la *San Diego Highway Commission* y lo primero que hizo fue cancelar los servicios del ingeniero A. B. Fletcher. El argumento expuesto por Scripps era que la comisión requería de una reorganización. Por tal motivo, contrató a dos nuevos comisionados J. W. Isbell y Archie F. Crowell, los cuales junto con Scripps determinaron concluir la relación contractual con Fletcher y en su lugar eligieron a Rex B. Clark, sobrino de Scripps para que asumiera el puesto de secretario de la Comisión de Carreteras. En esta reestructuración Scripps quedó como el supervisor general de los trabajos, mientras que Isbell se le encomendó la construcción y mantenimiento de los caminos y Crowell se le encargó el departamento de ingeniería.¹⁶⁹

Por otra parte, el 2 de agosto de 1911, el gobernador de California Hiram Johnson creó la *California Highway Commission* con la intención de replicar el ejemplo de la comisión de carreteras de San Diego y para lograr este fin contrató a Austin B. Fletcher como ingeniero estatal de las carreteras.¹⁷⁰ La labor que debía desempeñar era la construcción de 3,000 millas de caminos con un financiamiento de \$18,000,000 dólares emitidos en bonos.¹⁷¹

Las carreteras fueron trazadas desde San Diego a El Cajón Valley, proseguían por el norte a Santee, Lakeside, Ramona y Julián. Después de Julián continuaba a Cuyamaca a través de Green Valley hacia Descanso y Pine Valley. Hacia el norte, el tendido vial pasaba por Fallbrook hasta San Luis Rey Valley y por los condados de Pala y el Rincón en dirección a Warner's Hot Spring y Santa Ysabel. En la parte costera, Escondido conectó a

¹⁶⁸ *San Diego Union*, 25 de julio de 1911.

¹⁶⁹ *San Diego Union*, 30 de julio de 1911 y *San Diego Union*, 1 de agosto de 1911.

¹⁷⁰ James E. Reading, *History of San Diego Highway Development*, 1977, 23.

¹⁷¹ *Sacramento Union*, 10 de agosto de 1911.

Oceanside y al poblado de Vista, de ahí avanzaba por Ramona atravesando el Clevenger Canyon, mientras que la ruta de Los Ángeles A San Diego cruzó por Oceanside, Encinitas y Del Mar (ver Mapa 1).¹⁷²

Dentro del sistema de carreteras propuesto por la Comisión Estatal, el ingeniero Ed E. Boyd, representante del Valle Imperial, señaló la pertinencia de contar con un camino que los uniera con el condado de San Diego.¹⁷³ Por otro lado, Los Ángeles buscó tener un acceso que lo comunicara con el Valle Imperial, Yuma y Phoenix. Para lograrlo se dio a la tarea en organizar una carrera de automóviles titulada *Los Angeles-Phoenix race*, la cual se llevó a cabo en la temporada de otoño de 1911, previo a la competición, las compañías de carros planearon realizar un recorrido para probar la viabilidad de la posible ruta.

El periodista Bert C. Smith de *Los Angeles Times* era uno de los entusiastas de este camino y se incorporó a la comitiva para efectuar el reconocimiento del trayecto. El encargado en hacer el mapa de la ruta fue el fiscal general George Purdy Bullard, quien contó con el apoyo de los oficiales de la *Maricopa Automobile Club*, así como la presencia del árbitro inspector de carreras de Phoenix, representantes de la *American Automobile Association* y las autoridades de la *Arizona Territorial Fair Commission*. La distancia total era de 563.9 millas y el tiempo para completar la carrera era de treinta horas.¹⁷⁴

Ed Fletcher era uno de los empresarios que se interesó en la realización de este tipo de eventos por la promoción turística que le brindaba a San Diego. En el transcurso de la contienda los corredores se enfrentaron a un conjunto de obstáculos para llegar a Phoenix. Esto causó que la carrera se desviara por México para evitar lo escabroso del terreno de Laguna Mountains. Además, para eludir el paso por Sand Hills, los competidores tuvieron

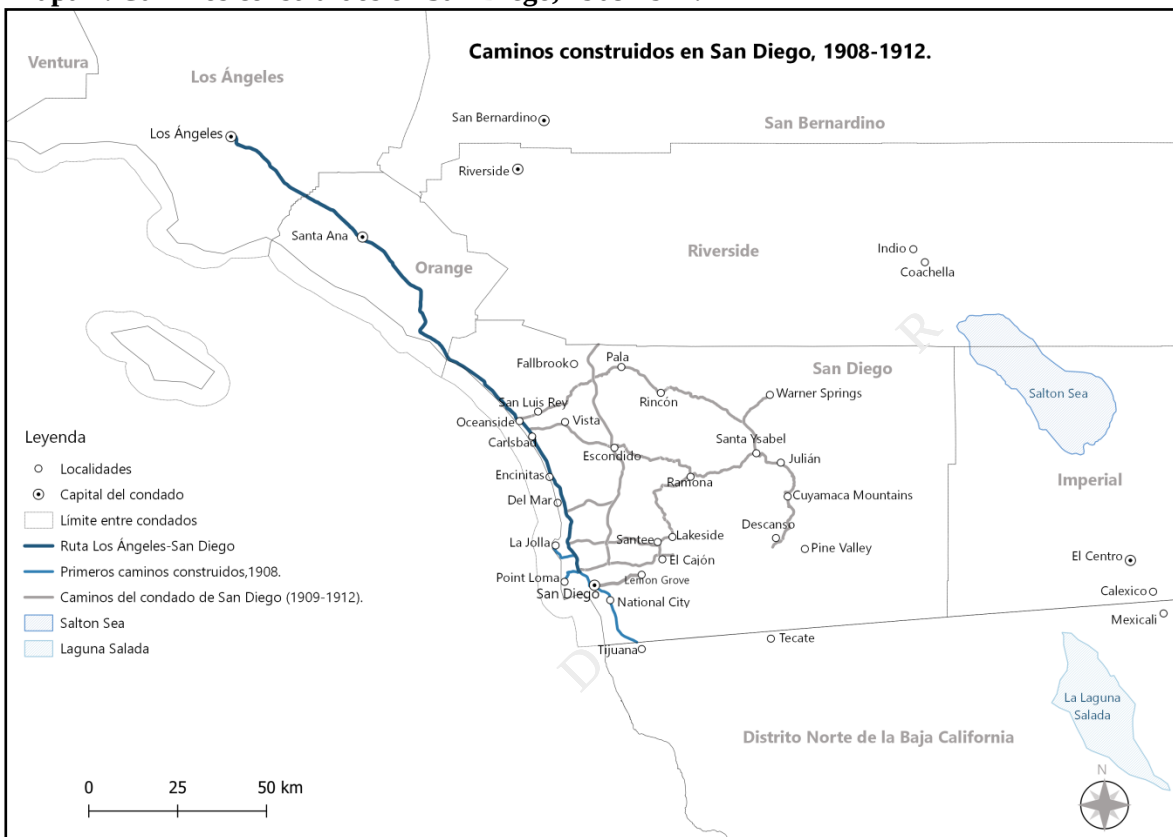
¹⁷² Pourade, *Gold in the Sun*, 111.

¹⁷³ *Imperial Valley Press*, 15 de abril de 1911 y 26 de agosto de 1911.

¹⁷⁴ *Imperial Valley Press*, 24 de junio de 1911.

que desviarse cuarenta y seis millas en dirección a Mammoth Wash y Niland para lograr llegar a Yuma.¹⁷⁵

Mapa 1. Caminos construidos en San Diego, 1908-1912.



Fuente: Elaboración propia con base en Mapa del Condado de San Diego, 1916, Ed Fletcher Papers.¹⁷⁶

El propósito de esta competición era atraer la atención de la Comisión Estatal y del movimiento *Good Roads*, quienes estaban a favor de la ruta transcontinental para vincular a los estados de Nuevo México, Arizona y California. Posteriormente, la Comisión Estatal vio con buenos ojos el trazado carretero propuesto por Los Ángeles, el cual incluía a los condados de Brawley, Salton Sea, Beaumont y San Bernardino. Sin embargo, la ciudad de San Diego y los residentes de Valle Imperial se opusieron a esta ruta.

¹⁷⁵ Chaney, "Racetrack to Highway".

¹⁷⁶ County Surveyor George Butler, Map of San Diego County, 1916, Surveyor of San Diego County California [General Correspondence-Boal, John E.] Ed Fletcher Papers. MSS 81, Box: 2, Folder 21. Special Collections & Archives, UC San Diego.

Por otra parte, la construcción del derrotero de Yuma al El Centro alegró a los pobladores del condado del Valle Imperial, los cuales se esforzaron en cooperar con Yuma con la finalidad de estrechar relaciones entre ambas comunidades. Esta obra vial era parte del *All American Route* que pretendía ser una sección de la carretera transcontinental, que iniciaba en Yuma y proseguía a Pilot Knob, Ogilby, Glamis y Mammoth, de ahí continuaba por Gulch rumbo a Brawley y por último a El Centro.¹⁷⁷

En una reunión que se celebró el 22 de noviembre de 1911 en el poblado de El Centro, los habitantes del Valle Imperial y el secretario Rufus Choate de la Cámara de Comercio de San Diego le externaron a la comisión de carreteras su inconformidad. Los argumentos expuestos eran que el Valle Imperial quería contar con una salida a la costa del Pacífico, ya que si la ruta era por Beaumont y San Bernardino, a los residentes del Valle Imperial les tomaría recorrer 130 a 140 millas más, mientras que si era por San Diego la distancia a la costa era de 112 millas. Por tal razón se inclinaron a favor de la carretera por San Diego (ver Mapa 2).¹⁷⁸

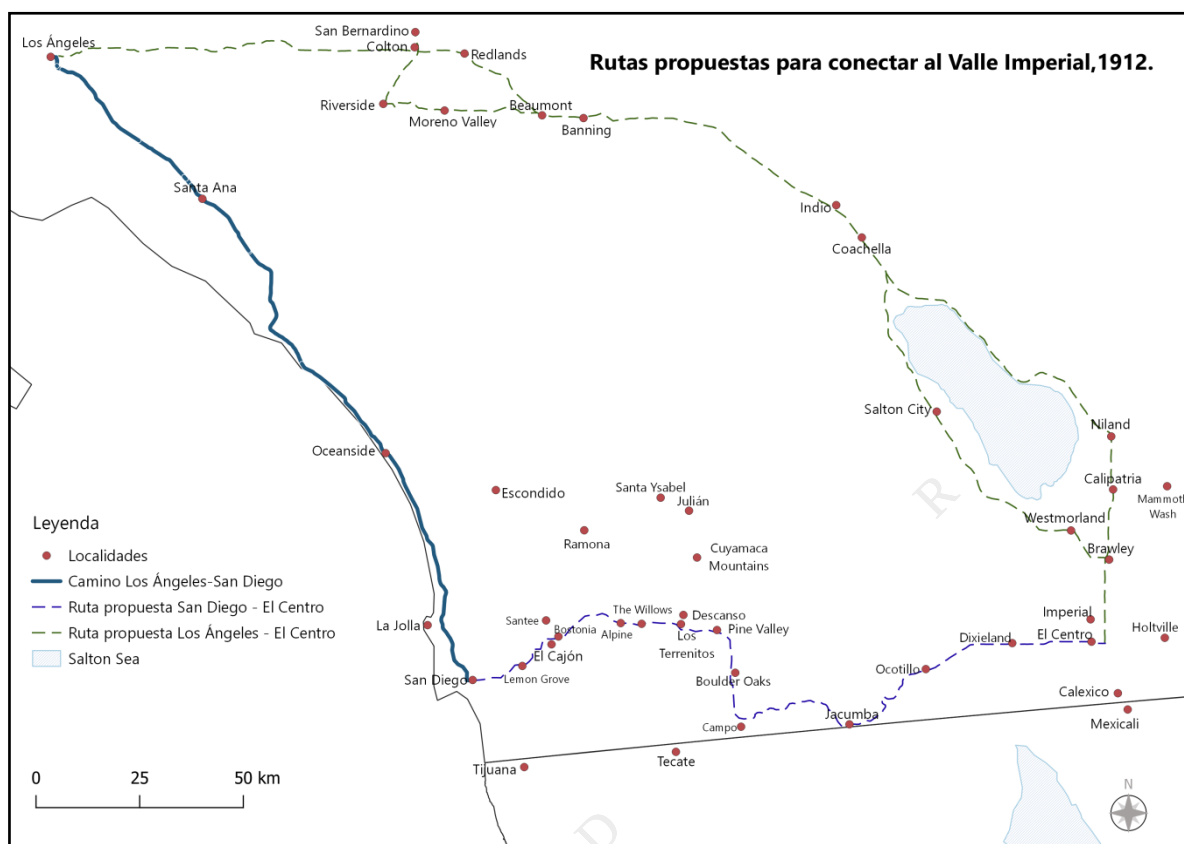
Asimismo, las ventajas del puerto de San Diego eran mejores en términos comerciales y beneficiaban al Valle Imperial y a Arizona. Por ello, la construcción de la ruta hacia San Diego le posibilitó a Arizona el tendido de caminos por Salt River Valley, Maricopa Valley y Gila Valley en dirección a Yuma hasta el Valle Imperial. Por otra parte, los trabajos del ferrocarril *San Diego & Arizona* junto con las carreteras le auguraron a San Diego convertirse en un gran mercado para Arizona, Nuevo México, Colorado y Texas, así como atraer el arribo de turistas del Este de Estados Unidos.¹⁷⁹

¹⁷⁷ *Calexico Daily Chronicle*, 21 de octubre de 1911.

¹⁷⁸ *San Diego Union*, 9 de noviembre de 1911 y 24 de noviembre de 1911.

¹⁷⁹ *San Diego Union*, 11 de noviembre de 1911.

Mapa 2. Rutas propuestas para conectar al Valle Imperial, 1912.



Fuente: Elaboración propia.

Posteriormente, los miembros de la Comisión Estatal de Carreteras inspeccionaron las rutas propuestas a través de Los Ángeles, Riverside y San Diego. Los integrantes de la comisión eran N. D. Darlington, Charles D. Blaney y Austin B. Fletcher, quienes llegaron al Valle Imperial para entablar comunicación con la Cámara de Comercio de El Centro y con el supervisor del condado Charles N. Perry. El objetivo de los comisionados fue tratar el tópico del trazado de la carretera, mientras esto ocurría, San Diego contaba con \$200,000 dólares en bonos disponibles para la construcción del tramo al condado del Valle Imperial.

Sin embargo, la comisión decidió continuar con las entrevistas a los granjeros y seguir con los estudios y levantamientos antes de pronunciarse por la propuesta de San Diego.¹⁸⁰

Por otro lado, la organización *The Ocean to Ocean Transcontinental Highway Association*, formada en la ciudad Phoenix, se inclinó en elegir a Los Ángeles como la ciudad *terminus* de la ruta transcontinental. El trayecto seleccionado por dicha agrupación pasaba por Phoenix, Yuma, Mammoth, Salton Sea para luego desviarse a Mecca con destino a Beaumont, Readlans Junction, Colton y finalizaba en Los Ángeles. La convención de delegados del movimiento *Good Roads* sabía que San Diego y El Centro querían una carretera directa a Yuma por San Diego y que Los Ángeles y otros representantes de California se oponían y preferían una ruta a través de San Gorgonio Pass. Ante esta situación, los delegados de los estados de Arizona, Nuevo México y California votaron a favor de la propuesta de Los Ángeles, lo cual significó para San Diego una derrota al interior de esta asociación.¹⁸¹

En los primeros meses de 1912 automovilistas del Valle Imperial comenzaron a emprender recorridos para probar las condiciones de la ruta a Los Ángeles pasando por Brawley, Westmorland y Mecca. Las observaciones hechas por los motoristas resaltaban los problemas que ocasionaba la arena a la tracción, la falta de agua y las condiciones climáticas, además de lo costoso que era la construcción de la carretera. Los automovilistas de San Diego arguyeron que la ruta vía Salton Sea no era factible y se abocaron a proporcionarle reportes a la *San Diego County Roads* sobre las dificultades que presentaba dicho camino.¹⁸²

¹⁸⁰ *Calexico Daily Chronicle*, 11 de noviembre de 1911, 22 de noviembre de 1911 y *Daily Telegram*, 23 de diciembre de 1911.

¹⁸¹ *San Diego Union*, 22 de diciembre de 1911.

¹⁸² *Calexico Daily Chronicle*, 22 de enero de 1912, *Calexico Daily Chronicle*, 4 de marzo de 1912 y *San Diego Union*, 30 de marzo de 1912.

De igual modo, periodistas de Los Ángeles fueron enviados para que brindaran información sobre el trayecto propuesto, señalaron que la ruta era buena y poseía extensas millas de tierras fértiles en cada lado del camino. La Cámara de Comercio de San Diego protestó y sostuvo que Los Ángeles mintió en sus artículos para que San Diego no ganara la ruta. Además, manifestó que el tramo entre el Salton Sea y Valle Imperial era impráctico, ya que la arena ralentizaba la velocidad de los automóviles y en algunas secciones los bancos de arena eran muy profundos, pero uno de los factores negativos más apremiante era la escasez de agua.¹⁸³

En este sentido, el territorio del este de San Diego poseía una ventaja, ya que contaba con ríos, arroyos, presas y depósitos de aguas sulfurosas.¹⁸⁴ Ed Fletcher propietario de tierras en esta zona y miembro de la Cámara de Comercio, fue uno de los empresarios que abogó por la construcción del camino a través de las montañas hasta Mountain Springs y Coyote Wells.¹⁸⁵

En febrero de 1912 se celebró la convención de *Good Roads* en el Valle Imperial, la intención de este evento era recomendarle a la Comisión Estatal de Carreteras cuál ruta era la indicada para el Valle Imperial. A la reunión asistieron Mr. Spalding representante de la Cámara de Comercio de San Diego, Mr. Beekler como presidente de *The Calexico Farmers & Merchants Club* y el secretario G. H. Heims del condado del El Centro.¹⁸⁶

Los puntos a tratar versaron en torno al avance hecho por San Diego tras construir una carretera con dirección al este, la cual atravesaba las montañas hasta alcanzar el poblado de Jacumba y Boulder Creek para después descender por Mountain Spring en

¹⁸³ *San Diego Union*, 3 de abril de 1912.

¹⁸⁴ Fletcher, *An auto trip*, 23-25.

¹⁸⁵ Chaney, "Racetrack to Highway".

¹⁸⁶ *Calexico Daily Chronicle*, 17 de febrero de 1912.

dirección al desierto por Devil's Canyon.¹⁸⁷ La resolución adoptada por la Comisión Estatal fue que la Junta de Supervisores del condado del Valle Imperial debía hacer el levantamiento de un mapa a escala identificando las localidades y los diferentes pueblos con su respectiva población en la que se trazaría la ruta propuesta de El Centro a Mountain Springs vía Devil's Canyon.

La necesidad de Valle Imperial por contar con carreteras generó un debate entre condados, debido a que una gran parte de la población se decantaba por la ruta hacia el Cañón del Diablo, mientras que Brawley deseaba un camino por el desierto. El tema en cuestión era el dinero para realizar el trazado y la construcción. San Diego estaba dispuesto a dar \$50,000 dólares para la ruta a través de Devil's Canyon. De igual manera Los Ángeles se encontraba en la mejor disposición para donar la misma cantidad, pero si era por Mecca. Sin embargo, el desafío para el Valle imperial eran los bonos, ya que el condado no poseía ninguna deuda y existía quienes no deseaban que ello cambiara. El sistema de bonos era un instrumento adoptado por Estados Unidos como mecanismo para distribuir la carga financiera. El dinero en bonos que se requería era de \$100,000 dólares.¹⁸⁸

Ante este escenario, en agosto de 1912, los promotores de Yuma y San Diego iniciaron un movimiento para recabar dinero para la construcción de la ruta, contaron con el apoyo y participación de la Cámara de Comercio de San Diego, la Cámara de Comercio del El Centro, la *San Diego-Imperial Valley Highway Association*, así como empresarios locales del Valle Imperial. El propósito era poder recolectar fondos para el mejoramiento de los caminos entre Yuma, Holtville y El Centro.¹⁸⁹

¹⁸⁷ Pourade, *Gold in the Sun*, 112.

¹⁸⁸ *Calexico Daily Chronicle*, 14 de mayo de 1912.

¹⁸⁹ *San Diego Union*, 20 de agosto de 1912.

El Valle Imperial era un condado de reciente creación en 1907¹⁹⁰ y no poseía fondos suficientes para los trabajos de infraestructura carretera. Ante tal situación, Ed Fletcher le presentó a la Cámara de Comercio una propuesta de que el dinero se recaudaría mediante donaciones privadas, para lograrlo Fletcher tuvo el respaldo de Fred W. Jackson, vicepresidente del First National Bank. Además, era indispensable realizar un estudio que determinara por dónde se haría el tendido del derrotero y el costo estimado de la construcción.¹⁹¹

El ingeniero que realizó los estudios fue Fred Rhodes y el presupuesto recomendado era de \$60,000.00 dólares. La Cámara Comercio de San Diego aceptó y se iniciaron las gestiones para recolectar los fondos. El banco de San Diego donó el veinte por ciento del costo total, mientras que George Marston, John D. Spreckles y Harry Jones de la *San Diego Gas & Electric Company* otorgaron cada uno el diez por ciento de la suma requerida.¹⁹²

Posteriormente, las autoridades del Valle Imperial también recaudaron fondos y la *Imperial County Highway Commission* emprendió los trabajos de ingeniería vial, los cuales se enfocaron en diseñar el camino que ligaría al Valle Imperial con Campo, en las montañas cercanas a la frontera con México. Las obras realizadas fueron nivelar el suelo, enderezar las curvas y trazar la ruta varias millas al oeste de Mountain Springs. Ello requirió cortar una sección lateral de la montaña. El camino fue recubierto con una capa de aceite.

¹⁹⁰ Valle Imperial para 1907 aún pertenecía al condado de San Diego. Las dificultades que presentaba viajar 300 millas en tren hasta San Diego, los motivó a pensar en la organización de un nuevo gobierno condal. En febrero de ese año tras la retirada de las aguas de la inundación de 1905-1906, los residentes tuvieron que decidir cuál sería su cabecera política. Las opciones estaban entre Imperial y El Centro. El primer movimiento lo hizo Imperial al convocar a una reunión para discutir ese tema el 2 de mayo de 1907, el fiscal F.C. Farr introdujo una resolución favor de la división del condado. Esto originó una intensa campaña en las dos poblaciones. El 15 de julio se organizó la elección, los resultados fueron presentados el 6 de agosto. El número de sufragios contabilizados fueron 1326, de los cuales 1120 fueron a favor de la división condal y 88 en contra. El Centro recibió 563, Imperial 455 y Brawley obtuvo 222 votos. De esta manera, la cabecera elegida fue El Centro. En 1907 la población que registró el valle era aproximadamente de 7,500 habitantes. Véase a Otis Burgess Tout, *The first thirty years, 1901-1931: being an account of the principal events in the history of Imperial Valley, Southern California, U. S. A.*, (San Diego: Otis B. Tout, Publisher, 1931), 180, 190, y Tracey Henderson, *Imperial Valley* (San Diego, California: Neyenesch Printers. 1968), 42-44.

¹⁹¹ Fletcher, *The memoirs*, 290-291.

¹⁹² Fletcher, *The memoirs*, 292.

Además, se efectuaron algunos estudios en el área de Devil's Canyon bajo la supervisión del ingeniero Perry.¹⁹³

Los representantes de Arizona mostraron su postura a favor del tramo carretero a El Centro, debido a que el camino de Yuma a Brawley era noventa millas más largo, mientras que el primero era de cuarenta y cinco millas. La ventaja que poseía el trayecto Yuma-El Centro era que tenía un suelo más apto para la carretera y estaba nivelado, la única dificultad era una sección de la vía compuesta por diez millas de arena. Asimismo, Arizona consideró que la ruta de El Centro a San Diego era la mejor opción y la comparó con la carretera entre Phoenix y Roosevelt.¹⁹⁴

La rivalidad entre Los Ángeles y San Diego creció cada vez más tras el paso de los meses. La Comisión Estatal de Carreteras aún no decidía cuál carretera era la que debía trazarse. La posibilidad de unir la costa del Pacífico y el Río Colorado ganó día a día más simpatizantes. El editor de la revista *Pacific Motoring*, Charles Fuller Gates redactó una publicación en la que explicó los motivos por los cuales la ciudad de Los Ángeles deseaba ganar el dictamen. La razón era poner a la venta tierras que pertenecían al propietario de *Los Angeles Times*. Si la ruta por el Salton Sea era la elegida se esperaba el arribo de turistas y compradores de bienes raíces, lo cual redundaría en un movimiento especulativo de tierras y aumentaría su precio considerablemente.¹⁹⁵ De igual modo, el *Automobile Club of Southern California* estaba inmiscuido y abogó por la construcción del trayecto. La pugna de intereses por el espacio le generó una problemática difícil a la Comisión.

Por otro lado, la carrera de automóviles entre Los Ángeles y Phoenix pactada a finales de octubre de 1912, la cual contempló atravesar el desierto del Río Colorado,

¹⁹³ *Oceanside Blade*, 28 de julio de 1912.

¹⁹⁴ *San Diego Union*, 14 de agosto de 1912.

¹⁹⁵ *San Diego Union*, 2 de octubre de 1912.

motivó a los promotores de San Diego a efectuar también una competición automovilística el mismo día y hora que la contienda de Los Ángeles. De esta manera, ya no habría únicamente una carrera, sino dos en ese mes. El recorrido sugerido inició en San Diego con destino al Valle Imperial pasando por Yuma hasta Phoenix. El anuncio del evento fue promocionado por la Cámara de Comercio de San Diego, quien aportó recursos monetarios para su materialización. El objetivo era demostrar que el trayecto de San Diego a Yuma era más factible en comparación con la ruta “*Ocean to Ocean Highway*” de Los Ángeles, Banning, Brawley y Yuma.¹⁹⁶

En este sentido, el Valle Imperial estaba de lado de San Diego en la realización de la carrera porque sabía del beneficio que significaba para ambas partes. John Michell, miembro del *Imperial Valley Automobile Club* mencionó que la labor de la organización era promover los intereses del condado. La producción agrícola del Valle Imperial iba en aumento y el algodón era considerado uno de los mejores cultivos, pero reconoció que para poder abrir más tierras a la labranza los granjeros requerían de una carretera que les permitiera vender sus productos y comerciar con otros poblados.¹⁹⁷

La llegada a San Diego de F. W. Muller y Harry C. Strick, motoristas provenientes de Erie, Pennsylvania, el 27 de noviembre de 1912, generó en la población un gran júbilo. El porqué de la celebración era por la conclusión del viaje transcontinental hecho en automóvil por los dos turistas de la costa este. La distancia que recorrieron fue de 3,376 millas en un vehículo Chalmers-Detroit. La trascendencia del acontecimiento radicó en que estos automovilistas decidieron tomar la ruta “*Ocean to Ocean Highway*” planeada por San

¹⁹⁶ *Oceanside Blade*, 12 de octubre de 1912 y *San Diego Union*, 15 de octubre de 1912. El ganador de la carrera de San Diego a Phoenix fue el Mayor James E. Wadham, quien venció con un margen de una hora y veinte minutos a su contrincante Percy J. Benbough. El tiempo que le tomó a Wadham concluir la competencia fue de veintiocho horas con cuarenta minutos. Llegó a Phoenix a las 5:40 a.m., el día 28 de octubre, mientras que Benbough lo hizo a las 7:00 am. Véase a *San Diego Union*, 29 de octubre de 1912.

¹⁹⁷ *Calexico Daily Chronicle*, 19 de octubre de 1912.

Diego, lo cual apoyaba aún más la candidatura de que la ciudad portuaria se convirtiera en el *terminus* de la carretera transcontinental en el oeste.¹⁹⁸

El 6 de diciembre de ese año, la Comisión Estatal de Carreteras de California emitió públicamente el dictamen a favor de la ruta San Diego a El Centro. El anuncio lo hizo el ingeniero estatal Austin B. Fletcher, a quien se le instruyó iniciar los estudios pertinentes, así como la preparación de los planos y las estimaciones pecuniarias que requería la carretera que conectaría al Valle Imperial.¹⁹⁹

Los avances de los trabajos de infraestructura vial al sur de San Francisco junto con las obras al este de San Diego estuvieron orientados en crear una amplia red carretera en California. El trayecto seleccionado comenzó en La Mesa vía a El Cajón, una vez ahí prosiguió a Alpine y después por Descanso pasando a través de Buckmann Springs al poblado de Campo. De este punto remontó hacia Mountain Springs rumbo a Devil's Canyon²⁰⁰ cruzando por Dixie hasta llegar a El Centro. Además, la Comisión Estatal eligió nombrar al derrotero como la ruta número doce (ver Mapa 3).²⁰¹

En lo concerniente a los métodos de recubrimiento que se emplearon en el tendido de los caminos entre el norte y sur de California. Los integrantes de la Comisión Estatal de las Carreteras, N. D. Darlington, A. B. Fletcher y el fiscal C. C. Carleton, examinaron los tramos construidos y se eligió que se utilizaría la superficie macadam con piedras de mármol sobre una base de cemento para la ruta número dos. Dicho trayecto corría desde San Francisco a San Diego pasando por Los Ángeles, mientras que para el trecho San Diego a Encinitas se decidió recubrir 8.67 millas con bitumen y concreto.²⁰²

¹⁹⁸ *San Diego Union*, 27 de noviembre de 1912.

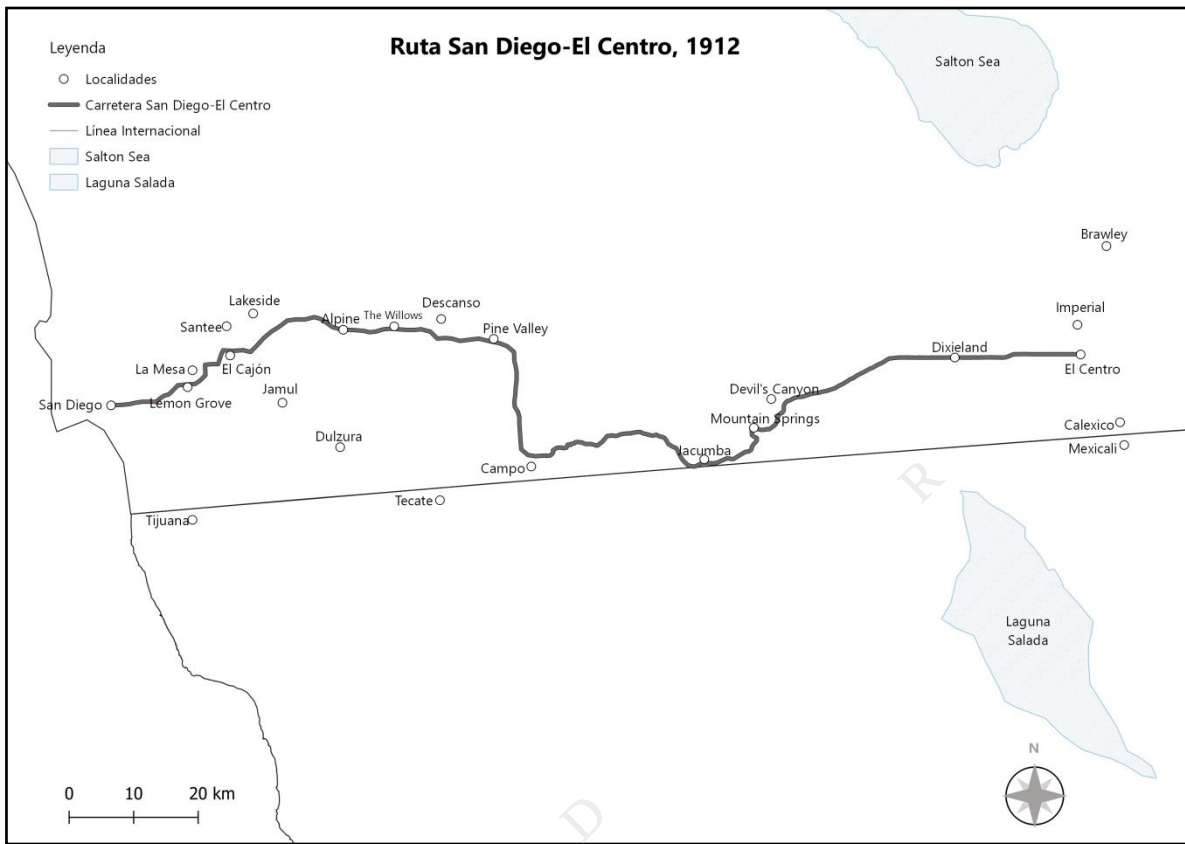
¹⁹⁹ *Oceanside Blade*, 7 de diciembre de 1912.

²⁰⁰ *Oceanside Blade*, 16 de noviembre de 1912.

²⁰¹ *San Diego Union*, 6 de diciembre de 1912.

²⁰² *Oceanside Blade*. 28 de julio de 1912.

Mapa 3. Ruta San Diego-El Centro, 1912.



Fuente: Elaboración propia con base en *San Diego Union*, 1912.²⁰³

Después de que San Diego ganó la elección la ruta hacia el Valle Imperial, Ed Fletcher buscó convertir en realidad el tramo carretero entre El Centro y Yuma, ya que el anterior camino existente era más largo y se alejaba cuarenta y seis millas en dirección al norte hacia Niland y después seguía por el tramo ferroviario de la *Southern Pacific* para poder llegar a Yuma.²⁰⁴

El objetivo del camino era conectar El Centro, Holtville y Yuma pasando a través de Sand Hills. La oposición a este plan provino de Los Ángeles y de los ingenieros de Yuma.

²⁰³ *San Diego Union*, mapa “Birdseye view of route from San Diego to El Centro, which has been selected by Highway Commissioners, and Scene on road though Devil’s Canyon between Mountains Springs and Coyote Wells” 6 de diciembre de 1912.

²⁰⁴ Fletcher, *The memoirs*, 298. El ramal de ferrocarril de la Southern Pacific que interconectó Los Ángeles con el Salton Sink y el poblado de Yuma se logró en 1877. Esto permitió la comunicación y el envío de carga entre ambos condados. Véase a Richard J. Orsi, *Sunset Limited*, 20.

La razón de ello era porque las condiciones del suelo en Mammoth Wash no eran tan peores como las de Sand Hills. Asimismo, el *Automobile Club of Southern California* consideró que el proyecto era inviable. No obstante, esto no desmotivó a Fletcher, quién busco la asesoría técnica y consultó al ingeniero I. O. Baker de San Diego para que estudiara los posibles derroteros. Baker sentenció que la ruta por Sand Hills era mejor que las otras, pero la Cámara de Comercio de Phoenix y el Club Comercial del Condado de Yuma se mostraron inconformes.²⁰⁵

Por otro lado, la búsqueda por crear una red de carreteras nacionales hizo que el *Automobile Club of Southern California* participara en las investigaciones para determinar cuáles tramos eran pertinentes construir. De esta manera, con el propósito de tener una mejor perspectiva, inspeccionaron cada trecho y efectuaron un recorrido por la ruta de Calexico a través de Mexicali. La complicación que presentó el camino de Holtville era que cruzaba varias millas de dunas de arena movedizas y lo convertía en un trayecto no seguro para los automóviles. Ante este escenario, la solución propuesta fue construir una sección del camino con vigas de madera, pero las dudas continuaron. Los representantes del *Automobile Club*, O. Parker y Carl McStay señalaron que la ruta por Calexico era superior a las anteriores, el inconveniente era que pasaba por México, aspecto que no les gustó a los empresarios ni a las autoridades de los condados.²⁰⁶

Otra de las organizaciones que se inmiscuyó en la ruta de Yuma fue la *Southern Highway Association*, la cual instruyó a sus ingenieros la realización de estudios para que encontraran el mejor sitio para la edificación de un puente entre el Río Colorado y Yuma.²⁰⁷

La presión por disponer de una carretera transcontinental como la construida por la *Lincoln*

²⁰⁵ Charles P. Kendall, "Planks across the Dunes", *The Journal of Arizona History* Vol. 21, no. 4 (winter, 1980): 397.

²⁰⁶ *Calexico Daily Chronicle*, 21 de noviembre de 1913.

²⁰⁷ Arash Hashemi, "A brief history of the Plank Road of Imperial County", *The Westerners*, Los Angeles Corral, no. 215, (spring, 1999): 5.

Highway Association, demandó la participación del gobierno federal. Por su parte, California y Arizona acordaron poner dos tercios del costo total del puente, mientras que el gobierno de Washington puso la tercer parte.²⁰⁸

La construcción del puente sobre del Río Colorado posibilitó que la ruta por Sand Hills fuera aún más barata e hizo que la propuesta de Ed Fletcher se considerara como factible. Por tal motivo, la Comisión Estatal de Carreteras le concedió la autorización a Fletcher, quien se trasladó a El Centro y comenzó a recaudar los fondos con el apoyo del condado de Valle Imperial. La suma requerida era de \$25,000 dólares y el mecanismo para obtener los fondos fue mediante donaciones. De esta manera, San Diego aportó \$13,000 dólares, mientras que Yuma recolectó alrededor de \$3,000 dólares.²⁰⁹

La cantidad reunida se utilizó para comprar treinta y siete cargamentos de madera de pino de Oregón, de dos por doce pulgadas junto con estacas de madera y travesaños. La madera se envió desde San Pedro, California y después la carga fue llevada desde Holtville a Ogilby. Los involucrados en la construcción de la ruta fueron L. W. Alexander, secretario del Club Comercial de Yuma, el asesor del condado A. B. Ming, Carl McStay en representación de la *Southern California Association*, perteneciente a la agrupación *Good Roads Movement*, así como el ingeniero Ed Boyd, supervisor de la Junta del condado del Valle Imperial.²¹⁰

La verificación de los trabajos del camino de madera –también conocido como *plank road*– fue encabezada por Boyd y un equipo de cincuenta hombres que colocaron las barras transversales, mismas que apilaron para después clavarlas con los travesaños sobre las dunas de arena. Las dimensiones de las tablas eran de dos pulgadas de espesor, doce

²⁰⁸ *Los Angeles Herald*, 14 de noviembre de 1913.

²⁰⁹ Fletcher, *The memoirs*, 299-300.

²¹⁰ Hashemi, “A brief history of the Plank Road”, 6.

pulgas de ancho y doce pies de largo. Ulterior a ello, unieron las tablas con alambres de hierro y crearon dos pasos laterales, cuya superficie era de veinticinco pulgadas para que pudieran transitar las ruedas de los vehículos. El ancho total del camino era de ochenta pulgadas. Aunque, el inconveniente que presentó este tipo de superficie era que un vehículo podía fácilmente salirse de la ruta y hundirse en la arena (ver Ilustración 1).²¹¹

Por otro lado, en mayo de 1914 el presidente N. C. Darlington de la Comisión Estatal de Carreteras sostuvo una reunión en el condado de El Centro, donde se pronunció a favor del tramo del sur por el Valle Imperial para que fuera designado la ruta de California, dentro del proyecto carretero que promovía la *Southern National Highway*. Además, recomendó que se empleara el método macadam para el tramo entre Dixieland y El Centro, así como de El Centro a Calexico.²¹²

Ilustración 1. Dificultades al atravesar el camino de madera por las dunas de arena.



Fuente: Ben Blow, fotografía, *California Highways*, 1920.²¹³

²¹¹ Kendall, "Planks across the Dunes", 399.

²¹² *Calexico Daily Chronicle*, 1 de mayo de 1914.

²¹³ Ben Blow, *California Highways. A descriptive record of road development by the State and by such counties as have paved highways* (San Francisco: H. S. Crocker Co., California State Automobile Association, 1920), 98.

En lo referente al camino de madera propuesto por Fletcher, a pocos meses de iniciar las obras, se enfrentaron a las adversidades del clima, entre ellas el viento, el cual cubrió gran parte de la superficie de las tablas (ver Anexo A). De igual modo, para continuar con el trazado se necesitó cambiar las secciones, mismas que se desmontaron y arrastraron a un lugar donde no hubiera dunas. Asimismo, se requirió reforzar la estructura que era débil con más madera. Por tal motivo, solicitó una extensión del presupuesto a la Comisión Estatal Carreteras. Fletcher sabía que estaba en una situación comprometedora, así que buscó negociar para que San Diego absorbiera los costos de algunas secciones de la construcción en la zona del Valle Imperial a cambio de la ampliación de los fondos.²¹⁴

El tiempo para terminar la obra se prolongó, ya que se requirió grandes cantidades de madera. La culminación de la ruta se estipuló que sería en diciembre de 1914, pero esto no ocurrió debido a las dificultades técnicas y del espacio geográfico. Fue hasta marzo de 1915 cuando el 95 por ciento de las dunas contaron con la superficie de madera para poderse desplazar. La velocidad que alcanzaron los automóviles al pasar por la vía de pino era de 40 a 60 millas por hora. Fletcher al igual que Boyd lograron concluir el trayecto entre Yuma y Valle Imperial (ver Ilustración 2), lo cual abrió el acceso con Arizona. Además, la apertura del Colorado River Bridge significó la interconexión con el proyecto carretero *Ocean to Ocean Highway*.²¹⁵

²¹⁴ *Calexico Daily Chronicle*, 22 de septiembre de 1914.

²¹⁵ Hashemi, "A brief history of the Plank Road", 6

Ilustración 2. Camino de Madera o *Plank road* de Holtville a Yuma.



Fuente: Ben Blow, fotografía, *California Highways*, 1920.²¹⁶

1.5.- El rescate del Camino Real: la carretera escénica por la costa del Pacífico.

La organización que inició con la exploración de los caminos hacia la frontera con México, durante la década de 1910, fue el *Automobile Club of Southern California*.²¹⁷ De igual manera, fue una de los promotores de la restauración del antiguo Camino Real –*Old Spanish Trail*–, que en algún momento conectó a las misiones de California. El propósito por parte de este club automovilístico era que se mejoraran los caminos ya existentes, utilizados anteriormente por las diligencias, así como la naciente red de caminos construidas a lo largo del Sur de California.

La puesta en marcha de los proyectos carreteros que buscaron unir la costa este con la costa del oeste, atrajeron la atención de inversionistas privados y del gobierno federal. El presidente ejecutivo A. G. Batchelder de la *American Automobile Association*, en una visita

²¹⁶ Blow, *California Highways*, 98.

²¹⁷ Ginny Pace, “Automobile Club of Southern California, 1900-1990”, *Southern California Quarterly* Vol. 72, no. 4 (1990): 394-395.

a la ciudad de Seattle en marzo de 1911, buscó convencer a la agrupación de automovilistas *Pacific Highway Association* que realizaran un recorrido para que determinaran la viabilidad de una ruta desde Vancouver hasta la frontera con Baja California.²¹⁸

En el mismo sentido, en julio de 1911 en Washington se presentó un plan que proyectó construir alrededor de 15,000 millas de carreteras que interconectarían a las ciudades del Atlántico con las del Pacífico, partiendo de Montreal, en Canadá hasta la península de Miami, en Florida y de Vancouver, en British Columbia hacia la frontera con Tijuana, México.

El esquema de los trayectos esbozados atravesaba los destinos turísticos naturales de Yellowstone, Yosemite, Sierra Nevada, los Glaciares, las Montañas Rocallosas y el Grand Canyon. Igualmente, se ideó unir las ciudades de Vancouver, San Francisco, Los Ángeles, San Diego y Tijuana. El proyecto de la carretera por la costa del Pacífico cubría una distancia de 2,009 millas, (3,233 kilómetros).²¹⁹

La posibilidad de contar con una ruta turística en el Pacífico, generó que la Cámara de Comercio de Los Ángeles se sumara a los esfuerzos de la *Pacific Coast Association* por retomar el viejo camino misional. La organización interesada en hacer el diseño carretero y el levantamiento cartográfico fue la *California Association of El Camino Real*, la cual planteó trazar la ruta desde la Misión de Santo Tomás, en Baja California hasta la ciudad de San Francisco cruzando por Seattle en dirección a Vancouver. La idea era crear una carretera escénica a través del Pacífico que deviniera en la primera carretera internacional.²²⁰

²¹⁸ *Santa Barbara Weekly Press*, 16 de marzo de 1911.

²¹⁹ *Sacramento Union*, 17 de julio de 1911.

²²⁰ *Los Angeles Herald*, 23 de julio de 1911.

La búsqueda por configurar una memoria histórica de California en torno al pasado romantizado del periodo misional, encontró un punto de anclaje identitario en la existencia de los vestigios pétreos de las misiones. El otrora camino por donde transitaban hombres montados en burros y carretas tiradas por caballos, despertó el interés en convertirlo en un itinerario pintoresco y nostálgico. Los inversionistas locales imaginaron una ruta que ligara a las veintiún misiones y se abocaron a promocionarla, ya que consideraron que poseía un potencial económico el rescate del Camino Real.²²¹

El *Automobile Club of Southern California* se abocó a emprender la campaña a favor de recuperar el Camino Real. En 1906 un grupo de automovilistas compuesto por mujeres, apoyadas por empresarios angelinos, miembros de las cámaras de comercio y autoridades locales, decidieron unirse para formar *El Camino Real Association*. Tras la creación de la Comisión Estatal de Carreteras, la organización canalizó sus esfuerzos en persuadir que se construyera dicho trayecto como parte del sistema de caminos que el estado tenía contemplado trazar con la emisión de los \$18,000,000 dólares en bonos.²²²

Por otro lado, los condados serranos del este de California de Bridgeport, Lake Tahoe e Inyo se dieron a la tarea en presionar para que también se les tomaran en cuenta y los integraran al proyecto escénico de la costa. Los tramos carreteros de El Camino de la Sierra, el Camino de San Diego, el Camino Capital y el Camino Real conformaron el circuito turístico propuesto, cuyo objetivo era atraer a los motoristas de la región del Oeste medio para que presenciaran las exposiciones de 1915.²²³

En el decenio de 1910, el estado de California era retratado como un lugar modelo en Estados Unidos. Las ciudades de San Francisco y San Diego eran los puertos de mayor

²²¹ Phobes S. Kropp, *California Vieja, Culture and Memory in a Modern American Place* (Berkeley: University California Press, 2006), 55.

²²² Kropp, *California Vieja*, 59, 66.

²²³ Sacramento Union, 2 de febrero de 1913.

relevancia comercial en la costa del Pacífico. La apertura del Canal de Panamá en 1915 auguraba grandes beneficios económicos a los empresarios californianos. Los caminos construidos por la Comisión Estatal de Carreteras, además de conectar a los condados, tuvieron como objetivo que se concluyeran antes de las celebraciones de 1915.²²⁴

Por otro lado, las festividades llevadas a cabo por California, a consecuencia de la construcción de canal de Panamá, fueron la preparación de dos exposiciones internacionales. En San Francisco se realizó la *Panama-Pacific International Exposition* y en San Diego, se efectuó la *Panama-California Exposition*, en donde el principal promotor del evento fue el ex miembro de la *San Diego Highway Commission*, el empresario John D. Spreckels.

John D. Spreckels era junto con Scripps y Spalding, los hombres de negocios más importantes del condado de San Diego. Con la compra del Hotel del Coronado, el periódico *San Diego Union* y la firma *San Diego Electric Railway*. Spreckels se convirtió en una de las figuras clave de la esfera empresarial de San Diego.²²⁵ Tras la incorporación de la *Southern California Mountain Water Co.*, y las compañías *National City & Otay Railway* y *Coronado Railway Co.*, Spreckels inició la construcción del ferrocarril *San Diego-Arizona Railway*, con la ayuda de E. H. Harriman, propietario de la *Southern Pacific*.²²⁶ El propósito del ferrocarril *San Diego-Arizona* era interconectar a San Diego y al Valle Imperial con Yuma y así proporcionar una salida directa a los productos y mercancías hacia el este de Estados Unidos.²²⁷

²²⁴ G. Allen Greb, "Opening a New Frontier: San Francisco, Los Angeles and the Panama Canal, 1900-1914", *Pacific Historical Review* Vol. 47, no. 3 (aug., 1978): 423 y *Oceanside Blade*, 28 de diciembre de 1912.

²²⁵ Davis, Mayhew y Miller, *Under the Perfect Sun*, 29-31.

²²⁶ Lawrence Douglas Taylor Hansen, "El Ferrocarril interurbano entre San Diego y Tijuana, 1916-1918", *Journal of Transborder Studies/Cuadernos de estudios transfronterizos, Research and Practice Summer* Vol. 2. no. 2, (2014): 9-10.

²²⁷ María Eugenia Castillo, "El ferrocarril San Diego-Arizona y el ferrocarril Tijuana-Tecate: un corredor de herencia cultural binacional", *Frontera Norte*, Vol.16, no. 32 (julio-diciembre, 2004): 118.

Conclusión

Con la invención del automóvil, a finales del siglo XIX, se inició un proceso de transformación en el transporte y la movilidad. Previo a lo anterior, el ferrocarril tuvo un rol predominante como medio de comunicación y transportación en Estados Unidos. En la costa del Pacífico, especialmente en el estado de California, el ferrocarril permitió el arribo de una gran oleada de inmigrantes y potenció el desenvolvimiento de la actividad agrícola.

Además, atrajo a turistas adinerados del noreste, los cuales se establecieron en las ciudades de California, invirtieron sus capitales y se convirtieron rápidamente en hombres de negocios y propietarios de extensas tierras. Posteriormente, estos empresarios fomentaron la aparición de cámaras de comercio y juntas mercantiles para promover la llegada de inversión privada a San Francisco, Los Ángeles y San Diego.

Igualmente, fueron dichas agrupaciones comerciales junto con los empresarios y los miembros de los recién formados clubes automovilísticos los que comenzaron a demandar la existencia de caminos que conectaran a los condados de Coronado, San Diego, Del Mar, Oceanside, Riverside y Los Ángeles. La fascinación por los vehículos motorizados generó que se realizaran carreras de automóviles en el Sur de California y esto despertó el interés por contar con mejores caminos para dichas competencias.

Asimismo, la expansión del movimiento “*Good Roads*” alcanzó a los territorios del oeste, sobre todo en California, en donde los clubes automovilísticos se dedicaron a promocionar el uso del automóvil y presionaron a las autoridades políticas para que se trazaran caminos más seguros y en buenas condiciones. La falta de accesos viales entre los condados afectó a los granjeros y comerciantes de San Diego, es por ello que se planteó la construcción de una red de caminos que interconectara a las localidades y comunidades rurales.

El aumento de los vehículos registrados en California hizo que los caminos se volvieran un tema político y una necesidad comercial. Las ciudades de San Diego y Los Ángeles trabajaron de manera conjunta en el tendido de un trayecto costero que comunicó a ambas localidades y brindó a los agricultores y granjeros una vía de comunicación para que comerciaran sus productos.

Ulterior a ello, la creación de la Comisión de Carreteras de San Diego conformada por los empresarios Scripps, Spreckels y Spalding, fue el primer esfuerzo político y empresarial orientado en construir caminos en el condado de San Diego. Una de las rutas que adquirió mayor relevancia para la comisión fue la carretera de San Diego al Valle Imperial, a causa de la actividad agrícola.

La decisión de por dónde debían trazarse los caminos generó fricciones y evidenció la existencia de una pugna de intereses entre los comisionados, ya que se buscó determinar que secciones del condado estaría sujetas a la compra y venta de tierras y el establecimiento de residentes. De esta manera, el tendido de caminos en zonas y localidades específicas, no sólo sirvió para vincularlas entre sí, sino también les otorgó un nuevo valor económico a las tierras.

La necesidad de una vía de comunicación hacia el Valle Imperial, Yuma y Phoenix propició que los empresarios de Los Ángeles y San Diego rivalizaran por obtener la sede de la ruta transcontinental que los ligara con el este de Estados Unidos. Igualmente, lucharon por conseguir que la Comisión de Carreteras de California eligiera cuál vía sería la que interconectaría al Valle Imperial. El dictamen favoreció la ruta San Diego-El Centro por encima del derrotero propuesto por Los Ángeles y permitió que San Diego lograra comunicarse con Yuma, Arizona.

La construcción del tramo carretero hecho de madera que unió a El Centro-Holtville-Yuma se convirtió en un gran desafío técnico e ingenieril. Las adversidades del clima, las temperaturas extremas y las condiciones del terreno compuesto por dunas de arena, mostraron que el espacio en sí mismo era un actor. Así que los ingenieros en su afán por construir el camino tuvieron que idear soluciones y alternativas para incidir sobre él. Posterior, a la edificación del puente sobre el Río Colorado y la apertura del trayecto de madera, los automóviles comenzaron a desplazarse a través de este camino que conectó no sólo a Yuma y al Valle Imperial, sino a California con el suroeste de Estados Unidos.

Por último, la promoción por la restauración del antiguo Camino Real, orilló a que agrupaciones de automovilistas fomentaran la puesta en marcha de una ruta turística desde Vancouver a Baja California para rescatar el pasado romantizado del periodo misional. El propósito era rememorar la memoria de la California colonial y crear un itinerario pintoresco y nostálgico para atraer motoristas del este de Estados Unidos con motivo de las exposiciones internacionales que se llevaron a cabo en San Francisco y San Diego, a consecuencia de la inauguración del Canal de Panamá. De este modo, se pretendió configurar un circuito escénico a lo largo de la costa del Pacífico, que abarcara desde Canadá hasta la península de Baja California y que esta ruta deviniera en la primera carretera internacional.

Capítulo II.- Los caminos en el Distrito Norte y la *Southern route* en California.

Introducción

El objetivo de este capítulo se centra en dos ejes principales. El primero de ellos es analizar la articulación de los caminos en el Distrito Norte de la Baja California y el segundo, es abordar el trazado de las carreteras en el Valle Imperial, colindantes con la frontera mexicana en conexión con Yuma, así como la posterior configuración de una naciente red de caminos para fines comerciales y militares.

De este modo, señalo cuáles era los caminos que existían en el Distrito Norte y explico cómo estas rutas permitieron comunicar a los poblados y rancherías para trasladar ganado, minerales y mercancías. Las malas condiciones de los caminos ocasionaron serios problemas al comercio en la región, ello se debió a la orografía del territorio, ya que los trayectos eran brechas improvisadas que aprovechaban los senderos naturales, sin embargo, eran sumamente susceptibles a ser destruidos por las lluvias.

Posteriormente, sería hasta la gubernatura del coronel Esteban Cantú cuando se logró materializar la construcción de un camino carretero que tuvo como fin conectar a las localidades de Mexicali, Tecate, Tijuana y Ensenada. Asimismo, la función de esta obra de ingeniería militar se ideó para proteger la frontera y poder desplegar efectivos castrenses en caso de una amenaza al territorio o ante una posible incursión.

Por otra parte, las obras de irrigación en el Valle Imperial efectuadas para controlar las crecidas de las corrientes del Río Colorado, se realizaron para evitar las inundaciones y proteger a los residentes del Valle Imperial. Posteriormente, el espacio fronterizo mexicano se convirtió en una zona de disputa, en donde se llevaron a cabo trabajos de infraestructura hidráulica y ferroviaria por cuestiones topográficas, los cuales modificaron el espacio y lo transformaron en una zona agrícola con un gran potencial agrícola.

Con ello se incrementó entre los empresarios y granjeros de Imperial, el interés por la anexión de esta sección del territorio en el Valle de Mexicali. Esta tentativa alarmó a las autoridades mexicanas y se reforzó, aún más, tras evidenciarse la verdadera intención de la propuesta de la construcción de una carretera entre Mexicali y Yuma, la cual se ideó que corriera paralela al canal El Álamo. De este modo, el proyecto carretero llevado a cabo por Cantú respondió a la amenaza latente de las intenciones anexionistas de políticos y ciudadanos estadounidenses y a los conflictos con el centro del país, a raíz de la lucha revolucionaria.

Por otro lado, la aparición de las primeras carreteras transcontinentales tuvo como objetivo unir a ambas costas de la Unión Americana y permitir el flujo de automovilistas, así como brindarles a los granjeros un acceso directo a los distintos mercados. Después de finalizar la Primera Guerra Mundial, la construcción y financiamiento de las carreteras cobraron una nueva dimensión y mayor atención por parte del gobierno federal estadounidense por razones militares y de seguridad nacional.

De esta manera, me propuse explicar a qué respondió la participación de las empresas manufactureras de automóviles en la construcción de las carreteras transcontinentales. Menciono cuál fue el móvil que persiguió la expedición militar encabezada, en 1919, por el lugarteniente coronel, Dwight D. Eisenhower. Igualmente, destaco la aparición de la institución *Bureau of Public Roads*, que tenía como propósito servir de instrumento al gobierno federal para crear la normatividad técnica y científica en la construcción de los caminos rurales y las carreteras en Estados Unidos.

La estructura del capítulo está dividida en tres temáticas, de donde se desprenden dos subapartados, cuya intención fue retratar la situación de los caminos en el Distrito Norte y las obras de infraestructura hidráulica en el Valle Imperial y el Valle de Mexicali.

Esto responde principalmente para situar cómo fue el desarrollo del proceso que convirtió al espacio fronterizo del Valle Imperial, Mexicali y Yuma, en una zona de interés comercial para San Diego y los partidarios de las carreteras nacionales en los estados del suroeste de Estados Unidos.

El primer apartado 2.1., está enfocado en explicar cuáles fueron las vías de comunicación terrestres que existieron en la segunda mitad del siglo XIX, en el Partido Norte y posterior Distrito Norte de la Baja California, para demostrar que, a pesar de las malas condiciones en que se encontraban los senderos, los poblados y las rancharías no se estaban aisladas o incomunicadas totalmente. Al interior existía una movilidad que si bien fue reducida, logró estrechar vínculos comerciales con San Diego y Yuma.

El subapartado 2.1.1., versa sobre la relación estrecha que existió entre los valles de Imperial y Mexicali, gracias a las obras de irrigación que se efectuaron a inicios de 1900. El compartir un mismo espacio por donde fluye el Río Colorado, generó una serie de inundaciones que afectaron al Valle Imperial, por lo que fue necesario construir bordos de protección en territorio mexicano para evitar que las tierras abiertas al cultivo en Imperial se inundaran. Asimismo, debido a las condiciones del terreno del Valle de Mexicali se determinó la ejecución de proyectos de infraestructura hidráulica, los cuales allanaron el camino para abrir tierras de cultivo y transformar este espacio en una prometedora zona agrícola.

En el apartado 2.2., elaboro un esbozo general sobre el arribo de Esteban Cantú en 1911 y su ascenso político hasta convertirse en el gobernador del Distrito Norte. Esto con la finalidad de comprender la situación política que prevalecía, a consecuencia de la lucha armada en el país y los intentos anexionistas por parte de empresarios estadounidenses de California y Arizona. Por otra parte, en el subapartado 2.2.1., explico la construcción del

Camino Nacional y el Camino Militar y señalo cuál era el objetivo de este proyecto carretero que impulsó Cantú, el cual atrajo la atención en la prensa de California y Arizona.

En el apartado 2.3., analizo la construcción de las carreteras transcontinentales, las pugnas y negociaciones por el diseño de las rutas y la elección de los condados por donde debía pasar. Además, de las rivalidades entre Los Ángeles y San Diego por convertirse en los puntos finales de estos trayectos. De igual modo, expongo la participación de las empresas manufactureras de vehículos y su interés por expandir el mercado de autos en los estados del oeste. Asimismo, menciono el proyecto de ley que buscó el financiamiento para el mejoramiento de los caminos y la construcción de carreteras, el cual fue aprobado por el presidente Woodrow Wilson, en 1916 y decretado como *Federal-Aid Road Act*. Con ello el gobierno federal comenzó a incursionar en el trazado de los proyectos viales y posteriormente, con el apoyo del ejército se organizaron dos expediciones militares para estudiar las rutas carreteras con motivos de seguridad y defensa nacional.

2.1.- Vías de comunicación terrestre en el Distrito Norte.

En las postrimerías del siglo XIX las vías de comunicación existentes en el Distrito Norte de la Baja California eran a través del mar y por caminos de terracería que unían a los poblados y las rancherías. Los habitantes se trasladaban a caballo, en carruajes y diligencias tiradas por mulas.²²⁸ A pesar de que los caminos se encontraban en malas condiciones, los habitantes del Partido Norte los recorrieran para comunicarse con los poblados distantes. Las rutas más transitadas eran de Ensenada a Tijuana, así como de Ensenada a Real del Castillo, San Vicente, Tecate y San Quintín. También existía otro camino que unía Tecate con el paso de Valentín, al Valle de Mexicali y de ahí descendía en dirección a los ranchos

²²⁸ Alberto Díaz Ramírez, “La representación del *Old Mexico*”, 97.

en San Felipe.²²⁹ Asimismo, estos caminos sirvieron para el traslado de ganado y el transporte de mercancías a la frontera, especialmente a Tijuana, al rancho San Valentín y a Los Algodones. Una vez que el ganado pasaba por Los Algodones, éste era exportado hacia Yuma, Arizona.²³⁰

El Fuerte Yuma, en Arizona se convirtió en un enclave estratégico en las comunicaciones terrestres y desde 1851 fungió como posta.²³¹ Esta ruta fue utilizada por los buscadores de oro mexicanos y anglo-americanos durante el *Gold Rush* en California.²³² Además, era parte del trayecto de la línea de diligencias “*Jackass Mail*”, de James E. Birch. Dicho camino atravesó el desierto de California y conectó a San Diego con El Paso y San Antonio, Texas e inclusive de este punto se desprendió un camino que llegaba a Los Ángeles,²³³ dada la distancia, el recorrido tomaba varias semanas.

Por otra parte, el primer servicio de diligencias en el Partido Norte apareció en la década de 1870, después de los descubrimientos de los placeres áureos de Real del Castillo. Esta línea de diligencias fue organizada por el estadounidense William Sargent con la intención de comunicar a San Diego con Real del Castillo.²³⁴ Asimismo, existía una ruta que partía del puerto de San Diego en dirección al Fuerte Yuma. Tiempo después los

²²⁹ Abraham Uribe Núñez, “Negociantes, formación de riqueza y actividades económicas en el Partido/Distrito Norte de la Baja California, 1880-1910” (tesis de maestría, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, 2016), 30.

²³⁰ Núñez, “Negociantes, formación de riqueza”, 37.

²³¹ Henry J. A. Alric, *Apuntes de un viaje por los dos océanos, el interior de América y de una guerra civil en el norte de la Baja California* (Mexicali: SEP, UABC, colección Baja California, Nuestra Historia, 1995). 90.

²³² Jack D. Forbes, “The Development of the Yuma Route before 1846”, *California Historical Society Quarterly* Vol. 43, no. 2 (jun., 1964): 99,114.

²³³ Thomas H. Peterson, “Cash Up or No Go: The Stagecoach Era in Arizona”, *The Journal of Arizona History* Vol. 14, no. 3 (1973): 206.

²³⁴ Antonio Padilla Corona, “Capítulo III.- Semblanza política del Partido Norte de la Baja California, 1848-1882”, en Samaniego López, Marco A., (Coord.). *Breve historia de Baja California (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 2da ed., 2014)*, 105.

estadounidenses Powers y Furlong establecieron una línea de transporte entre Real del Castillo y Ensenada en 1878.²³⁵

En ese mismo año, pero en la ribera derecha del Río Colorado, Guillermo Andrade y Thomas Blythe, propietarios de la Compañía Mexicana Agrícola Industrial, subscribieron un contrato con el gobierno de Lerdo de Tejada para el establecimiento de doscientas familias en Baja California. Además, incluía la construcción de dos caminos para el traslado de carretas entre San Rafael y San Felipe y la Colonia Lerdo y el Fuerte Yuma, estas obras lograron concluirse pasados seis años, después de constantes reparaciones.²³⁶

De igual manera, en 1886 la Compañía Internacional, quien obtuvo una concesión del gobierno federal para fomentar la colonización con mexicanos e inmigrantes extranjeros, introdujo una línea de vapores con San Diego y realizó el tendido de una línea telefónica entre San Diego, Ensenada y Punta Banda. Además, puso en marcha un servicio de diligencias y mandó reconstruir el camino carretero en dirección al poblado de Tijuana.²³⁷

Este servicio de diligencia era operado por la compañía subsidiaria Hanbury & Garvey. Las corridas partían los lunes, miércoles y viernes, el horario de salida era a las 7 a.m., tanto de Ensenada como de San Diego. La cantidad de carretas para emprender los viajes eran ocho y contaba con cuarenta caballos disponibles para realizar los trayectos.²³⁸ La ruta pasaba por National City, Tijuana, Carisa, el Valle de las Palmas, Vallecitos, el Valle de Guadalupe, el Cañón del Burro, San Antonio y Coronita.²³⁹

²³⁵ La Paz Archives, *Powers & Furlong, transportation, stage line, San Diego - R., Del Castillo, 1878*, en Colección Donald Chaput, IIH-UABC.

²³⁶ William Oral Hendricks, "Guillermo Andrade and Land Development on the Mexican Colorado River Delta, 1847-1905" (tesis de doctorado, University of Southern California, 1967), 60, 78.

²³⁷ David Goldbaum, *Reporte de la colonia Carlos Pacheco*, (1917), 2. Special Collections & Archives, UC San Diego.

²³⁸ Hanbury & Garvey, *Tierra perfecta, the perfect land of the Mission Fathers, Lower California, the Peninsula now open to colonists* (San Francisco: Francis, Valentine & Co., 1887), 7, Special Collections & Archives, UC San Diego.

²³⁹ *San Diego Union*, 11 de noviembre de 1887.

En 1889 se estableció otra línea de diligencias que también salía de San Diego, esta pasaba por las rancherías hasta llegar a Santa Clara, lugar donde se descubrieron algunos yacimientos de oro. Esto originó la concentración de residentes en el poblado El Álamo, por lo que Ensenada estableció una corrida de diligencias entre ambos puntos. El flujo de mineros y gambusinos hizo que los caminos de Tijuana al puerto se congestionaron por el tráfico de carretas, carruajes y animales de carga.²⁴⁰

Por su parte, a finales del siglo XIX, el poblado fronterizo de Tijuana recibió la llegada de excursionistas provenientes de San Diego y del recién creado condado de Coronado, el cual brindaba un servicio de carruajes *Tally-ho* y realizaban paseos recreativos por la playa. Posteriormente, se introducía a la frontera, visitaba la aduana de Tijuana y el monumento internacional y después regresaba bordeando la bahía en dirección a San Diego.²⁴¹

En la década de 1890 los pueblos mineros cercanos a Ensenada no contaban con caminos terrestres en condiciones óptimas. Para remediar este problema se abrieron algunas brechas, pero al llegar la temporada de lluvias, éstas desaparecían.²⁴² Por lo que, en agosto de 1896 una junta de vecinos de San Tomás entre los que destacaba Manuel Clemente Rojo, se dio a la tarea de financiar el mejoramiento del camino de San Tomás, a Ensenada y El Álamo.²⁴³

²⁴⁰ Goldbaum, *Reporte de la colonia Carlos Pacheco*, 3.

²⁴¹ Alberto Díaz Ramírez, "La construcción del American West como destino turístico: clima, tierras y aguas termales, 1869-1890", *Meyibó*, Año, 9, no, 17, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, (enero-junio, 2019): 77. Véase *Coronado Beach: a unique corner of the earth, Coronado Beach, California: compliments of the Hotel del Coronado* (Oakland, California: Pacific Press Pub., Co., 1890), 31 y *Where Coronado Beach is and how to get there* (Los Angeles: Hotel del Coronado, 1898), 4. Special Collections & Archives, UC San Diego.

²⁴² Francisco Alberto Núñez Tapia, "Espacio marítimo, comercio interregional y transporte costero entre California y Baja California en el Océano Pacífico, 1887-1914" (tesis de doctorado, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, 2016), 94.

²⁴³ Roselia Bonifaz, "11. Conformación del Distrito Norte de la Baja California 1887-1911", en Samaniego López, Marco Antonio (Coord.). *Ensenada: nuevas aportaciones para su historia* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 1999), 339.

Para 1900, los caminos del Distrito Norte que unieron a las diversas poblaciones, eran sumamente precarios. Ante tal situación, el ayuntamiento de Ensenada por medio del jefe político del Distrito, Celso Vega, le solicitó a la Secretaría de Comunicaciones recursos pecuniarios por \$25,000 pesos anuales para la reposición y apertura de nuevas vías de comunicación entre los poblados y los minerales. El camino carretero entre Ensenada y Tijuana tenía una distancia de 150 kilómetros y no había sido trazado bajo los preceptos de la ingeniería. El trayecto aprovechaba una ruta natural, pero trasladarse a través de él, causaba muchos inconvenientes al tráfico comercial que existía entre Ensenada y San Diego.²⁴⁴

Por otro lado, el camino que conectó Ensenada con Los Algodones se hallaba en peores condiciones. Recorrer este derrotero implicaba franquear las escarpadas montañas de la Sierra Juárez, además de atravesar por los diferentes cauces del río en el bajo delta del Colorado. La distancia que cubría esta vía era de aproximadamente 300 kilómetros. Asimismo, al sureste de la cabecera municipal del Distrito Norte, existía una ruta con dirección al Real del Castillo y El Álamo, mientras que al sur de Ensenada, las poblaciones de Santo Tomás, San Telmo, San Quintín, El Rosario, Santa Catarina, San Julio y La Ciénega estaban ligadas por un camino que se internaba por la sierra, cuya longitud era de 400 kilómetros.²⁴⁵

Posteriormente, las precipitaciones pluviales de 1904 y 1905 causaron graves daños al tramo de Ensenada a Tijuana, al grado de quedar interrumpido el acceso. La actividad minera que experimentó El Álamo produjo un intenso tránsito comercial por dicho camino, por lo que la compañía de minas Aurora urgió al Ayuntamiento de Ensenada reunir fondos

²⁴⁴ Solicitud del ayuntamiento de Ensenada subsidio para la reparación de los caminos públicos en el Distrito, 19 de junio de 1903. AGN, Gobernación, vol.441, sección 2a, exp.14, ff. 4-5,10, en IIH-UABC [36.4].

²⁴⁵ Solicitud del ayuntamiento de Ensenada subsidio para la reparación de los caminos públicos en el Distrito, 19 de junio de 1903. AGN, Gobernación, vol. 441, sección 2a, exp.14, f. 5, en IIH-UABC [36.4].

para arreglar la vía. La recaudación del dinero se hizo a través de una suscripción pública entre comerciantes y particulares, quienes aportaron \$465 pesos. La empresa minera Aurora colaboró con \$1000 pesos y a finales de 1905, Gobernación contribuyó con \$4,832.72 pesos para la restauración del camino Ensenada-Tijuana. El responsable para realizar la obra fue el ingeniero Pedro Espinoza y los trabajos se iniciaron en enero de 1906.²⁴⁶

Uno de los efectos negativos que generaban los caminos en pésimas condiciones, era perjudicar el tráfico de mercancías y el comercio. Igualmente, aumentaba el costo de los fletes, lo que producía un incremento en los precios de los artículos tanto de primera necesidad como en las herramientas de trabajo, maquinaria y en los productos suntuarios de importación.

2.1.1.- Los valles Imperial y Mexicali, un espacio fronterizo compartido.

La aparición de poblado fronterizo de Mexicali en 1902, se debió a la estrecha relación con los trabajos de irrigación efectuados por George Chaffey para trasladar agua hacia Valle Imperial, California. La empresa que se formó para ello fue la *California Development Company*, misma que actuó sin permiso de los gobierno de México y Estados Unidos. En 1901 se logró dicha conducción, lo que permitió el uso controlado del agua del Río Colorado para la actividad agrícola. El canal que desvió el afluente se localizó en Pilot Knob, a poca distancia de Yuma y corrió paralelo al Río Colorado hasta cruzar por México, donde aprovechó el lecho seco del río El Álamo, convirtiéndose en la arteria principal de agua para el Valle Imperial.²⁴⁷

²⁴⁶ Bonifaz de Novelo, “11.-Conformación del Distrito Norte”, 339.

²⁴⁷ Robert G. Schonfeld, “The Early Development of California's Imperial Valley: Part I”, *Southern California Quarterly* Vol. 50, no. 3 (September, 1968): 284.

Ello propició el arribo de ciudadanos anglo-americanos dispuestos a colonizar y reclamar las tierras áridas de California y al poco tiempo surgieron las poblaciones de Imperial, Calexico, El Centro, Holtville y Calipatria. De este modo, los trabajos de irrigación transformaron el desierto en una rica zona agrícola, la cual se extendió hasta el Valle de Mexicali (ver Ilustración 3).

En 1900, el propietario de *Los Angeles Times*, Harrison Gray Otis, su yerno Harry Chandler y George C. Hunt realizaron un tour guiado por la zona del delta del Colorado, en México. Posteriormente, se interesaron en comprar las tierras que poseía Guillermo Andrade y dos años después sentaron las bases para la conformación de la empresa formalmente mexicana, pero integrada por extranjeros: la *Colorado River Land Company*.²⁴⁸ Esta compañía encaminó esfuerzos para aprovechar y explotar las tierras ubicadas en el Valle de Mexicali para uso agrícola y ganadero.

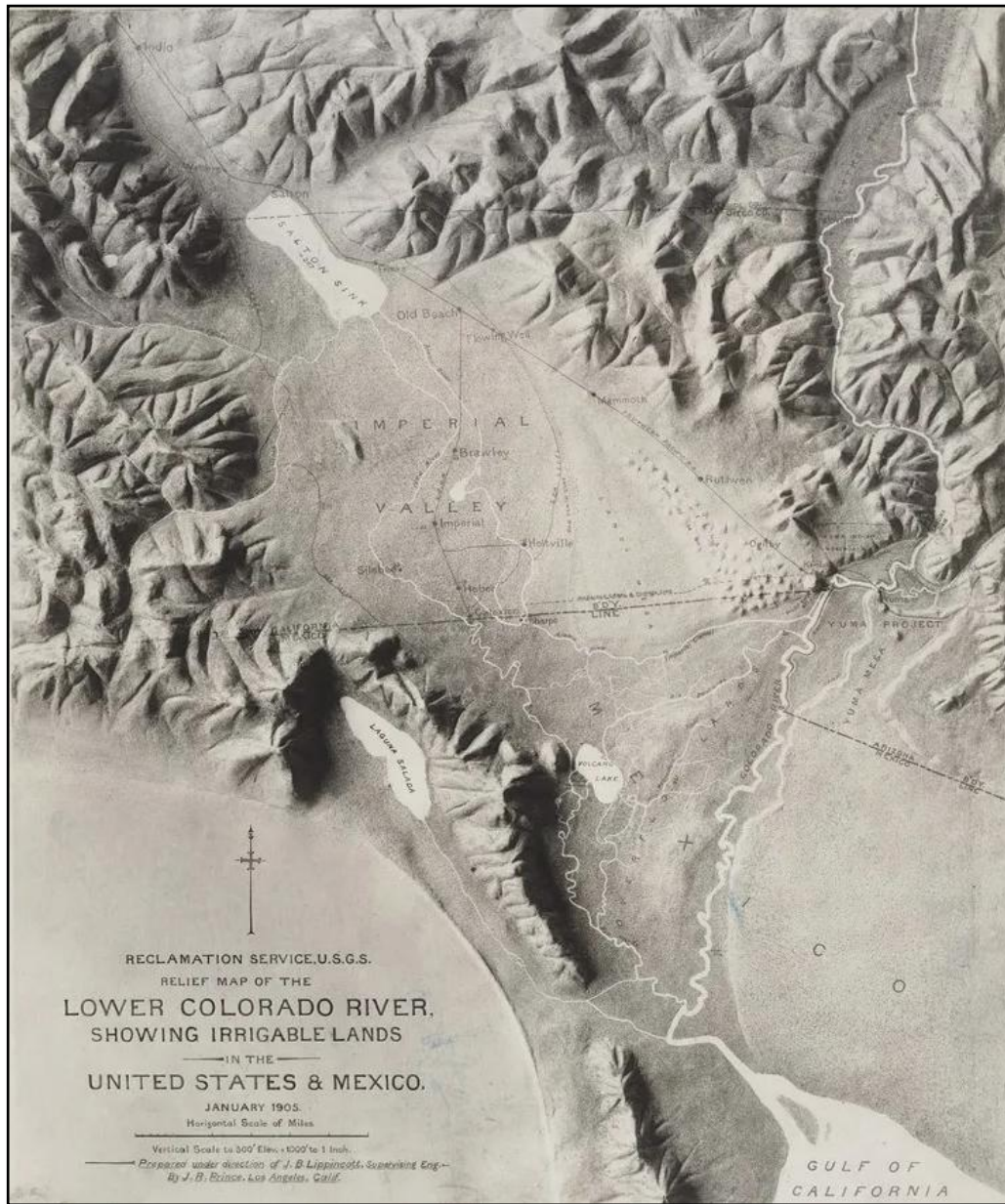
El desenvolvimiento de la agricultura en el Valle Imperial requirió contar con un acceso ferroviario que lo vinculará con el *Southern Pacific Railroad*. En 1902 la empresa *Imperial & Gulf Company* se encargó en realizar la nivelación del terreno y el tendido del ramal Niland, perteneciente a la línea Los Ángeles-Yuma, con dirección al Valle Imperial.²⁴⁹ El presidente de esta compañía era W. F. Holt, hombre de negocios proveniente de Missouri y dirigente del First National Bank de Imperial.²⁵⁰ Poco tiempo después también fue el encargado de la distribución de energía eléctrica en ambos lados de la frontera.

²⁴⁸ Otis Burgess Tout, *The first thirty years, 1901-1931: being an account of the principal events in the history of Imperial Valley, Southern California, U. S. A.*, (San Diego: Otis B. Tout, Publisher, 1931), 43 y Dorothy Pierson Kerig, "Yankee enclave: The Colorado River Land Company and Mexican agrarian reform in Baja California, 1902-1944" (tesis de doctorado, University of California, Irvine, 1988), 59.

²⁴⁹ John A. Kirchner, *Baja California Railways* (San Marino, California: Golden West Books, 1988), 63-64, *Imperial Valley Press*, 3 de mayo de 1902.

²⁵⁰ Lowell L. Blaisdell, *The Desert Revolution: Baja California, 1911* (Madison: University of Wisconsin Press, 1962), 30 y *Morning Press*, 11 de mayo de 1902.

Ilustración 3. Mapa de las tierras irrigables en el Valle Imperial en 1905.



Fuente: Joseph B. Lippincott, Map of the Lower Colorado River, Reclamation Service U.S., 1905.²⁵¹

En mayo de 1902, la firma fue incorporada al *Southern Pacific* y con esta adhesión surgió la compañía *Inter-California Railroad*, cuyo objetivo era proseguir la construcción de las vías férreas hacia Calexico cruzando por el territorio fronterizo de Mexicali y Los

²⁵¹ Kennan, *The Salton Sea*, 18.

Algodones con destino a Yuma, en Arizona. La razón del trazado de la ruta respondió a cuestiones topográficas. En 1904, los trabajos de la obra ferrocarrilera comenzaron de lado mexicano de manera paralela al canal El Álamo (ver Anexo B).²⁵²

Los obreros contratados por la compañía Shattuck y Desmond para el tendido de la vía estaban conformados por extranjeros, esto molestó a los trabajadores mexicanos, quienes se organizaron para detener las obras del ferrocarril. Pronto, la situación se volvió tensa y enero de 1905, los residentes de Mexicali ejercieron presión hasta lograr que la compañía ferroviaria cambiara su política de contratación. A finales de ese mes y a principios de febrero, el poblado regresó a la tranquilidad.²⁵³ Para 1907 compañía subsidiaria *Inter-California* inició operaciones con 80 kilómetros de vías en el territorio mexicano.²⁵⁴

Al estar situados los valles de Imperial y Mexicali en una zona inundable por el caudal del Río Colorado, implicó que se emprendieran obras de infraestructura hidráulica. En el verano de 1903, al no poder regular la cantidad de agua que llegó al Valle Imperial, ocasionó que los campos se inundaran y provocó pérdidas económicas a los granjeros. Las medidas que se emplearon fueron construir obras en la frontera mexicana, esto generó diferencias entre los dueños de la *California Development Company*, porque se requería de cuantiosas inversiones. Aunque, de no hacerlo, el riesgo de una amenaza de inundación era latente, por lo que, el canal El Álamo resultó ser una solución viable para irrigar el Valle Imperial.²⁵⁵

²⁵² Kerig, “Yankee enclave”, 112.

²⁵³ Marco Antonio Samaniego López, “Formación y consolidación de las organizaciones obreras en Baja California, 1920-1930”, *Mexican Studies/Estudios Mexicanos* Vol. 14, no. 2 (1998): 335-336.

²⁵⁴ Heath Kirkland y Patricia Aceves Calderón, “Mexicanos calificados y deseosos de trabajar: políticas de empleo y agrupaciones sindicales en la industria ferroviaria bajacaliforniana (1902-1955)”, *Región y sociedad* Vol. 27, no. 63, (mayo-agosto, 2015): 217.

²⁵⁵ Marco Antonio Samaniego López, *Nacionalismo y revolución, los acontecimientos de 1911 en Baja California* (Tijuana: UABC- Instituto de Investigaciones Históricas, Centro Cultural Tijuana, 2008), 91-92.

Por otra parte, la posición esgrimida por el Departamento de Guerra de Estados Unidos era en contra de que se usara el agua del Río Colorado para la agricultura, lo cual obligó a Antonio H. Heber, representante de la *California Development* a tomar medidas y ordenó al ingeniero Charles Rockwood que abriera una bocatoma en el territorio de mexicano. Posteriormente, Heber viajó a la ciudad de México y logró en 1904 que el gobierno federal y la Sociedad de Terrenos e Irrigación de la Baja California firmaron un contrato, en donde se aceptó la apertura de la bocatoma en México. Con este movimiento por parte de la *California Development* se eliminó la anuencia del Departamento de Guerra.²⁵⁶

Asimismo, en enero de 1905 las crecientes de Río Colorado provocaron inundaciones en el lado estadounidense y mexicano. Esto movilizó a los empresarios de la *California Development* a efectuar trabajos para evitar el desbordamiento del río. Por lo que le solicitaron un préstamo de \$200 mil dólares a la *Southern Pacific*. El empréstito otorgado significó que la empresa de E. H. Harriman obtuviera el derecho de nombrar oficiales e ingenieros en el comité directivo de la *California Development*. Los cambios que realizó fueron remplazar a Heber y a Charles R. Rockwood. En su lugar designó a Fred Edinger para que emprendiera los trabajos de contención de las inundaciones en territorio mexicano.²⁵⁷

En 1906 los desbordamientos del río continuaron y afectaron a miles de residentes del Valle Imperial, así como parte del naciente poblado de Mexicali. La empresa ferrocarrilera *Southern Pacific* pidió el apoyo del presidente de Estados Unidos, Theodore

²⁵⁶ Marco Antonio Samaniego López, “Empresas de extranjeros oficialmente mexicanas en la frontera. Significado e implicaciones en torno a la cuenca internacional río Colorado”, *Mexican Studies/Estudios Mexicanos* Vol. 31, no. 1, (Winter 2015): 65.

²⁵⁷ Samaniego López, *Nacionalismo y revolución*, 95. Véase a J. Orsi, *Sunset Limited: The Southern Pacific Railroad and the Development of the American West 1850-1930* (Berkeley, Los Angeles, California: University of California Press, 2005), 230.

Roosevelt. Por su parte, el presidente estadounidense le requirió al Congreso la autorización de dos millones de dólares para las obras de irrigación en la frontera mexicana. Sólo se concedió un millón y fue empleado para la construcción de diques de protección para controlar el río en 1907.²⁵⁸

En 1909 se presentó otra amenaza debido a la creciente del río. De lado mexicano, se abrió una brecha en un bordo a unos cuantos kilómetros al sur del límite internacional. El agua se precipitó sobre el cauce llamado Las Abejas y llenó la Laguna de los Volcanes, lo que alertó a ambas naciones. Ante este escenario, W. H. Holabird fue designado por la corte de Los Ángeles para que se hiciera cargo de los trabajos en Valle Imperial y propuso efectuar obras en el territorio de México. Sin embargo, el responsable en construir los bordos fue el coronel J. A. Ockerson.²⁵⁹

En junio de 1910, el Congreso de Estados Unidos aprobó la inversión de un millón de dólares para las obras. Pero, México no podían permitir que se hicieran los trabajos con dinero de un gobierno extranjero. De esta manera, la *Colorado River Land Company* fue la empresa encargada en realizar las labores, esto se debió, ya que era una compañía mexicana y porque las obras se hallaban en los terrenos de su propiedad, aunque, era del conocimiento de ambas naciones que el recurso provenía del gobierno federal estadounidense.²⁶⁰

Los trabajos de los bordos comenzaron de enero de 1911, mientras esto ocurría, en ese mismo mes el Distrito Norte de la Baja California sufrió una incursión armada²⁶¹ compuesta por un grupo de anglo-americanos, mexicanos residentes en Estados Unidos y extranjeros, así como algunos rancheros e indígenas cucapah, kiliwa y paipai, todos ellos

²⁵⁸ Samaniego López, *Nacionalismo y revolución*, 97.

²⁵⁹ Samaniego López, "Empresas de extranjeros", 76-77.

²⁶⁰ Marco Antonio Samaniego López, "Ríos Internacionales", 205.

²⁶¹ Blaisdell, *The Desert Revolution*, 39.

residentes de zonas del Distrito Norte. Algunos era seguidores de Ricardo Flores Magón, miembros del Partido Liberal Mexicano y otros eran ciudadanos de California con pretensiones anexionistas. La intención de este contingente armado era derrocar la dictadura de Porfirio Díaz y para otros, propiciar una revolución anarquista mundial.²⁶²

Para lograr proteger las obras de irrigación, el 8 de abril arribó a las afueras de Mexicali, el 8vo., Batallón de infantería bajo las órdenes Miguel Mayol. La instrucción emitida por Porfirio Díaz fue dirigirse al campo Ockerson, lugar donde se realizaban los trabajos de los bordos. La longitud del bordo que se construyó fue de 40 kilómetros con una altura de 1.50 metros y fue concluido en mayo de 1911. La ausencia de revestimiento en el dique produjo rupturas posteriores, lo cual generó severas críticas y puso en entredicho a la ingeniería estadounidense.²⁶³

Por otra parte, en julio de 1911 se constituyó la empresa *Imperial Irrigation District*, bajo la ley del estado de California. Esta compañía era parte de la *Southern Pacific* y se estableció para adquirir los activos de la *California Development Company* y de la empresa subsidiaria en México, la Compañía de Tierras y Agua de la Baja California, la cual obtuvo en 1916, después de un largo proceso judicial. La función que desempeñó la *Imperial Irrigation District* fue mantener los diques de protección en territorio mexicano, ya que ello permitía proteger al Valle Imperial.²⁶⁴

El avance en el tendido de la ruta carretera entre San Diego y El Centro, atrajo la atención de inversionistas interesados en construir un camino entre Mexicali y Yuma, Arizona, que atravesara por la frontera del Distrito Norte, paralelo al ferrocarril Inter-

²⁶² Marco Antonio Samaniego López, “El poblado fronterizo de Tijuana. Emiliano Zapata y la *Rivoluzione da Tavolino*”, *Historia Mexicana* Vol. LXVI, no. 3 (2017): 1125-1127.

²⁶³ Marco Antonio Samaniego López, “El control del río Colorado como factor histórico. La necesidad de estudiar la relación tierra/agua”, *Frontera Norte* Vol.20 no.40 (julio-/diciembre, 2008): 63 y Samaniego López, *Nacionalismo y revolución*, 401.

²⁶⁴ Kirchner, *Baja California Railways*, 273.

California, el cual corría en la misma dirección que el canal El Álamo. En 1913 los estadounidenses Adolfo M. Shenk y John G. Beekler, provenientes de Calexico, le hicieron la propuesta al subsecretario de Mexicali.

Este camino se consideró como la ruta más práctica para unir a Yuma, Arizona, con el Valle Imperial. La conexión directa era sumamente compleja por la sinuosidad de los arenales de lado estadounidense, en donde la gran cantidad de dicho material volvía imposible su construcción y era sumamente costoso su mantenimiento, esto explica el interés de realizarlo por México. Respecto a la manera de obtener los recursos se planeó que sería a través de una subscripción pública, ya que el objetivo que perseguían Shenk y Beekler era que llegaran automovilistas e inversores a estos poblados, así como facilitar el desplazamiento de turistas para asistir a la exposición de San Francisco y San Diego de 1915.²⁶⁵

En Calexico existió la disyuntiva si el camino debía construirse por territorio estadounidense o tendría que pasar por México. El coronel Ed Fletcher estaba a favor de la segunda opción. La disputa por el trayecto al Valle Imperial entre San Diego y Los Ángeles llevó a proponer dos rutas posibles. Una iniciaba entre los condados de El Centro a Mecca por la vía de Brawley hacia Los Ángeles y la otra partía de El Centro a Holtville. Después a dos millas al este descendía al sur en dirección al límite fronterizo hasta el monumento 210, atravesaba unas lomas de arena, luego cruzaba quince millas por el territorio mexicano y regresaba a Estados Unidos por Andrade, cerca de Hanlon Heading hasta llegar a Yuma por

²⁶⁵ Solicitud de Adolfo M. Shenk y John G. Beekler para la construcción de una carretera entre Yuma, Arizona y Mexicali, Baja California, 29 de enero de 1913. AGN, Periodo Revolucionario, caja: 65, exp. 69, f. 6, en IIH-UABC [5.30].

la reservación india. Dicha ruta fue propuesta por el ingeniero O. K. Parker, miembro del *Automobile Club of Southern California*, el 24 de noviembre de 1913, en Calexico.²⁶⁶

Los empresarios del Valle Imperial deseaban ser parte de la “ruta del sur”, proyecto promovido por A. L. Wesgard, vicepresidente de la *National Highway Association*, quien planteó la construcción de una carretera terrestre por la frontera a través de Texas, el sur de Arizona y California.²⁶⁷ Mientras se proponía la ruta por México, Wesgard realizó un viaje a Texas y ahí organizó una asociación para el trazado del camino de El Paso a Forth Worth.²⁶⁸ El itinerario proyectado de la ruta del sur tenía como punto de partida El Paso, de ahí continuaba a Douglas, Bisbee, Tucson y Phoenix. Los habitantes del sur de Arizona estaban a favor de que la carretera siguiera hasta Yuma, cruzara el Colorado y arribara al condado de Imperial.²⁶⁹

La respuesta que emitió el gobierno federal a través del subprefecto de Mexicali en 1914, a la propuesta de Shenk y Beekler fue negar la construcción de toda obra. Esto se debió tras enterarse que los estadounidenses pretendían proteger el camino con el emplazamiento de cañones de campana, a largo de las quince millas del trayecto y en caso de ser necesario movilizar tropas por ahí.²⁷⁰ Además, se evidenció el interés de anexar esa sección del territorio a Estados Unidos:

“Elgún [sic] día, y quizá no muy remoto a la vez, el Valle de Imperial de Tío Sam se extenderá en 42 millas al Sur de la presente frontera, como ha hecho en las 42 millas al Norte de la línea. Y en vez de que el centro geográfico del Valle se mueva hacia el Norte, como parece ahora, ser posible, se moverá al sur, hacia la presente línea fronteriza. Cuando esto suceda, habrá una oportunidad para otro camino a Yuma, uno que será fácil de mantener en inmediata proximidad

²⁶⁶ Solicitud de Adolfo M. Shenk y John G. Beekler, “Nuevo camino recomendado de Valle Imperial a Yuma”, abril 1913. AGN, Periodo Revolucionario, caja: 65, exp. 69, ff. 23, 25, en IIH-UABC [5.30], *Calexico Chronicle*, 21 de noviembre de 1913, *Riverside Daily Press*, 21 y 25 de noviembre de 1913.

²⁶⁷ *Calexico Chronicle*, 20 de febrero de 1913 y 27 de marzo de 1913.

²⁶⁸ *Morning Press*, 19 noviembre 1913.

²⁶⁹ Solicitud de Adolfo M. Shenk y John G. Beekler, “*Toda la Ruta del Sur*”, abril 1913. AGN, Periodo Revolucionario, caja: 65, exp. 69, f. 26, en IIH-UABC [5.30].

²⁷⁰ Negativa a la solicitud de Adolfo M. Shenk y John G. Beekler, 7 de febrero de 1914. AGN, Periodo Revolucionario, caja: 65, exp. 69, ff. 38,43, en IIH-UABC [5.30].

del ferrocarril que ahora conecta a Calexico y Yuma, el lugar lógico para un camino que origine le mero [sic] centro del futuro Valle Imperial”.²⁷¹

La información descrita en el documento era una referencia común para todo el Distrito Norte desde 1890 y se convirtió un peligro constante desde la apertura de tierras en el Valle Imperial. Al correr la década 1910, granjeros y empresarios californianos se interesaron en que el naciente Valle de Mexicali formara parte del territorio de Estados Unidos.

2.2.- El arribo de Esteban Cantú al Distrito Norte.

Esteban Cantú llegó al Distrito Norte de la Baja California el 26 de junio de 1911, como parte del 17mo., Batallón de infantería, columna expedicionaria enviada tras los incidentes ocasionados por la incursión armada de extranjeros, anarquistas y anexionistas estadounidenses. Cantú estuvo bajo las órdenes del general Manuel Gordillo Escudero y quedó a cargo de Mexicali con cien hombres. El poblado era resguardado por los hombres de Rodolfo L. Gallego, quien en mutuo acuerdo con Cantú accedió a entregar las armas.²⁷²

La situación convulsa que experimentó el país, después del asesinato de Madero en 1913, generó enfrentamientos en Mexicali. Gallego apoyó a la facción constitucionalista, liderada por el coronel Luis Hernández, mientras que Cantú manifestó su fidelidad a Victoriano Huerta, esto causó un conflicto armado entre ambos, del cual salió triunfante Cantú, al tal punto que le valió el respaldo de Huerta y lo ascendió al grado de coronel.²⁷³

²⁷¹ Solicitud de Adolfo M. Shenk y John G. Beekler, “*Toda la Ruta del Sur*”, abril 1913. AGN, Periodo Revolucionario, caja: 65, exp. 69, f. 29. en IIH-UABC [5.30].

²⁷² Joseph Richard Werne, “Esteban Cantú y la soberanía mexicana en Baja California”, *Historia Mexicana* Vol. 30, no. 1 (jul.-sep., 1980): 5.

²⁷³ Werne, “Esteban Cantú”, 6 y Samaniego López, *Nacionalismo y revolución*, 571.

El gobierno del Distrito Norte también padeció cambios y conflictos internos. Después de que Manuel Gordillo Escudero remplazó a Celso Vega, intentó regular las actividades comerciales tasando nuevos impuestos, aspecto que le generó problemas con el ayuntamiento de Ensenada, ya que se le acusó de quedarse con los ingresos recolectados. Los reclamos esgrimidos tuvieron el efecto esperado y Gordillo Escudero fue sustituido por Carlos R. Ptanick, de manera interina de octubre a diciembre 1912.²⁷⁴

En 1913, el general José Espinoza Ayala tomó posesión del gobierno, el cual duró unas pocas semanas, debido al arribó al poder de Victoriano Huerta. El general que lo suplió fue Manuel R. Gómez hasta el mes de septiembre, cuando se nombró al coronel Francisco Vázquez como jefe político. En un inicio la relación con el ayuntamiento de Ensenada no fue complicada hasta que decidió intervenir en la regulación de los juegos de azar y las cantinas en los poblados fronterizos de Tijuana y Mexicali. Las arbitrariedades cometidas por Vázquez con los recursos pecuniarios y falta de pago a las tropas, molestó sus hombres, ello originó que los militares Fortunato Tenorio y Esteban Cantú, se levantaran en su contra y decidieran encarcelarlo.²⁷⁵

Posteriormente, el mando del gobierno se le asignó al David Zarate de forma provisional hasta la llegada de Baltasar Avilés, quien fue designado por Francisco Villa. La autoridad militar en el Distrito Norte estaba conformada por Tenorio y Cantú. Por lo que Avilés y Felipe Ángeles se entrevistaron con Cantú en Calexico para negociar el reconocimiento de las tropas, ya que tras la firma de los *Tratados de Teoloyucan* el ejército federal desapareció. Esto implicaba que las efectivos con lo que contaba Cantú ya no pertenecían a este cuerpo militar. De esta manera, en el acuerdo sostenido entre ambos se

²⁷⁴ César Alexis Marcial Campos, *Un territorio en disputa: el Distrito Norte de la Baja California durante el gobierno de Esteban Cantú 1915-1920* (La Paz: Instituto Sudcaliforniano de Cultura, 2016), 20-21.

²⁷⁵ Marco Antonio Samaniego López, *Los gobiernos civiles en Baja California, 1920-1923* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de Cultura de Baja California, 1998), 28.

aceptó que Cantú retuviera en su poder 500 efectivos en armas, mientras que Avilés contó con 150 soldados.²⁷⁶

Además, Cantú reconoció a las fuerzas de la División del Norte de Villa en su lucha contra Carranza.²⁷⁷ El desempeño que tuvo Cantú en Mexicali en 1913, le hizo ganar adeptos, al grado de constituir un grupo de voluntarios que le ayudaron a mantener el orden, conocidos como “Cuerpo de Caballería de Esteban Cantú”.²⁷⁸ Avilés tomó el mando del gobierno en septiembre de 1914, pero rápidamente se debilitó, luego de que cambió su residencia a San Diego, situación que supo aprovechar Cantú con la organización de un levantamiento contra el jefe político y logró destituirlo en diciembre de 1914.

Tras recibir el apoyo de los cuerpos militares Cantú tomó posesión del cargo el 1 de enero de 1915. Posterior a ello, Villa fue informado del movimiento de Cantú y envió al general José María Leyva para que lo destituyera y asumiera su lugar. Cantú no accedió a entregar el poder, entabló comunicación directa con Villa y luego de intercambiar posicionamientos, Villa lo confirmó como gobernante el 20 de enero.²⁷⁹

La primera acción emprendida por Cantú fue expedir un decreto, en donde se estipuló el cambio de residencia de la capital de gobierno del Distrito Norte, de Ensenada a Mexicali.²⁸⁰ El desenvolvimiento de la actividad agrícola, gracias a las obras de irrigación efectuadas en territorio mexicano por empresas de capital estadounidenses, pero constituidas como mexicanas, le auguró al Valle de Mexicali un crecimiento de la

²⁷⁶ Samaniego López, *Los gobiernos civiles*, 29.

²⁷⁷ Javier Garcíadiego, “Esteban Cantú y la revolución constitucionalista en el Distrito Norte de la Baja California” (tesis de maestría, Universidad de Chicago, 1979), 9.

²⁷⁸ Werne, “Esteban Cantú”, 5.

²⁷⁹ María Eugenia Bonifaz de Novelo, “14. El gobierno de Esteban Cantú, 1915-1920”, en Samaniego López, Marco Antonio (Coord.). *Ensenada: nuevas aportaciones para su historia (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 1999)*, 472.

²⁸⁰ Samaniego López, *Los gobiernos civiles*, 37.

producción agrícola, a causa de la demanda de algodón por la Primer Guerra Mundial, lo cual redundó en un incremento de la población y movilidad interna a Mexicali.

Asimismo, otras de las medidas que realizó Cantú fueron conseguir los recursos económicos para sostener al ejército que lo llevó al poder. Para lograr esto, elevó los impuestos a las cantinas, casas de apuestas y de la prostitución. El dinero que obtuvo le permitió pagar los salarios de los oficiales y los soldados.²⁸¹ De igual manera, otorgó concesiones de telégrafos, teléfono, luz eléctrica, suministro de agua y de líneas navieras en Ensenada. En Tijuana concedió permisos para el establecimiento del hipódromo y de casinos.²⁸²

Cantú se percató que el Distrito Norte requería de caminos para comunicar a los poblados, controlar a las tropas y desplazar a los efectivos. Entre otras razones, se debió al intento de conspiración en febrero de 1915 por parte de Avilés, Gerónimo Sandoval, Francisco Ayón, Charles Guzmán, Harry Chandler, Walter Baker y el general B. J. Viljoen, el cual fue descubierto en Estados Unidos.²⁸³ La corte de Los Ángeles los arrestó bajo el cargo de organizar una rebelión militar en contra de gobierno de Baja California y violar las leyes de neutralidad estadounidenses.²⁸⁴ El fiscal de distrito del Sur de California, Albert J. Schnoover le escribió al Departamento de Justicia para informarle que el verdadero objetivo de la conspiración era separar la Baja California.²⁸⁵

La respuesta por parte de Cantú fue proteger el Distrito Norte y reforzar la seguridad con hombres armados. Por otro lado, la lucha de facciones entre los Villistas y Carrancistas

²⁸¹ Samaniego López, *Los gobiernos civiles*, 33.

²⁸² Bonifaz de Novelo, "El gobierno de Esteban Cantú", 476.

²⁸³ Lowell L. Blaisdell, "Harry Chandler and Mexican Border Intrigue, 1914-1917", *Pacific Historical Review* Vol. 35, no. 4 (nov., 1966), 387.

²⁸⁴ Eugene Keith Chamberlain, "United States interests in Lower California" (tesis de doctorado: University of California, 1949), 220.

²⁸⁵ Blaisdell, "Harry Chandler", 388.

en México, era un factor que amenazaba con propiciar sublevaciones tanto internas como externas para derrocar a Cantú. Después de la derrota de Villa por las fuerzas de Obregón. Cantú emitió un manifiesto en donde rompió relación con la Convención de Aguascalientes y declaró a la Baja California neutral.²⁸⁶

De igual modo, en 1916 distribuyó el Cuerpo de Caballería en cuatro escuadrones para afianzar el control del territorio.²⁸⁷ En 1917, tres meses después de la promulgación de la Constitución el 5 de febrero. Carranza reconoció a Cantú y le otorgó el cargo de gobernador del Distrito Norte, este reconocimiento de facto, no erradicó las dudas y sospechas por parte de Carranza hacia Cantú. En reiteradas ocasiones lo convocó a la Ciudad de México, pero Cantú se negó a ir, con lo cual la relación se volvió tensa y de desconfianza entre ambas partes.

2.2.1.- El proyecto carretero de Cantú: el Camino Nacional.

La carencia de vías de transportación era una problemática que preocupó al coronel Esteban Cantú. La búsqueda de seguridad, defensa y control del territorio implicó construir nuevos caminos que conectaran a los poblados. La falta de un camino por Mexicali obligó a los residentes a cruzar la frontera de Estados Unidos y tomar la ruta a Calexico. Las revisiones de la oficina de inmigración y aduanas fronterizas volvían sumamente lento el cruce, lo cual afectaba a los habitantes mexicanos.²⁸⁸

Por ello, en 1915 se iniciaron las obras para la construcción de un camino nacional, el encargado en realizar los estudios técnicos y elaboración del primer trayecto de Mexicali

²⁸⁶ Bonifaz de Novelo, "El gobierno de Esteban Cantú", 477.

²⁸⁷ Marcial Campos, *Un territorio en disputa*, 27.

²⁸⁸ Matías Gómez, *Breves apuntes geográficos del Distrito Norte de la Baja California* (San Diego, California: Buck-Molina Co., 1918), 64. Colección California Mexicana. Acervo vertical Ascensión y Miguel León Portilla. Instituto de Investigaciones Históricas (IIH). UABC.

a Tecate, fue el ingeniero Luis Robles Linares, quien posteriormente falleció de pulmonía, en su lugar quedó al mando el ingeniero militar Enrique Alducín. El primer tramo propuesto por Robles Linares sufrió algunos cambios, los hombres que colaboraron en la construcción de la ruta fueron los ingenieros Enrique Medina Soulés y los auxiliares Ignacio Ayala, Luis Pavón, Ignacio Romero, Salvador Cortina, Miguel S. Ramos y E. Bátiz.²⁸⁹

El Camino Nacional corría de Mexicali en dirección suroeste hacia el Puerto del Centinela, próximo a la Sierra Cucapah. La distancia que cubría era de veinte tres kilómetros. Posteriormente, del Puerto del Centinela el sendero proseguía por una parte del desierto hasta llegar a Acatita para después continuar rumbo al Cañón de Llanos.²⁹⁰ De ahí, la ruta ascendía faldeando la cuesta de Picachos. La altitud entre el pie y la cumbre de la Sierra tenía una extensión de once kilómetros y un desnivel de 806 metros (ver Ilustración 4).²⁹¹

El primer tramo estuvo compuesto por pendientes de 10 por ciento en un espacio de 393 metros con una longitud de cuatro kilómetros. La curva más cerrada era de 18 metros de radio y tenía una anchura de seis y medio metros. Además, contó con explanadas de un diámetro de nueve metros para permitirle a los automóviles poder girar fácilmente. La última parte del trayecto cerca a la cumbre tenía una pendiente de 7 por ciento.²⁹²

Para evitar que se dañara el trayecto, a causa de los escurrimientos de las aguas en la parte alta por los deshielos, se utilizó un sistema de alcantarillado con tubos de lámina acanalada que permitió conducir las aguas pluviales. Después de llegar a la cuesta, de este

²⁸⁹ Ernesto Sosa Rocha, *Historia de la Rumorosa, la sierra misteriosa Vol. 1* (México: Portafolio Editorial, 2010), 36.

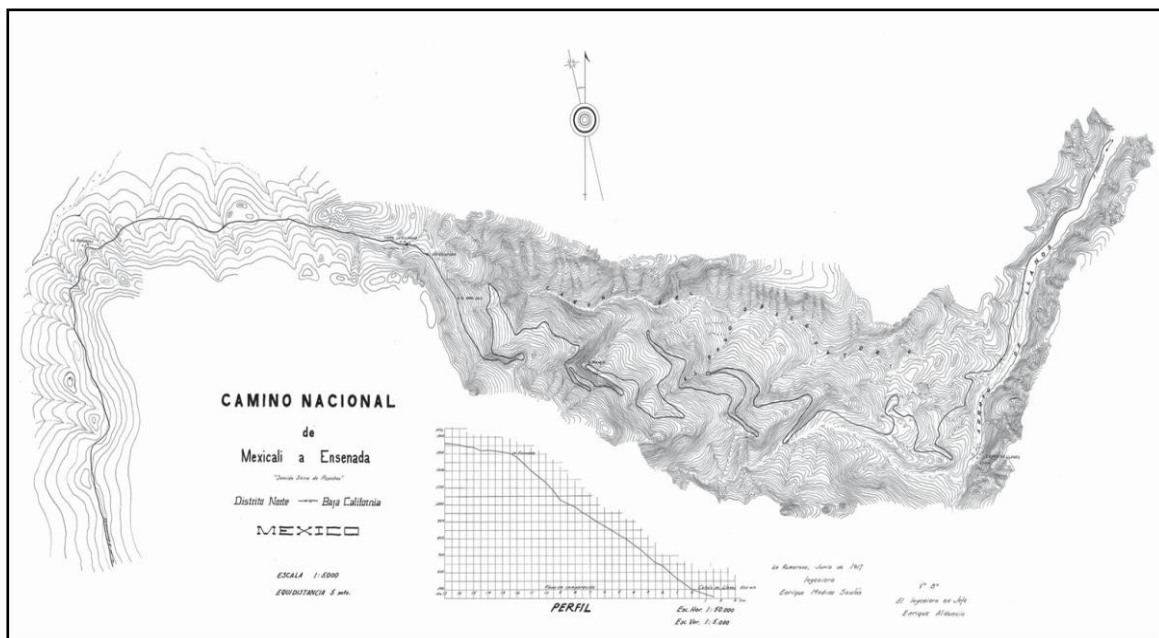
²⁹⁰ Adalberto Walther Meade, *Origen de Mexicali* (Mexicali, Baja California: Universidad Autónoma de Baja California, 1991), 89.

²⁹¹ Gómez, *Breves apuntes geográficos*, 64.

²⁹² Sosa Rocha, *Historia de la Rumorosa*, 35-36.

punto se seguía hasta Valentín para unirse con el camino en Tecate, el cual se terminó en 1917.²⁹³

Ilustración 4. Plano del Camino Nacional en la Cuesta Picachos.



Fuente: Ing. Enrique Medina Soulés, Plano topográfico del Camino Nacional Mexicali-Ensenada, 1917.²⁹⁴

Los trabajos para abrir el camino requirieron cortar roca de granito, para ello se empleó el uso de pólvora, misma que no se podía adquirir en Estados Unidos. A causa de las medidas restrictivas impuestas a la exportación de material explosivo. Cantú necesitaba comprar alrededor de mil cartuchos de dinamita para el tramo en la Sierra de Picachos y en la carretera militar entre Tijuana y Mexicali.²⁹⁵ En su lugar, el gobierno federal mexicano envió un furgón de pólvora para lograr la conclusión de los caminos.²⁹⁶

Por ciertas temporadas, los trabajadores que participaron en la construcción del Camino Nacional fueron hombres que habían sido encarcelados y los enviaron a trabajar en

²⁹³ Adalberto Walther Meade, *Tecate, cuarto municipio* (Mexicali, Baja California: Universidad Autónoma de Baja California, 1985), 71.

²⁹⁴ Rubén Castro Bojórquez, “A Picachos por la cuesta de Cantú”, *El Río*, Año, VII, no. 25, (julio-septiembre, 2014): 28.

²⁹⁵ Werne, “Esteban Cantú”, 18.

²⁹⁶ Esteban Cantú Jiménez, *Apuntes Históricos de Baja California Norte* (México: s. n.e., 1957), 41.

el proyecto carretero, este grupo de personas estuvo compuesto por chinos, japoneses y mexicanos.²⁹⁷ Los salarios pagados a los trabajadores variaban entre \$1.50 y \$5.00 oro mexicano, mientras que los operarios recibían alojamiento y alimentación por parte del gobierno.²⁹⁸

La otra sección del tramo que comunicó Tecate, Tijuana y Ensenada se le conoció con el nombre de Camino Militar. De igual modo, el ingeniero Enrique Alducín se encargó de las labores de su construcción. La finalidad de esta ruta era conectar los poblados a lo largo de la costa. Además, se construyó con la intención de poder desplegar rápidamente tropas en caso de un ataque o incursión militar sobre el Distrito Norte por parte del gobierno de Carranza.²⁹⁹

Los avances del Camino Nacional atrajeron la atención de la prensa de Calexico. En abril de 1916, un desplegado del periódico *Calexico Chronicle* anunció que el trayecto de Tecate se convertiría en la nueva ruta escénica para los turistas, la cual permitirá el tránsito de automóviles entre Calexico a Tecate.³⁰⁰ El tendido de líneas telefónicas y telegráficas a través de este camino, fue un aspecto que resaltaron del proyecto carretero de Cantú, ya que beneficiaba la comunicación entre los poblados fronterizos.³⁰¹

Por otro lado, David Goldbaum, comisionado de tierras de la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización, estuvo involucrado en los trabajos de la construcción del tramo carretero de Ensenada a Tijuana y de las líneas telefónicas.³⁰² Además, sus conocimientos

²⁹⁷ Samaniego López, *Los gobiernos civiles*, 63.

²⁹⁸ Walther Meade, *Origen de Mexicali*, 89. *Calexico Chronicle*, 19 de agosto de 1916.

²⁹⁹ Lawrence Douglas Taylor Hansen, “La transformación de Baja California en estado, 1931-1952”, *Estudios Fronterizos* Vol. 1, no. 1, (enero-junio, 2000): 55 y Henry Carr, “The Kingdom of Cantu: Why Lower California is an Oasis of Perfect Peace in Bloody Mexico”, *Sunset Magazine* Vol. 38, no. 3, (april, 1917): 65.

³⁰⁰ *Calexico Chronicle*, 28 de abril de 1916.

³⁰¹ *Calexico Chronicle*, 29 de marzo de 1916.

³⁰² *Calexico Chronicle*, 28 de abril de 1916.

cartográficos fueron aprovechados por Cantú, quien le encomendó el levantamiento de un mapa detallado de las localidades del Distrito Norte.³⁰³

En mayo de 1916, el estadounidense M. T. Emanuel, representante del *Automobile Club of Southern California* en el Valle Imperial, intentó convencer al gobernador Cantú para que le otorgara la concesión de colocar señales viales a lo largo del camino entre Mexicali, Tecate, Ensenada y Tijuana, sin costo alguno para el gobierno del Distrito Norte. El propósito que buscó la asociación automovilística era promocionar la ruta con fines turísticos.³⁰⁴

La búsqueda por mejorar la vía terrestre entre Mexicali y Yuma llevó al alcalde Francisco Bórquez a emprender labores para reparar el viejo camino de Andrade, en Yuma. El tramo carretero corría en paralelo del ferrocarril *Inter-California*. Además, cruzaba el puente sobre el canal El Álamo y atravesaba los campos agrícolas de algodón, cebada y alfalfa, así como algunos ranchos. Para poder reparar el trayecto, contó con el apoyo de Gus Contreras de Algodones y George Stahl del poblado de Yuma. Los fondos recabados provinieron de la municipalidad de Mexicali y el resto se recolectó a partir de una suscripción popular y con ello el objetivo que se perseguía era reducir el tiempo del recorrido a dos horas.³⁰⁵

La conexión a través de Mexicali a Yuma permitió comunicar a las localidades con Los Ángeles, lo anterior propició la movilidad de motoristas hacia Calexico y al poblado fronterizo mexicano. Esto urgió a la comisión y los supervisores de carreteras de Riverside a trabajar en conjunto con los condados de Imperial y acordar gastar \$421,000 dólares para

³⁰³ Bonifaz de Novelo, “El gobierno de Esteban Cantú”, 499 y Donald Chaput, William M. Mason y David Zarate Loperena, *Modest Fortunes, mining in Northern Baja California* (Los Angeles: Natural History Museum of Los Angeles County, Dawson’s Book Shop, 1992), 51-53. Special Collections & Archives, UC San Diego.

³⁰⁴ *Calexico Chronicle*, 16 de mayo de 1916.

³⁰⁵ *Calexico Chronicle*, 21 de mayo de 1917.

la construcción de una carretera de superficie de concreto de 151 millas desde Indio a Kane Spring rumbo a Yuma.³⁰⁶

En lo que refiere al camino entre Mexicali y San Felipe. El gobernador Cantú y su equipo de ingenieros y oficiales militares realizaron un recorrido en noviembre 1916. La intención del viaje era hacer un reconocimiento para determinar el trazado de otra ruta militar y la construcción de un cuartel en San Felipe para patrullar la zona ante la incursión de inmigrantes chinos por el golfo.

Los ingenieros que acompañaron a Cantú eran Enrique Alducín, Gonzalo Garito y Medina Soulés, así como, el licenciado Arturo Guajardo, el coronel Hipólito Jáuregui, el mayor Luis Escudero y el capitán Jaimes.³⁰⁷ Tras el arribo del ingeniero militar Gonzalo Garito, quien era reconocido por haber diseñado y construido el Palacio Postal en la Ciudad de México, se convirtió en una figura clave para el gobierno de Cantú y pronto quedó al frente de las obras ingenieriles en el Distrito Norte.³⁰⁸

En marzo de 1918 se declaró a San Felipe puerto de entrada en el Golfo de California. Por lo que Cantú mandó establecer una aduana protegida por seis soldados y ordenó el tendido de una línea telefónica entre Mexicali y el puerto. La apertura de San Felipe al comercio marítimo favoreció la entrada de productos provenientes de Guaymas, La Paz y Mazatlán.³⁰⁹ La oportunidad de darle salida a los productos de Valle Imperial por el golfo, orilló a los empresarios de Calexico y Yuma a entablar comunicación con Cantú para la construcción de una carretera y una línea ferrocarrilera entre Mexicali y San Felipe.³¹⁰

³⁰⁶ *Calexico Chronicle*, 9 de noviembre de 1917.

³⁰⁷ *Calexico Chronicle*, 19 de noviembre de 1916.

³⁰⁸ *Calexico Chronicle*, 19 de agosto de 1916.

³⁰⁹ *San Diego Union*, 22 de marzo de 1918 y *San Pedro Daily Pilot*, 25 de febrero de 1918.

³¹⁰ *Calexico Chronicle*, 19 de noviembre de 1918.

Por otra parte, la apertura del Camino Nacional de Mexicali a Ensenada se realizó el 18 de abril de 1918 y con ello se permitió al tráfico provisional. Primeramente, el trayecto fue recorrido por una diligencia que tenía contrato con el gobierno para transportar correo a Tecate, Tijuana y Ensenada.³¹¹ De igual modo, el camino fue usado por los automóviles. El tiempo que tomaba trasladarse de Mexicali a Tijuana era alrededor de cinco horas. Además, con la intención de evitar los deslaves, derrumbes o daños por las lluvias en el tramo del Centinela a la Cuesta Picachos, se le comisionó al soldado Valente Moreno que reparara el camino y cuidara la maquinaria que se encontraba en el campamento del Centinela.³¹²

Para poder transitar por la carretera se estableció el cobro de un \$1,00 dólar para los automovilistas y \$2,00 dólares para los camiones de carga. Los boletos eran vendidos en el departamento de tesorería de Mexicali y en las oficinas de aduanas de Tecate, Tijuana y Ensenada.³¹³ La inauguración oficial del Camino Nacional se llevó a cabo en enero de 1919. La ceremonia fue encabezada por el ingeniero Alducín y por el gobernador Esteban Cantú (ver Mapa 4).³¹⁴

El interés por el trazado del camino militar de Mexicali a San Felipe, cautivó la atención del empresario ferrocarrilero, B. F. Fly de Yuma, quien se reunió con Cantú y juntos realizaron un viaje en automóvil y recorrieron la ruta hacia el puerto. La razón de ese encuentro era discutir la construcción de un ferrocarril que se conectara con el *Inter-California* y que descendiera hasta San Felipe. El coronel Fly consideró viable la existencia de una línea ferrocarrilera en dirección al Golfo de California y auguraba que esto detonaría económicamente a Baja California, al Valle Imperial y Yuma.³¹⁵

³¹¹ Gómez, *Breves apuntes geográficos*, 64.

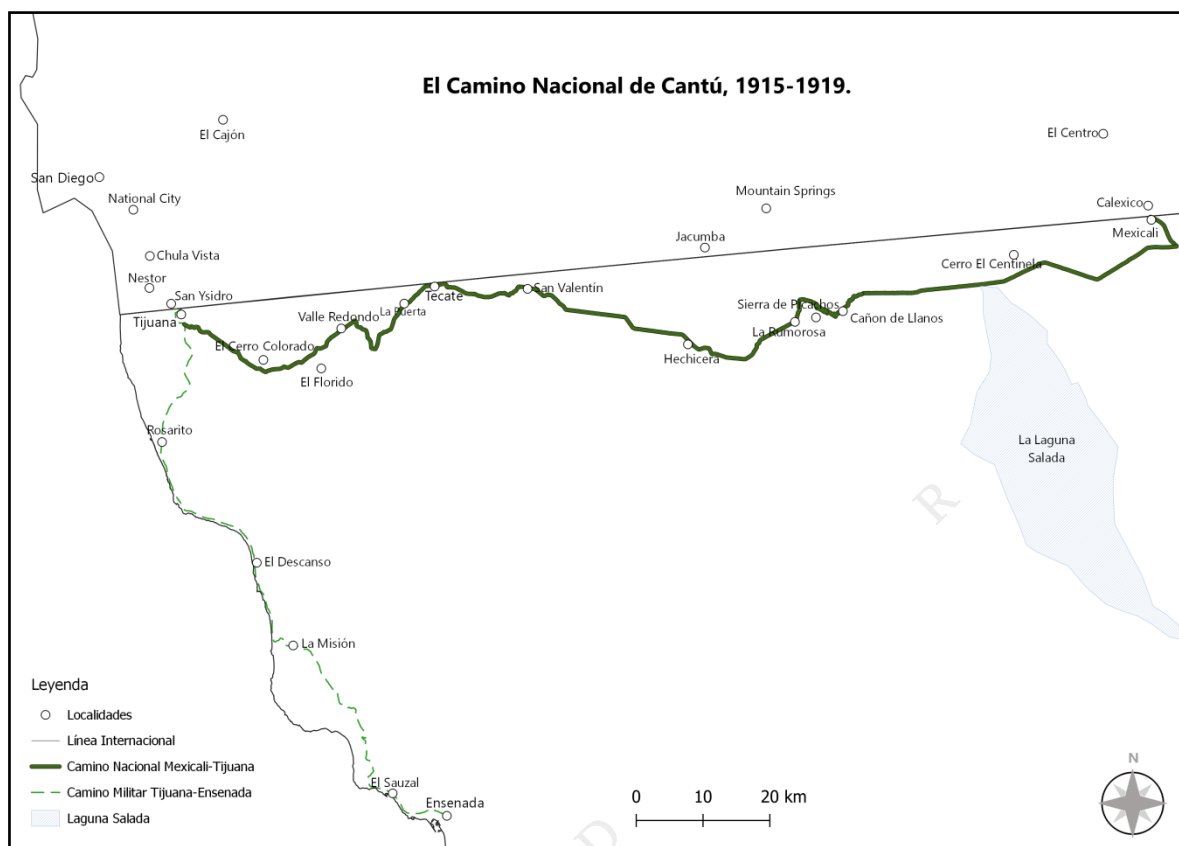
³¹² Sosa Rocha, *Historia de la Rumorosa*, 41.

³¹³ *Calexico Chronicle*, 14 de diciembre de 1918.

³¹⁴ *Calexico Chronicle*, 11 de enero de 1919 y 13 de enero de 1919.

³¹⁵ *Arizona Sentinel*, 17 de enero de 1918 y *Calexico Chronicle*, 9 de diciembre de 1918.

Mapa 4. El Camino Nacional de Cantú, 1915-1919.



Fuente: Elaboración propia.

En una nota del *Calexico Chronicle* se sugirió que de no realizarse la obra ferroviaria, una tentativa era la construcción de una carretera de concreto entre Mexicali y San Felipe, la cual se estimó que costaría \$250,000 dólares. Por otra parte, se afirmó que en el Distrito Norte había suficiente roca para poder encementar y ello permitiría transportar diversos productos por camión y proporcionaría enormes ganancias.³¹⁶

Posteriormente, los ingenieros de la *Southern Pacific* se acercaron al gobernador Esteban Cantú para efectuar los estudios provisionales con la intención de realizar el tendido de un ramal de ferrocarril. Las tierras de cultivo al sur de Mexicali eran vistas con

³¹⁶ *Calexico Chronicle*, 18 de febrero de 1919.

gran entusiasmo por parte de los empresarios de Calxico, quienes veían que era posible replicar un pequeño Valle Imperial cerca del puerto de San Felipe.³¹⁷

En septiembre de 1919, los trabajos para la construcción del camino carretero que comunicaría Mexicali y San Felipe comenzaron a desarrollarse, el costo estimado de la obra era entre \$15,000 a \$20,000 dólares. La distancia entre ambos puntos era de 222 kilómetros. Además, Cantú ordenó a Francisco Bórquez que equipara una estación pesquera en San Felipe para la edificación de una planta de enlatado a gran escala.³¹⁸

2.3.- La carretera transcontinental *Southern route*.

Tras la culminación de la obra carretera *National Borderland Highway* en 1917, se logró el establecimiento de un corredor que permitió a los automovilistas trasladarse a través de la región del suroeste de Estados Unidos. Esta ruta corría de manera paralela por el límite fronterizo desde El Paso, Texas hasta San Diego, California y estaba recubierta por una superficie de grava.³¹⁹

La búsqueda de una conexión terrestre entre El Centro y Yuma fue promovida por la Cámara de Comercio de San Diego y algunas organizaciones locales de Arizona. Dentro de esta comitiva se encontraban el superintendente de la reserva indígena de Yuma y el congresista Carl Hayden, quienes acordaron trabajar en conjunto para la construcción de un puente sobre el Río Colorado. El costo del proyecto de infraestructura se dividió en tres partes iguales entre Arizona, California y la Oficina de Asuntos Indígenas. El reconocimiento de Arizona como estado en 1912, le facilitó poder acceder a recursos del

³¹⁷ *Sacramento Union*, 3 de agosto de 1919.

³¹⁸ *Calxico Chronicle*, 23 de septiembre de 1919.

³¹⁹ Kerwin Lee Klein, "The last resort: Tourism, Growth, and values in twentieth-century Arizona" (tesis de maestría: University of Arizona, 1990), 136.

tesoro federal para financiar la obra de ingeniería, que abrió al tráfico de automóviles en 1915.³²⁰

El tramo carretero de madera construido sobre las dunas de arena entre Holtville y Yuma por el ingeniero Ed Boyd, ayudó a volver realidad el sueño que perseguían los empresarios de San Diego, el Valle Imperial y Yuma. El flujo de automóviles y de camiones de carga por esta vía era considerado sumamente benéfico para los residentes de los respectivos poblados.³²¹ Posterior a la inspección hecha por el ingeniero estatal de carreteras de California, Austin B. Fletcher, quien determinó que era factible transitar por el trayecto,³²² propició que las asociaciones *Farmers & Merchants Club* y *Yuma County Commercial Club*, organizaran excursiones de viaje a través del puente y la nueva ruta de madera para visitar el Valle Imperial.³²³

Por otra parte, el incremento de la demanda de algodón durante la Primera Guerra Mundial volvió a los valles Imperial y Mexicali en zonas agrícolas altamente rentables. De acuerdo al Departamento de Agricultura, las exportaciones de algodón provenientes de México a Estados Unidos iban en aumento. Durante la temporada de 1913 a 1914 se produjeron alrededor de 10,000 pacas de algodón cultivadas en el Valle de Mexicali.³²⁴ Para 1915 el dinamismo agrícola de Mexicali comenzó a cobrar fuerza, con ello se incrementó el arribo de inversionistas estadounidenses atraídos por las condiciones favorables para la agricultura.³²⁵

³²⁰ Klein, "The last resort", 64.

³²¹ *Calexico Chronicle*, 18 de marzo de 1915.

³²² *Calexico Chronicle*, 23 de marzo de 1915.

³²³ *Calexico Chronicle*, 10 de abril de 1915.

³²⁴ *Calexico Chronicle*, 25 de febrero de 1915.

³²⁵ Araceli Almaraz Alvarado, "De interprete y apoderado a empresario. Arturo Guajardo y las redes mercantiles en Mexicali, Baja California, 1916-1929", *Meyibó*, nueva época, no. 3. Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, (enero-junio, 2011): 101.

En lo que respecta al condado de Calexico, las obras del trazado de la ruta por Mexicali hacia Yuma, le brindaron a Calexico la posibilidad de unirse a la carretera estatal del oeste de El Centro.³²⁶ En el otro extremo, el trayecto de madera que atravesaba las dunas entre Holtville y Yuma requirió reparaciones meses después de su inauguración. Por lo que el topógrafo del condado Charles N. Perry solicitó la compra de barrotes de pino de cuatro pulgadas para reforzar las tablas cruzadas que reposaban sobre los durmientes y cubrirlas con un revestimiento de aceite.³²⁷

Para los ingenieros estatales de la Comisión de Carreteras de California, el camino de madera se convirtió en un gran desafío técnico. A causa de los fuertes vientos que predominaban en el desierto, los cuales movían las dunas varios metros al suroeste, se decidió cambiar las tablas por tablones pesados, atornillados con cuerdas de hierro para poder cruzar las trepidantes colinas arenosas.³²⁸

Por otro lado, después del establecimiento del derrotero hacia Kane Spring, el tendido carretero para conectar a Los Ángeles con Valle Imperial, San Bernardino y Mecca comenzó a tomar forma. La sección entre Kane Spring y Brawley que ya había sido terminada, fue el punto de inicio para avanzar rumbo al norte, el cual se basó en el viejo camino a Mecca. Las reparaciones en la vía fueron enderezar algunas curvas y orientaron el trayecto para que fuese más recto. El responsable de la obra fue el ingeniero asistente S. W. Cortelyou, miembro del Departamento Estatal de Carreteras.³²⁹ Las ventajas económicas que la ruta posibilitó fue el tráfico de camiones de carga y la salida de productos agrícolas del Valle Imperial a los mercados de la costa.

³²⁶ *Arizona Sentinel*, 12 de julio de 1917.

³²⁷ *Calexico Chronicle*, 9 de febrero de 1916.

³²⁸ *Los Angeles Herald*, 11 de agosto de 1917.

³²⁹ "California begins construction work on Brawley-Los Angeles Highway", *Western Highways Builder* Vol. 1, no. 1, (February 1, 1919): 11.

La configuración de los caminos en el Valle Imperial y la apertura del Camino Nacional en el Distrito Norte de la Baja California, fue para los promotores de las carreteras en Estados Unidos, la antesala para la conformación de circuito de rutas de gran valor comercial. De esta manera, las obras de infraestructura vial paulatinamente se entrelazaron y permitieron vincular a los poblados del Valle Imperial, San Diego, Mexicali, Tijuana y Ensenada.³³⁰

El interés de las organizaciones *United States Good Roads Association* y *Bankhead National Highway Association* por construir una carretera transcontinental que recorriera los estados sureños bajo el nombre *Bankhead National Highway*, fue recibida con entusiasmo en la ciudad de Los Ángeles en mayo de 1919. El propósito de esta reunión era obtener información y recomendaciones para el diseño de la ruta *Bankhead Highway* desde El Paso, Texas hasta la costa del Pacífico.

El itinerario que se estableció en la primera sección del trayecto, partía de Washington D. C., a través de Virginia, luego pasaba por Carolina del Norte y del Sur. Posteriormente, se internaba en los estados de Georgia, Alabama, Mississippi, Tennessee, Arkansas y Texas. El problema en la selección de la otra sección de la carretera fue encabezado por los representantes de Arizona, algunos plantearon que se eligiera la *Borderland Route*, en dirección a California. Sin embargo, la otra facción se manifestó en contra y propuso un camino escénico por el centro de Arizona. Por su parte, San Diego, se postuló como la terminal de la ruta en abierta oposición a la candidatura de Los Ángeles.³³¹

El coronel Ed Fletcher representante de la Cámara de Comercio de San Diego, se dio a la tarea de convencer al comité que inspeccionaba la posible ruta *Bankhead Highway*

³³⁰ “Camino Nacional, Mexico’s New \$600,000 Highway”, *Western Highways Builder* Vol. 1, no. 1, (February 1, 1919): 10-11.

³³¹ “Bankhead Pathfinders get to the Pacific, Boosters for Borderland and Central Arizona. Bombard’Em with drumfire Barrage of Banquets”, *Western Highways Builder* Vol. 1, no. 7, (May 10, 1919): 6.

de que San Diego era la mejor opción. Uno de los argumentos era el establecimiento de los campamentos de entrenamiento militar, los cuales convertirían al puerto en la base de la flota naval de la división de la costa del Pacífico.³³²

Los miembros que integraban la comitiva eran M. O. Eldredge, ingeniero del gobierno estadounidense, A. G. Batchelder, director de la *American Automobile Association*, C. A. Bensley, secretario del Comité de la oficina de correos del Senado de Estados Unidos, T. S. Plowman, presidente de la Bankhead National Highway Association y J. A. Roundtree, secretario de la misma organización.³³³

La pugna entre las ciudades de San Diego, Los Ángeles y San Francisco por convertirse en los puntos finales o *terminus* de las carreteras transnacionales, estuvo relacionado con las ventajas comerciales y de inversión que proporcionaban las rutas de transportación en términos económicos. El acceso a nuevos mercados, traslado de mercancías y la movilidad de automovilistas significaba la captación de recursos monetarios y obtención de ganancias a corto y largo plazo tanto para granjeros como empresarios.

En este sentido, la primera propuesta a favor de una carretera que uniera la costa atlántica con la costa del Pacífico y facilitara a los vehículos motorizados trasladarse por el territorio estadounidense, fue la obra carretera *Lincoln Highway* propuesta por Carl Graham Fisher en 1913.³³⁴ Fisher era un constructor de pistas de carreras a las afueras de Indianápolis y se percató que era necesario contar con una carretera que conectara a Nueva York y San Francisco. Para lograr este proyecto, solicitó el apoyo de los empresarios manufactureros de autos. Se dirigió a Henry Ford, pero éste se negó argumentando que si la

³³² *San Diego Union*, 2 de mayo de 1919.

³³³ *San Diego Union*, 1 de mayo de 1919.

³³⁴ Rose, *Historic American Roads*, 88.

industria privada comenzaba a financiar la construcción de buenos caminos, el gobierno federal nunca lo haría.³³⁵

En su lugar, se acercó a Henry Bodman Joy, presidente de la *Packard Motor Car Company*, el cual aceptó y se volvió partidario de la propuesta de Fisher. Además, le sugirió que la carretera se llamara *Lincoln Highway*, en honor al ex presidente de Estados Unidos.³³⁶ Ulterior a ello, crearon la *Lincoln Highway Association* en 1913. Henry B. Joy quedó al frente de la organización. Dentro de los miembros asociados estuvieron Roy Chapin, quien había sido gerente de ventas de Olds y después de la *Chalmers Motor Company* y fungía como presidente de la firma *Hudson*. Así como Arthur Pardington y Emory Clark, responsable del First National Bank de Detroit.³³⁷

Los empresarios que aportaron capital fueron Frank Seibeling, presidente de *Goodyear Tire*, Roy Chapin, John Willys de la compañía *Willy's Overland* y el propio Henry B. Joy. Además, los integrantes de la *Portland Cement Co.*, donaron cientos de barriles de cemento para el proyecto. Por otra parte, las agrupaciones que se sumaron a la causa fueron la *American Automobile Association*, (AAA) y la *Hossier Motor Club*.³³⁸

Si bien, el propósito que perseguían era la construcción de la carretera, también buscaban la expansión del mercado de automóviles y venta de equipo mecánico para los consumidores de carros. A menudo este grupo de empresarios se convirtieron en los aliados de las asociaciones que fomentaron las rutas transnacionales junto con las sociedades comerciales y las uniones de agricultores.³³⁹

³³⁵ Henry Petroski, "Engineering: On the Road", *American Scientist* Vol. 94, no. 5 (September-October, 2006): 396.

³³⁶ Petroski, "Engineering: On the Road", 396.

³³⁷ Thomas L. Karnes, *Asphalt and Politics: A History of the American Highway System* (Jefferson, North Carolina: McFarland & Company, 2009), 30-31.

³³⁸ Karnes, *Asphalt and Politics*, 31.

³³⁹ Martin T. Olliff, *Getting out of the Mud: The Alabama Good Roads Movement and Highway Administration, 1898-1928* (Tuscaloosa, Alabama: University of Alabama Press, 2017), 37.

La carretera *Lincoln Highway* inició en Times Square, Nueva York, de ahí continuó por Nueva Jersey a través del viejo camino de madera y prosiguió por el derrotero *Overland Trail* hasta tomar la antigua ruta de diligencias *Pony Express*. La recaudación de los fondos para la construcción concluyó el 1 de enero de 1913 y la carretera se completó el 1 de mayo de 1915.³⁴⁰ Los estados por donde pasó la ruta fueron Nueva York, Nueva Jersey, Pennsylvania, Ohio, Indiana, Illinois, Iowa, Nebraska, Wyoming, Utah, Nevada y California, hasta llegar a Lincoln Park en San Francisco. La distancia total que cubrió este trayecto fue de 3,389 millas.³⁴¹

Por otra parte, en 1915, la asociación *National Old Trails Highway* fundada en 1912, se abocó en retomar el viejo trayecto de diligencias *National Road* que unió a St. Louis, Kansas City, Baltimore y Washington D. C., con la sección del sendero *Santa Fe Trail* al oeste, para trazar una carretera en dirección a Los Ángeles. De igual modo, la organización *Pikes Peak Ocean to Ocean Highway* se dedicó en promover la ruta transcontinental entre Nueva York y Los Ángeles.³⁴²

La ausencia del gobierno federal en la construcción de carreteras y mejoramiento de los caminos, llevó al senador de Alabama, John Bankhead a presionar al Congreso para que se aprobara una ley que apoyara con recursos económicos las obras de infraestructura carretera. En los estados donde se emprendió el trazado de los caminos, el financiamiento provino de los fondos de los condados a través de la emisión de bonos y subcripciones privadas como en el caso de California.

³⁴⁰ Lincoln Highway Association, *The Lincoln Highway. The story of a crusade that made transportation history* (New York: Dood, Mead & Company, 1935), 11, 56.

³⁴¹ Drake Hokanson, *The Lincoln Highway: Main Street across America* (Iowa City, Iowa: University of Iowa Press, 1999), 14.

³⁴² John A. Jakle, "Pioneer Roads: America's Early Twentieth-Century Named Highways", *Material Culture* Vol. 32, no. 2 (summer, 2000): 5-11.

La acción tomada por el senador Bankhead fue basarse en el fundamento legal que establecía que el Congreso tenía la facultad para establecer oficinas de correos y caminos postales. De acuerdo con lo estipulado en el artículo 1, sección 8, de la Constitución de los Estados Unidos.³⁴³ Bajo este argumento, sentenció que la falta de caminos en buen estado afectaba severamente al servicio postal y la nación debía absorber esos costos en el correo. Por lo que el mantenimiento y reparación de los caminos permitía mayores ahorros para el gobierno. Asimismo, sostuvo que la inversión en las obras viales disminuiría los costos de mercadeo, de alimentos y reduciría los gastos en la entrega de correo rural.³⁴⁴

Por otra parte, el senador Bankhead contó con el apoyo del congresista de Missouri Dorsey Shackelford, quien también estaba interesado en una propuesta de ley a favor de la ayuda federal en el financiamiento de las carreteras. Shackelford fue el homólogo de Bankhead en la Cámara de Representantes en la Ley de Correos de 1913. *–Post Office Act–* y fue un defensor de los granjeros para que tuvieran una carretera que les brindara acceso a los mercados. Además, se opuso a los esquemas carreteros que enarbolaron la *National Highway Association* y la *American Automobile Association*.³⁴⁵

Después de lograr negociar con los partidarios privados de las carreteras, Shackelford envió un proyecto de ley a la Cámara de Representantes, el 25 de enero de 1916 para obtener financiamiento federal. Unas semanas antes, el 10 de diciembre de 1915, Bankhead presentó su iniciativa al Senado y lo remitió al Comité de Oficinas de Correo y Caminos. Mientras la Cámara Alta consideraba el proyecto de Shackelford, el Congreso decidió fusionar los dos proyectos de ley y promulgó la *Federal Highway Act*,³⁴⁶ con la

³⁴³ “U.S. Const., art. I, § 8.” Consultado, 15 de mayo 2020. https://www.senate.gov/civics/resources/pdf/US_Constitution-Senate_Publication_103-21.pdf

³⁴⁴ Karnes, *Asphalt and Politics*, 15.

³⁴⁵ Olliff, *Getting out of the Mud*, 103.

³⁴⁶ Olliff, *Getting out of the Mud*, 103.

cual se proporcionó un total de 75 millones de dólares para la construcción de carreteras estatales y debía ser distribuido entre los estados en forma igualitaria en un periodo de cinco años.³⁴⁷

Luego de dos revisiones del proyecto en los meses de marzo y mayo. El 27 de junio, la Cámara de Representantes y el Senado acordaron una versión final de la propuesta de ley, la cual fue aprobada por ambas cámaras al día siguiente, luego fue turnada al ejecutivo. Posteriormente, el presidente Woodrow Wilson firmó el decreto de ley y estableció la *Federal-Aid Road Act*, en julio de 1916.³⁴⁸

Para poder calificar al subsidio federal, únicamente los estados con departamentos de carreteras que cumplieran con los estándares requeridos, eran elegibles para tener acceso al recurso. Por ello varios estados tuvieron que crear sus respectivos departamentos para poder poner en marcha las obras de infraestructura vial.³⁴⁹ A causa de la Primera Guerra Mundial, Estados Unidos demandó tener carreteras nacionales que permitieran la movilidad. De este modo, el gobierno estadounidense comenzó a tener una participación más activa en la construcción de los caminos y delegó a los estados su mantenimiento.³⁵⁰

Mientras se desarrollaba la conflagración en Europa, el escritor Newton A. Fuessle escribió una serie de artículos para la *Travel Magazine*, en donde describió las ventajas que brindaban las carreteras transcontinentales para el turismo en automóvil y señaló que era el momento para que los anglo-americanos descubrieran las maravillas de su propio país (ver Anexo C). Ello propició que surgiera el movimiento *See American First*, el cual fue publicitado por varios promotores y hombres de negocios en Estados Unidos. La intención

³⁴⁷ John A. Jakle y Keith A. Sculle, *Motoring: The highway experience in America* (Athens, Georgia: University of Georgia Press, 2008), 53.

³⁴⁸ Olliff, *Getting out of the Mud*, 104.

³⁴⁹ Jakle y Sculle, *Motoring*, 53.

³⁵⁰ Frederic L. Paxson, "The Highway Movement, 1916-1935", *The American Historical Review* Vol. 51, no. 2 (Jan., 1946): 243.

de este movimiento era promover las atracciones escénicas, los lugares históricos, los paisajes y lugares considerados pintorescos.³⁵¹

Entre las asociaciones que se dieron a la tarea en fomentar este tipo de actividad turística fueron la *Good Road Movement* y la *National Highway Association*, su objetivo era crear un ideal de nacionalismo americano. Para estas agrupaciones la falta de un sistema de carreteras en Estados Unidos era considerada una desgracia nacional y simbolizaba una debilidad tanto económica como militar. Además, esgrimieron que el turismo y las carreteras permitían unir a la nación y originaría la configuración de una identidad nacional.³⁵²

Por otra parte, los avances en la ingeniería civil y la aplicación de nuevos materiales para el recubrimiento de superficies propiciaron que los vehículos motorizados se pudieran desplazar a mayor velocidad.³⁵³ En 1918 el gobierno federal estadounidense creó el programa de investigación de carreteras conocido como *Bureau of Public Roads*. La función de esta dependencia era encargarse de dirigir y estandarizar los métodos de construcción de las obras carreteras, desde la parte técnica hasta en el tipo de material a emplearse.³⁵⁴ Tras la conclusión del conflicto bélico en Europa, en Estados Unidos se incrementó el uso del automóvil. Los materiales que se adoptaron fueron el asfalto y el cemento para permitir el tráfico de carga pesada a través de las carreteras.³⁵⁵ Por tal motivo, el ejército estadounidense emprendió una campaña de reconocimiento a lo largo de la Unión Americana.

³⁵¹ Marguerite S. Shaffer, *See America First, Tourism and National Identity, 1880-1940* (Washington: Smithsonian Institution Press, 2001), 130-132.

³⁵² Shaffer, *See America First*, 158-168.

³⁵³ Logan Waller Page, "The construction of automobile roads", *Transactions, Society of Automobile Engineers* Vol. 6 (1911): 140-141.

³⁵⁴ Bruce E. Seely, "Engineers and Government-Business Cooperation: Highway Standards and the Bureau of Public Roads, 1900-1940", *The Business History Review* Vol. 58, no. 1, Transportation (Spring, 1984): 54.

³⁵⁵ Hoyt, Hugh Myron, Jr., "The Good Roads Movement in Oregon: 1900-1920" (tesis de doctorado, University of Oregon, Oregon, 1966), 36.

En 1919, el aún joven lugarteniente coronel, Dwight D. Eisenhower condujo el primer convoy militar motorizado transcontinental del ejército estadounidense desde Washington D. C., hasta San Francisco a través de la ruta *Lincoln Highway*. El recorrido inició el 7 de julio y concluyó el 6 de septiembre del mismo año. La finalidad de esta expedición era promover la *Army's Motor Transport Corp*³⁵⁶ y demostrar las condiciones de movilidad terrestre de los militares en tiempo de guerra. La distancia que recorrieron fue de 3,251 millas. Además, el convoy estuvo compuesto por 24 oficiales, 258 soldados y 79 vehículos militares especializados.³⁵⁷

Asimismo, el objetivo que buscó el Departamento de Guerra fue incentivar el tendido de caminos carreteros transcontinentales para usos militares y económicos.³⁵⁸ En el reporte que presentó el capitán William C. Greany, sentenció que era urgente contar con transporte motorizado y disponer de buenos caminos transitables para la defensa nacional. La razón de dicho argumento era señalar que por las malas condiciones en las que se encontraban los caminos hubo doscientos treinta accidentes y que en algunos casos era imposible atravesarlos con los camiones.

Las empresas manufactureras de automóviles que apoyaron con vehículos pesados y carros al ejército fueron *Cadillac, Dodge, White, Standardized "Class B", Garford, GMC, Mack, Ricker y Packard*. El objetivo de las compañías al proporcionarles equipo motorizado, el cual se caracterizó mayormente por ser camiones militares, era para poner a

³⁵⁶ Henry Petroski. *The Road Taken, the History and Future of America's Infrastructure* (New York: Bloomsbury, 2016), 41.

³⁵⁷ El ejercicio militar se basó en el escenario de un supuesto ataque por parte de un enemigo asiático que destruyó las líneas del ferrocarril, tules y puentes. "Principal Facts Concerning the First Transcontinental Army Motor Transport Expedition, Washington to San Francisco, July 7 to September 6, 1919." [*DDE's Records as President, President's Personal File*, Box 967, 1075 Greany Major William C.; NAID Number 12005074], consultado, 15 de abril de 2019. <https://www.dwightd Eisenhower.com/368/1919-Transcontinental-Motor-Convoy>

³⁵⁸ "From 1st. Lieutenant E. R. Jackson (Ordnance Observer) to Colonel L. B. Moody (Ordnance Department, USA, Tank, Tractor and Trailer Division), "Report on First Transcontinental Motor Convoy, October 31, 1919". [*U.S. Army, Transport Corps, Transcontinental Convoy: Records, 1919, Box 1, Report on first transcontinental motor convoy; NAID Number 12165976*], 1, consultado, 15 de abril de 2019. <https://www.dwightd Eisenhower.com/368/1919-Transcontinental-Motor-Convoy>

prueba la capacidad de resistencia de estos vehículos en largas travesías. Por otra parte, las firmas productoras de motocicletas que también participaron en el convoy transcontinental fueron *Indian* y *Harley-Davidson*.³⁵⁹

El empresario Harvey Firestone, propietario de *Firestone Tire & Rubber Co.*, se encargó de suministrar las llantas que los carros requerían. El interés de Firestone por esta expedición era demostrar la pertinencia del uso del camión de carga. Él atribuía que la victoria en Marne, en la Primera Guerra Mundial se debió porque los franceses utilizaron camiones. Además, creía que el sistema de carga del ferrocarril fracasaría y sería remplazado por el camión. Después de concluir la expedición militar, el ejército estadounidense favoreció el empleo del neumático por encima de la llanta de goma solida.³⁶⁰

Esto benefició enormemente a Harvey Firestone, quien aprovechó para impulsar, en 1919, una campaña a nivel nacional a favor de los camiones bajo el lema “*Ship by Truck*”. Pronto aparecieron oficinas filiales en San Francisco, Oakland y Sacramento, en California, con el propósito de promover el empleo de los camiones motorizados para transportar carga en recorridos cortos, esto no suplía al ferrocarril, al contrario permitía a los camiones poder trasladar grandes volúmenes de productos perecederos, los cuales eran imposibles de enviar en tren a lo largo de Estados Unidos. Asimismo, este tipo de transporte contribuía en la vinculación de las granjas y las ciudades, facilitaba la entrega de alimentos y los mantenía en buenas condiciones.³⁶¹

De tal modo, transportar a través de los camiones era propuesto por los fabricantes de vehículos pesados en el sur de California como el futuro en el transporte de carga. En

³⁵⁹ “Report on First Transcontinental Motor Convoy”, 10-21.

³⁶⁰ Karnes, *Asphalt and Politics*, 73.

³⁶¹ *Sacramento Union*, 25 de mayo de 1919.

octubre de 1919, en San Francisco se organizó un recorrido hacia Los Ángeles para promocionar las ventajas que poseían los camiones. El itinerario pasó por el distrito de cultivo de naranjas y de ahí prosiguió hasta la feria del condado de Riverside, lugar donde se realizó una exhibición de caminos motorizados.³⁶²

Las carreteras construidas en el estado de California eran consideradas una alternativa para llevar productos en los trayectos cortos, ya que brindaba beneficios económicos como la reducción de costos, trasladaba rápidamente las cosechas perecederas a los centros de mercado para después ser empaquetadas y distribuidas. De igual manera, disminuía el coste de los insumos de la producción de alimentos. Esto significaba para los productores entregar directamente del campo del agricultor hasta el mercado sin necesidad de depender del sistema de carga y descarga de los trenes a los camiones.³⁶³

La rápida expansión del movimiento *Ship by truck* se debió al impulso que le dio el gobierno federal de Estados Unidos. El reconocimiento de la industria de los camiones motorizados por parte de Washington, lo convertía en un negocio creciente para invertir. Sin duda esto favorecía a los fabricantes de vehículos de carga y a los partidarios del movimiento de los camiones. Asimismo, el gobierno estadounidense era el mayor comprador y usuario de este tipo de automotores de carga, por sus características para fines militares después de la experiencia bélica en la Primera Guerra Mundial.³⁶⁴

Posterior a la conclusión de la expedición del convoy militar en octubre de 1919, en el mes de diciembre de ese año, el senador John H. Bankhead de Alabama, solicitó al Congreso la autorización para un segundo convoy militar transcontinental utilizando la

³⁶² *Sacramento Union*, 12 de octubre de 1919.

³⁶³ *Sacramento Union*, 5 de septiembre 1919.

³⁶⁴ *Los Angeles Herald*, 30 de agosto de 1919.

carretera *Southern route*, la cual pasaría por los estados del suroeste de Estados Unidos.³⁶⁵

La organización *Bankhead Highway Association*, fundada en 1916, fue la que asumió el proyecto de la construcción de la carretera, la cual inició en Washington D. C., a través de Atlanta, Birmingham, Memphis, Little Rock, Dallas, El Paso, Phoenix, Yuma, San Diego y Los Ángeles.³⁶⁶

El segundo convoy militar partió el 14 de junio de 1920 bajo la misma misión de poner a prueba las condiciones de movilidad terrestre y examinar las comunicaciones telegráficas. El lugarteniente coronel John F. Franklin Jr., fue el que comandó la expedición, la cual estuvo conformada por 150 efectivos, 15 oficiales, 20 observadores militares y 50 camiones pesados.³⁶⁷ A diferencia del primer convoy transcontinental que recibió el apoyo de varias empresas manufactureras de vehículos pesados y del Departamento de Guerra. El arribo del caravana militar fue el 5 de octubre de 1920 y la distancia recorrida fue de 3, 700 millas y atravesó doce estados.³⁶⁸

³⁶⁵ Karnes, *Asphalt and Politics*, 75.

³⁶⁶ Olliff, *Getting out of the Mud*, 96.

³⁶⁷ Karnes, *Asphalt and Politics*, 76.

³⁶⁸ Karnes, *Asphalt and Politics*, 80.

Conclusión

Las vías de comunicación que existieron en la península de la Baja California, en las postrimerías del siglo XIX, fueron a través del mar y por caminos de terracería que unieron a los poblados y las rancherías, por medio de rutas terrestres que seguían los antiguos senderos naturales utilizados por los indígenas que habitaron la región y por los misioneros. Estos trayectos le permitieron a los residentes comunicarse con las localidades distantes y transportar sus mercancías hacia la frontera para comerciar.

A pesar de que las vías se encontraban en malas condiciones, esto no impidió que los habitantes se desplazaran, al contrario evidenció la existencia una movilidad interna, que si bien fue reducida, posibilitó estrechar vínculos comerciales con San Diego y Yuma. De igual manera, la actividad minera que experimentó el poblado del El Álamo, a principios de 1900, generó un intenso tránsito comercial por el camino Ensenada-Tijuana, es por ello que la reparación de esta ruta devino en una necesidad apremiante para la zona costa del Distrito Norte.

Por otro lado, el compartir un espacio geográfico en común, el cual se transformó a partir de las obras de irrigación que derivaron la corriente del Río Colorado, hizo que el Valle Imperial y Mexicali tuvieran una relación de cooperación y dependencia mutua. La construcción del canal El Álamo en territorio mexicano se convirtió en la arteria principal que dotó de agua al Valle Imperial y determinó la existencia del Valle de Mexicali.

El aumento de la corriente del Río Colorado ocasionó inundaciones, mismas que afectaron a miles de residentes del Valle Imperial y al naciente poblado de Mexicali. Las acciones que se instrumentaron para evitar la amenaza latente de las crecidas del río fueron la construcción de bordos de defensa de lado mexicano para proteger al Valle Imperial. De igual modo, a causa del peligro que significaba los desbordamientos constantes del

afluyente, el gobierno de Estados Unidos tuvo que intervenir y destinó dinero para que se edificaran diques de protección en territorio mexicano.

Las características topográficas de Mexicali ayudaron para que se trazara una sección del ferrocarril Inter-California por México. Las vías férreas que se tendieron corrieron de manera paralela al canal El Álamo hasta el poblado fronterizo de Los Algodones en dirección a Yuma, lo que facilitó la comunicación entre Calexico y Yuma, así como la conexión con el ramal ferroviario a Niland y con la línea Los Ángeles-Yuma.

Igualmente, los avances de la construcción de la carretera San Diego-El Centro llamaron la atención de los empresarios de Calexico y San Diego, quienes voltearon su mirada hacia Mexicali y propusieron el trazado un camino que uniera a Mexicali con Yuma, siguiendo la vía del ferrocarril Inter-California como alternativa a las condiciones adversas del terreno en el lado estadounidense. Sin embargo, detrás de este proyecto existía un claro interés de anexar esta sección del territorio a Estados Unidos, para los residentes y empresarios del Valle Imperial, Mexicali era visto como un espacio que pronto adquirirían y esto se reforzó con las obras de infraestructura hidráulica y ferroviaria, ya que para los ciudadanos estadounidenses éstas representaban una extensión de la presencia anglo-americana en suelo mexicano.

La llegada de Esteban Cantú al Distrito Norte tuvo un papel clave, no sólo por el ambiente convulsivo que prevaleció en el país, derivado del conflicto revolucionario, sino también por el control político de esta parte del territorio, debido a las disputas y cambios de lealtades ocasionadas por la lucha entre las facciones Villistas y Carrancistas. Tras asumir el cargo de gobernador, Cantú se percató que el Distrito Norte requería de caminos para comunicar a los poblados, controlar a las tropas y movilizar efectivos.

El fracaso de la rebelión militar contra el gobierno del Distrito Norte con el propósito de separar la Baja California, orquestado por mexicanos y empresarios estadounidenses, orilló a Cantú a tomar medidas para proteger al Distrito Norte y reforzar la frontera. Por tal motivo, la puesta en marcha del proyecto carretero del Camino Nacional y Camino Militar respondió a una lógica de seguridad, defensa y de control del territorio ante la amenaza de una incursión por la frontera.

En lo que respecta a las carreteras transcontinentales, la Cámara de Comercio de San Diego, encabezada por Ed Fletcher pugnó por convertir a San Diego en el *terminus* de las rutas transcontinentales que unían a ambas costas de la Unión Americana. La rivalidad con Los Ángeles hizo que San Diego efectuara una intensa campaña a favor de los beneficios que poseía la ciudad como el establecimiento de campamentos militares y la instalación de bases de la flota de la marina de Estados Unidos.

Las ventajas comerciales, económicas y el arribo de inversión que proporcionaban las carreteras significaban ganancias a corto y largo plazo. Además, permitía el acceso a nuevos mercados, el traslado de mercancías y la llegada de automovilistas y turistas. Esto, sin duda, beneficiaba a los empresarios, comerciantes y a los granjeros. Por esa razón, las ciudades de la costa del Pacífico competían tenazmente por ser elegidas como las terminales de los derroteros *Borderland Route* y *Bankhead Highway*.

La relevancia que tuvo el tendido de la carretera *Lincoln Highway* a nivel nacional en Estados Unidos, empujó para que la administración del presidente Woodrow Wilson decretara la *Federal-Aid Road Act* de 1916, con la cual el gobierno federal subsidió el trazado de caminos a través de la creación de departamentos de carreteras. Ello llevó a la conformación de la Oficina de Caminos Públicos, cuya función fue encargarse de estandarizar y aprobar los métodos de construcción de las obras carreteras.

Posterior, al fin de la Primera Guerra Mundial, el gobierno de Washington comenzó a interesarse más en el papel que tenían los caminos para usos militares y económicos. Las dos expediciones transcontinentales del ejército estadounidense evidenciaron la importancia que era contar con caminos en buenas condiciones y transitables para la defensa nacional y la movilidad terrestre de militares en caso de guerra.

Capítulo III.- Las carreteras como seguridad nacional en ambos lados de la frontera: un espacio en construcción.

Introducción

El propósito de este capítulo es explicar la presencia militar del ejército y de la marina de Estados Unidos, en el puerto de San Diego, cuya intención fue resguardar y proteger la frontera con México, debido a los temores, primero de la expansión japonesa en el Pacífico. De ahí la relevancia de la instalación de la base de marinos y las negociaciones por el establecimiento de una flota naval permanente ante un posible ataque y segundo, el despliegue de soldados a través de la frontera, en respuesta al conflicto de la Revolución Mexicana. Por lo anterior, se estacionaron destacamentos de efectivos castrenses y se conjuntó con la construcción de carreteras hacia San Diego para fines militares y de seguridad nacional.

En este sentido, me propuse analizar el papel que tuvo la Cámara de Comercio de San Diego en buscar convertir a la bahía de San Diego en una ciudad militar por su posición estratégica y geográfica. Asimismo, estas acciones se vincularon con los esfuerzos por convertir a dicha localidad en la sede terminal de tres carreteras transcontinentales y que demandaron la construcción de nuevos tramos viales que conectaran a las poblaciones del condado de San Diego entre sí.

De este modo, fue urgente tender un amplia red que priorizara la construcción y rehabilitación de caminos pavimentados y asfaltados, a causa del aumento considerable de automóviles y camiones pesados. Además, estos trabajos de construcción requirieron una interconexión con los condados vecinos de Riverside, Valle Imperial y la frontera mexicana.

Por otra parte, la búsqueda por ligar California con Arizona y lograr concretar la ruta San Diego-El Paso, Texas, llevó a las Cámaras de Comercio del sur de Arizona, junto con sus respectivos departamentos de carreteras y comisiones a trabajar estrechamente con la Cámara de Comercio de San Diego, a través de su representante Ed Fletcher, quien fungió como el intermediario en las negociaciones para la construcción de la carretera de San Diego a Yuma, vía Holtville, Andrade y la reservación indígena de Yuma hasta Tucson.

Por esta razón en dicho capítulo me aboco a responder a las siguientes interrogantes ¿qué actores y grupo de empresarios participaron en la creación de una red de circuitos carreteros en el condado de San Diego, Valle Imperial y Los Ángeles con las poblaciones de Yuma y Phoenix en Arizona? Asimismo, explico ¿qué participación tuvo la ayuda federal y la Oficina de Caminos Públicos –*Bureau of Public Road* – en la construcción de estas obras, próximas a la frontera con México?, y ¿cuáles fueron las implicaciones militares de porqué elegir el trazado de una ruta sobre cierta región y qué instituciones del ejército de Estados Unidos estuvieron involucradas?

De esta manera, la estructura del capítulo III está organizada en dos apartados principales, de los cuales se desprenden dos subapartados, cuya finalidad es analizar el proceso de negociación, las pugnas entre empresarios y la relación con las dependencias federales y gubernamentales en la designación de los trayectos carreteros, así como las propuesta de la carretera estatal de California por territorio mexicano.

En este sentido, en el primer apartado realizo un bosquejo relacionado con los esfuerzos políticos entre la Cámara de Comercio y las autoridades del gobierno federal, la marina y el ejército estadounidense por convertir al puerto de San Diego en la sede permanente de la flota de la armada naval. Esto debido a su proximidad con la frontera

mexicana y por su importancia militar y estratégica en la costa del Pacífico. Además, del establecimiento del campamento Kearney para lograr movilizar tropas a través del frente occidental, a causa de la Primera Guerra Mundial.

En el subapartado 3.1.1., abordo las acciones que efectuaron los integrantes de la Comisión de Carreteras del condado de San Diego, la Junta de Supervisores y Ed Fletcher, concernientes con los trabajos de construcción, reparación y pavimentación de los circuitos carreteros que conectaban a San Diego con los distintos poblados al sur con el límite fronterizo con México y al este en dirección a Riverside. En respuesta al incremento de flujo automovilístico y de camiones de carga y por el otro, brindarles accesos a ciertas localidades que no contaban con caminos para sacar su producción agrícola y productos.

En el apartado 3.2., versa en torno a las negociaciones y pugnas que se originaron por lograr materializar la construcción de la ruta de San Diego a Tucson y posibilitar la conexión con El Paso, Texas, así como por completar los tramos faltantes de las rutas transcontinentales en el territorio de Arizona. Lo que a la postre, llevó a enfrentamientos entre los condados de Maricopa, Yuma y Pima por elegir cuál era el mejor trayecto que beneficiaría y comunicaría los poblados al sur de Arizona.

En dicha disputa se involucró Ed Fletcher y la Cámara de Comercio de San Diego, la cual fungió como contra peso a favor de Yuma y Tucson, en oposición al Departamento Estatal de Carreteras de Arizona, quien solicitó la ayuda federal a la Oficina de Caminos Públicos para construir una ruta directa de Phoenix a Yuma. El presidente de la Cámara de Comercio de Douglas presentó el caso directamente con la Secretaría de Agricultura, el Departamento de Guerra y en el Congreso de Estados Unidos para lograr el financiamiento del trayecto carretero de Tucson a Yuma, vía Ajo y de este modo, poderle brindar al

ejército estadounidense una carretera que sirviera para instalar puestos militares en la frontera de El Paso, Texas hasta San Diego, California.

Por otra parte, el subapartado 3.2.1., me enfoco en exponer ¿cuáles eran los motivos que orillaron a que Harry Chandler, propietario de *Los Angeles Times* y Ed Fletcher, buscaran proponer que se construyera una sección de la carretera estatal de California, de Holtville a Yuma, por el territorio del Distrito Norte de la Baja California?, y si esto ocurría ¿qué implicaciones diplomáticas, económicas y políticas significaban para México autorizar que se llevara a cabo dicha empresa?, en donde seguía presente el interés por desplazar tropas del ejército estadounidense a través de México.

3.1.- La presencia naval y las carreteras: prioridad militar en San Diego.

La elección de la ciudad de San Diego por parte de la *Dixie Highway Association* para que se convirtiera en la terminal del Pacífico de la ruta transcontinental *Dixie Overland Highway* en 1919, significó un triunfo para la Cámara de Comercio de San Diego y en especial para su representante, el coronel Ed Fletcher, a quién además se le nombró presidente de la *Dixie Highway Association*.

La posición geográfica de San Diego y la necesidad de contar con una carretera desde la óptica militar, fueron elementos que favorecieron la designación de esta localidad para que deviniera en el punto final del derrotero. La ruta propuesta corría desde El Paso, Texas, a lo largo de la frontera mexicana cruzando por Yuma, el Valle Imperial y San Diego. Uno de los obstáculos que la asociación enfrentó era la construcción del tramo

carretero entre Yuma y Phoenix, por lo que era imprescindible que las autoridades de Arizona cooperaran para completar la construcción de dicho trayecto.³⁶⁹

Para 1920, San Diego era el *terminus* de tres carreteras transcontinentales: *Bankhead Highway*, *Dixie Overland Highway* y *Spanish Old Trail Highway*. Las ventajas comerciales que se esperaban de la convergencia de estas rutas, eran el aumento de la población y la llegada de capitales, las cuales se proyectaban beneficiaría a la ciudad y a los condados adyacentes. La variedad de recursos naturales y el poseer buen clima todo el año para la actividad agrícola, potenció la idea de que esta zona se transformaría en uno de los centros industriales más importantes de la costa del Pacífico.

La producción de algodón, lana, cuero, minerales y productos agrícolas eran algunos de los bienes manufacturados que se exportaban por el puerto de San Diego. Se pensaba que la existencia de estas carreteras permitiría la salida de productos y ayudaría a distribuir las mercancías importadas que entraban a la bahía y de ahí se repartirían a todas las direcciones por donde pasaban las rutas transcontinentales.³⁷⁰

Asimismo, otro de los elementos que cobró sustancial relevancia, asociado a las carreteras, fue el aspecto militar. Esto quedó evidenciado tras el recorrido efectuado por el convoy *Bankhead* del ejército de Estados Unidos en los meses de junio y octubre de 1920, en donde se enfatizó el valor que significaba para San Diego disponer de una arteria vial para propósitos de defensa militar.

De esta manera, San Diego comenzó a adquirir valor estratégico por su ubicación geográfica en la costa del Pacífico. Además, esto se conjuntó con los intereses por parte de la Cámara de Comercio de San Diego, la cual buscó atraer el establecimiento campamentos

³⁶⁹ *San Diego Union*, “Dixie Highway Association names Fletcher president; San Diego made terminus”, 16 de mayo de 1919.

³⁷⁰ *San Diego Union*, “San Diego on National Highway; Bankhead and Spanish Old Trail routes terminate in this city”, 12 de septiembre de 1920.

militares y transformar a la bahía en la base de la flota naval. El artífice detrás de este proyecto fue el empresario William Kettner, quien se abocó a promocionar los beneficios económicos y militares que poseía el puerto de San Diego entre 1908 y 1912.³⁷¹

En 1912, Kettner fue elegido diputado de la cámara de representantes de Estados Unidos y desde su posición encaminó esfuerzos para convencer a los políticos y autoridades de la armada naval, del ejército y del cuerpo de marinos para que instalaran bases militares en la bahía. A finales de 1912, el consejo municipal de San Diego envió a Kettner y a Rufus Choate, secretario de la cámara de comercio, a Washington para solicitar créditos para dragar la profundidad de la entrada del puerto. El senador por California, John D. Works apoyó la iniciativa y se logró conseguir una asignación de \$249,000 dólares.³⁷² Asimismo, contó con el respaldo del almirante de la marina George Dewey, quien redactó una carta en la que resaltó la importancia militar que poseía la bahía de San Diego, la cercanía con la frontera mexicana y por ser el último puerto estadounidense que permitiría servir de escala para comunicarse con Panamá.³⁷³

La situación convulsiva de 1911 en la frontera mexicana del Distrito Norte de la Baja California, a causa de la invasión armada perpetrada por los anarquistas, algunos de ellos seguidores del Partido Liberal Mexicano y por rebeldes anglo-americanos de California. Propició que el presidente William H. Taft enviara 20,000 efectivos militares para resguardar la frontera con México.³⁷⁴

³⁷¹ Iris Engstrand, "A Brief Sketch of San Diego's Military Presence: 1542-1945", *The Journal of San Diego History, San Diego History Center Quarterly* Vol. 60, no. 1/2 (Winter/Spring 2014): 2.

³⁷² Gregg R. Hennessey, "San Diego, the U.S. Navy, and Urban Development: West Coast City Building, 1912-1929", *California History* Vol. 72, no. 2 (1993): 130-131.

³⁷³ John S. Harrel, "San Diego, Guardian of the American Pacific", *Southern California Quarterly* Vol. 95, no. 1 (Spring 2013): 72.

³⁷⁴ Marco Antonio Samaniego López, "La intervención como estrategia para la unidad del proletariado: Los anarquistas del Partido Liberal Mexicano", *Revista de Historia Americana y Argentina* Vol. 54, no. 2, (2019): 103, y Joan M. Jensen, "The politics and history of William Kettner", *The Journal of San Diego History, San Diego Historical Society Quarterly* Vol. 11, no. 3, (1965), consultado, 22 de octubre 2020. <https://sandiegohistory.org/journal/1965/june/kettner-2/>

Posteriormente, tras difundirse los rumores de la prensa y las afirmaciones de diputados y senadores estadounidenses, de que los japoneses tenían intereses en adquirir la Bahía de Magdalena, en el Distrito Sur de la Baja California, en 1912 el gobierno estadounidense determinó que era necesario contar con soldados del ejército y de la marina en San Diego. De igual manera, la inestabilidad política por el conflicto revolucionario en México hizo que el presidente Woodrow Wilson despachara soldados de la marina hacia el puerto de San Diego. Esto ocurrió en 1914, después de la intervención militar que realizó Estados Unidos en Veracruz, México, con la intención de favorecer a las fuerzas rebeldes y no permitir la llegada de armas al gobierno de Victoriano Huerta, a quien no se le reconoció como gobernante y por tanto, no existían relaciones diplomáticas. La orden del presidente Wilson era que las fuerzas castrenses permanecieran en San Diego por cuestiones estratégicas, geográficas, militares y económicas.³⁷⁵

El interés de la presencia de la armada naval de Estados Unidos en las costas de California, comenzó en 1908, posterior al recorrido que hizo la flota marina *Great White*, como parte de la visita que efectuó el presidente Theodore Roosevelt a California. En respuesta al temor que representaba la posible expansión de Japón en el Pacífico, luego de la derrota de Rusia en 1905 y a consecuencia del incidente escolar en San Francisco, en donde deliberadamente se excluyó a estudiantes japoneses, suceso que repercutió a nivel internacional entre ambas naciones. Si bien Japón buscaba ampliar su área de influencia marítima, Estados Unidos vio a Japón como una amenaza latente a sus intereses comerciales. A causa de ello, el almirante George Dewey recomendó al presidente

³⁷⁵ Margaret Nicole Salazar, "Representational Conquest: Tourism, Display, and Public Memory in "America's Finest City" (tesis de doctorado, University of Southern California, 2010), 23-24. San Diego Public Library.

Roosevelt que despachara buques de guerra con destino a Asia, cuya intención era mostrar el poderío naval que disponía Estados Unidos ante cualquier situación.³⁷⁶

El peligro amarillo –*yellow peril*–, como era calificado por los oficiales navales, senadores y por William Randolph Hearst, propietario del periódico *San Francisco Examiner*, indujeron el miedo anti-japonés. La consternación ante un conflicto bélico, motivó al envío de la flota armada *Great White* por las costas de California, el cual fondeó en la playa de Coronado. Posterior a ello, prosiguió y ancló en Bahía de Magdalena, en Baja California. Las características naturales que poseía la Bahía de Magdalena la convertían en la locación ideal para la instalación de una base naval. Además, de que servía como lugar de entrenamiento de artillería y tiro.³⁷⁷

Desde la década de 1880, Estados Unidos obtuvo la autorización por parte de México para que la armada de la marina estadounidense pudiera atracar en la Bahía de Magdalena y se abasteciera de carbón. Posteriormente, en 1900, el gobierno mexicano le concedió el permiso a la Unión Americana para que pudiera utilizar la bahía y efectuara prácticas navales. El interés de este sitio por parte de Estados Unidos despertó la posibilidad de comprar del territorio de la Baja California; ya que para un sector de empresarios la bahía se consideró una parte vital de la defensa militar.³⁷⁸

Sin embargo, los temores de la presencia japonesa inquietaron al gobierno estadounidense. Los senadores John D. Works y James D. Phelan arguyeron que Japón era una amenaza que podía atacar la costa del Pacífico.³⁷⁹ De igual modo, la prensa vehemente de Hearst afirmó que existían intentos del gobierno japonés por establecer bases navales en

³⁷⁶ Harrel, “San Diego, Guardian”, 62.

³⁷⁷ Eugene Keith Chamberlin, “The Japanese Scare at Magdalena Bay”, *Pacific Historical Review* Vol. 24, no. 4 (Nov., 1955): 345.

³⁷⁸ Chamberlin, “The Japanese Scare”, 346.

³⁷⁹ Eugene Keith Chamberlain, “United States interests in Lower California” (tesis de doctorado: University of California, 1949), 209-213.

la Bahía de Magdalena. A pesar de que no hubo evidencias de la supuesta presencia militar japonesa, el peligro amarillo se mantuvo.³⁸⁰ Esto consternó fuertemente al Senado de Estados Unidos, por lo que promovieron la creación de una flota armada que protegiera California y devino en una demanda de interés político.³⁸¹

En lo que refiere al destacamento de soldados enviados por el presidente Woodrow Wilson a California en 1914, propició que se reactivara el 4to., Regimiento provisional de marinos bajo el comando del coronel Joseph H. Pendleton, en el campo Howard en North Island,³⁸² lugar donde anteriormente se encontró apostado el 4to., Regimiento, pero en el campo Thomas, en 1911. Por otro lado, tras la huida de Victoriano Huerta en julio de 1914, la misión encomendada al coronel Pendleton era sofocar los disturbios civiles y políticos en México, así como organizar el astillero naval de Mare Island, sitio donde el regimiento se embarcó en el *USS Jupiter* con dirección al Golfo de California para luego permanecer en Mazatlán hasta restaurarse la estabilidad del gobierno mexicano.³⁸³

Posterior a ello, los marinos regresaron al campo Howard. Las malas condiciones en las que se encontraba la tropa, motivó al coronel Pendleton a solicitar al Brigadier General George Barnett, el establecimiento permanente de una base de cuerpo de marinos en San Diego, a doce millas al norte de la frontera mexicana. Para diciembre de 1914, el 4to., Regimiento se le asignó temporalmente la vigilancia de las ferias internacionales *Panama-California Exposition* y la *Panama-Pacific International Exposition*. El primer batallón de dicho regimiento se encargó de la muestra en San Francisco, mientras que el segundo

³⁸⁰ Roger W. Lotchin, *Fortress California 1910-1961: From Warfare to Welfare* (New York, Oxford: Oxford University Press, 1992), 25.

³⁸¹ Davis, Mayhew y Miller, *Under the perfect sun*, 44.

³⁸² Harrel, "San Diego, Guardian", 73.

³⁸³ Breanne Robertson, *Camp Pendleton. The Historic Rancho Santa Margarita y Las Flores and the U.S. Marine Corps in Southern California. A shared History* (Quantico, Virginia: Marine Corps History Division, 2017), 11-12.

bataillón estuvo al servicio de la feria en San Diego en el parque Balboa, en donde se instaló un cuartel de marinos.³⁸⁴

En 1915, el asistente de la secretaría naval, Franklin D. Roosevelt realizó un viaje a San Diego para visitar la exposición e inspeccionar los sitios que pudieran servir para apostar una base de marinos. Después del regreso de Roosevelt a Washington, el Departamento de la Marina le solicitó al comandante Barnett que examinara dichas áreas y concluyó que un tramo de la bahía cumplía con los requisitos. Para el mes de enero de 1916, el Secretario de la Marina, Josephus Daniel y la Junta General de la Marina aprobaron comprar doscientas treinta y dos acres para la instalación de la base y la ciudad de San Diego decidió apoyar con la donación de quinientas acres adicionales.³⁸⁵

Los trabajos preparativos relacionados con el drenado de la bahía y las construcciones de las estaciones navales comenzaron hasta 1919. El cuartel de soldados que se encontraba en el parque Balboa, se mudó a las nuevas instalaciones y con ello se estableció, de manera permanente, la Base Expedicionaria de Avanzada de la Marina en 1921. De igual manera, al año siguiente San Diego fue designada la sede del cuartel del Onceavo Distrito Naval³⁸⁶ y en 1923 se trasladó el Centro de Reclutamiento de la Marina de Mare Island a la nueva Base de marinos en San Diego.³⁸⁷

En lo que respecta a las fuerzas armadas terrestres, meses antes de la entrada de Estados Unidos a la Primera Guerra Mundial en 1917, el ejército estadounidense estableció en la meseta norte de Mission Valley, el campamento Kearney el 18 de julio de 1917. Esto

³⁸⁴ Robertson, *Camp Pendleton*, 14-15.

³⁸⁵ Robertson, *Camp Pendleton*, 16.

³⁸⁶ Engstrand, "A Brief Sketch of San Diego", 3.

³⁸⁷ Harrel, "San Diego, Guardian", 76.

como medida para movilizar efectivos y realizar prácticas militares en el frente occidental de la costa del Pacífico.³⁸⁸

La Cámara de Comercio de San Diego, entre los que se encontraban el presidente Frank P. Allen y los miembros Charles S. Hardy, Oscar W. Cotton, G. Audrey Davidson. Además, de los coroneles Ed Fletcher y H. R. Fay, más el alcalde Louis J. Wilde y el superintendente del condado Joseph Foster realizaron una ardua campaña, en comparsa con otros comités de empresarios para presentar el mejor proyecto y desbancar a la ciudad rival de Los Ángeles.³⁸⁹ El predio propuesto para la instalación de las tropas del ejército tenía una extensión de 8,000 acres. El lugar elegido comprendía el área conocida como Linda Vista, no muy lejos de la propiedad de Edward W. Scripps, en Miramar.³⁹⁰

Posterior a la aprobación por parte del General W. Siebert y la junta de oficiales del ejército, el gobierno federal presionó para que rápido se construyera el campo de entrenamiento militar. La ciudad de San Diego se comprometió en proveer de agua, gas y electricidad al campamento. Para movilizar las tropas se requirió contar con caminos que tuviesen superficies planas, mismas que permitieran el desplazamiento de equipo motorizado y artillería. La empresa *John Roberts Company* se dio a la tarea de emprender los proyectos de construcción de los caminos que necesitaba el ejército.³⁹¹

Asimismo, las autoridades de San Diego acordaron trazar una carretera al campamento militar para el transporte de soldados y materiales. La ciudad y el condado decidieron compartir el costo de la carretera, la cual implicó hacer ciertas modificaciones

³⁸⁸ John Martin, "Patriotism and Profit: San Diego's Camp Kearny", *The Journal of San Diego History, San Diego History Center Quarterly* Vol. 58, no. 4, (2012): 249.

³⁸⁹ Martin, "Patriotism and Profit", 250.

³⁹⁰ Alexander D. Bevil, "Help the horse to save the Soldier" The American Red Star Animal Relief Program at Camp Kearny, 1917-1919", *The Journal of San Diego History, San Diego History Center Quarterly* Vol. 63, no.3/4, (Spring, 2017): 196

³⁹¹ Martin, "Patriotism and Profit". 261.

para conectarla con la carretera del condado. De igual modo, se pavimentó un tramo entre La Jolla y Torre Pines y se edificó un puente en el cañón de San Clemente, con la finalidad de brindar un acceso hacia el centro de la ciudad.³⁹²

3.1.1.- El trazado carretero en el condado de San Diego.

A inicios de la década de 1920, las carreteras existentes en el sur de California requirieron cada vez más esfuerzos y acciones por parte de los promotores locales, las autoridades condales y de la Comisión Estatal de Carreteras de California para que las superficies de rodamiento de las carreteras fueran de material resistente, debido a que sólo unos pocos tramos estaban asfaltados.³⁹³

En el caso de San Diego, gran parte de los caminos necesitaban ser pavimentados, esto llevó a la dependencia *Highway Comission of San Diego County*, a seleccionar cuáles eran, a su juicio, los caminos que tenían que pavimentarse y entre ellos se encontraba la ruta al Campo Kearny y la carretera que corría por la bahía de San Diego en dirección a Chula Vista, Otay y Tia Juana. La construcción de este derrotero albergaba grandes posibilidades para el valle de Sweetwater, principalmente porque le permitía al condado de National City sacar alrededor de 200 a 250 cargamentos de productos cítricos al año. La pérdida del ferrocarril con las inundaciones de 1916, convertía a la carretera en el mejor acceso de comunicación para los granjeros de esta localidad.

Para 1919, los circuitos carreteros que contaba el condado de San Diego eran la ruta que iba de El Cajón a través de Lakeside a Julián; de Lemon Grove hacia Spring Valley a la Mesa; y de Escondido, a la Misión de San Luis Rey, Oceanside y a La Jolla. Estos trayectos

³⁹² Martin, "Patriotism and Profit". 261.

³⁹³ Lotchin, *Fortress California*, 35.

no estaban aún pavimentados y hacía falta recubrir los caminos de Ramona a Escondido; Julián al Lago Cuyamaca; de Moreno, a Barrett y Lower Otay a Bonita, en conexión con Jamacha y Jamul.³⁹⁴

Otra sección que requirió la reparación del camino fue la ruta de Tia Juana hacia Nestor. El presidente de la Comisión de Carreteras del Condado de San Diego, Sherwood Wheaton, sostuvo una reunión con representantes de la organización W.C.T.U., quienes se mostraron interesados en el mejoramiento del tramo carretero. Posteriormente, la Comisión envió un reporte, el cual fue aceptado por la Junta de Supervisores de San Diego y se acordó que la carretera pavimentada sólo llegaría a Nestor.³⁹⁵

Esta ruta iniciaba en los límites de Coronado en dirección a Imperial Beach y después al este a Roam Field a hasta Nestor para posteriormente proseguir al norte vía Palm City, en Chula Vista y de ahí continuaba rumbo al valle de Sweetwater a Bonita. El kilometraje total de trayectos recomendados por la Comisión, los cuales debían mejorarse, cubría una distancia de 214 kilómetros. Asimismo, se aconsejó que se empleara como material de recubrimiento de superficie el concreto. El presupuesto necesario para emprender los trabajos era de \$2,300,000 dólares, esto incluía la nivelación, la construcción de puentes, alcantarillado y la pavimentación. De igual modo, la Comisión le sugirió a la Junta de Supervisores que aprobara el estudio técnico para que el condado de San Diego pudiera llamar a votación y se lograra la emisión de bonos.³⁹⁶

³⁹⁴ Statement of Highway Commission San Diego County, September 17, 1919. [Highway Commission, 1920-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS 81, Box: 24, Folder: 5. Special Collections & Archives, UC San Diego.

³⁹⁵ Woman's Christian Temperance Union, October 14, 1919. [Wheaton, Sherwood (Chairman, San Diego County Highway Commission, with Fred M. White and Ed Fletcher), 1919-1929]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 33 Folder: 27. Special Collections & Archives, UC San Diego.

³⁹⁶ Honorable Board of Supervisors, September 15, 1919. [Board of Supervisors, 1913-1946]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 24 Folder: 2. Special Collections & Archives, UC San Diego.

Los caminos de terracería –*dirty roads*–, que anteriormente se habían trazado al este el San Diego, ya no podían soportar el constante flujo de automóviles y de camiones pesados. Esto deterioró a los caminos y volvió sumamente costoso el mantenimiento y significó una fuerte carga para el contribuyente su reparación. Una alternativa era construir un nuevo tipo de caminos para el tránsito de vehículos motorizados y camiones.

Debido a ello, Ed Fletcher le solicitó al ingeniero R. M. Morton de la Comisión de Carreteras del Condado que contemplara esta sugerencia. La respuesta del ingeniero Morton fue asertiva y se iniciaron los reportes para determinar los trayectos a nivelar y corregir. El primero de ellos comprendía de Chula Vista y la playa de Coronado. El segundo empezaba en San Diego hasta La Mesa, el tercero corría de Escondido en dirección a San Marcos y el cuarto tramo era de El Cajón a Santee.³⁹⁷

Además, de seleccionar las rutas que requerían pavimentarse, era indispensable elegir el tipo de material a utilizarse, ya que ciertas carreteras presentaban mayor flujo y concentración de automóviles que otras. El desafío que enfrentó la Comisión fue determinar si empleaba el recubrimiento de superficie *Warrenite* o de aceite. Ante este escenario, la Comisión le solicitó asesoría al *Bureau of Public Roads*, agencia del gobierno federal de Estados Unidos, cuya sede en California se encontraba en San Francisco, para que le hiciera recomendaciones sobre el tipo de carretera a construir.³⁹⁸

En lo que refiere a los tipos de superficie para carreteras, el encarpetado *Warrenite top*, era una capa de asfalto muy delgada, mientras que la combinación de aceite con roca se le llamó *Black base*, este última era considerada la menos viable para el trazado de

³⁹⁷ Correspondence R. M. Morton, February 9, 1920, March 18, 1920. [Morton, R. M. (Chief engineer, Highway Commission of San Diego County). 1920-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 18 Folder: 27. Special Collections & Archives, UC San Diego.

³⁹⁸ Correspondence Sherwood Wheaton, March 11, 1920. [Wheaton, Sherwood (Chairman, San Diego County Highway Commission, with Fred M. White and Ed Fletcher), 1919-1929]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 33 Folder: 27. Special Collections & Archives, UC San Diego.

carreteras porque no resistía el constante tránsito de automóviles. De esta manera, para obtener una mayor durabilidad la plataforma tenía que ser de concreto de cinco pulgadas de grosor y estar recubierta con *Warrenite* o algún otro tipo de superficie de desgaste.³⁹⁹

La dependencia gubernamental *Bureau of Public Roads* estaba a favor de la construcción de carreteras a base de cemento y que tuvieran el encarpetado *Topeka top*. Bajo estos lineamientos federales la Comisión Estatal de Carreteras de California realizaba el tendido carretero y así le proporcionaba una superficie dura. La elección de un tipo de revestimiento no únicamente era un tema técnico o de precios. Las empresas que brindaban el material competían por obtener los contratos, como el caso de la firma Warren, ya que la adopción de un método de recubrimiento implicaba que la compañía que había ganado la licitación, se encargaría de la supervisión de la obra carretera. Por otra parte, una de las empresas encargadas en vender los barriles de cemento para el tendido carretero en San Diego fue la *Riverside Portland Cement Company*.⁴⁰⁰

En mayo de 1920 se emprendieron las obras de pavimentación en la sección de Chula Vista a Nestor y la reorientación del camino hacia Otay. Asimismo, se mejoró la ruta entre San Diego y Escondido, así como, el trecho que unía la cuesta de Poway Hills con el puente Bernardo. De igual manera, el jefe de ingenieros de la Comisión, R. M. Morton realizó un reporte para conocer las condiciones del camino Wynola-Julián. Esto respondió principalmente porque desde ese punto no existía acceso hacia Julián. Por otro lado, se inició la construcción del tramo entre el Campo Kearny y Escondido. La necesidad de materiales para nivelar dicho derrotero, hizo que la Comisión le solicitara a Ed Fletcher la

³⁹⁹ Honorable Board of Supervisors, Mayo 26, 1920. [Board of Supervisors, 1913-1946]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 24 Folder: 2. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁰⁰ Col. Ed Fletcher, April 7, 1920. [Morton, R. M. (Chief engineer, Highway Commission of San Diego County). 1920-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 18 Folder: 27. Special Collections & Archives, UC San Diego.

autorización para acceder al depósito de arena que se hallaba dentro de sus tierras, en el lecho del arroyo a Bernardo.⁴⁰¹

A pesar de la buena relación que existió entre Fletcher y el ingeniero Morton, hubo discrepancias concernientes a la construcción de una carretera al norte de Vista hacia Oceanside. La propuesta de Fletcher era que se realizara un camino directo que conectara a las dos poblaciones. Pero, la Comisión consideró que era inviable, ya que esta obra no reducía el tráfico que pasaba por Escondido y Oceanside, ni era lo que los pobladores realmente querían. Morton sentenció que dicha ruta lo que produciría era afectar la línea principal que conectaba Escondido con Fallbrook y en vez de acortar la distancia entre Vista y Fallbrook, la alargaría aún más. Ante esto, la respuesta de Fletcher fue continuar con la carretera principal y descartar la otra opción.⁴⁰²

Asimismo, del proyecto original estipulado por la Comisión, el cual incluía rehabilitar ciertas rutas y recubrirlas con concreto u otro material, requirió que se realizaran ciertas modificaciones. La Comisión a cargo del presidente F. M. White, el director S. Wheaton y el jefe de ingenieros Morton decidieron eliminar algunas secciones de los caminos. El plan diseñado por la Comisión se turnó a la Junta de Supervisores de San Diego y al comisionado del comité de carreteras de la Cámara de Comercio, Ed Fletcher para escuchar sus sugerencias.⁴⁰³

El esquema presentado mostró cuáles eran los trechos carreteros a pavimentarse y con qué tipo de material se pavimentarían, 68.14 millas serían de concreto, 10.24 millas con

⁴⁰¹ Mr. R. M. Morton, Chief Engineer Highway Commission, May 4, 1920. [Morton, R. M. (Chief engineer, Highway Commission of San Diego County). 1920-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 18 Folder: 27. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁰² Col. Ed Fletcher, May 11, 12, 1920. [Morton, R. M. (Chief engineer, Highway Commission of San Diego County). 1920-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 18 Folder: 27. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁰³ Col. Ed Fletcher, June 2, 1920. [Morton, R. M. (Chief engineer, Highway Commission of San Diego County), 1920-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 18 Folder: 27. Special Collections & Archives, UC San Diego.

macadam, el camino de Julián se recubriría con material económico, posiblemente aceite y roca y 16.74 millas sólo se nivelarían. La distancia total era de 95.12 millas aproximadamente, en el reporte anterior se habían calculado que se rehabilitarían 133 millas. Además, el monto de los trabajos de reparación era de \$2,070,000 dólares. Para la Comisión los trabajos de mejoramiento en el camino a Julián era de alrededor de \$607,000 dólares, mientras que el tramo la Misión requería un gasto de \$920,000 dólares.⁴⁰⁴

La recepción al nuevo plan no fue del agrado de Fletcher porque consideró que la línea hacia Julián era más importante que la construcción de la ruta que conectaba con el condado de Riverside, a través del camino la Misión. La ausencia de ferrocarril en Julián hacía que la localidad dependiera forzosamente de un acceso carretero y si éste no estaba pavimentado repercutía económicamente. Fletcher sostuvo que no debía privilegiarse a Riverside por encima de Julián y se opuso a que se realizara cualquier gasto en la cuesta Mussey. Para él, era evidente que la Comisión prefería vincular San Diego con Riverside y no las poblaciones cercanas al Valle de Ramona, Julián y Santa Ysabel. Asimismo, sugirió que como material de recubrimiento se usara aceite y macadam en el camino de Julián a Wynola y se recortaran quince millas de pavimentación al tramo entre Escondido y Riverside y en su lugar, esas millas las emplearan en la ruta El Cajón-Julián, particularmente en Julián, Ballena y Ramona.⁴⁰⁵

A consecuencia del constante tráfico de automóviles por El Cajón, Fletcher le solicitó al jefe de ingenieros de la Comisión, el uso de concreto con acero reforzado para lograr una mayor durabilidad. Al ser el concreto un material muy rígido, a los pocos años

⁴⁰⁴ Col. Ed Fletcher, June 2, 1920. Ed Fletcher Papers.

⁴⁰⁵ Mr. R. M. Morton, County Highway Commission, June 2, 1920. [Morton, R. M. (Chief engineer, Highway Commission of San Diego County), 1920-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 18 Folder: 27. Special Collections & Archives, UC San Diego.

requería inevitablemente una superficie de desgaste que tuviera cierta resistencia y el inconveniente sería tanto la superficie de desgaste como la parte superior del concreto.⁴⁰⁶

Posterior a la revisión de cada uno de los aspectos y observaciones señalados por el ingeniero Morton y por Ed Fletcher. La Comisión formuló un bosquejo final para la emisión de bonos, con el fin de llevar a cabo el nuevo trazado carretero. En él se incluyeron secciones de caminos adicionales y su respectiva distancia en millas, más el costo que tomaría realizarlas. En la lista de tramos añadidos se consideró pavimentar el derrotero de Nestor en dirección a la frontera mexicana en Tia Juana. Además, se enfatizó que desde el punto de vista desde la ingeniería este tramo era muy esencial.⁴⁰⁷

3.2.- La ruta carretera San Diego-Tucson.

Tras la elección de San Diego como el punto final de las carreteras transcontinentales: *Dixie Overland Highway* y *Bankhead Highway*. El coronel Ed Fletcher se comunicó con los representantes de la *Southwestern Bankhead Highway Association*, en Douglas, Arizona, para externarles que los vehículos motorizados que entraban a California no tomaban la ruta del sur: Yuma-El Centro-San Diego, sino que tomaban el tramo Phoenix, Needles y de ahí a Los Ángeles. Esto debido que la carretera norte estaba en mejores condiciones que el trayecto de Tucson-Yuma.⁴⁰⁸

La falta de recursos para emprender las obras hizo que el Departamento de Carreteras del Estado de Arizona solicitara ayuda federal para la construcción de las

⁴⁰⁶ San Diego County Highway Commission, November 26, 1920. [Highway Commission, 1920-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS 81, Box: 24, Folder: 5. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁰⁷ Col. Ed Fletcher, November 7, 1921. [Morton, R. M. (Chief engineer, Highway Commission of San Diego County), 1920-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 18 Folder: 27. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁰⁸ Chamber of Commerce, November 8, 1921. [Martin, Ely (Secretary, Southwestern Bankhead Highway Association, Douglas, Arizona), 1921 - 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 17 Folder: 14. Special Collections & Archives, UC San Diego.

carreteras al *Bureau of Public Roads* en 1922.⁴⁰⁹ Esta dependencia gubernamental era la encargada de llevar todos los estudios técnicos-científicos sobre las carreteras, así como asignar los recursos federales y supervisar las obras. Después del decreto de la *Federal Aid Road Act*, de 1916. El gobierno federal de Estados Unidos comenzó a involucrarse en la construcción de carreteras, pero a causa de la Primera Guerra Mundial, los fondos proyectados para apoyar a los estados en la creación de los departamentos de carreteras, la asesoría técnica y la planeación de los caminos tuvieron fuertes recortes presupuestales.

Por esta razón, el Congreso estadounidense aprobó la ley *Federal-Aid Highway Act*, el 9 de noviembre de 1921, cuyo objetivo era crear un sistema de carreteras a través del territorio de la Unión Americana y posibilitarles a los estados tener acceso a maquinaria e instrumentos técnicos para la construcción y el mejoramiento de los caminos, junto con el uso y aplicación de métodos para el recubrimiento de superficies de rodamiento. Asimismo, se estableció que el presupuesto federal para la construcción de carreteras era de \$75 millones de dólares por año, a diferencia del acta anterior de 1916 que destinó la misma cantidad, pero por cinco años. Cada estado debía designar el siete por ciento de sus carreteras para que se conectaran con los límites de los otros estados y así se lograría unir a todos los condados a través de las rutas primarias.⁴¹⁰

Por otro lado, el interés por determinar cuál sería la mejor carretera que conectaría a Tucson con Yuma, llevó a la Cámara de Comercio de San Diego a negociar la organización de una carrera de automóviles entre San Diego y El Paso, Texas, en noviembre de 1920. El encargado en entablar la comunicación con la ciudad de El Paso, fue Ed Fletcher, quien

⁴⁰⁹ Douglas Chamber of Commerce, February 27, 1922. [Martin, Ely (Secretary, Southwestern Bankhead Highway Association, Douglas, Arizona), 1921 - 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 17 Folder: 14. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴¹⁰ Tom Lewis, *Divided Highways: Building the Interstate Highways: transforming American Life* (Ithaca, London: Cornell University Press, 2013), 18. Asimismo, en la *Federal-Aid Highway Act*, de 1921, se adoptó el impuesto a la gasolina para financiar la construcción de carreteras, véase a Flink, *The Automobile Age*, 173.

recibió una carta de Roy A. Lester, director de la firma *Lester Motor Car Co.*,⁴¹¹ y de Robert J. Pritchard, gerente de la empresa *Automotive Trades Department*, en julio de 1920 para iniciar los preparativos necesarios.⁴¹²

El itinerario incluía pasar por la ciudad de Phoenix y de ahí continuar hasta El Paso, Texas, para realizar esta competencia era necesario recaudar un total de \$12,000 dólares. Cada condado, por donde la ruta estaba proyectada que pasaría, debía aportar una suma de dinero. Por su parte, San Diego se comprometió en recolectar alrededor de \$5,000 dólares, mientras que Yuma contempló reunir la cantidad de \$2,000 dólares. Sin embargo, a consecuencia de la renuencia por parte de Phoenix a no participar en la carrera, los habitantes de la localidad de Ajo se interesaron en ser parte del proyecto y proporcionaron un tercio de los gastos.⁴¹³

La construcción de la carretera de Yuma a Phoenix permaneció dos años en constante conflicto entre las autoridades del condado de Maricopa, en Arizona y el Departamento de carreteras e ingeniería de los Estados Unidos, esto a causa del tipo material con el cual se construiría dicho tramo. El tema de la discusión fue el empleo del método de recubrimiento *Warrenite* o concreto y al no tenerse una certeza clara, durante ese periodo no se construyó ningún camino.

Por su parte, el gobierno de Arizona acordó pagar la mitad del costo de la carretera nacional de Yuma a Phoenix y estipuló que utilizaría como material de superficie el método *Warrenite*. Al enterarse el gobierno federal rechazó gastar dinero en este tipo de camino, el

⁴¹¹ Ed Fletcher, July 24, 1920. [Lester, Roy A. (Lester Motor Company, El Paso, Texas) - Re: San Diego-El Paso road race, 1920]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 16 Folder: 16. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴¹² Col. Ed. Fletcher, July 24, 1920. [Proposed El Paso-San Diego road race, 1920]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 70 Folder: 10. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴¹³ Mr. Roy A. Lester, Lester Motor Car Co., July 28, 1920. [Lester, Roy A. (Lester Motor Company, El Paso, Texas) - Re: San Diego-El Paso road race, 1920]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 16 Folder: 16. Special Collections & Archives, UC San Diego.

resultado para el condado de Maricopa fue dejar los contratos del trazado de carretero, a base de concreto pendientes, en el mes de mayo de 1920 y se concluyó que se realizarían después mediante la emisión de bonos.⁴¹⁴

Ante este escenario, la relevancia de la carrera de carros era una excelente oportunidad para promover la construcción del trayecto Yuma-Phoenix y era, además, uno de los tramos pendientes de las carreteras transnacionales *Dixie Overland Highway* y *Bankhead Highway*. El desinterés por parte de Phoenix dio impulso a la candidatura de Ajo y ello generó que la Comisión de Carreteras de California emprendiera un viaje de reconocimiento desde Yuma a Ajo, pasando por Tucson en dirección a Phoenix con la finalidad de conocer la distancia y las condiciones del derrotero. La Comisión de California señaló que el camino podía acotarse 30 millas mediante el tendido de una nueva carretera, la cual estaba prevista desarrollarse por parte de la Comisión de Carreteras de Yuma, desde Ajo directamente a Wellton.⁴¹⁵

Los condados de Yuma y Pima estaban sumamente comprometidos y buscaron que se votara la emisión de bonos para el trazado de un camino de terracería de Tucson vía Ajo a Yuma. Este trecho fue considerado por la Comisión de California como el más idóneo, ya que no cruzaba ningún río, en contraparte con el trayecto de Phoenix a Yuma, que si requería atravesar grandes afluentes de agua.⁴¹⁶ Por otra parte, la Comisión de California estipuló que la carretera iba a quedar lista y sería transitable para la competencia en noviembre de 1920.

⁴¹⁴ Honorable Board of Supervisors, May 26, 1920. [Board of Supervisors, 1913-1946]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 24 Folder: 2. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴¹⁵ Mr. Robert J. Pritchard, July 28, 1920. [Proposed El Paso-San Diego road race, 1920]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 70 Folder: 10. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴¹⁶ Gould, E. B., President of the Board of Directors, Chamber of Commerce San Diego, July 30, 1920. [Gould, E.B., Jr., (President, Hazard-Gould. President, San Diego Chamber of Commerce and Community Welfare Council), 1912-1927]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 9 Folder: 18. Special Collections & Archives, UC San Diego.

De este modo, el nuevo recorrido de la carrera automovilística se contempló que iniciaría de El Paso a Ajo, el primer día y el segundo, que fuese de Ajo a San Diego pasando por Yuma. Pero para ello era indispensable realizar un reporte técnico de todo el itinerario propuesto y determinar si era factible el tramo de El Paso a Ajo. Por lo que Ed Fletcher, en su condición como presidente de la *Dixie Overland Highway* y vicepresidente de la *Bankhead Highway*, le solicitó a Roy a Lester y a Robert A. Rinehart que efectuaran un estudio de las condiciones del camino y las distancias entre cada condado.

El reporte de Lester y Rinehart mostró que la carretera de El Paso, Texas a Las Cruces, Deming y Lordsburg era de concreto y comprendía una distancia de 165 millas, de Lordsburg a Rodeo, en Nuevo México, el camino tenía 48 millas de terracería. Posteriormente, de Rodeo a Douglas, Arizona, la longitud era de 52 millas y sólo 30 millas habían sido construidas. De la localidad de Douglas, Bisbee y Tucson, la extensión era de 141 millas, para luego proseguir de Tucson a Ajo, cubriendo una amplitud de 135 millas, de las cuales únicamente 25 millas tenían poco tiempo de haberse construido. Después de Ajo, vía Sentinel, a Yuma, la distancia era de 140 millas y de Yuma a San Diego eran 186 millas. De este modo, la longitud total de la ruta propuesta para la carrera entre El Paso y San Diego era de 867 millas, pero, de la información recabada se concluyó que no era posible realizar la competencia por lo que se recomendó se efectuara hasta noviembre o diciembre de 1921.⁴¹⁷

Ante esta situación, una de las alternativas que se buscaron los organizadores fue lograr impulsar la rápida construcción de los tramos carreteros faltantes, sobre todo el correspondiente entre Tucson, Ajo y Yuma. Para ello, el condado de Yuma convocó a una

⁴¹⁷ Mr. Ed Fletcher, Proposed El Paso-San Diego Road Race, October 11, 1920. [Proposed El Paso-San Diego road race, 1920]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 70 Folder: 10. Special Collections & Archives, UC San Diego.

elección para la emisión de bonos, el monto requerido era de \$1,200,000 dólares. De esta cantidad \$250,000 dólares se destinarían para la construcción del trayecto de Yuma-Phoenix-Ajo. Sin embargo, al no poderse vender esos bonos, la secretaria de la Junta de Supervisores de Yuma, Sara B. Glessner y el ingeniero Norman B. Conway le consultaron a Ed Fletcher si San Diego no estaba interesado en apoyar en la compra de dichos bonos.⁴¹⁸

Debido a la importancia que tenía para San Diego la construcción de las dos carreteras de Phoenix y la de Ajo. Fletcher le respondió a la Junta de Supervisores de Yuma que San Diego sí estaba interesado en cooperar en la compra de los bonos y en el tendido de la carretera de Yuma hacia el condado de Maricopa, con la única condición de que Yuma se encargara de financiar el tramo carretero desde el límite del condado de Pima hasta Stovall y de ahí a Yuma.⁴¹⁹

No obstante, en noviembre de 1921, el Banco Nacional de Los Ángeles accedió a comprar los bonos de Yuma, específicamente la porción de bonos correspondientes a los \$250,000 dólares de los trayectos Yuma-Ajo y Yuma-Phoenix.⁴²⁰ Los trabajos de construcción de las rutas pronto comenzaron y con ello aparecieron otro conjunto de pugnas, esta vez relacionadas con la señalización de los caminos en Arizona, entre la *Automobile Club of Southern California* y el Departamento Estatal de Carreteras de Arizona.

En una carta fechada el 12 de octubre de 1921, el ingeniero estatal de Arizona, Thomas Maddock, desaconsejó a la *Automobile Club of Southern California* que colocara señalamientos adicionales en los distritos de Arizona. Bajo el argumento de que un amplio

⁴¹⁸ Col. Ed Fletcher, September 10, 24, 1921. [Conway, Norman B. (County engineer, Yuma, AZ, Highway Department), 1921-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 5 Folder: 14. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴¹⁹ Yuma Board of Supervisors, September 29, 1921. [Yuma County, Arizona, Board of Supervisors - Re: highway bonds, 1921]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 35 Folder: 15. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴²⁰ Col. Ed Fletcher, November 12, 1921, [Conway, Norman B. (County engineer, Yuma, AZ, Highway Department), 1921-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 5 Folder: 14. Special Collections & Archives, UC San Diego.

número de personas se oponían a su instalación.⁴²¹ La reticencia por parte Phoenix para que se colocaran las señales de tránsito en el condado de Maricopa, ocasionó que el presidente de la agrupación *Southwestern Bankhead Highway Association*, Fred Sutter, considerara eliminar a Phoenix de la carretera de El Paso a Yuma y en su lugar incorporar a Ajo en la señalización.

De igual manera, rechazó la oferta hecha por la *Automobile Club de Arizona* de colocar señales de tránsito de manera gratuita en la ruta *Bankhead* por Phoenix. Además, sentenció que si Phoenix continuaba renuente en denegarle el permiso a la *Automobile Club of Southern California*, de poner los marcadores viales de la *Bankhead Highway*, el tramo rumbo a Yuma sería de Tucson vía Ajo, en vez de Phoenix.⁴²²

A pesar del extrañamiento y la nula respuesta por parte de condado de Maricopa, se decidió expulsar a Phoenix de la asociación. Esto le brindaba una gran oportunidad a la ciudad de San Diego en conseguir la ruta anhelada entre El Paso y San Diego, a través de Tucson, Ajo y Yuma.⁴²³ Asimismo, se le facultó a la *Automobile Club of Southern California* señalar dicho tramo y se aprobó la resolución por parte de la Junta de Supervisores de Douglas, Arizona, para que marcara tanto la ruta *Borderland Route* como la *Bankhead Highway*.⁴²⁴ Además, se le permitió poner señalamientos en la ciudad de

⁴²¹ Mr. D. C. Rhodes, Southern California Automobile Club, October 12, 1921. [Maddock, Thomas (Arizona State Engineer) - Re: roads, 1921-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 17 Folder: 3. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴²² Automobile Club of Southern California, October 14, 1921. [Martin, Ely (Secretary, Southwestern Bankhead Highway Association, Douglas, Arizona), 1921 - 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 17 Folder: 14. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴²³ Chamber of Commerce, November 9, 1921. [Martin, Ely (Secretary, Southwestern Bankhead Highway Association, Douglas, Arizona), 1921 - 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 17 Folder: 14. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴²⁴ Mr. Ely Martin, November 10, 1921. [Martin, Ely (Secretary, Southwestern Bankhead Highway Association, Douglas, Arizona), 1921 - 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 17 Folder: 14. Special Collections & Archives, UC San Diego.

Yuma hasta los condados de Pima, Cochise y de ahí hasta Albuquerque, en Nuevo México. El costo por cada señal, a lo largo de la ruta, era de \$1,25 dólares por milla.⁴²⁵

Los principales oponentes a esta resolución eran el *Auto Club of Arizona*, la Cámara de Comercio de Phoenix, el Departamento Estatal de Carreteras de Arizona y el ingeniero estatal Maddock, quien además rechazó la designación de Ajo como el trayecto principal. Esto hizo que R. E. Fishburn, presidente de la Comisión de Carreteras del Condado de Pima, le pidiera a Ed Fletcher llevar este asunto a Washington y tratarlo directamente con la Secretaria de Agricultura.⁴²⁶

Con la finalidad de interponer una protesta contra el ingeniero estatal de Arizona, por no recomendar que se destinaran fondos de la ayuda federal para la construcción de la carretera entre Tucson y Yuma. La Cámara de Comercio de Douglas le escribió una carta al senador Ralph Cameron para que él usara su influencia y le recomendara a la Secretaria de Agricultura, apoyar con financiamiento este tramo carretero y en caso de que no se llegara a un acuerdo, solicitarle a la Comisión de ingenieros determinar si la ruta en cuestión, era la más práctica para convertirse en la carretera militar fronteriza y en el tramo más corto para conectar al sur de Arizona con California.⁴²⁷ Además, la Cámara de Comercio de Douglas, aprobó una resolución en la que resaltó que este trayecto carretero era el más conveniente para el transporte de tropas y suministros del gobierno.⁴²⁸

⁴²⁵ Col. Ed Fletcher, November 25, December 20, 1921. [Yuma County, Arizona, Board of Supervisors - Re: highway bonds, 1921]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 35 Folder: 15. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴²⁶ Ed Fletcher, December 19, 1921. [Fishburn, R. E. (El Paso, Texas. Consulting engineer of International Boundary Commission), 1921-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 8 Folder: 10. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴²⁷Telegram Senator Ralph Cameron, January 19, 1922. [Martin, Ely (Secretary, Southwestern Bankhead Highway Association, Douglas, Arizona), 1921 - 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 17 Folder: 14. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴²⁸ Douglas Chamber of Commerce and Mines, January 19, 1922. [Martin, Ely (Secretary, Southwestern Bankhead Highway Association, Douglas, Arizona), 1921 - 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 17 Folder: 14. Special Collections & Archives, UC San Diego.

Por otra parte, Ed Fletcher le comunicó a Maddock, antes de ir a Phoenix, que la *Automobile Club of Southern California* autorizó a Fletcher para que fungiera como su portavoz en este menester y acordara que pondrían los carteles viales en donde los oficiales del condado lo solicitaran. Asimismo, esta propuesta se convino con la Junta de Supervisores del condado de Yuma y con los poblados de Pima y Cochise, quienes posteriormente, aprobaron una resolución formal que facultó a la *Automobile Club of Southern California* señalar desde California hasta Nuevo México, a través de la línea de Yuma, vía Ajo a Tucson.

El club automovilístico ya había marcado el tramo de Needles a Winslow, en la parte norte de Arizona, y sólo era cuestión que Phoenix accediera a que se señalizara la carretera hacia el sur del estado. Por lo que Fletcher sentenció de forma vehemente que si esto no ocurría, rompería con los trabajos acordados con los tres condados.⁴²⁹ Esta advertencia en tono de amenaza, era evidente que buscó amedrentar a Maddock. Pero el ingeniero estatal le hizo saber a Fletcher que la ley del estado de Arizona, en materia de signos viales, únicamente facultaba a la Junta de Supervisores de Phoenix el poder colocarlos y no al Departamento Estatal de Carreteras.⁴³⁰

Ante este escenario, Fletcher convocó a los directores de *Automobile Club of Southern California* para sostener una reunión en Phoenix e insistir sobre la instalación de las señales de tránsito en el tramo vía Phoenix.⁴³¹ Por otra parte, el ingeniero Rhodes del *Automobile Club* se dio a la tarea en erigir las indicaciones de circulación a través de la

⁴²⁹ State Engineer Maddock, January 14, 1922. [Maddock, Thomas (Arizona State Engineer) - Re: roads, 1921-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 17 Folder: 3. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴³⁰ Col. Ed Fletcher, January 16, 1922. [Maddock, Thomas (Arizona State Engineer) - Re: roads, 1921-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 17 Folder: 3. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴³¹ Mr. Geo Buxton, February 8, 1922. [Martin, Ely (Secretary, Southwestern Bankhead Highway Association, Douglas, Arizona), 1921 - 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 17 Folder: 14. Special Collections & Archives, UC San Diego., y Mr. E. B. Gould, Chamber of Commerce San Diego, February 13, 1922. [Gould, E.B., Jr., (President, Hazard-Gould. President, San Diego Chamber of Commerce and Community Welfare Council), 1912-1927]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 9 Folder: 18. Special Collections & Archives, UC San Diego.

línea Yuma, Sentinel, Ajo y Tucson. El presidente George E. Buxton de la Cámara de Comercio de Douglas, junto con los directores McStay y Harry Chandler del *Automobile Club of Southern California*, así como Ed Fletcher reconocían la importancia que significaba que la carreta transcontinental *Borderland Route*, del El Paso a San Diego, estuviera completamente señalizada porque ello facilitaba el arribo de automóviles a Arizona y California.⁴³²

En lo que respecta a la ayuda por parte del gobierno federal para la construcción y pavimentación de las carreteras. La Oficina de Caminos Públicos –*Bureau of Public Roads*– determinó que sólo las carreteras consideradas primarias por parte de los departamentos de los estados recibirían apoyo federal. El Departamento Estatal de Arizona designó como camino primario a la ruta entre Phoenix y Yuma, esto le permitía al condado de Maricopa acceder a fondos económicos para el trazado del trayecto carretero.⁴³³ Sin embargo, dejó en desventaja a los condados de Cochise, Pima y Yuma, quienes deseaban poder completar las secciones faltantes del derrotero Tucson-Ajo-Yuma.

Por lo que George E. Buxton preparó una resolución, la cual hizo llegar al Departamento Estatal de Arizona y a Thomas MacDonald, director de la Oficina de Caminos Públicos, así como a la Secretaría de Agricultura, la Secretaría de Guerra y a los representantes de Arizona en el Congreso para buscar financiamiento. Los argumentos que presentó Buxton eran que el Departamento de Guerra consideró que la finalización de esta carretera era de importancia nacional. Asimismo, resaltó que una sección del trayecto atravesaba la reservación india de los Papago, por lo que la construcción requería de fondos federales y una vez terminado dicho tramo, el ejército podía establecer puestos en la

⁴³² Mr. N. B. Conway, March 14, 1922, [Conway, Norman B. (County engineer, Yuma, AZ, Highway Department), 1921-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 5 Folder: 14. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴³³ Mr. R. E. Hughes, Vice President San Diego Chamber of Commerce, February 13, 1922.[San Diego Chamber of Commerce 1915-1955]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 23 Folder: 26. Special Collections & Archives, UC San Diego.

frontera de El Paso hasta San Diego. Por tal motivo, la Cámara de Comercio de Douglas, le solicitó urgentemente al Departamento Estatal de Arizona que designara a dicho camino como carretera secundaria y así poder recibir ayuda federal.⁴³⁴

Por su parte, la Comisión de Carreteras de California eligió la carretera de San Diego a Yuma como ruta primaria (ver Mapa 5) y ruta segunda al tramo de Los Ángeles a Needles. En marzo de 1922, el Departamento de Agricultura de Estados Unidos aprobó la designación planteada por la Comisión, mientras que el trayecto de Mecca a Blythe no fue tomado en cuenta. Para la Cámara de Comercio de San Diego este dictamen fue una victoria, ya que le permitía disponer de recursos federales, a los pocos meses, para poder pavimentar la carretera hacia Yuma.⁴³⁵

Las relaciones comerciales y financieras entre Los Ángeles y Phoenix motivaron al ingeniero estatal de Arizona, Maddock, a realizar un estudio para medir la distancia entre Yuma a Phoenix, la cual era de 205 millas. El camino de Phoenix a Blythe era de 169.7 millas. La intención era demostrar que la carretera más corta y directa era de Phoenix a Los Ángeles que de Phoenix a San Diego, vía Yuma.⁴³⁶

Por otra parte, el condado de Imperial estuvo interesado en la ruta por el sureste a Yuma, pero también se declinaba a favor del trazado carretero entre Niland y Blythe. Fletcher le pidió a la Junta de Supervisores de Imperial que emitirán una resolución en la que se adoptara como prioritaria la ruta sureña. El constante flujo de automóviles que cruzaba por el norte de Arizona provenientes de Phoenix vía Blythe, era benéfico para el

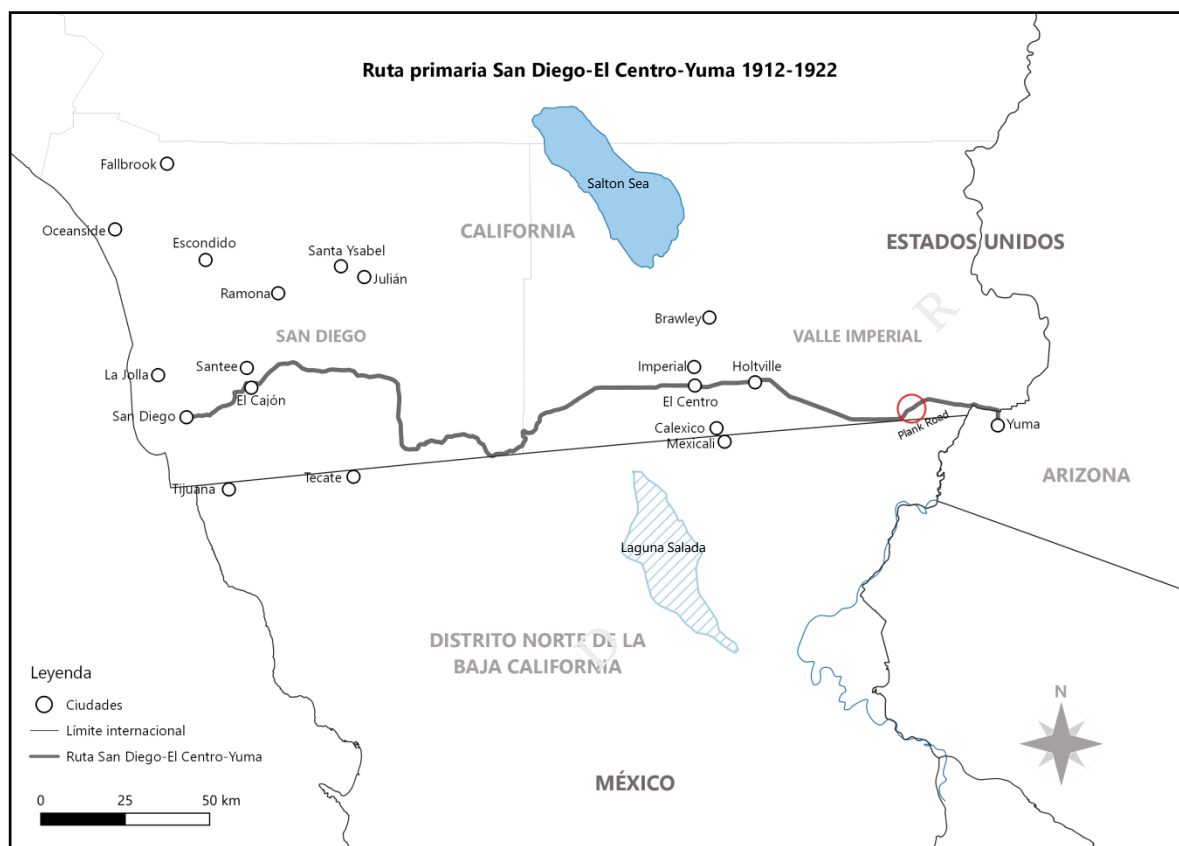
⁴³⁴ Douglas Chamber of Commerce, February 27, 1922. [Martin, Ely (Secretary, Southwestern Bankhead Highway Association, Douglas, Arizona), 1921 - 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 17 Folder: 14. Special Collections & Archives, UC San Diego

⁴³⁵ Board of Directors San Diego Chamber of Commerce, March 23, 1922. [San Diego Chamber of Commerce 1915-1955]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 23 Folder: 27. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴³⁶ Col. Ed Fletcher, February 17, 1921. [Maddock, Thomas (Arizona State Engineer) - Re: roads, 1921-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 17 Folder: 3. Special Collections & Archives, UC San Diego.

Valle Imperial, pero no así para San Diego. De los 22,000 automóviles que pasaron por Blythe en 1921, la mayoría se dirigió a Los Ángeles.⁴³⁷

Mapa 5. Ruta primaria San Diego-El Centro, 1912-1922.



Fuente: Elaboración propia.

La razón del tránsito de vehículos por ese trecho se debió a los esfuerzos que realizó dos años atrás el Departamento Estatal de Arizona, con la finalidad de diseñar un derrotero desde Phoenix, vía Ehrenberg hacia Mecca y de ahí a Los Ángeles. El vínculo comercial entre Phoenix y Los Ángeles era fundamental y por eso el condado de Maricopa le apostó a tener una conexión directa.⁴³⁸ El problema era para Pima y Cochise que al no contar con

⁴³⁷ Board of Supervisors Imperial County, February, 27, 1922. [Imperial County Board of Supervisors, California - Re: Yuma road, 1914-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 13 Folder: 10. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴³⁸ Mr. Conway, April 22, 1922. [Conway, Norman B. (County engineer, Yuma, AZ, Highway Department), 1921-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 5 Folder: 14. Special Collections & Archives, UC San Diego.

dinero para bonos ni recibir ayuda federal, no se podía completar el camino por Ajo. La única alternativa era recabar firmas para someter a consulta una elección de emisión de bonos por \$75,000 dólares para terminar de construir la ruta de Tucson a Yuma.⁴³⁹

En este sentido, Yuma buscó apoyo con San Diego e Imperial para entablar comunicación con el Comisionado de los Asuntos Indígenas y con el Contralor General de la Secretaría de Agricultura, en lo relacionado con los trabajos de la construcción del camino a través de la reservación india. La respuesta de las autoridades federales a esta solicitud fue aprobatoria y con ello se podían usar los fondos para realizar la obra, sólo era cuestión que el Departamento Estatal de Arizona lo autorizara.⁴⁴⁰

Ello respondió porque existía una clausula legal en el artículo III, en la *Federal-Aid Highway Act* de 1921, que establecía que la Secretaría de Agricultura estaba autorizada para cooperar con los departamentos estatales y el Departamento del Interior en la construcción de las carreteras públicas, dentro de las reservaciones indias. Asimismo, tenía la facultad de pagar la cantidad asumida de los fondos asignados, en virtud de la ley estatal en la que se encontrara la reservación.⁴⁴¹

Después de construirse el trayecto, el estado tenía por disposición hacerse cargo del mantenimiento y reparación de la carretera. De este modo, antes de que dictaminara cualquier proyecto, el estado por medio de su departamento de carreteras estatal, debía seleccionar un sistema de caminos que no excediera el 7 por ciento del total del kilometraje de las carreteras de dicho estado. Por lo que, primeramente, necesitaba presentar una

⁴³⁹ Mr. N. B. Conway, May 9, 1922. [Conway, Norman B. (County engineer, Yuma, AZ, Highway Department), 1921-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 5 Folder: 14. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁴⁰ Board of Supervisors Imperial County, July 26, 1922. [Imperial County Board of Supervisors, California - Re: Yuma road, 1914-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 13 Folder: 10. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁴¹ Department of the Interior, Office of Indian Affairs, July 19, 1922. [Imperial County Board of Supervisors, California - Re: Yuma road, 1914-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 13 Folder: 10. Special Collections & Archives, UC San Diego.

propuesta, en donde se establecía las construcciones proyectadas dentro de la reservación india y una vez aprobadas, el estado proporcionaría los planes, las especificaciones y las estimaciones para luego solicitar la ayuda gubernamental. Además, se debía estipular si requería la totalidad del costo o una parte de dicho proyecto, el cual se cagaría a los fondos de ayuda federal prorratados por el estado.⁴⁴²

De esta manera, la última palabra la tenía el Departamento Estatal de Arizona, pero entre sus planes no estaba utilizar los fondos federales asignados a Arizona para la construcción de la carretera en la reservación india. Ante este escenario, el ingeniero R. E. Fishburn, quien para este momento trabajaba como ingeniero consultor en la Comisión Internacional de Límites, le escribió una carta a Ed Fletcher y a Austin B. Fletcher para que buscaran presionar al gobernador Thomas Edward Campbell, porque como intentaba reelegirse, él podía mover sus influencias en este asunto y así respaldar a los condados de Pima, Cochise y Santa Cruz en la terminación del camino a Ajo. Inclusive le aconsejó:

“We are going to get Ajo road through by fighting: that is the only way you have accomplished so much for San Diego, and this Highway, and that is the only way we can carry through your dream of a highway from El Paso direct to San Diego”⁴⁴³

El otro frente al que se enfrentó la ciudad de San Diego, era a la iniciativa por parte del estado de Arizona, cuya intención fue someter a elección de bonos la cantidad de \$2,500,000 de dólares para pavimentar la ruta a través del desierto hacia Blythe y conectarla con Hassayampa. Hassayampa era el punto de unión de la carretera de Phoenix vía Yuma a San Diego y detrás de este proyecto estaban las ciudades de Los Ángeles y Phoenix. El objetivo era realizar una carretera de primera clase desde Ajo, Gila Bend a

⁴⁴² United States Department of Agriculture, Bureau of Public Roads, June 13, 1922. [Imperial County Board of Supervisors, California - Re: Yuma road, 1914-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 13 Folder: 10. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁴³ Ed Fletcher, July 29, 1920. [Fishburn, R. E. (El Paso, Texas. Consulting engineer of International Boundary Commission), 1921-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 8 Folder: 10. Special Collections & Archives, UC San Diego.

Hassayampa y de Tucson a Phoenix y así desviar la ruta de El Paso, Texas a Phoenix. Igualmente, se ideó trazar una línea directa desde Williams y Prescott a Phoenix. Por otra parte, Los Ángeles prometió que si Arizona pavimentaba hasta Blythe, California se encargaría de hacer lo propio desde Mecca a Blythe.⁴⁴⁴

Esto inquietó profundamente a la Cámara de Comercio de San Diego y a Ed Fletcher, quien para entonces, era presidente el Comité Nacional y Estatal de Carreteras. Los condados de San Diego e Imperial le pidieron al gobernador de California William D. Stephens y a la Comisión de Carreteras de California los ayudara en la finalización de la carretera de Yuma. El comisionado Darlington se comprometió en pavimentar el tramo del este de Holtville hasta Sand Hills, el cual comprendía una distancia de trece millas aproximadamente.⁴⁴⁵

Asimismo, en una reunión en Riverside que sostuvieron Fletcher y su primo Austin B. Fletcher con el director de la Oficina de Caminos Públicos, Thomas MacDonald y con el ingeniero Dr. L. I. Hewes, representante de dicha agencia en la costa oeste. MacDonald le confirmó que el gobierno de Estados Unidos podía financiar la pavimentación del camino de la reservación indígena y aprobó que se encarpetaran nueve millas en dicha reserva desde el oeste de Yuma. Pero, antes el estado de California requería dar su aprobación para que la cantidad de dinero se dedujera de su asignación. Fletcher turnó el asunto a la Comisión de Carretera para su autorización.⁴⁴⁶

Por otra parte, en respuesta a la consulta para la emisión de bonos que planteó realizar Phoenix en el mes de septiembre de 1922. La Junta de Supervisores del condado de Pima y el concesionario de automóviles, Monte Mansfield, de Tucson, organizaron un

⁴⁴⁴ Board of Directors San Diego Chamber of Commerce, July 24, 1922. [San Diego Chamber of Commerce 1915-1955]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 23 Folder: 27. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁴⁵ Board of Directors San Diego Chamber of Commerce, July 24, 1922. Ed Fletcher Papers.

⁴⁴⁶ Board of Directors San Diego Chamber of Commerce, July 24, 1922. Ed Fletcher Papers.

comité para combatir la elección de bonos por \$2,500,000 dólares, con la que se planeaba pavimentar la ruta Phoenix a Blythe.⁴⁴⁷ La decisión fue respaldada por la Cámara de Comercio de Yuma y por los condados de Cochise, Yavapai, Santa Cruz y Bisbee, ya que consideraban que era un desperdicio de dinero que sólo favorecía a Phoenix.⁴⁴⁸

Por otro lado, la Cámara de Comercio de Douglas también se unió contra la consulta de la emisión de bonos y presentó una resolución en la que precisó que la mayoría de los ciudadanos de Yuma, al igual que otras poblaciones de Arizona se oponían fuertemente al proyecto del condado de Maricopa. La razón se debió fundamental a la enorme cantidad de dinero que se pretendía gastar en esa carretera, la cual atravesaba el desierto por donde no había ningún poblado. Por tal motivo, la junta de directores que integraban la Cámara de Comercio de Douglas determinó contraponerse al proyecto y resolvió informar sobre su postura al gobernador de Arizona, al ingeniero estatal, a la Cámara de Comercio de Phoenix y de Yuma.⁴⁴⁹

Tras conocerse que Los Ángeles estaba trabajando con Phoenix para obtener una ruta directa que conectara Phoenix, Blythe, Mecca y Los Ángeles. La Cámara de Comercio de San Diego manifestó su rechazo a la propuesta de Arizona. Asimismo, sentenció que en el caso de que se aprobara dicho proyecto de ley, el verdadero costo del tramo carretero por la sección norte no sería de \$2,500,000, sino de \$4,000,000 dólares.⁴⁵⁰

De igual modo, Fletcher protestó enérgicamente por las acciones que efectuó el senador H. B. Wilkinson de Arizona, al favorecer el trayecto de Mecca a Blythe, a Phoenix

⁴⁴⁷ Col. Ed Fletcher, August 3, 7, 1922. [Mansfield, Monte (Automobile dealer, Tucson, Arizona), 1920-1924]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 17 Folder: 8. Special Collections & Archives, UC San Diego.

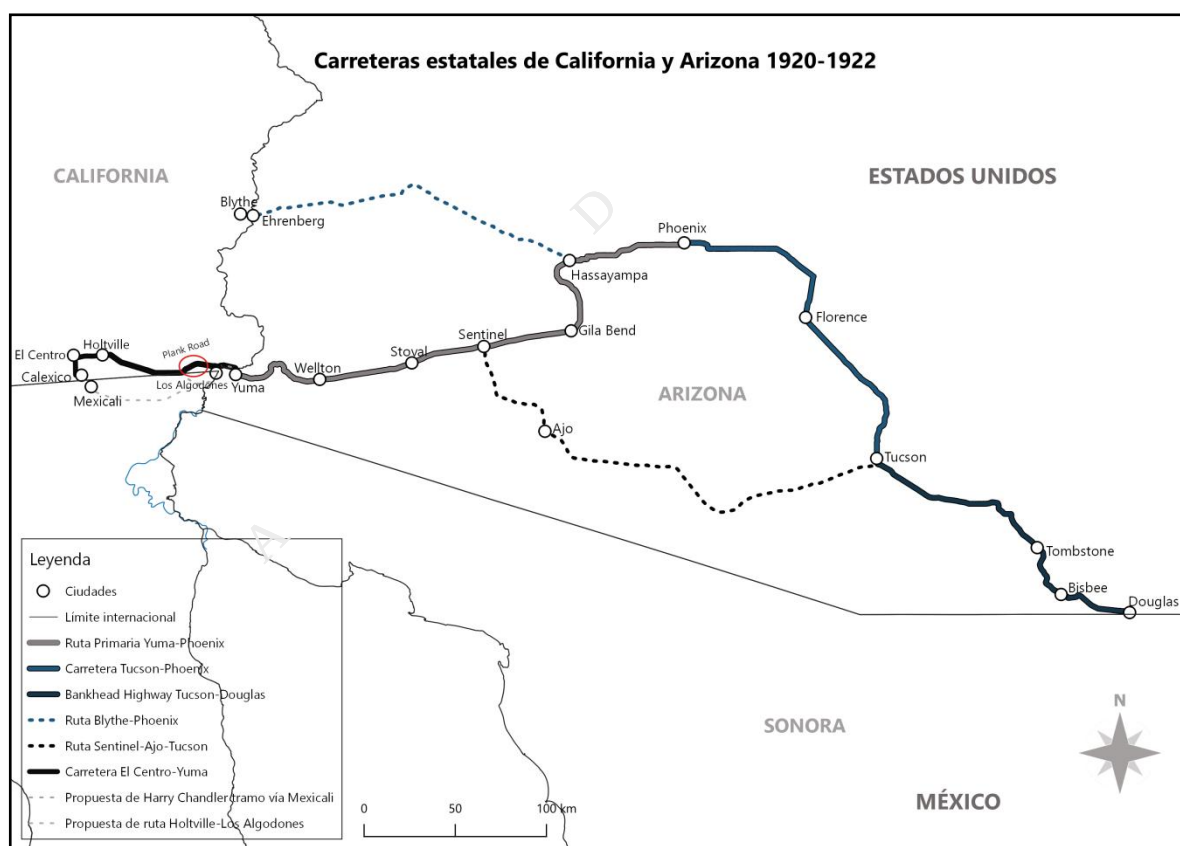
⁴⁴⁸ Judge J. M. Westover, Yuma Chamber of Commerce, August 8, 10, 1922. [\$2,500,000.00 Arizona Bond Bill (defeated), 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 70 Folder: 5. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁴⁹ George E. Buxton, President Douglas Chamber of Commerce, (n.d). [\$2,500,000.00 Arizona Bond Bill (defeated), 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 70 Folder: 5. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁵⁰ San Diego Chamber of Commerce, (n.d). [\$2,500,000.00 Arizona Bond Bill (defeated), 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 70 Folder: 5. Special Collections & Archives, UC San Diego.

y proteger los intereses financieros de Los Ángeles. En este sentido, el plan de la obra vial de Hassayampa a Ehrenberg era en realidad una violación al compromiso que Phoenix contrajo con el Valle Imperial y San Diego, al acordar la construcción de una carretera pavimentada de Yuma a Phoenix. Esta proposición se pactó entre el ingeniero estatal de Arizona y la Comisión de Carreteras de California, después de que el gobierno federal de Estados Unidos realizara una investigación, en la que descartó por completo la ruta que corría de Los Ángeles, Mecca, Ehrenberg, a Phoenix y en su lugar dictaminó como carretera principal el derrotero Phoenix, Yuma, El Centro y San Diego (ver Mapa 6).⁴⁵¹

Mapa 6. Carreteras estatales de California y Arizona, 1920-1922.



Fuente: Elaboración propia.

⁴⁵¹ Interview of Colonel Ed Fletcher, (n.d). [\$2,500,000.00 Arizona Bond Bill (defeated), 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 70 Folder: 5. Special Collections & Archives, UC San Diego

En el reporte técnico para medir la distancia que presentó la Comisión de Carreteras de California mostró que la longitud del camino de Los Ángeles, vía Salton Sea a Yuma era de 285 millas, mientras que en el estudio del ingeniero Maddock, la extensión de Yuma a Phoenix era de 205,5 millas; la suma total era de 490.5 millas. Por otro lado, de Phoenix a Blythe eran 169.7 millas y de Los Ángeles a Blythe eran 246 millas. Así la distancia entre Los Ángeles a Phoenix era de 415.7 millas, la diferencia por Yuma era de 74.5 millas más, esto contradecía el argumento del senador Wilkinson, quien afirmó que el trayecto era de 150 millas.⁴⁵²

La intención de que la carretera pasara por Yuma y no por Ehrenberg era para mostrar las ventajas agrícolas que poseían los valles del Río Salado y del Gila. El extenso número de acres de tierras que tenía este condado le auguraban un prominente desarrollo, sobre todo por los trabajos de irrigación con el plan federal *Laguna Project*. Con ello se buscó potenciar el desenvolvimiento agrícola de Yuma y de una sección del Valle Imperial. De ahí que la carretera por Yuma cobrara otra dimensión, en términos comerciales al brindarle un acceso directo a la costa del Pacífico y al sur de Arizona.⁴⁵³

En este sentido, Yuma efectuó los trabajos de construcción y pavimentación del derrotero con los fondos de la ayuda federal hacia Sentinel, en el condado de Maricopa. Por su parte, Maricopa prometió hacer las obras de infraestructura para cruzar el río Gila y en el condado de Pima se dispuso a conectar el camino desde Ajo a Aztec, al margen del ferrocarril *Southern Pacific*.⁴⁵⁴ Por otro lado, la Comisión de Carreteras de California se

⁴⁵² Mr. Monte Mansfield, September 6, 1922. [Mansfield, Monte (Automobile dealer, Tucson, Arizona), 1920-1924]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 17 Folder: 8. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁵³ Interview of Colonel Ed Fletcher, (n.d). Ed Fletcher Papers.

⁴⁵⁴ *Arizona Daily Star*, 12 de agosto 1922.

comprometió en completar la pavimentación de la ruta El Centro-Yuma para diciembre de 1922.⁴⁵⁵

En lo que concierne a la votación para la emisión de bonos de Arizona, esta se llevó a cabo hasta finales de noviembre. El resultado de la elección fue que el proyecto formulado por Phoenix se descartó y con ello se eliminó la propuesta de ley que buscó el condado de Maricopa. Sin embargo, no se erradicó la idea de tener una línea directa que conectara a Phoenix con Los Ángeles, aunque sí despejó las dudas para que se concluyera rápidamente el tramo a Yuma⁴⁵⁶. Además, el camino a Ajo cobró mayor interés, no únicamente para los condados del sur de Arizona, sino también para el Departamento de Guerra de los Estados Unidos, al grado de que el General John L. Hines, asistente del Estado Mayor del ejército, exigiera que se completara este camino.⁴⁵⁷

Ante este escenario, Fishburn le escribió a Fletcher para saber en qué estado se encontraba el asunto del camino a Ajo y qué alternativas se podían instrumentar. Fletcher propuso pedirle a la Cámara de Comercio de San Diego que decretara una moción solicitando una fecha tentativa en que terminarían los trabajos de construcción.⁴⁵⁸ Por su parte, la junta de directores de la Cámara de Comercio de San Diego aprobó una resolución, en la cual urgió a la Cámara de Comercio de Tucson y Yuma para que se apresuraran en terminar el derrotero Tucson-Ajo-Yuma. De igual manera, se le informó de esto a la

⁴⁵⁵ Yuma Chamber of Commerce, August 2, 1922.[\$2,500,000.00 Arizona Bond Bill (defeated), 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 70 Folder: 5. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁵⁶ Ed Fletcher, Southern, November, 1922. [Maddock, Thomas (Arizona State Engineer) - Re: roads, 1921-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 17 Folder: 3. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁵⁷ Ed Fletcher, November 27, 1922. [Fishburn, R. E. (El Paso, Texas. Consulting engineer of International Boundary Commission), 1921-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 8 Folder: 10. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁵⁸ Mr. E. B. Gould, December 1, 1920. [Gould, E.B., Jr., (President, Hazard-Gould. President, San Diego Chamber of Commerce and Community Welfare Council), 1912-1927]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 9 Folder: 18. Special Collections & Archives, UC San Diego.

Cámara de Comercio del El Centro, debido a que se volvía imprescindible su culminación.⁴⁵⁹

La respuesta que obtuvo Fletcher de Yuma era que tenía \$75,000 dólares en bonos, los cuales estaban reservados para la construcción del camino a Ajo, en dirección al límite condal de Pima, por tanto la opción era trazar un camino de terracería. Pero, señaló que ellos no iban a gastar ninguna cantidad hasta que el condado de Pima votara la emisión de bonos para completar el tramo desde el lindero de Yuma a Ajo.⁴⁶⁰ Por su parte, la demarcación de Pima ya tenía las peticiones firmadas y listas para llamar a una elección de bonos por \$250,000 dólares, sin embargo, aún no habían sido presentadas, lo cual generó que la Cámara de Comercio de San Diego se volviera sumamente ansiosa en este menester, por lo que se dio a la tarea en preparar un presupuesto para recaudar suficientes fondos con la finalidad de apoyar los trabajos en Arizona.⁴⁶¹

Por otro lado, este no era el único tramo que presentó dificultades, ya que la ruta entre Holtville y Yuma mostró bastantes retrasos en la construcción y en la rehabilitación de ciertas secciones. Así que para completar estos trabajos se requería de otra asignación de fondos. Pero, algunos empresarios de Los Ángeles junto con el *Automobile Club of Southern California* se propusieron evitar que se terminara dicha carretera. El arribo del gobernador Richardson a California inquietó a San Diego, debido a que él tenía más acercamiento con Los Ángeles. Por lo tanto Fletcher temió que el contrato de construcción

⁴⁵⁹ Ed Fletcher, December 11, 1922. [San Diego Chamber of Commerce 1915-1955]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 23 Folder: 27. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁶⁰ Board of Directors San Diego Chamber of Commerce, December 12, 1922. [San Diego Chamber of Commerce 1915-1955]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 23 Folder: 27. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁶¹ Board of Directors San Diego Chamber of Commerce, December 20, 1922. [San Diego Chamber of Commerce 1915-1955]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 23 Folder: 27. Special Collections & Archives, UC San Diego.

de 14.5 millas entre Holtville y Yuma se cancelara, por lo que la pugna entre Los Ángeles y San Diego apenas comenzaba.⁴⁶²

3.2.1. La propuesta de la carretera Holtville-Yuma por México.

Después de que la Comisión de Carreteras de California designara como ruta primaria el trayecto de San Diego-Yuma, vía El Centro. El empresario Harry Chandler, propietario de *Los Angeles Times* y miembro de la junta de directores del *Automobile Club of Southern California*, se interesó en que una sección de la carretera estatal cruzara por el territorio del Distrito Norte de la Baja California en dirección a Andrade, en vez de que pasar por las dunas de arena.⁴⁶³

En una visita a la Ciudad de México en octubre de 1921, Harry Chandler sostuvo una reunión con el Secretario de Comunicaciones para tratar este asunto. El secretario mexicano le mencionó que este departamento le daría el permiso para la construcción de la carretera, siempre y cuando se proporcionara el derecho de paso. Además, se hiciera lo posible para que el funcionamiento de la dicha carretera fuera práctico y no causara retrasos o dificultades en el cruce entre ambos lados de la frontera.

Por otra parte, Harry Chandler se comunicó con el presidente Álvaro Obregón y él le dio la misma garantía. Esto motivó a Harry Chandler, quien elaboró un posible plan del trazado carretero y se le planteó a Ed Fletcher. La propuesta consistió en construir una carretera a lo largo de la línea del ferrocarril Inter-California, ya que esto le proporcionaba un gran valor a las propiedades que poseía Harry Chandler en Mexicali. Es por ello, que

⁴⁶² Board of Directors San Diego Chamber of Commerce, December 20, 1922. Ed Fletcher Papers

⁴⁶³ Mr. Harry Chandler, *Los Angeles Times*, February 13, 1922. [Chandler, Harry (President, *Los Angeles Times*), 1920-1935]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 4 Folder: 33. Special Collections & Archives, UC San Diego.

estaba dispuesto a recaudar los fondos necesarios para su construcción y eventualmente seleccionar esa ruta para conectara con Holtville.⁴⁶⁴

Durante su estancia en México, Chandler realizó averiguaciones y supo que los ingenieros estadounidenses pensaban que ese trayecto era considerado el más práctico desde el punto de vista técnico por la seguridad del material y del mantenimiento. Chandler arguyó que el camino podría ser construido en dirección hacia el sudeste partiendo de Holtville y así evitar la sección de las dunas de arena. Con ello el costo de la construcción y reparación podía ser más barato e inclusive se beneficiaría a los habitantes de Estados Unidos y de México. Chandler confió que el gobierno mexicano haría todo lo posible por apoyar dicha empresa, al grado de contribuir con una parte de los gastos pecuniarios de la obra. Además, le informó a Fletcher que el gobernador Lugo, a quien conocía cercanamente, podía cooperar con el proyecto.⁴⁶⁵

Por su parte, Fletcher se comunicó con el gobernador del Distrito Norte, José Inocente Lugo con respecto a la construcción de la carretera y si existía la posibilidad de que California pactara algún convenio. Pero, a raíz de que el gobierno de Estados Unidos no reconocía al gobierno mexicano, cualquier negociación entre los dos países quedaba imposibilitada. Así se lo hizo saber Fletcher al comisionado de carreteras de California, N. D. Darlington, en donde le señaló que debido a este problema diplomático, no estaba permitido hacer ningún tratado entre ambas naciones como tampoco California podía entablar acuerdos con Baja California. Esto significaba que México no autorizaba cederles

⁴⁶⁴ Col. Ed Fletcher, May 23, 1922. [Chandler, Harry (President, *Los Angeles Times*), 1920- 1935]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 4 Folder: 33. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁶⁵ Col. Ed Fletcher, May 23, 1922. [Chandler, Harry (President, *Los Angeles Times*), 1920- 1935]. Ed Fletcher Papers

ninguna porción de tierra para el trazado de la carretera y si los trabajos viales se llegaban a hacer en suelo mexicano, tenían que estar bajo la jurisdicción nacional.⁴⁶⁶

Si bien el camino de madera –*plank road*– era hasta cierto punto funcional, se sabía que no podía durar mucho. La única opción tentativa era duplicar el ancho del camino y reforzarlo para que durara diez años más. Asimismo, a causa de la urgencia que implicó terminar la carretera a Yuma, Fletcher le solicitó al comisionado Darlington que se apresurara en completar los trabajos en esa sección de la ruta, mientras esperaban que Estados Unidos reconociera al gobierno de México.⁴⁶⁷

A pesar de este escenario, Fletcher siguió intercambiando correspondencia con el gobernador Inocente Lugo, ya que para California la construcción de las 14.5 millas a través de México era un asunto primordial. Debido a ello, Fletcher le externó al gobernador Inocente Lugo, un conjunto preguntas relacionadas sobre ciertos tópicos que no tenían que ver propiamente con el aspecto técnico del trazado de la carretera, sino con otros intereses:

- “1. Do you think it is at all feasible and practical to have a neutral zone declared thru Mexican territory as planned, and policed by United States and Mexican authorities working together?
2. Can any help be expected from Mexican interests toward the construction of the highway?
3. Would it have to be by a franchise from Baja California government, or would it have to be by treaty with the Mexican government, and Washington?
4. Can we get any franchise or treaty which, in your opinion, gives us the right to move troops in case of war thru Mexican territory?”⁴⁶⁸

Antes de que el gobernador Inocente Lugo recibiera esta carta, le informó del asunto al General Plutarco Elías Calles sobre el proyecto estadounidense de construir un trayecto

⁴⁶⁶ Mr. N. D. Darlington, California Highway Commission, July 7, 1922. [Darlington, N.D. (Chairman, California State Highway Commission)], 1914-1922. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 6 Folder: 13. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁶⁷ Mr. N. D. Darlington, California Highway Commission, July 8, 1922. [Darlington, N.D. (Chairman, California State Highway Commission)], 1914-1922. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 6 Folder: 13. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁶⁸ Governor Jose T. Lugo, June 28, 1922. [Lugo, Jose T. (Governor of Baja California), 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 16 Folder: 33. Special Collections & Archives, UC San Diego.

asfaltado al oeste del poblado de Los Algodones, en el Distrito Norte. La respuesta de Calles era que no habría objeción por parte del gobierno mexicano y que se le daría una amplia protección a sus intereses.⁴⁶⁹ Pero al enterarse de cuáles eran las implicaciones políticas detrás de este proyecto, la contestación del gobernador Lugo a las preguntas de Fletcher fueron claras:

“Now answering your questions which you letter contained:

First: An American Company cannot build a road on Mexican territory as such an act would be against the dignity of Mexico as a nation.

Second: The construction of such a small or short road would not be a large enough project to interest the Mexican authorities in giving any help as to construction, etc.

Third: A franchise for the construction of such road can be obtained by dealing direct with the Mexican government at Washington.

Fourth: The reason for this is that it is not my belief that in case it were necessary, the American government would allow the Mexican government to pass troops, as they would in return the same compliment to the United States.”⁴⁷⁰

A pesar de la respuesta del gobernador Inocente Lugo, Fletcher insistió en que se construyera el tramo carretero a través de México. La inquietud principal era que si se llevaban a cabo los trabajos y una vez terminada la obra, el gobierno mexicano tenía la jurisdicción total de la carretera. Por lo que la Comisión de Carreteras de California no podría tener injerencia. Ante ello, Fletcher le propuso al gobernador Lugo el establecimiento de una zona neutral que fuera vigilada por ambos países y le otorgaran el permiso a la Comisión de Carreteras de California para darle mantenimiento a la carretera a través del territorio mexicano en cualquier momento.⁴⁷¹

⁴⁶⁹ Colonel Edward Fletcher, June 29, 1922. [Lugo, Jose T. (Governor of Baja California), 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 16 Folder: 33. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁷⁰ Señor Ed. Fletcher, Julio 3 de 1922. [Lugo, Jose T. (Governor of Baja California), 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 16 Folder: 33. Special Collections & Archives, UC San Diego. Es de destacar que en esta carta se agregó un cuarto punto adicional, en la última sección de la hoja, que difiere bastante con la primera respuesta que da el gobernador Inocente Lugo. “Fourth: It is my understanding that there would be no serious difficulties to make a treaty between the government of Mexico and the United States permitting the transporting of troops from one country to the other in case of war” p.2.

⁴⁷¹ Governor Jose Y. Lugo, July 7, 1922. [Lugo, Jose T. (Governor of Baja California), 1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 16 Folder: 33. Special Collections & Archives, UC San Diego.

Las dudas acerca de si la ruta debía pasar por México o vía las dunas de arena, se volvió una cuestión que la Comisión de Carreteras de California tenía que determinar. Esto porque el gobierno federal de Estados Unidos contempló sólo construir de la reservación india de Yuma hasta Andrade.⁴⁷² Por ello, era imprescindible estipular si el recorrido cruzaría de lado mexicano. Asimismo, uno de los opositores al camino de madera fue el *Automobile Club of Southern California*, el cual consideró, basándose en la opinión de sus ingenieros, que este tipo de carretera no era práctica ni factible. Argumento que sostenía desde 1913, después del estudio que emprendieron sus ingenieros O. Parker y Carl E. McStay para conocer las condiciones del trayecto desde Niland hasta la frontera mexicana.⁴⁷³

Por su parte, el comisionado N. D. Darlington aceptó que era deseable construir una sección del camino por territorio mexicano a Yuma. Pero, apoyaba enteramente continuar con la ruta a través de las dunas de arena. De igual modo, sabía cuál era el móvil que perseguía el club automovilístico de Los Ángeles, ya que ellos estaban a favor del trayecto que corría del lado este a largo del ferrocarril *Southern Pacific* desde Yuma a Niland, vía Mammoth Wash.⁴⁷⁴

En este mismo sentido, el ingeniero W. W. Patch se posicionó por el derrotero San Diego-El Centro-Yuma, vía las colinas de arena –*Sand Hills*–, como el más idóneo por

⁴⁷² Mr. W. W. Patch. State Highway Commission, July 19, 1922.[Patch, W.W. (Division VII engineer, California Highway Commission, Department of Public Works), 1917-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 21 Folder: 3. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁷³ Mr. J. E. Franklin, President Yuma National Bank, October 21, 1922. [McStay, C.E. (Field Secretary, Automobile Club of Southern California), 1921-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 18 Folder: 7. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁷⁴ Colonel Ed Fletcher, November 8, 1922. [Darlington, N.D. (Chairman, California State Highway Commission)], 1914-1922. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 6 Folder: 13. Special Collections & Archives, UC San Diego.

estar de lado estadounidense.⁴⁷⁵ Es por ello que ante la necesidad de tener listo el tramo de Holtville a Yuma. El ingeniero estatal de carreteras, Austin B. Fletcher, le informó al ingeniero R. E. Fishburn de la *International Boundary Commission*, que el contrato para pavimentar las 14.5 millas a Yuma se le otorgó a la firma Oswald Bross, el 11 de octubre de 1921.⁴⁷⁶ La urgencia por parte de la Comisión de Carreteras de California se debió porque existía la incertidumbre de que Phoenix construyera la carretera asfaltada a Los Ángeles con la emisión de bonos.⁴⁷⁷

En lo que respecta a la ciudad de Los Ángeles, el empresario Harry Chandler, quien seguía de cerca los trabajos de la ruta por *Sand Hills*, increpó a Fletcher señalándole que por varios años no se habían construido caminos pavimentados entre Los Ángeles y el Valle Imperial y esto era una preocupación para Los Ángeles. Asimismo, Chandler consideró que el trayecto a través de las dunas de arena, era un gran error y que a pesar de que se lograra terminar, evidenciaría ser un desperdicio de dinero. Para él, el camino indicado no era por Holtville a Yuma, sino por la parte norte del condado del Valle Imperial. Además, Chandler le expresó a Fletcher que el periódico *Los Angeles Times* contemplaba ya no respaldar el trayecto de Holtville-Yuma, salvo si:

“...from my viewpoint provided the Yuma to Holtville road is to be built to jog down through Mexico to avoid the sand hills. I believe something could be worked out to make such a move practicable and workable, but I have never recommended it personally nor through the Times because my motives would inevitably be misunderstood by the public.”⁴⁷⁸

⁴⁷⁵ Colonel Ed Fletcher, November 9, 1922. [Patch, W.W. (Division VII engineer, California Highway Commission, Department of Public Works), 1917-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 21 Folder: 3. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁷⁶ Mr. R. E. Fishburn, November 4, 1922. [Fishburn, R. E. (El Paso, Texas. Consulting engineer of International Boundary Commission), 1921-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 8 Folder: 10. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁷⁷ First National Bank, November 11, 1922. [Fishburn, R. E. (El Paso, Texas. Consulting engineer of International Boundary Commission), 1921-1922]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 8 Folder: 10. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁴⁷⁸ Col. Ed. Fletcher, November 18, 1922. [Chandler, Harry (President, *Los Angeles Times*), 1920- 1935]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 4 Folder: 33. Special Collections & Archives, UC San Diego.

La declaración emitida por Harry Chandler permite observar el interés que tenía en que la carretera pasara por territorio mexicano. No sólo era parte del esquema carretero que pretendía llevar a cabo el comisionado N. D. Darlington y Ed Fletcher, sino evidenciaba el valor comercial y estratégico que poseía esta zona del noroeste del país. Posterior a ello, la Comisión de Carreteras de California decidió que la única solución era el tramo por Sand Hills y se determinó cambiar el camino de madera por uno de asfalto, el cual se completó cuatro años después en 1926.

Conclusión

La presencia militar del ejército y de la marina de Estados Unidos en la costa del Pacífico, específicamente en San Diego, durante el decenio de 1910, se debió a razones de seguridad nacional. La invasión perpetrada al Distrito Norte de la Baja California por un contingente compuesto por anarquistas, mexicanos, estadounidenses y extranjeros, ocasionó que el gobierno de Washington despachara efectivos militares para resguardar la frontera.

Asimismo, el temor de una progresiva expansión japonesa en el Pacífico, tras la victoria contra Rusia, provocó que Estados Unidos considerara a Japón una amenaza a sus intereses comerciales. Por esta razón, el presidente Theodore Roosevelt envió buques de guerra a Asia para mostrar el poderío naval que poseía Estados Unidos. Por otro lado, los rumores periodísticos de la presencia de japoneses en Bahía de Magdalena, en Baja California, inquietó a los empresarios y políticos de California, quienes se dedicaron a propagar el miedo del peligro amarillo y presionaron al gobierno de Washington para que comprara la península de la Baja California.

Posteriormente, con la intención de proteger a California, la Cámara de Comercio de San Diego se abocó a promocionar los beneficios económicos y militares que poseía el puerto y emprendió una campaña para convencer a los políticos y autoridades de la Marina que San Diego tenía un valor estratégico debido a su ubicación geográfica y cercanía con la frontera mexicana. Por este motivo, el Departamento de la Marina ordenó la inspección de la bahía de San Diego para ver si cumplía con los requisitos necesarios para la instalación de bases navales y luego de examinar el área, autorizó el establecimiento de una estación naval, un cuartel de soldados y un centro de reclutamiento de marinos.

Igualmente, en el condado de San Diego, previo al ingreso a la Primera Guerra Mundial, el ejército estadounidense apostó el campamento Kearney como medida para

desplazar efectivos y realizar prácticas de entrenamiento militar en el frente occidental de la costa del Pacífico. Además, para la movilización de las tropas se constató que se requería de buenos caminos para el transporte de vehículos motorizados y artillería. Esto llevó a la construcción de un camino hacia el campo militar y a emprender una serie de trabajos de reparación, conservación y pavimentación de ciertas arterias principales lo largo del territorio condal de San Diego en los límites con Riverside y la línea fronteriza con México.

En lo concerniente a la carretera San Diego-El Paso, Texas hubo fricciones respecto a los tramos carreteros faltantes en el territorio de Arizona, principalmente entre Yuma y Phoenix. El desinterés de Phoenix por formar parte del itinerario de la ruta hacia Texas hizo que el poblado de Ajo figurara como una opción viable para lograr concretar la sección pendiente de Tucson a Yuma.

Sin embargo, esta decisión generó enfrentamientos entre los condados de Maricopa, Yuma, Pima y el Departamento Estatal de Carreteras de Arizona, el cual rechazó la elección de Ajo como trayecto principal en la ruta transcontinental *Bankhead Highway*. Asimismo, el Departamento Estatal de Carreteras no destinó fondos de la ayuda federal para el tendido del derrotero Tucson-Yuma y designó a la carretera Phoenix-Yuma como camino primario, en clara oposición al tramo Tucson-Ajo-Yuma.

El interés por parte de Ed Fletcher y la Cámara de Comercio de San Diego en este asunto ocasionó que se involucraran a favor de Yuma y Tucson, mientras que Los Ángeles manifestó su apoyo a Phoenix. La Cámara de Comercio de Douglas, que respaldó la ruta por Ajo, solicitó la intervención de la Secretaría de Agricultura, el Departamento de Guerra y del Congreso de Estados Unidos para que financiaran ese trayecto argumentado que serviría para propósitos de defensa militar y permitiría el establecimiento de puestos del

ejército estadounidense a lo largo de frontera desde El Paso, Texas hasta San Diego, California.

Asimismo, la búsqueda de un camino más seguro y rápido que evitara las dunas de arena entre Holtville y Yuma, motivó a Harry Chandler a proponer la construcción de un trayecto carretero que cruzara por el Distrito Norte de la Baja California. El camino proyectado partía de Mexicali y se internaba en el poblado de Andrade como alternativa al paso por las dunas de lado estadounidense.

De igual modo, la Comisión Estatal de Carreteras de California, Harry Chandler y Ed Fletcher se interesaron en la ruta y gestionaron con el gobierno federal y con el gobernador del Distrito Norte la viabilidad de realizar este tramo. Pero, la negociación no se concretó porque el objetivo que buscó la Comisión Estatal de Carreteras y Ed Fletcher era que se estableciera una zona neutral y se autorizara el desplazamiento de tropas estadounidenses.

La respuesta por parte del gobierno del Distrito Norte fue rechazar la petición porque significaba violentar la soberanía nacional. Además, evidenció la existencia de un claro interés de ciertos empresarios del Sur de California por controlar esta sección del territorio mexicano no sólo para conectarse con Yuma y facilitar el tránsito de automóviles, sino para mover efectivos militares, lo cual representaba una amenaza latente para la seguridad de México.

Capítulo IV.- El desafío político en el Distrito Norte: caminos, movilidad y obras de irrigación.

Introducción.

El objetivo de este capítulo se centra en analizar los proyectos de infraestructura carretera que impulsaron y llevaron a cabo los gobernadores del Distrito Norte en el decenio de 1920, desde Luis M. Salazar hasta el General Abelardo L. Rodríguez, así como las obras de irrigación y los trabajos del ferrocarril de Mexicali a San Felipe. La apremiante necesidad de vías de comunicación terrestre que conectaran a las poblaciones de Tijuana, Ensenada, Tecate, Mexicali y San Felipe fueron aspectos primordiales dentro de los programas de gobierno de Manuel Balarezo, Epigmenio Ibarra, José Inocente Lugo y Abelardo L. Rodríguez.

Las demandas de los residentes favor de la construcción de caminos, el mejoramiento del trayecto carretero de Tijuana a Ensenada y la búsqueda de una vía terrestre entre Mexicali, La Bomba y San Felipe se convirtieron en ejes claves para incentivar el desenvolvimiento de la actividad agrícola y fomentar el intercambio comercial. Además, dichas obras permitieron la movilidad de personas, productos y mercancías. Promovieron la atracción de inversiones, crearon empleos, brindaron acceso a nuevos mercados y posibilitaron la llegada de automovilistas del Sur de California, los cuales se desplazaron a través de la naciente red de carreteras que existían en el condado de San Diego y que tocaban la línea fronteriza con Baja California.

Los avances en los trabajos de construcción de los caminos, los proyectos de irrigación y el tendido ferroviario tuvieron un seguimiento puntual por parte de los presidentes Álvaro Obregón y Plutarco Elías Calles. El interés del gobierno federal por lo que ocurría en la frontera con California, el despunte de la actividad agrícola en el Valle de

Mexicali y el impulso de relaciones comerciales con los empresarios de Los Ángeles, San Diego, Calexico y Yuma, propició que los gobernadores Inocente Lugo y Rodríguez buscaran el acercamiento con los empresarios estadounidenses para que invirtieran en el Distrito Norte. De este modo, contar con vías de comunicación eran elementos que auguraban dinamizar la región en términos económicos.

En este sentido, abordo los desafíos que representó el espacio físico y las dificultades que significaron la reparación y conservación de los caminos. La falta de presupuesto federal en un inicio complicó que se pudieran efectuar los trabajos. Asimismo, las condiciones del terreno, las elevaciones y el tipo de suelo arenoso en la ruta costera de Tijuana a Ensenada, que atravesaba arroyos y cañones, impidieron que el camino estuviera en buenas condiciones, por lo que al llegar la temporada de lluvias el trayecto quedaba intransitable. Igualmente, el camino que corría de Mexicali a San Felipe, así como el inicio de los trabajos de la vía del ferrocarril, tuvieron diversas complicaciones durante su construcción. Para contextualizar lo anterior, explico el factor de las inundaciones producidas por el desbordamiento de la corriente del Río Colorado, las cuales obstaculizaron y afectaron el trazado de las obras carreteras y ferroviarias.

Las interrogantes que me propuse esclarecer son: ¿qué injerencia tuvo el gobierno federal en la construcción de caminos en el Distrito Norte?, ¿qué vínculos existieron entre el gobierno del Distrito Norte y la Colorado River Land, respecto al tendido ferroviario, las obras de irrigación y el trazado del camino de Mexicali a San Felipe?, ¿cuál fue el papel político que desempeñó el cabildo de Ensenada y la cámara de comercio para la realización de las mejoras públicas en Tijuana y la reparación del trayecto Tijuana-Ensenada?, ¿qué beneficios comerciales permitían los caminos del Distrito y qué productos se transportaban por estas rutas?, ¿cuáles fueron las oportunidades de empleo que posibilitó la apertura del

camino costero de Tijuana al puerto de Ensenada?, ¿cuáles proyectos de infraestructura carretera y de irrigación efectuó Abelardo L. Rodríguez?, y ¿a qué respondió la búsqueda de la conexión terrestre con Santa Rosalía, en el Distrito Sur de la Baja California?

De esta manera, la estructura del capítulo IV se compone de cuatro apartados y tres subapartados. La línea temática que seguí para analizar el proceso que llevó a la construcción de los caminos en el Distrito Norte, la articulé de forma cronológica con la intención de resaltar las políticas y acciones realizadas por los gobernantes que estuvieron al frente del Distrito Norte entre 1920 y 1929.

En cuanto a los trabajos de irrigación, el ferrocarril y el camino de Mexicali a San Felipe, expongo la relación que existió entre la Colorado River Land Co., el gobierno del Distrito Norte y la presidencia de la República. Además, señalo el desafío que significó el aumento de las crecidas del Río Colorado y la necesidad de erigir los bordos de defensa para proteger las tierras agrícolas del Valle de Mexicali y búsqueda por materializar el tendido de la vía terrestre hacia San Felipe.

En lo referente al apartado 4.1., planteo las primeras acciones que se llevaron a cabo para mejorar y reparar los caminos del Distrito Norte, luego de la destitución de Esteban Cantú. Los gobernadores Luis M. Salazar y Manuel Balarezo se enfrentaron a una serie de problemáticas, entre ellas la falta de recursos económicos y fuertes tensiones políticas con el ayuntamiento de Ensenada, que demandó mayor autonomía municipal y el cobro de ciertos impuestos que le correspondían en la legislación, pero que cobraba al gobierno del Distrito Norte. Sin embargo, sería hasta la llegada de Epigmenio Ibarra que se logró emprender un conjunto de trabajos viales que dieron como resultado la inauguración del camino de terracería Tijuana-Ensenada.

En el subapartado 4.1.1., me centro en el programa de gobierno de José Inocente Lugo, el cual tuvo como proyecto impulsar la construcción de caminos y del ferrocarril en el Distrito Norte, con el apoyo del presidente Álvaro Obregón. Asimismo, durante la gestión de Lugo, Harry Chandler propuso que se trazara una carretera, un canal y una línea de ferrocarril desde Mexicali a La Bomba para desarrollar el bajo delta del Río Colorado para fines agrícolas y turísticos.

Por otro lado, en el apartado, 4.2., abordo los trabajos de mejoras públicas e infraestructura terrestre que emprendió Abelardo L. Rodríguez en los poblados del Distrito Norte, cuya intención era fomentar las actividades productivas de la región. El recorrido que efectuó Rodríguez en 1924, le permitió conocer la condición de los caminos del Distrito. Además, Rodríguez ordenó a sus soldados la ejecución de varios trabajos de reparación del Camino Nacional de Mexicali, a Tijuana y al puerto de Ensenada. El objetivo era contar con caminos en buen estado para beneficiar a los comerciantes y agricultores, darle salida a la producción agrícola, atraer inversión privada y fomentar la actividad turística.

En lo que respecta al subapartado, 4.2.1., expongo la política caminera nacional que impulsó el presidente Plutarco Elías Calles, la cual se proyectó para promover la reactivación económica y reconstrucción del país, así como mantener la seguridad del régimen. Es por ello que el mejoramiento de los caminos se vio como una preocupación política, militar y una forma de control del territorio mexicano.

De este modo, me propuse esclarecer cómo fue que surgió la Comisión Nacional de Caminos y señalé cuáles fueron las primeras rutas carreteras que se comenzaron a construir en México. La razón de contextualizar que acontecía a nivel nacional lo hice con la

finalidad de explicar porque para Abelardo L. Rodríguez la puesta en marcha de las obras de conservación de los caminos se volvió un tema central.

En el subapartado 4.2.2., menciono la conformación del circuito turístico carretero para automóviles que comenzó a configurarse en el este del condado de San Diego y en el Valle Imperial. La internación de motoristas estadounidenses a las localidades de Mexicali, Tijuana y Ensenada se debió al aumento de carros en California y a la red de carreteras construidas que facilitó el flujo de vehículos motorizados, los cuales cruzaron la frontera y recorrieron los caminos del Distrito Norte para fines recreativos, de expedición o turísticos.

En el apartado 4.3, trato la problemática relacionada con la corriente del Río Colorado que pasaba a través del canal El Álamo por territorio mexicano y que abastecía al Valle Imperial. La amenaza latente del desbordamiento del río ocasionó que se reforzaran los diques de defensa para garantizar la protección tanto del Valle Imperial como del Valle de Mexicali. La ruptura del bordo Pescaderos alarmó a los residentes de Imperial, quienes desde años atrás clamaron por la construcción un canal que corriera por suelo estadounidense para ya no depender del agua que cruzaba por México. A este proyecto de irrigación se le denominó *All American Canal*.

La materialización de dicha obra preocupó a Abelardo L. Rodríguez porque pensaba que el Valle de Mexicali se quedaría sin agua en el futuro. A pesar de este escenario y ante el temor de una inundación por el aumento de las crecidas del Río Colorado, Rodríguez junto con la Colorado River Land, la cual se oponía al canal todo americano, construyeron un bordo de defensa que sirvió para salvaguardar las tierras agrícolas del bajo delta y permitió proteger una vez más al Valle Imperial.

En lo concerniente al apartado 4.4., señalo el interés que existió por parte del gobernador Rodríguez en construir un camino desde Tijuana hasta Santa Rosalía para

conectar a ambos distritos y facilitar el intercambio entre los poblados, las rancherías y centros mineros, así como incentivar la circulación de bienes, mercancías y productos. Además, de brindarles una vía de comunicaciones a los habitantes a lo largo del territorio. La inauguración del camino transpeninsular significó el primer esfuerzo por comunicar a los dos distritos de la península de Baja California y por trazar una ruta que favoreciera el comercio y la movilidad en la región.

4.1.- Las obras viales en el Camino Nacional: una necesidad política y comercial.

Tras la inauguración del Camino Nacional en 1919 por el gobernador Esteban Cantú, los automóviles comenzaron a desplazarse a través de esta ruta que conectó a los poblados de Mexicali, Tecate, Tijuana y Ensenada. A pesar de que el tramo de Tijuana a Ensenada aún no estaba totalmente terminado, se abrió al tráfico de motoristas. En ese mismo año, en los meses de octubre y diciembre, el ingeniero Modesto C. Rolland realizó un informe sobre la situación fiscal del gobierno de Cantú en el Distrito Norte de la Baja California para la Secretaría de Hacienda.

Durante su visita Rolland constató los trabajos efectuados en la construcción del Camino Nacional y los calificó como una obra que requirió un gran esfuerzo, especialmente en la Sierra de Picachos. Posterior a revisar las finanzas y la distribución tributaria existente, recorrió la región para conocer los recursos naturales y los problemas económicos que tenía el Distrito Norte. Además, se dio a la tarea de examinar el proyecto de la Ley de Ingresos y Egresos de 1920, que se preparaba para ser enviado al ejecutivo federal, en donde propuso que se destinara una partida presupuestaria a los caminos

nacionales de hasta \$200,000.00 pesos para la conclusión de los caminos que se encontraban en construcción, reparación, mantenimiento y conservación.⁴⁷⁹

Por otra parte, Rolland agregó sugerencias a la Ley de Ingresos para que se suprimieran algunos impuestos federales a la importación de petróleo y sus derivados, a la maquinaria en general, así como a los automóviles y sus accesorios. Uno de los argumentos de Rolland era que la tributación era alta y ocasionaba que los dueños de los automóviles cruzaran la frontera hacia Estados Unidos para llenar sus depósitos de gasolina como medida para evitar el impuesto de importación. Contar con combustible era imprescindible por lo que el petróleo se volvió en una fuente de energía sumamente necesaria para los habitantes, las industrias y las comunicaciones.⁴⁸⁰

En el informe recomendó que se eliminaran ciertos requerimientos que existían en las aduanas fronterizas, sobre todo en Tijuana, referentes al cruce de automovilistas estadounidenses. Para transitar por el Distrito Norte se tenía que presentar un permiso, el cual obligaba entregar una cierta cantidad monetaria como depósito. Además, debían pagar un costo adicional a la autoridad aduanal para realizar el trámite, esta gestión no sólo implicaba dinero, sino tiempo y en ocasiones terminaba por ayuntar a los visitantes. Mientras que en el lado fronterizo de Estados Unidos, un automóvil mexicano pasaba sin ningún inconveniente.⁴⁸¹

Por otro lado, para resarcir la supresión de estos impuestos, una de las alternativas sugeridas era duplicar la tasación tributaria al rubro de alcoholes, licores y tabacos. De igual manera, Rolland enfatizó que todos los excedentes que hubiese en el presupuesto de

⁴⁷⁹ Modesto C. Rolland, *Informe sobre el Distrito Norte de la Baja California* (Mexicali, Baja California: Secretaría de Educación Pública, Universidad Autónoma de Baja California, Colección Baja California: Nuestra Historia, 1993), 75, 106.

⁴⁸⁰ Rolland, *Informe sobre el Distrito Norte*, 35-36.

⁴⁸¹ Rolland, *Informe sobre el Distrito Norte*, 144.

ingresos fueran destinados para la apertura de caminos y los trabajos de irrigación, ya que otro de los problemas en el Distrito Norte, además de la necesidad de caminos era la falta de agua.⁴⁸² Por lo tanto los esfuerzos orientados a estos aspectos traerían beneficios económicos a la región.

En lo que respecta a las obras en los caminos de Ensenada a El Rosario y hacia Tijuana, aún requerían de mucho trabajo para que estuvieran en buenas condiciones para ser transitables, aunque estaban abiertos a la circulación, era indispensable hacer reparaciones a lo largo del trayecto, el cual todavía no estaba completado. Asimismo, faltaba la construcción de un camino que uniera a Mexicali con La Bomba, lugar de la desembocadura del Río Colorado, por donde llegaban los barcos que provenían de Guaymas, Santa Rosalía y del golfo.⁴⁸³

Posteriormente, en la Ley de Ingresos del Distrito Norte para año fiscal de 1920 que aprobó el poder ejecutivo en la Ciudad de México, el 3 enero de 1920. Se determinó no suprimir el impuesto federal a la importación del petróleo crudo y sus derivados.⁴⁸⁴ Tampoco se consideró una partida especial para la construcción de los caminos nacionales como lo sugirió Rolland. Esto dejó sin recursos federales al Distrito Norte para proseguir con los trabajos en el camino de Ensenada a Tijuana.

La situación convulsiva en el país tras el asesinato de Venustiano Carranza, el 20 de mayo de 1920 y el ascenso a la presidencia de la república de forma interina de Adolfo De la Huerta, quien proclamó el *Plan de Agua Prieta* en alianza con Álvaro Obregón y varios generales de Sonora. Tuvo sus efectos inmediatos en el Distrito Norte, después de que coronel Esteban Cantú declarara su apoyo a Carranza, fue llamado a la Ciudad de México

⁴⁸² Rolland, *Informe sobre el Distrito Norte*, 155.

⁴⁸³ Rolland, *Informe sobre el Distrito Norte*, 156.

⁴⁸⁴ *Periódico Oficial del Distrito Norte de la Baja California*, Tomo XXXIII, No. 7, 6 de febrero de 1920.

por el presidente De la Huerta. Cantú se negó a asistir y en su lugar envió a Baldomero Almada, a quien se le nombró gobernador del Distrito.⁴⁸⁵

Por su parte, Cantú se opuso a la designación y continuó en el cargo, incluso buscó iniciar un movimiento de rebelión en contra de Álvaro Obregón. Por su parte, De la Huerta ordenó el envío de tropas al mando de Abelardo L. Rodríguez hacia la península. Al no contar con el apoyo de sus colaboradores ni reunir las armas necesarias en los Estados Unidos para emprender la lucha armada. Cantú renunció al cargo y entregó la gubernatura del Distrito Norte el 19 de agosto de 1920.⁴⁸⁶

El gobernador que sucedió a Esteban Cantú fue Luis M. Salazar, con él comenzó el periodo de los gobiernos civiles, los cuales iniciaron en agosto de 1920 y concluyeron en noviembre de 1923. Uno de los problemas a los que se enfrentó Salazar fue la falta de recursos económicos, ya que los negocios se encontraban cerrados. Además, se negó a permitir la reapertura de los casinos y cantinas en Mexicali y Tijuana. Esto generó que se suspendiera la construcción del camino de Ensenada-Tijuana y se postergara una de las demandas constantes de los comerciantes ensenadenses, quienes deseaban contar con una vía terrestre en buenas condiciones para la llegada de turistas y transportar mercancías.⁴⁸⁷

La reducción en el ingreso de los impuestos agravó la precaria situación económica del Distrito Norte. Salazar despidió a todos los trabajadores del Camino Nacional que laboraban en el tramo Ensenada-Tijuana. A estos desempleados se les brindó el transporte a Mexicali y Tijuana, sin recibir ningún tipo de indemnización. Por otra parte, el descenso del

⁴⁸⁵ Marco Antonio Samaniego López, “El norte revolucionario. Diferencias regionales y sus paradojas en la relación con Estados Unidos”, *Historia Mexicana* Vol. LX, no. 2 (octubre-diciembre, 2010): 1007-1008.

⁴⁸⁶ Marco Antonio Samaniego López, “16. Los gobiernos civiles: una demanda de los comerciantes ensenadenses, 1920-1923”, en Samaniego López, Marco Antonio (Coord.). *Ensenada: nuevas aportaciones para su historia* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 1999), 522-529.

⁴⁸⁷ Samaniego López, “16. Los gobiernos civiles: una demanda”, 530.

precio del algodón en los meses de agosto y septiembre, afectó a los agricultores del valle de Mexicali ocasionándoles severos problemas financieros.⁴⁸⁸

Ante este escenario, Salazar fue remplazado por el ingeniero Manuel Balarezo, el 1 de octubre de 1920.⁴⁸⁹ En la toma de posesión de Balarezo señaló que su intención era contar con buenos caminos que comunicaran a las localidades de Mexicali, Tijuana y Ensenada con la Bahía de Magdalena y La Paz, en el Distrito Sur de la Baja California. Asimismo, a los pocos días de fungir como gobernador, en su recorrido de Mexicali a Ensenada, visitó la ciudad de San Diego y anunció que los trabajos carreteros en el Distrito Norte pronto iniciarían.⁴⁹⁰ De igual modo, Balarezo notificó el establecimiento de un departamento de registro de automóviles en la frontera, el cual cooperaría con las autoridades de Estados Unidos para evitar que los vehículos robados ingresaran a México.⁴⁹¹

Los primeros meses de la administración de Balarezo estuvieron acompañados por un periodo de fuertes tensiones políticas entre el ayuntamiento de Ensenada, que buscaba la autonomía municipal y la pugna por los ingresos fiscales contra el gobierno del Distrito Norte. Principalmente por el cobro de los impuestos a las cantinas, los juegos de azar y del hipódromo de Tijuana. Tras asumir el puesto de presidente municipal, David Zarate propuso que se realizaran obras públicas en el poblado de Tijuana, ya que gran parte de los ingresos provenían de esta localidad. Cabe señalar que la delegación de Tijuana pertenecía jurisdiccionalmente al municipio de Ensenada. Por ello, la Junta de Mejoras Materiales de

⁴⁸⁸ Marco Antonio Samaniego López, *Los gobiernos civiles en Baja California, 1920-1923*(Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de Cultura de Baja California, 1998), 102-105.

⁴⁸⁹ Nombramiento de Manuel Balarezo como gobernador del Distrito Norte de Baja California, 24 de septiembre de 1920. AGN, Dirección General de Gobierno, C.2.51.370, caja: 28, exp. 370, f. 2, en IIH-UABC [6.73] y *Los Angeles Herald*, 1 de octubre de 1920.

⁴⁹⁰ "Roads to Improve Baja California", *Western Highways Builder* Vol. 2, no. 23, (Nov 6, 1920): 13.

⁴⁹¹ *San Diego Union*, "Better Highways Governor's Plan", 13 de octubre de 1920, 1-2.

Tijuana, en unión con comerciantes mexicanos y representantes de empresarios estadounidenses acordaran crear un fondo destinado exclusivamente a las mejoras del poblado, en donde se estipuló que el 25 por ciento del total de lo recaudado sería para realizar las obras.⁴⁹² Con ello presionaban al cabildo ensenadense e intentaban demostrar la necesidad de mayor atención en las obras públicas.

Pronto los esfuerzos se encaminaron en la construcción de un puente entre la línea fronteriza y Tijuana. Dicho puente se edificó sobre el río Tijuana y permitió unir tanto el poblado como al Hipódromo. La obra se inauguró el 5 de enero de 1921 y contó con la presencia del gobernador Manuel Balarezo.⁴⁹³ La realización de esta mejora pública posibilitó que aumentara el tránsito de automóviles y de camiones, así como, auguraba beneficios a la población del territorio.⁴⁹⁴

Previo a ello, los directores de la Cámara de Comercio del norte de San Diego apoyaron la propuesta presentada por la Cámara de Comercio de San Diego para obtener una legislación que les proporcionara la toma de posesión de la carretera interior de Riverside y de la línea fronteriza en Tijuana. Con la finalidad de incluirlas como parte del sistema de carreteras estatales y para que el estado de California se encargara de la pavimentación de estos trayectos.⁴⁹⁵ El móvil de esta iniciativa era contar con una carretera que facilitara la movilidad y el flujo comercial desde el norte del condado de San Diego hasta la frontera con México.

Posteriormente, en una visita efectuada por David Zarate a la ciudad de San Diego en el mes febrero. Zarate dio a conocer que el camino de Ensenada a Tijuana se completaría

⁴⁹² Samaniego López, *Los gobiernos civiles*, 138.

⁴⁹³ Informe de Tomás Ojeda, delegado municipal de Tijuana al ayuntamiento de Ensenada, 1 marzo de 1921. AGN, Dirección General de Gobierno, B.2.15.16, Caja: 14, exp.3/4, f. 3, en IIH-UABC [4.39].

⁴⁹⁴ *La Prensa*, 15 de enero de 1921.

⁴⁹⁵ *San Diego Union*, "County Chamber indorse Tijuana Highway Scheme", 10 de enero de 1921.

en el mes de junio y posibilitaría conectar a Ensenada con San Diego en un margen de tres horas, a través de la carretera que corría desde National City, a Chula Vista, Palm City, Nestor y San Ysidro hasta Tijuana.⁴⁹⁶

En lo que respecta a la situación que atravesaba el Valle de Mexicali, Balarezo se reunió con H. H. Clark, el gerente general de la Colorado River Land Company, quien le propuso dos posibles soluciones para hacerle frente al problema económico que experimentaban las familias de Mexicali. La primera de ellas era rentar entre diez a cinco mil acres de tierra a las familias mexicanas, que estaban en necesidad para que cultivaran vegetales y tuvieran un lugar para vivir hasta que todo se normalizara. La segunda medida era la construcción de una carretera desde Mexicali hasta el Golfo de California. Esta opción era una obra que ya había contemplado realizar la compañía, pero ante la condición económica que imperaba, se pensó en llevarla a cabo para darle trabajo a los desempleados.⁴⁹⁷

Sin embargo, estas acciones quedaron pendientes a causa de las constantes diferencias que enfrentó el gobierno del Distrito con el municipio de Ensenada por el tema de los impuestos al alcohol. El alza en la tributación a los juegos de lotería y la venta de vinos, licores y cervezas que estipuló la comisión de Hacienda de Ensenada y que aceptó Balarezo, significó que el impuesto ya no sería cobrado por el gobernador, sino por el ayuntamiento. La decisión de Balarezo de autorizar que los cambios emprendidos por los cabildos se aplicaran, dejó a su sucesor un enorme problema en términos de la recaudación y control de las finanzas públicas del Distrito.⁴⁹⁸

⁴⁹⁶ *San Diego Union*, 1 de febrero de 1921.

⁴⁹⁷ *Calexico Chronicle*, "Highway to Gulf may be built to relieve unemployment problem", 7 de febrero de 1921.

⁴⁹⁸ Samaniego López, "16. Los gobiernos civiles: una demanda", 531.

De esta manera, el día 10 de marzo de 1921, Balarezo entregó el poder del gobierno a Epigmenio Ibarra, quien era nativo de Real del Castillo. Una de las demandas políticas de los ensenadenses era que el gobernador fuera de la región y ello redundaría en una mejor comprensión de las necesidades políticas y comerciales de la población del Distrito Norte, especialmente de Ensenada. Respecto a las exigencias que pedían eran regresar la capital al puerto y que se concluyera el camino carretero de Tijuana a Ensenada.⁴⁹⁹

La ausencia de recursos federales para este fin en la Ley de Ingresos y en el Presupuesto de Egresos del año fiscal de 1921⁵⁰⁰, inquietó al gobierno de Ibarra, por lo que envió telegramas tanto a la Secretaría de Comunicaciones como al ejecutivo federal, solicitándoles que no se suspendieran los trabajos de los caminos por ser considerados de gran trascendencia para el resurgimiento de la actividad mercantil.⁵⁰¹ Ibarra reconoció la urgencia de completar esta vía de comunicación terrestre y solicitó a la federación la autorización para que se reanudaran los trabajos, los cuales se cubrirían por parte del gobierno que él precedía.⁵⁰²

Los problemas económicos existentes en Mexicali y la posible amenaza de una rebelión armada por parte de Cantú en la frontera, llevó a Ibarra a decidir que no cambiaría la cabecera política a Ensenada, esto decepcionó severamente a los partidarios ensenadenses que lo apoyaron. Por otra parte, Ibarra pronto encontró una posición férrea por parte del ayuntamiento de Ensenada, en torno al conflicto por el control de los impuestos y de la policía del hipódromo de Tijuana.

⁴⁹⁹ María Eugenia Bonifaz de Novelo, "15. Gobiernos en transición", en Samaniego López, Marco Antonio (Coord.), *Ensenada: nuevas aportaciones para su historia* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 1999), 505.

⁵⁰⁰ *Periódico Oficial del Distrito Norte de la Baja California*, Tomo XXXIV, No. 82, 10 de junio de 1921, 3.

⁵⁰¹ Solicitud de reanudación de las obras de construcción del camino entre Ensenada y Tijuana por el gobernador del Distrito Norte de la Baja California, Epigmenio Ibarra, 13 de abril de 1921 y 18 de abril de 1921. AGN, Obregón-Calles, exp. 243-BI-C/6, ff.1-5, en IIH-UABC [2.40] y Bonifaz de Novelo, "15. Gobiernos en transición", 505-506.

⁵⁰² Autorización para la construcción del camino entre Ensenada y Tijuana, Baja California. Decreto que amplía las partidas correspondientes al Presupuesto de Egresos de la entidad AGN, Dirección General de Gobierno, B.2.51.207, caja: 17, exp. 207, f.3, en IIH-UABC [5.4].

Si bien estos impuestos eran la mayor entrada monetaria que tenía el Distrito, el gobernador no estuvo de acuerdo que pasaran a manos del cabildo, lo cual propició que se expusiera el caso ante el subsecretario de Gobernación, José Inocente Lugo. La decisión emitida fue a favor del ayuntamiento, pero Epigmenio Ibarra interpuso varios argumentos a favor ante la Secretaría de Gobernación y se determinó que la municipalidad no podía cobrar los impuestos.⁵⁰³

Otra problemática que tuvo que sortear Ibarra estuvo relacionada con la tributación de los juegos de azar, así como el endeudamiento que existía entre el ayuntamiento y el gobierno del Distrito. La razón de ello se debió porque durante el periodo que gobernó Cantú. El cabildo de Ensenada reconoció que debía \$35,102.80 pesos oro nacional, los cuales fueron destinados al Camino Nacional junto con otros préstamos entre 1917 a 1920. Ante esto, Ibarra se dispuso a hacer efectivo el adeudo, pero David Zarate se opuso alegando que en los cinco años que duró la administración de Cantú, no se cubrieron los impuestos que le correspondían al Ayuntamiento, así que con ese dinero se compensaba la deuda.⁵⁰⁴

A pesar de las dificultades y las rispideces políticas con Ensenada. El 1 de septiembre de 1921, el gobernador Epigmenio Ibarra viajó al puerto e inauguró el camino Tijuana-Ensenada. A esta ceremonia lo acompañaron los miembros de su gabinete y los ingenieros Joaquín Palencia y Refugio Treviño. Es de destacar que el trazado del camino original hecho por el coronel Álvarez-Carrión fue modificado por disposición del contratista de apellido McCarthy.⁵⁰⁵

⁵⁰³ Samaniego López, “16. Los gobiernos civiles: una demanda”, 533-535.

⁵⁰⁴ Samaniego López, “Los gobiernos civiles”, 179.

⁵⁰⁵ “Ensenada. Viaje del Gobernador Ibarra al puerto de Ensenada”, *Caras y Caretas*, Año. 1, no. 33, San Diego, California, (1 de septiembre, 1921):12, en Colección Donald Chaput, IIH-UABC.

De acuerdo a la descripción que realizó la revista *Caras y Caretas*, las primeras veintisiete millas el derrotero eran amplias y se encontraban en perfectas condiciones, con pendientes y curvas bien diseñadas. No así el resto del camino, el cual apenas alcanzaba la categoría de brecha. Tenía tramos que eran intransitables por la gran cantidad de baches, piedras y trozos de madera que dificultaban el paso, con pendientes de hasta 20° grados, hechas para máquinas muy potentes y con barrancas y puentes que no permitían la continuidad.⁵⁰⁶

Por otra parte, a sólo doce kilómetros antes de llegar a Ensenada, una comisión del ayuntamiento encabezada por el presidente municipal David Zarate, esperó el arribo del gobernador Ibarra junto con un cierto número de ensenadenses, así como, un conjunto de más de cincuenta automóviles para darle la bienvenida.⁵⁰⁷ Los festejos de dicho evento duraron tres días. La conclusión de esta vía terrestre era esperada por los habitantes de Ensenada y de Tijuana, principalmente porque alentaba al comercio de ciertas mercancías que no se transportaban por vía marítima. De igual modo, favoreció el tráfico de camiones desde Ensenada a San Diego, los cuales aprovechaban esta ruta para trasladar pescado y langosta en pocas horas.⁵⁰⁸

El tendido de los caminos en el Distrito Norte fue un aspecto que interesó al presidente de la república Álvaro Obregón.⁵⁰⁹ Por acuerdo presidencial el 28 de febrero de 1921, Obregón dispuso que se prestara atención preferente a la reparación de los caminos carreteros en la Baja California, ya que el Departamento de Caminos ignoraba el estado en que encontraban esos caminos y carecía de planos. Se propuso a la Secretaría de

⁵⁰⁶ “Ensenada. Viaje del Gobernador”, 12.

⁵⁰⁷ “Ensenada. Viaje del Gobernador” 12-14, y Bonifaz de Novelo, “15. Gobiernos en transición”, 506.

⁵⁰⁸ *Los Angeles Herald*, 19 de noviembre de 1921.

⁵⁰⁹ John Brian Freeman, “Transnational Mechanics: Automobility in Mexico, 1895-1950” (tesis de doctorado, The City University of New York, 2012), 12.

Comunicaciones que se nombraran tres secciones de ingenieros para que estudiaran el camino de Tijuana a Ensenada y San Quintín y formularan un presupuesto para esa obra. Además, la Dirección consideró que debía terminarse el camino de Tijuana a Mexicali y de Mexicali a Los Algodones, así como de Los Algodones al puerto de San Felipe. Por otro lado, estimó conveniente la construcción de una carretera de Los Algodones hacia el Distrito de Altar y para el Distrito Sur, un camino de La Paz hacia la Bahía de Magdalena y de La Paz a Todos Santos y San José del Cabo.⁵¹⁰

En lo que refiere al camino de Ensenada a La Bomba, el gobierno del Distrito Norte recibió una solicitud en marzo de 1921 por parte de Ramón Martínez para el establecimiento de un servicio de diligencias y automóviles para el transporte de carga y pasajeros. Las corridas proyectadas eran de Mexicali a Ensenada y de Mexicali a La Bomba. Además, en dicha propuesta le solicitó al gobierno la asignación de una cantidad mensual que fuese destinada a la conservación y reparación de los caminos. Así como la exención de impuestos a la importación de aceites lubricantes, gasolina y demás derivados del petróleo, junto con el permiso para el establecimiento, a lo largo de los caminos, de expendios de gasolina para los automóviles.⁵¹¹

La respuesta por parte del gobernador Ibarra fue conceder el permiso de diligencias y automóviles, pero denegó la subvención para la reparación de los caminos y estipuló que la empresa debía forzosamente hacer la compostura de tales trayectos por donde transitarían sus vehículos. De igual manera, aprobó la instalación de depósitos de gasolina para la venta, aunque estos estarían sujetos a los impuestos correspondientes y vigentes en el

⁵¹⁰ Propuesta de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para que se concluyan las obras de construcción de caminos, así como el inicio de otros en el territorio de la Baja California. AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, vol. 550, exp. 93, f. 1, en IIH-UABC [18.15].

⁵¹¹ Permiso concedido a Ramón Martínez para establecer un servicio de diligencias a automóviles entre Mexicali, Ensenada; Mexicali y La Bomba, Baja California. Declinación de Martínez al proyecto. AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, vol. 550, exp. 93, ff. 1-5, en IIH-UABC [18.14].

Distrito Norte. Sin embargo, al no contar Ramón Martínez con el subsidio y la exención de los impuestos, le informó al gobernador, en octubre de 1921, que desistía del proyecto de establecer dicho servicio de carga y pasajeros.⁵¹²

En el informe que rindió el gobernador Epigmenio Ibarra, al presidente de la república, durante el periodo del 11 de marzo de 1921 al 31 de enero de 1922, expuso el monto final de la conclusión del Camino Nacional entre Tijuana y Ensenada, desde el día que tomó posesión hasta el 30 de noviembre de 1921. La inversión fue de \$300,714.98 pesos oro nacional. Igualmente, manifestó que en el año de 1920 se destinaron \$295,727.16 pesos en el trayecto, mientras que en los primeros meses de 1921 se empleó la cantidad de \$90,741.02 pesos. Informó que el camino se terminó totalmente y que él mismo había emprendido un viaje de Tijuana a Ensenada en sólo tres horas.⁵¹³

Por otro lado, el gobernador Ibarra mencionó los trabajos de pavimentación, a base de cemento que se llevaron a cabo en el puente que unió al poblado de Tijuana con la garita internacional. La distancia total del puente era de un kilómetro y medio aproximadamente y tuvo un costo de \$44,000.00 pesos. Para poder transitarlo se cobró una cuota de 20 centavos de dólar por cada automóvil de turistas que cruzaba el puente.⁵¹⁴

Además, se le concedió la autorización de señalizar el camino Tijuana-Ensenada a la agrupación *Automobile Club of Southern California*, la cual acompañó al gobernador del Distrito Norte en el viaje de inspección que se realizó, luego de haberse completado los trabajos carreteros.⁵¹⁵ El trayecto tenía una longitud de noventa millas, desde la línea

⁵¹²Declinación de Martínez al proyecto. AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, vol. 550, exp. 93, ff. 10-11, en IIH-UABC [18.14].

⁵¹³ Epigmenio Ibarra, informe dirigido al C. presidente de la república. AGN, Dirección General de Gobierno, C.2.51.36 caja: 23, exp. 63, f. 4, en IIH-UABC [5.27].

⁵¹⁴ Epigmenio Ibarra, informe dirigido al C. presidente de la república. AGN, Dirección General de Gobierno, C.2.51.36 caja: 23, exp. 63, ff., 4-5, en IIH-UABC [5.27].

⁵¹⁵ *San Pedro Daily Pilot*, 6 de enero de 1922, 5.

fronteriza hasta el puerto de Ensenada y fue calificada por parte la prensa del sur de California como una de las mejores rutas escénicas.⁵¹⁶ Asimismo, era la primera vez que el camino iba a ser señalado por una organización estadounidense. Los signos viales se erigieron en español y en inglés, empleándose el sistema de millas y el métrico.

En lo que respecta al proyecto de la construcción de un canal y una carretera de Mexicali al Golfo de California por parte de la empresa Colorado River Land Company. En octubre de 1921, Harry Chandler y H. H. Clark viajaron a la Ciudad de México y sostuvieron una reunión con el presidente Álvaro Obregón y miembros de su gabinete. El objetivo de la visita era presentar los proyectos a Obregón. La respuesta por parte del presidente fue propositiva y alentó a que se llevaran a cabo tales obras.

La ruta planeada de la carretera iniciaba en el Valle de Mexicali hasta San Felipe. Por su parte, el canal que se proyectó, de acuerdo a los topógrafos de la Colorado, era de ochenta pies de ancho y partía desde Mexicali hasta La Bomba. La desembocadura del canal sería en el río Nuevo, en Mexicali, al cual se le construiría una represa de dos esclusas, una hacia lado este y otra al lado sur. Además, se utilizaría el canal Hardy que requería trabajos de enderezamiento en algunas secciones. Por ello para lograr que el canal alcanzara al canal Hardy era indispensable la nivelación aproximadamente quince millas.⁵¹⁷

La confianza por parte del director general de la Colorado River Land, ante las declaraciones hechas por el presidente Álvaro Obregón y el Secretario de Comunicaciones, Amado Aguirre, a Harry Chandler de que apoyarían la propuesta.⁵¹⁸ Motivó a Clark a entablar comunicación con el gobernador del Distrito Norte, Epigmenio Ibarra. De igual modo, la esperada materialización de estos proyectos en Baja California eran retratados por

⁵¹⁶ *San Francisco Call*, "Auto Club to Sign Mexican Highway", 17 de enero de 1922 y *Riverside Daily Press*, "Post routes into Mexico", 25 de enero de 1922, 2.

⁵¹⁷ *Calexico Chronicle*, "Canal and Highway to Gulf. Projects approved officially", 20 de octubre de 1921.

⁵¹⁸ *Riverside Daily Press*, 26 de octubre de 1921.

la prensa de Calexico de esta manera: *“It will be one of the biggest things in the transportation line that has been attempted in Southern California and the largest ever proposed in Baja California”*.⁵¹⁹

4.1.1.- José Inocente Lugo: impulsor de los caminos y el ferrocarril en el Distrito Norte.

A los pocos días antes de que Epigmenio Ibarra enviara su informe sobre su gestión administrativa como gobernador al presidente Álvaro Obregón. El 19 de enero de 1922 se dio a conocer que el nuevo gobernante del Distrito Norte sería el subsecretario de Gobernación, José Inocente Lugo, quien asumió el cargo el 1 de febrero de 1922. Ibarra no pudo asistir a la toma de posesión de Lugo, a causa de lluvias que dejaron en malas condiciones el camino de Tijuana a Ensenada.⁵²⁰

De esta manera, las primeras acciones que emprendió el gobernador Inocente Lugo fueron encargarle al ingeniero Refugio Treviño, a mediados de febrero, que realizara una inspección del camino y le ordenó que iniciara los trabajos de reparación del trayecto. Además, Lugo solicitó a la Secretaría de Gobernación la autorización para incluir en la partida ochenta y siete del Presupuesto de Egresos, el gasto de \$100,000 pesos oro nacional para mejoramiento del derrotero.⁵²¹

Asimismo, al mes siguiente Lugo efectuó un viaje para examinar los caminos del Distrito Norte, estuvo acompañado por los ingenieros y miembros de su gobierno. El recorrido se planeó que durara diez días para poder hacer un estudio detallado de las

⁵¹⁹ *Calexico Chronicle*, 20 de octubre de 1921.

⁵²⁰ Samaniego López, “16. Los gobiernos civiles: una demanda”, 537.

⁵²¹ Autorización para la construcción del camino entre Ensenada y Tijuana, Baja California. Decreto que amplía las partidas correspondientes al Presupuesto de Egresos de la entidad, 23 de febrero de 1922, AGN, Dirección General de Gobierno, B.2.51.207, caja: 17, exp. 207, ff. 6-7, en IIH-UABC [5.4].

condiciones del Camino Nacional y hacer reparaciones, extensiones y mejoras a los tramos. El punto de salida fue de Mexicali con dirección al puerto de Ensenada.⁵²² Para lograr que las obras especialmente en la sección de Tijuana a Ensenada quedaran terminadas de manera rápida. El gobernador Lugo instruyó a los ingenieros Treviño, Acosta y Fernández Guerra se repartieran entre sí los distintos tramos del camino y cada uno eligiera los trabajadores suficientes para completar el nuevo camino.⁵²³

Posterior, a la reunión entre Harry Chandler y H. H. Clark con el presidente Álvaro Obregón a finales 1921. Lugo recibió una carta de Obregón, el 4 de abril de 1922, en donde el presidente pidió el estudio y el presupuesto del camino de Mexicali a San Felipe. El gobernador del Distrito respondió que no había ningún estudio correspondiente. Lugo le informó a Obregón que utilizaría la partida aprobada en el Presupuesto de Egresos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para la construcción de cien kilómetros de camino, de un total de doscientos ochenta kilómetros entre Mexicali y San Felipe. De igual manera, le hizo saber que Harry Chandler había remitido el proyecto del camino de Mexicali al El Mayor, lugar situado a corta distancia del puerto de La Bomba, a la presidencia. Por lo que suplicó a Adolfo De la Huerta le notificara la resolución para poder conceder la solicitud a Chandler.⁵²⁴

En ese mismo sentido, Lugo señaló la existencia de un estudio realizado por el ingeniero militar Enrique Alducín para la construcción de una línea de ferrocarril hacia el puerto de San Felipe, cuya concesión del trazado ferroviario se otorgó José Cantú, hermano de Esteban Cantú, Sin embargo, ante la sospecha de que tales derechos fueran traspasados a

⁵²² *Calexico Chronicle*, 20 de marzo de 1922.

⁵²³ *Calexico Chronicle*, 5 de abril de 1922.

⁵²⁴ Solicitud de José Inocente Lugo, gobernador del Distrito Norte de la Baja California, para que se declare caduca la concesión para la construcción del Ferrocarril de Mexicali a San Felipe. 19 de mayo de 1922. AGN, Obregón-Calles, exp. 422-S-9, ff. 1-3, en IIH-UABC [7.1].

una compañía extranjera. El gobernador del Distrito instó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que declarara la cancelación del contrato concedido.

Tras el arribo de Inocente Lugo a la gubernatura del Distrito, los empresarios estadounidenses de Los Ángeles buscaron al gobernador para conocer su postura sobre los proyectos de inversión que se intentaban llevar a cabo en la frontera. Debido a ello, Lugo viajó a Los Ángeles y se entrevistó con Chandler y Hunsaker, quienes afirmaron apoyar su programa de gobierno.⁵²⁵

Con la finalidad de estrechar lazos políticos y comerciales, Harry Chandler junto con la Cámara de Comercio de Los Ángeles, en abril de 1922, organizaron un banquete a Inocente Lugo.⁵²⁶ Al evento asistieron personas pertenecientes a diversas instituciones de la Industria y Comercio de California, los cuales manifestaron su respaldo al gobierno del presidente Álvaro Obregón.⁵²⁷ Lugo sabía que la reunión era una buena oportunidad para atraer capital al país como al Distrito Norte. De igual manera, la Cámara de Comercio de Yuma, así como los empresarios B. F. Fly y Arturo Del Toro invitaron a Lugo a Arizona, a la inauguración del proyecto Yuma Mesa, en donde asistieron el gobernador Thomas E. Campbell y el secretario del interior Albert B. Fall.⁵²⁸

El propósito del coronel Fly al externar la invitación a Inocente Lugo era para propiciar un encuentro que cimentara una relación de amistad entre Arizona, California y México. Por ello, Fly buscó que el gobernador Lugo se reuniera con el gobernador

⁵²⁵ Informe de José Inocente Lugo, gobernador del Distrito Norte de Baja California, sobre la situación que prevalece en la entidad, 21 de febrero de 1922. AGN, Obregón-Calles, exp. 243-B1-B-1/6 ff. 3-4, en IIH-UABC [2.31].

⁵²⁶ Invitación a José Inocente Lugo por el Gerente de la Colorado River Land Company, S.A., para asistir a una reunión en la ciudad de Los Ángeles, California, 8 de marzo de 1922. AGN, Obregón-Calles, exp. 243-B1-T/2, f. 2, en IIH-UABC [2.68].

⁵²⁷ *Calexico Chronicle*, 15 de abril de 1922 y 18 de abril de 1922. Para conocer los discursos que se mencionaron a favor del gobierno de Álvaro Obregón, véase José Inocente Lugo, envío de los extractos de los discursos pronunciados en el banquete por la Cámara de Comercio de Los Ángeles, California, 22 de abril de 1922. AGN, Obregón-Calles, exp. 803-C-14, ff. 3-6, en IIH-UABC [8.39].

⁵²⁸ Informe de la visita de José Inocente Lugo, gobernador del Distrito Norte de Baja California, a la ciudad de Los Ángeles, California, Estados Unidos, 4 de abril de 1922 y 15 de abril de 1922. AGN, Obregón-Calles, exp. 243-B1-B-1/2 ff. 2-3, 7-8, en IIH-UABC [2.27].

Campbell. Por otro parte, Fly estaba interesado en abrir más acres de tierras para uso agrícola y el proyecto Yuma Mesa era la materialización de ese objetivo, el cual contaría con el bombeo de agua por parte del *Reclamation Service*, después de una constante lucha con esta oficina federal.⁵²⁹

De igual modo, en dicha ceremonia estuvieron el cónsul mexicano en Yuma, A. W. Martínez y Arturo Orci, en representación del presidente Obregón. Los hombres de negocios de Yuma le solicitaron a Orci que tratara con Obregón, la propuesta de construir una carretera pavimentada desde San Luis, Arizona, en la frontera inmediatamente al sur de Yuma, hasta La Bomba, en el Golfo de California, con la finalidad de que Yuma tuviera una salida al mar.⁵³⁰

La presencia de autoridades federales, estatales y locales, así como representantes de las cámaras de comercio de Tucson, Phoenix, Los Ángeles y San Diego, además, de la Junta de directores del Imperial Irrigation District evidenció la trascendencia que tenía el proyecto Yuma Mesa. Posteriormente, el Imperial Irrigation District organizó un recorrido al sureste de Mexicali, por donde se esperaba que atravesara la carretera que uniría Yuma al golfo. De ahí se dirigieron al área de Pescadero para observar los bordos de protección que desviaron el caudal del río Colorado hacia el nuevo canal, que se construyó para evitar la latente amenaza de inundación del Valle Imperial por el desbordamiento de la Laguna de Los Volcanes.⁵³¹

Al ser el Río Colorado, el río más rápido del mundo y el que mayor cantidad de material aluvial transportaba a través del afluente, ocasionaba que el bajo delta sufriera cambios repentinos en la corriente e inundaciones. Por ello, uno de los desafíos principales

⁵²⁹ *Callexico Chronicle*, 13 de abril de 1922.

⁵³⁰ *San Diego Union*, “Lugo joins in celebration opening Yuma Mesa project”, 17 de abril de 1922.

⁵³¹ *San Diego Union*, 17 de abril de 1922, 2.

para proteger las tierras del Valle Imperial era controlar el río y la medida que se instrumentó fue la construcción de bordos de protección.⁵³²

La gran cantidad de sedimento que arrastraba el río y la abundancia del caudal, generaba que se elevara el nivel de la corriente, sobre todo en los meses de crecidas, lo cual representó un peligro para los valles agrícolas de Palo Alto, Coachella e Imperial, en California, así como en Yuma, en Arizona y en Mexicali, en el Distrito Norte. Los diques contruidos fueron en los valles de Coachella y Palo Alto, en Estados Unidos, mientras que en el Valle Imperial, estos se llevaron a cabo en el territorio mexicano.⁵³³

Los bordos de defensa realizados en México eran el bordo C. D., y Saiz, ejecutados por la Compañía de Tierras y Aguas de la Baja California, empresa que era administrada por el Imperial Irrigation District. Por otro lado, el bordo Ockerson tenía la función de devolver el flujo del Río Colorado al arroyo Las Abejas y el otro dique era el bordo la Laguna de Los Volcanes, que se extendía desde el Cerro Prieto y tenía una longitud de dieciséis y media millas. Éste se conectaba con el terraplén del ferrocarril Inter-California y de ahí proseguía hacia el norte, una milla y media, hasta una conexión con el parapeto sur del canal principal del Valle Imperial.⁵³⁴

A consecuencia de que cada año el bajo delta era azotado por el torrente de agua del Río Colorado, cargado de limo. Los bordos debían reconstruirse, elevarse y reforzarse en el territorio mexicano. El mantenimiento de estos diques era sumamente costoso y se convertía en un problema internacional.⁵³⁵ Controlar la corriente fue un asunto que tuvo

⁵³² Marco Antonio Samaniego López, “El control del río Colorado como factor histórico. La necesidad de estudiar la relación tierra/agua”, *Frontera Norte* Vol. 20, no. 40, (julio-diciembre, 2008): 63.

⁵³³ Marco Antonio Samaniego López, “Ríos Internacionales”, 357.

⁵³⁴ *Problems of Imperial Valley and Vicinity. Letter from the Secretary of the Interior* (Washington: Government Printing Office, U.S. Bureau of Reclamation, 1922), 73-76.

⁵³⁵ J. A. Krug, *The Colorado River: “A Natural Menace becomes a National Resource”*. *A comprehensive Report on the Development of the Water Resources of the Colorado River Basin for Irrigation, Power Production, and Other Beneficial Uses in Arizona, California, Colorado, Nevada, New Mexico, Utah, and Wyoming* (United States Department of Interior,

que enfrentar la Colorado River Land Company y el Imperial Irrigation District, el cual tuvo posteriormente diversos conflictos con la Compañía de Tierras y Aguas de la Baja California.⁵³⁶

Por otra parte, al renovarse los bordos en Palo Alto, la velocidad de la corriente aumentó y esto repercutió en el bajo delta.⁵³⁷ La inundación ocurrida en 1922, produjo que los bordos en Palo Verde se quebraran y ocasionó que rápidamente se reforzaran 150 millas de bordos para proteger las tierras tanto del Valle de Mexicali como del Valle Imperial.⁵³⁸ Es por ello, que existía la constante amenaza de una inundación y el Río Colorado se convirtió en un asunto fundamental para garantizar la sobrevivencia de estos valles.⁵³⁹ Por tal razón, el sistema de bordos de defensa construido en México, desempeñó un papel clave y de ello dependió la viabilidad de la apertura de nuevas tierras y la posibilidad de construir carreteras o líneas del ferrocarril.

Otros de los planes que buscaron los empresarios de Los Ángeles, San Diego, Valle Imperial y Yuma, fue la construcción de una carretera de Calexico a Yuma que pasara por territorio mexicano para evitar las dunas de arena. Los montículos arenosos se movían de manera constante, a causa de los fuertes vientos, los cuales ocasionaban que el camino de madera quedara enterrado y fuera intransitable.

Por tal motivo, el ingeniero de la Comisión de Carreteras de California, W. W. Patch, cuya sede se encontraba en Los Ángeles, realizó un estudio de reconocimiento al sur

The Bureau of Reclamation, 1956), 58. Cada año el Río Colorado depositaba más de 100.000 acres-pies de limo en la región del delta. Esto elevaba cada vez más el nivel de la corriente y hacía necesario un gasto mayor y constante para mantener los diques que protegían el Valle Imperial.

⁵³⁶ Samaniego López, “El control del río Colorado”, 66.

⁵³⁷ Samaniego López, “Ríos Internacionales”, 358.

⁵³⁸ Krug, *The Colorado River*, 58.

⁵³⁹ *Protection and Development of Lower Colorado River Basin*. Hearings before the Committee on Irrigation of Arid Lands. House of Representatives, 67th. Congress, 2nd. Session H.R. 11449. Part 1, June 15, 16, 21, 1922 (Washington: Government Printing Office, 1922), 14-15 y Godfrey Sykes, *The Colorado Delta* (Baltimore: Lord Baltimore Press, Carnegie Institution of Washington, American Geographical Society of New York, 1937), 77-79.

de la línea internacional para determinar las posibilidades de trazar la carretera. Como las dunas terminaban a corta distancia de la frontera. Se ideó que el trayecto, que comprendía una distancia de catorce millas, cruzara por Mexicali y después volviera a entrar al territorio estadounidense, en Andrade, lugar donde se hallaban las principales obras de irrigación del Valle Imperial.⁵⁴⁰

No obstante, para materializar esta empresa existían dos problemáticas que resolver, una de ellas era negociar un tratado internacional que estipulara una zona neutral y que permitiera el libre tránsito para los nacionales de ambos países. El otro aspecto requería de una financiación especial porque los fondos que disponía la Comisión de carreteras no podían ser gastados fuera de los límites territoriales de California.⁵⁴¹

Los interesados en que la carretera corriera de lado mexicano eran Harry Chandler, Ed Fletcher, N. D. Darlington, presidente de la Comisión estatal de carreteras, A. T. Mercier, gerente general del San Diego & Arizona Railway y Roy E. Breedlove, director del Imperial Irrigation District, quien comparó el proyecto de la carretera con el canal de irrigación que desvió el flujo del Río Colorado y proporcionaba agua a las tierras mexicanas para después retornar al lado estadounidense por Calexico e irrigaba alrededor de 450,000 acres en el Valle Imperial.⁵⁴²

Es oportuno mencionar que en las notas que difundió el periódico *Calexico Chronicle*, se afirmó que México contempló trazar una carretera desde Yuma, Arizona, vía Mexicali hasta el Golfo de California. No se ha encontrado documentación que apoye esta aseveración y ayude a profundizar más. Aunque lo que sí es posible resaltar fue la sugerencia hecha por parte de la Cámara de Comercio de Yuma al gobierno mexicano.

⁵⁴⁰ *Calexico Chronicle*, 18 de mayo de 1922, 4.

⁵⁴¹ Imperial Valley Irrigation District, May 1, 1922. [Imperial Irrigation District, 1922-1930]. Ed Fletcher Papers. MSS.81, Box: 13 Folder: 12. Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁵⁴² *Calexico Chronicle*, 2 de junio de 1922, 3.

En lo referente a la petición de construir un canal de Mexicali al Golfo de California y una carretera de Mexicali a La Bomba. Harry Chandler, a través de su medio impreso *Los Angeles Times*, publicó un artículo en cuyo contenido asentó que los proyectos tenían la aprobación del presidente Álvaro Obregón. En junio de 1922, el gobernador Inocente Lugo informó de su contenido al presidente, en donde resaltó que el canal esbozado tenía una distancia de sesenta y cinco millas y le daría una salida al mar a Mexicali y Calexico. Mientras que la carretera sería de material macadam con aceite y ayudaría a conectar a Calexico con La Bomba. De igual modo, se planeó construir en La Bomba un punto de recreo para turistas interesados en la caza y pesca.⁵⁴³

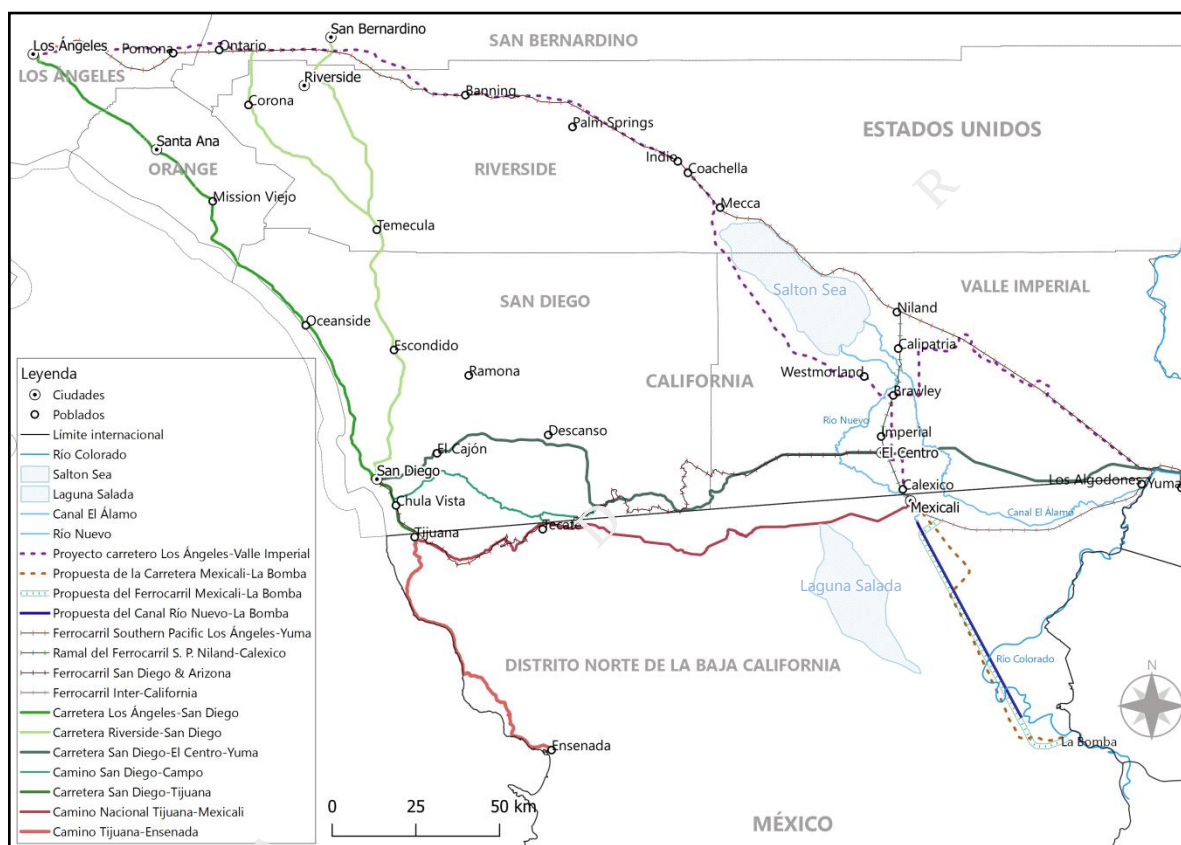
La finalidad de ambas propuestas era para fines agrícolas y comerciales, con esto se pretendió desarrollar el bajo delta del Colorado en Baja California, ya que el suelo era rico por el material aluvial y lo volvía altamente cultivable. Es por ello que los inversionistas del Sur de California estaban pendientes del desenlace de los proyectos en el Valle Imperial y al otro lado de la línea fronteriza. Debido a que esto les garantizaba invertir capital en dicha área.

El cultivo de algodón cosechado en el Valle de Mexicali era llevado a Calexico para ser despepitado y posteriormente transportado por ferrocarril a su destino. Por tal motivo, en el lugar donde se proyectó que terminaría la carretera y el canal, se ideó que embarcaciones continuaran hasta San Felipe y luego transbordaran la carga en buques por mar hasta el puerto de Los Ángeles. Por otra parte, la construcción de la carretera le permitía a Los Ángeles tener un acceso hacia el sur y al Golfo de California a través de la ruta por Banning, Palm Springs, Mecca, el Valle de Coachella, Calipatria, Brawley y

⁵⁴³ Carta de José Inocente Lugo, gobernador del Distrito Norte de la Baja California, acerca del artículo publicado por “*Los Angeles Times*” sobre el proyecto de Harry Chandler para construir un canal de Mexicali al golfo de California. AGN, Obregón-Calles, exp. 711-M-38, ff. 2-3, en IIH-UABC [8.6].

Calexico. Además, se mencionó la posibilidad de extender una línea de ferrocarril desde la Estación Pascualitos, al sudeste de Mexicali hasta San Felipe, la cual cubriría una distancia de 125 millas y correría al costado de la línea del canal propuesto, tocando La Bomba (ver Mapa 7).⁵⁴⁴

Mapa 7. Proyecto de la carretera y canal de Mexicali a La Bomba de Harry Chandler.



Fuente: Elaboración propia con base en *Los Angeles Times*, 1922.⁵⁴⁵

Ante este escenario, Lugo solicitó a la Secretaría de Comunicaciones le concediera el permiso al gobierno del Distrito Norte para la construcción y explotación del ferrocarril

⁵⁴⁴ *Los Angeles Times*, (traducción al español), 4 de junio de 1922, AGN, Obregón-Calles, exp. 711-M-38, ff. 4-8, en IIH-UABC [8.6]. La nota periodística contiene un mapa del trayecto carretero que delinea la ruta desde Los Ángeles hasta San Felipe. Asimismo, indica la localización del canal entre Mexicali y La Bomba y la extensión del ferrocarril desde Pascualitos a San Felipe.

⁵⁴⁵ *Los Angeles Times*, mapa “Vast project proposed to make Calexico a Seaport and help develop immense natural riches of the Colorado River Delta”, 4 de junio de 1922. AGN, Obregón-Calles, exp. 711-M-38, f. 7, en IIH-UABC [8.6].

entre Mexicali y San Felipe.⁵⁴⁶ La petición fue autorizada por parte del presidente Obregón, el 23 de diciembre de 1922. No obstante, días después, el 30 de diciembre, el representante de la Colorado River Land Company, Ismael Pizarro Suárez, también recibió el contrato de concesión del ferrocarril, por lo que Lugo escribió una carta para aclarar este asunto. La respuesta que dio la Secretaría de Comunicaciones corroboró el otorgamiento de la concesión a la Colorado, cuyo carácter era condicional, lo cual permitía que el gobierno del Distrito iniciara los trabajos preliminares.⁵⁴⁷

El presidente Obregón instruyó al ingeniero Francisco Pérez se dirigiera a Mexicali para realizar las obras del tendido ferroviario y fungiera como jefe de la Comisión de ingenieros. Asimismo, se mandó llamar por orden presidencial a Luis Reyna, F. Suástegui y J. L. González para que prestaran sus servicios en la construcción del ferrocarril de Mexicali a San Felipe. Posteriormente, la Secretaría de Comunicaciones ordenó al ingeniero F. A. Astiazarán la realización de un estudio sobre los puertos de La Bomba y San Felipe.⁵⁴⁸

Los trabajos de construcción del ferrocarril fueron una tarea complicada para el trazado del primer tramo de 55 kilómetros, el cual requería 4,000 toneladas de riel de 90 libras. Además, las altas mareas en el delta del Colorado inundaban el terreno por donde atravesaba el ferrocarril entre La Bomba y la Sierra del Mayor, así como los caminos

⁵⁴⁶ Aviso de José Inocente Lugo, gobernador del Distrito Norte de la Baja California, de que dicho gobierno puede tomar a su cargo la construcción del Ferrocarril de Mexicali a San Felipe, 16 de diciembre de 1922. AGN, Obregón-Calles, exp. 422-S-9, ff. 1, en IIH-UABC [7.8].

⁵⁴⁷ Otorgamiento de la concesión al gobierno del Distrito Norte de la Baja California para construir el ferrocarril de Mexicali a San Felipe, 19 de diciembre de 1922. AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Vol. 407, exp. 31-1, ff. 3-4, 8-9, en IIH-UABC [16.13].

⁵⁴⁸ Designación de los ingenieros que participarán en los trabajos de la construcción del Ferrocarril de Mexicali a San Felipe, Baja California, 18 de diciembre de 1922. AGN, Obregón-Calles, exp. 422-S-9, ff. 1-13,20, en IIH-UABC [7.2].

carreteros. Esto ocasionó que no se pudieran continuar con las labores durante los meses del verano, lo cual orilló que se redujera el número de ingenieros que ahí trabajan.⁵⁴⁹

En lo relacionado al poblado de Tijuana, el gobernador Lugo se dispuso a pavimentar el camino de la línea internacional, en febrero de 1922. A causa de las lluvias las obras no se pudieron efectuar debido a que el puente quedó sumamente dañado y requería de reparaciones inmediatas. El 20 febrero, Lugo recibió los planos para la construcción de un puente alterno al oeste de la garita internacional por el ingeniero estadounidense E. R. Brockway.⁵⁵⁰

Posterior al informe que efectuó el ingeniero José N. Acosta, comisionado del gobierno del Distrito, señaló que era urgente la construcción de un puente y la ampliación del pavimento al frente de la línea fronteriza. De acuerdo a las sugerencias estipuladas en el contrato de Brockway, estableció que la carretera debía ser de dieciocho pies de ancho y no de dieciséis pies como se habían hecho anteriormente los caminos, porque dificultaba el paso de dos vehículos. De este modo, a consecuencia del aumento del tráfico en Tijuana era indispensable hacer la modificación de toda la longitud del puente, un pie por cada lado, desde el sur de la garita hasta el poblado.⁵⁵¹

La recomendación que hizo el ingeniero Acosta fue que el concreto a emplearse en los tramos fuera elaborado por bloques de quince pies para evitar fisuras, que eran ocasionadas por las alteraciones en la temperatura. Los caminos de concreto existentes en San Diego solían presentar quebraduras por la dilación producida por las altas

⁵⁴⁹ Reducción de personal, 24 de mayo de 1923. AGN, Obregón-Calles, exp. 422-S-9, f. 40, en IIH-UABC [7.2]. Véase también el informe mensual de los trabajos ejecutados en la localización de la línea entre Mexicali y el puerto de San Felipe, 10 de junio de 1923. AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Vol. 407, exp. 31-1, f. 15, en IIH-UABC [16.13].

⁵⁵⁰ Informe del Lic. Rafael Castro Villagrana, Oficial Mayor, al Secretario General Plutarco Elías Calles, 18 de febrero de 1922. AGN, Dirección General de Gobierno, C.2.51.63, caja: 23, exp. 60, f. 2, en IIH-UABC [5.26].

⁵⁵¹ Construcción del puente del río Tijuana, 1922, AHEBC, Fondo Gobierno del Estado, caja: 29, exp.3.

temperaturas. Una de las soluciones que arguyó Acosta, por sugerencia de Brockway, era que a los bloques de concreto se les pusiera una superficie de asfalto. La elasticidad de esta substancia no perjudicaba a los bloques. Asimismo, sugirió que se recubrieran los pilotes del puente con cemento para protegerlos, de no hacerlo, cualquier fuerte corriente de agua por el río podía destruir la obra.⁵⁵²

Esto impulsó a que el gobierno de Lugo enviara un bosquejo de un segundo puente, el cual se planeó construir en el camino que se estaba pavimentando que partía desde la garita internacional, al ingeniero estadounidense Charles Steffgner para que hiciera los estudios correspondientes. Steffgner le solicitó al ingeniero civil Charles Hoopes que preparara un reporte técnico. La primera medida que hizo Hoopes fue conocer el volumen de la corriente de agua que pasaba por el río Tijuana, el cual era de 72,400 pies cúbicos por segundo. Hoopes recomendó que el puente debía tener una longitud de 1400 pies y un viaducto de 1200 pies con caballetes de concreto reforzado. La razón de ello, era porque el puente que existía tenía una estructura de pilotes de madera. Asimismo, dentro de las sugerencias Hoopes señaló que era indispensable apegarse a las especificaciones de la Comisión de carreteras de California y que el puente fuera clase “A”, es decir, que soportara cualquier tipo de peso de carretera y permitiera el paso de tres filas de carros y que contara con una acera para peatones.⁵⁵³

De igual modo, con la intención de mejorar las condiciones del camino de Ensenada a Tijuana, se planteó que era primordial la construcción de puentes a lo largo del trayecto. David Zarate, en su calidad de presidente municipal, tras visitar la ciudad de San Diego, anunció que la Cámara de Comercio y el cabildo de Ensenada se encargarían en poner la

⁵⁵² Informe del Lic. Rafael Castro Villagrana, Oficial Mayor, al Secretario General Plutarco Elías Calles, 18 de febrero de 1922. AGN, Dirección General de Gobierno, C.2.51.63, caja: 23, exp. 60, f. 3, en IIH-UABC [5.26].

⁵⁵³ Charles Hoopes, *Report on Tijuana River Bridge*, 1-4, AHEBC, Fondo Gobierno del Estado, caja: 29, exp.3.

mitad de los gastos. Además, contó con el apoyo de Miguel González, comerciante de Tijuana, quien se sumó a emprender los trabajos necesarios, con la autorización del gobernador Inocente Lugo.⁵⁵⁴

En ese mismo sentido, a finales de septiembre de 1922, Lugo informó a la Secretaría de Gobernación la inauguración del camino asfaltado entre la línea internacional y Tijuana. La distancia total del derrotero a través del puente era de 832 metros de largo por 5.20 metros de ancho y el monto gastado que se reportó fue de \$46,000 pesos oro nacional.⁵⁵⁵

Por otro lado, la necesidad de darle mantenimiento al camino Tijuana-Ensenada era constante. Lugo firmó un contrato con Charles Steffgen para que construyera puentes en la zona conocida como Barrancas Cuatas, ya que este lugar presentaba los mayores obstáculos al camino.⁵⁵⁶ Los ingenieros de Steffgen diseñaron un plan y propusieron hacer extensos rellenos de roca, así como la edificación de dos puentes de acero para asegurar la comunicación entre Tijuana y Ensenada. La propuesta fue aprobada por los ingenieros del gobernador, quienes recomendaron su inmediata ejecución.⁵⁵⁷

Uno de los aciertos que tuvo el gobernador Inocente Lugo fue prestar especial atención a los trabajos de infraestructura carretera durante su gestión. Asimismo, estuvo al pendiente de los avances de la construcción de las carreteras en el sur de California. Por tal motivo, se abocó en informar al presidente Álvaro Obregón sobre este asunto, así como de

⁵⁵⁴ *San Diego Union*, 12 de agosto de 1922.

⁵⁵⁵ Inauguración del camino de asfalto entre la línea divisoria con los Estados Unidos y Tijuana, Baja California, 29 de septiembre de 1922, AGN, Dirección General de Gobierno, C.2.51.30, caja: 21, exp. 30/4, f. 1, en IIH-UABC [5.19].

⁵⁵⁶ Adalberto Walther Meade, *El Distrito Norte de Baja California* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 1986), 192.

⁵⁵⁷ *Calexico Chronicle*, 16 de enero de 1923.

las proyecciones que se hacían de la cuenca del Río Colorado en el periódico *Los Angeles Times*.⁵⁵⁸

Las consecuencias que trajo la apertura del camino Tijuana-Ensenada, significaron para los residentes de estos poblados, la posibilidad de comerciar y trasladar mercancías. Además, propició la movilidad y la oportunidad de hacer negocios, así como la llegada de turistas de California. Para 1920 existían dos compañías estadounidenses que prestaban el servicio de traslado de pasajeros en automóvil y diligencias desde San Diego a Tijuana. Dichas empresas eran la Sutherland Stage Co., y la Woollet Stages Co.⁵⁵⁹ La primera de ellas pertenecía a Fred A. Sutherland y la segunda, el propietario era James H. Woollet. Ambas firmas compitieron por el pasaje de personas a Tijuana, por lo que Fred A. Sutherland decidió construir una estación a las afueras del Hipódromo de Tijuana para trasladar a los pasajeros a la línea internacional. Posteriormente, los viajeros descendían y cruzaban a pie a territorio estadounidense y luego eran recogidos por vehículos de la misma compañía. El costo del viaje de San Diego a Tijuana era de 65 centavos de dólar, mientras que de San Diego a la línea internacional costaba 50 centavos y de la garita al poblado de Tijuana o al hipódromo la tarifa era de 15 centavos. Las corridas iniciaban a las seis de la mañana hasta las doce del medio día.⁵⁶⁰

⁵⁵⁸ Datos sobre carreteras e irrigación en California, Estados Unidos, enviados por José Inocente Lugo, gobernador del Distrito Norte de Baja California, al presidente de México, 6 de enero de 1923. AGN, Obregón-Calles, exp. 243-B1-C/5, ff.1-2, en IIH-UABC [2.39].

⁵⁵⁹ Francisco Alberto Núñez Tapia, "Fracaso de una compañía turística en Ensenada, Baja California. El Playa Ensenada, hotel y casino, 1930-1938" (tesis de maestría, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, 2012), 31.

⁵⁶⁰ Marco Antonio Samaniego López, *El gremio de choferes y la línea internacional 1920-1933* (Tijuana: Entre líneas, 1991), 7.

Por su parte, la empresa de James H. Woollet se dedicó a brindar el servicio de automóviles desde San Diego a Tijuana y al puerto de Ensenada.⁵⁶¹ Los carros partían de la calle tercera en San Diego. Aunque, cabe destacar que la compañía de Woollet desde 1915 proporcionó el transporte de diligencias y automóviles. Además, se encargó de la entrega de correspondencia.⁵⁶² Pronto dicha actividad generó interés entre algunos mexicanos, ya que llevar pasajeros por el Camino Nacional significaba una oportunidad laboral y fuente de ingresos. Por tal motivo, un grupo de desempleados mexicanos de las compañías estadounidenses, decidieron formar la empresa llamada “OK”, en 1921,⁵⁶³ la cual compitió con la firma Sutherland en el traslado de personas hasta San Diego.

La reacción por parte de Fred A. Sutherland fue buscar eliminar a la empresa mexicana reduciendo los costos del pasaje. Inclusive, utilizó sus influencias con las autoridades estadounidenses para que presionaran a los choferes mexicano, al grado de que varios de ellos fueron encarcelados y consiguió que les negaran las licencias de manejar en California, lo cual supuso un duro golpe a la compañía mexicana que no tuvo otra opción que cerrar.⁵⁶⁴

Ante este escenario, los choferes mexicanos se dedicaron a ofertar el transporte de pasajeros de Tijuana al Hipódromo y a la línea internacional. Después de que Lugo asumió el cargo de gobernador del Distrito Norte, en febrero de 1922, apoyó a los choferes mexicanos, quienes enviaron una carta, a finales de abril, exponiendo su situación a la

⁵⁶¹ Solicitud de James H. Woollet de garantías para realizar el transporte de pasajeros entre Tijuana y Ensenada, Baja California, 7 de abril de 1923. AGN, Dirección General de Gobierno, D.2.71.239, caja: 16, exp.22, ff. 2, en IIH-UABC [7.104].

⁵⁶² *Ensenada Mexico. A Real Vacation* (San Diego: Wollet Stages, 1915), 5.Special Collections & Archives, UC San Diego.

⁵⁶³ Francisco Alberto Núñez Tapia, “La industria del transporte marítimo y terrestre y el mercado fronterizo en el noroeste de la península de Baja California, 1882-1928”, en Álvarez Palma, Ilse Angélica (Coord.). *Automotores y transporte público. Un acercamiento desde los estudios históricos* (Zinacantepec: El Colegio Mexiquense, 2017), 46.

⁵⁶⁴ Samaniego López, *El gremio de choferes*, 8.

Secretaría de Gobernación y solicitaron que el servicio de traslado de pasajeros fuera realizado únicamente por mexicanos.⁵⁶⁵

La resolución que dictó la Secretaría fue retirar el permiso del tráfico de automóviles a la compañía Sutherland Stage Co., para circular en Tijuana. La razón de ello era la falta de reciprocidad de las autoridades del estado de California, al no dar las mismas facilidades que el gobierno del Distrito Norte concedía a la firma estadounidense. Por lo que eso les brindaba una ventaja sobre los choferes mexicanos en territorio nacional e impedía la libre competencia en el servicio de transporte.⁵⁶⁶

Por tal motivo y con el apoyo del gobernador Inocente Lugo, los choferes mexicanos consiguieron que la compañía de Fred A. Sutherland dejara de cruzar hacia la frontera. De este modo, el 4 de octubre de 1922, los choferes se agruparon y conformaron el Gremio de Chauffers Mexicanos, el cual se abocó a ofertar el transporte de los turistas desde la garita internacional hasta el poblado de Tijuana.⁵⁶⁷

Por su parte, en Mexicali, en 1923 se formó el Sindicato de Choferes, cuya intención era combatir el monopolio que comenzaba a tener Benjamín Aranda. A diferencia del gremio de Chauffers de Tijuana, los conductores de Mexicali no tuvieron muchos problemas para establecerse. Tampoco se enfrentaron a las empresas estadounidenses, esto porque la afluencia de turistas a Mexicali era menor comparado con Tijuana, que

⁵⁶⁵ Medidas adoptadas por el gobierno del Distrito Norte de Baja California para proteger al Gremio de Chauffeurs Mexicanos, de Tijuana de la competencia de la Sutherland Stage Company, 28 de abril de 1922. AGN, Dirección General de Gobierno, C.2.50.58, caja: 4, exp. 8, ff.1-2, en IIH-UABC [3.5].

⁵⁶⁶ Carta del subsecretario Gilberto Valenzuela al Presidente de la República, General Álvaro Obregón, 1 de septiembre de 1922. AGN, Dirección General de Gobierno, C.2.50.58, caja: 4, exp. 8, f. 3, en IIH-UABC [3.5].

⁵⁶⁷ Samaniego López, *El gremio de choferes*, 13.

principalmente se dirigían a presenciar las carreras en el Hipódromo. Además, los choferes podían llevar pasajeros a Calexico, sin necesidad de realizar ningún trámite.⁵⁶⁸

En lo referente a las problemáticas sociales y políticas que afrontó el gobierno de Inocente Lugo, destacan los conflictos con la naciente clase obrera de Tijuana y los agricultores de Mexicali. En 1922, el Valle de Mexicali mostró una recuperación económica por el alza en el precio internacional del algodón, lo cual propició la llegada de más jornaleros para levantar la cosecha. Posteriormente, los trabajadores decidieron organizar huelgas en varios campos agrícolas para exigir un aumento salarial, pero fueron disueltas rápidamente.⁵⁶⁹

Poco después, algunos agricultores se asociaron para presionar al gobierno por la demanda de tierra. Entre ellos se encontraba Marcelino Magaña Mejía, quien encabezó el movimiento de la toma de terrenos nacionales para crear colonias agrícolas. El posterior decreto del 22 de agosto de 1923, promulgado por el presidente Obregón, referente a las tierras libres, le dio impulso a las exigencias que enarbolaba Magaña.⁵⁷⁰

No obstante, los mayores conflictos que enfrentó Lugo fueron con los cabildos de Ensenada y Mexicali. La razón era que el gobernador cobraba los impuestos que le correspondían a los municipios y éstos deseaban revertir esta situación para que los ingresos regresaran al erario de los ayuntamientos. La finalidad que buscaron era que la recaudación de la venta de alcohol, las cantinas, los casinos, junto con los prostíbulos, las

⁵⁶⁸ Marco Antonio Samaniego López, “Capítulo I.- El desarrollo económico durante el gobierno de Abelardo L. Rodríguez, 1924-1928”, en Martínez Zepeda, Jorge y Romero Navarrete, Lourdes (Coords.). *Mexicali, una historia* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Tomo II, 1991), 5.

⁵⁶⁹ Marco Antonio Samaniego López, “Formación y consolidación de las organizaciones obreras en Baja California, 1920-1930”, *Mexican Studies/Estudios Mexicanos* Vol. 14, no. 2 (1998): 338.

⁵⁷⁰ Samaniego López, “Capítulo I.- El desarrollo económico, 5.

diversiones públicas y el control de la policía no estuviera centralizada por el gobernador.⁵⁷¹

El suceso que determinó la salida de Inocente Lugo, se dio en el mes de julio de 1923, cuando al interior del cabildo de Mexicali. Se originó una lucha entre los regidores de diferentes facciones políticas por la reelección del presidente municipal. Los cooperatistas apoyaron al diputado Ricardo Covarrubias y los constitucionalistas respaldaron a Inocente Lugo, entre ellos estaba el vicepresidente Rafael G. Rosas, quien pedían la renuncia del presidente municipal Juan Loera.⁵⁷²

Pero, al no poderse sesionar por la falta de quórum, la medida que estipuló Obregón fue declarar disuelto el cabildo. Ello causó un enfrentamiento político, después de que los regidores cooperatistas y Covarrubias tomaron el palacio municipal, lo cual desembocó en una balacera con los policías que custodiaban el recinto. Por lo que tuvieron que intervenir las fuerzas militares para controlar la situación. Semanas después, estos incidentes generaron que se dieran similares protestas por parte de los cooperatistas en Tijuana y Ensenada en contra del gobernador. De esta manera, la posición política de Lugo al frente del Distrito Norte se fue debilitando y orilló a Obregón a tomar la decisión de nombrar a Abelardo L. Rodríguez como gobernador interino, en sustitución de Lugo, el 30 de octubre de 1923.⁵⁷³

⁵⁷¹ Samaniego López, *Los gobiernos civiles*, 273-287.

⁵⁷² Marco Antonio Samaniego López, “Capítulo IX.- Las dificultades económicas y los cambios políticos; 1920-1923”, en Martínez Zepeda, Jorge y Romero Navarrete, Lourdes (Coords.). *Mexicali, una historia* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Tomo I, 1991), 306.

⁵⁷³ Samaniego López, “Capítulo IX.- Las dificultades económicas, 307.

4.2.- Abelardo L. Rodríguez y su esquema de infraestructura terrestre como detonador económico en el Distrito Norte.

La designación de Abelardo L. Rodríguez al frente del gobierno del Distrito Norte, respondió, en gran medida a las fricciones políticas entre Adolfo De la Huerta y el presidente Álvaro Obregón. La posible amenaza de un levantamiento armado en el país y los problemas políticos que tuvo José Inocente Lugo, motivaron a que Obregón eligiera a Abelardo L. Rodríguez, jefe de operaciones militares del Distrito Norte y el 1 de noviembre de 1923 se anunció que ocuparía la gubernatura de la entidad.⁵⁷⁴

Anteriormente, Rodríguez, ya había desempeñado el cargo de jefe operaciones militares del Distrito, en septiembre de 1920 hasta febrero de 1922. Durante ese periodo se abocó a vigilar al coronel Esteban Cantú desde la frontera mexicana y combatió el intento de invasión que organizaron los cantuístas entre mayo y noviembre de 1921. Rodríguez fue enviado a Nayarit para sofocar a grupos rebeldes y al poco tiempo, en junio de 1922 recibió la instrucción de dirigirse a Sinaloa con la finalidad de contener una sublevación armada. En marzo de 1923, se le nombró jefe de operaciones militares en San Jerónimo, Oaxaca y una vez ahí, se encargó de resguardar la región del istmo de Tehuantepec. Posteriormente, el 1 de septiembre se le nominó jefe del Departamento de Caballería de la Secretaría de Guerra y al mes siguiente, se le envió nuevamente al Distrito Norte de la Baja California, en donde ostentó los dos mandos, el militar y el civil.⁵⁷⁵

El ascenso a la presidencia de la república de Álvaro Obregón en 1920, después del breve periodo que fungió como presidente interino Adolfo de la Huerta, tras la muerte de Carranza. De la Huerta se dedicó a buscar la pacificación de los diferentes grupos armados y

⁵⁷⁴ Marco Antonio Samaniego López, "Prologo", en Rodríguez, Abelardo L. *Memoria Administrativa del gobierno del Distrito Norte de la Baja California: 1924-1927* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California. Colección Baja California: Nuestra Historia, 1993), 26 y *Calexico Chronicle*, 1 de noviembre de 1923.

⁵⁷⁵ Abelardo L. Rodríguez, *Autobiografía* (México: Novaro Editores, 1962), 106-109.

militares, logró la rendición de Francisco Villa en julio de 1920 y negoció el sometimiento de los gobernantes a la causa sonorenses. Pero, el gran desafío internacional que enfrentó el gobierno en turno, luego de las elecciones presidenciales, las cuales ganó Obregón, fue que Estados Unidos no reconoció al gobierno mexicano por ser el resultado de un levantamiento armado.⁵⁷⁶

El presidente Woodrow Wilson y su sucesor Warren G. Harding se rehusaron a aceptar el reconocimiento diplomático de México. Esto significó que el país no podía solicitar empréstitos a los bancos estadounidenses. Por otra parte, Albert B. Fall, quien era presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado, respaldó los intereses de las empresas petroleras y mineras. Tras ser elegido Secretario del Interior, Fall exigió la derogación del artículo 27 de la constitución mexicana de 1917, el cual establecía que los recursos del suelo y subsuelo eran propiedad de la nación.⁵⁷⁷

Además, el gobierno de México debía admitir las deudas bancarias contraídas desde la época de Huerta y que aumentaron con Venustiano Carranza. De esta manera, la labor de iniciar las negociaciones del restablecimiento de las relaciones diplomáticas entre México y Estados Unidos, las realizó el secretario de Hacienda, Adolfo De la Huerta. En junio de 1922, se firmó el acuerdo De la Huerta-Lamont, en donde el gobierno de México reconoció la deuda pública externa por un monto de \$1,451.7 millones de dólares. Asimismo, con el pago de 30 millones de pesos en 1923, se reinició el cobro de la deuda y esto allanó el camino para iniciar las pláticas diplomáticas del reconocimiento oficial.⁵⁷⁸

⁵⁷⁶ Luis Aboites y Engracia Loyo, “La construcción del nuevo Estado, 1920-1945”, en Velásquez García, Erik et al., *Nueva Historia general de México* (México, D.F.: El Colegio de México, 2014), 596-597.

⁵⁷⁷ Jürgen Buchenau, *The Last Caudillo. Alvaro Obregon and the Mexican Revolution* (UK: Wiley-Blackwell, A. John Wiley & Sons, 2011), 108-113.

⁵⁷⁸ Enrique Cárdenas Sánchez, *El largo curso de la economía mexicana. De 1780 a nuestros días* (México: Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, 2015), 361-362.

En los meses de marzo y agosto de 1923, los comisionados estadounidenses Charles Beecher Warren y John Barton Payne se reunieron con sus homólogos mexicanos, Ramón Ross y Fernando González Roa, en la Ciudad de México para alcanzar tres acuerdos que resolverían las demandas estipuladas en las comisiones. En la primera de ellas, se abordó las reclamaciones especiales con respecto a las afectaciones de los ciudadanos estadounidenses por los actos revolucionarios de 1910 a 1920. En la segunda convención de las reclamaciones generales se discutió los asuntos relacionados con el subsuelo y la reanudación de las relaciones diplomáticas entre ambos países y en el tercer punto, se establecieron minutas específicas que serían certificados únicamente por los ejecutivos.⁵⁷⁹

Mientras esto ocurría, al secretario de Hacienda, Adolfo de la Huerta no se le informó de las conferencias de Bucareli. Alberto J. Pani, quien fungía como secretario de Relaciones Exteriores, se opuso a los convenios que De la Huerta suscribió con los banqueros internacionales en Nueva York, en 1922. Tras enterarse De la Huerta de estas reuniones, le escribió a Obregón para informarle que ya se había logrado la aceptación de los acuerdos, por lo que era improcedente que se volvieran a discutir.⁵⁸⁰

Obregón negó la discusión tales demandas y mencionó que sólo eran declaraciones. Así, el presidente decidió continuar con las pláticas sin tomar en cuenta a De la Huerta. A causa del hermetismo de lo que ahí se discutía, De la Huerta le solicitó a González Roa una copia de las minutas y al leerlas notó que las cláusulas del tratado contradecían lo acordado y en cambio, se le imponían a México ciertas condiciones que afectaban tanto legislación nacional como a la constitución.⁵⁸¹

⁵⁷⁹ Pablo Serrano Álvarez, *Los Tratados de Bucareli y la rebelión Delahuertista* (México: Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, Secretaría de Educación Pública, 2012), 5-7.

⁵⁸⁰ Serrano Álvarez, *Los Tratados de Bucareli*, 22-25.

⁵⁸¹ Roberto Guzmán Esparza, *Memorias de Don Adolfo De la Huerta según su propio dictado* (México: Senado de la República, 2003), 301-302.

De la Huerta se inconformó con Obregón y manifestó que renunciaría a la Secretaría de Hacienda y que no sería parte de esas negociaciones. Esto produjo un distanciamiento en la relación entre De la Huerta y Obregón, la cual se reforzó luego de elegirse a Plutarco Elías Calles como candidato a la presidencia. Por otra parte, a finales de agosto de 1923, el presidente de Estados Unidos Warren G. Harding concedió el reconocimiento diplomático al gobierno de Álvaro Obregón y el 1 de septiembre se anunció públicamente en México.⁵⁸²

Los Tratados de Bucareli significaron un logro para el presidente Álvaro Obregón, ya que con ello Estados Unidos reconocía al gobierno de México. El eje de las discusiones en las negociaciones fue el artículo 27, así como el tema del petróleo. La reanudación de las relaciones con Washington, era calificada por la prensa nacional como un triunfo para el régimen de Obregón.⁵⁸³

No obstante, el evento que desencadenó la ruptura final entre el Obregón y De la Huerta ocurrió en las elecciones para la gubernatura de San Luis Potosí, en agosto de ese año. Los contendientes en la elección eran Jorge Prieto Laurens, por el Partido Nacional Cooperatista y Aurelio Manrique del Partido Nacional Agrarista. Tras obtener la victoria de los comicios, el 18 de septiembre de 1923, Prieto Laurens tomó posesión como gobernador de San Luis Potosí, pero Manrique no acató el resultado. Ante esto, Obregón solicitó al Senado que se declara la desaparición de los poderes en San Luis Potosí y se organizaran nuevamente las elecciones.⁵⁸⁴

La respuesta de los diputados y senadores del Partido Nacional Cooperatista fue buscar a De la Huerta para que convenciera a Obregón de revocar esta decisión, la cual

⁵⁸² Aboites y Loyo, “La construcción del nuevo Estado”, 602.

⁵⁸³ Lorenzo Meyer, *México y Estados Unidos en el conflicto petrolero (1917-1942)*(México: El Colegio de México, 1968), 144-143.

⁵⁸⁴ Pedro F. Castro Martínez, “La rebelión delahuertista: Lecciones de un ensayo fallido”, *Iztapalapa. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, Año 10, no. 19, (enero-junio de 1990): 184.

perjudicaba las votaciones estatales de San Luis Potosí y Nuevo León. De la Huerta no pudo persuadir a Obregón, quien estaba dispuesto a remover del gobierno a Prieto Laurens. Debido a esta acción por parte del ejecutivo, los cooperatistas pidieron a De la Huerta que aceptara la candidatura presidencial.⁵⁸⁵

Por tal motivo, el 23 de septiembre, De la Huerta renunció a la Secretaría de Hacienda, a consecuencia del desconocimiento de Obregón al triunfo de Prieto Laurens. Por lo que, dos días después, el presidente nombró al ingeniero Alberto J. Pani, al frente de dicha secretaría y a mediados de octubre, Pani informó que encontró malversación de fondos por parte de De la Huerta, acusación que respaldó Obregón.⁵⁸⁶

Asimismo, Pani lo hizo responsable de la bancarrota del gobierno. Este señalamiento generó que el Congreso de la Unión llamara a rendir cuentas al ex secretario, en octubre y noviembre para que explicara el manejo de los fondos de la deuda. Por su parte, De la Huerta rechazó las aseveraciones en su contra y explicó su proceder como funcionario durante los tres años de gestión ante el senado.⁵⁸⁷

Los rumores de un levantamiento armado se concretaron el 7 de diciembre de 1923, tras varias semanas de aparente estabilidad política. Adolfo De la Huerta se alzó en contra de Obregón en Veracruz y con ello dio inicio la rebelión Delahuertista,⁵⁸⁸ la cual contó con el apoyo de más de la mitad de las fuerzas del ejército y el respaldo de líderes militares que se unieron a la sublevación.⁵⁸⁹ El fin era evitar que Obregón impusiera a Plutarco Elías

⁵⁸⁵ Martínez, “La rebelión delahuertista”, 184.

⁵⁸⁶ José Georgette, “La rebelión Delahuertista: sus orígenes y consecuencias políticas, económicas y sociales”, en Garciadiego, Javier (Coord.). *El ejército mexicano, cien años de historia* (México: El Colegio de México, 2014), 221.

⁵⁸⁷ La Controversia “Pani-De La Huerta”, del 20 de octubre al 30 de noviembre de 1923, en Pani, Alberto J. *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, correspondiente a los años fiscales de 1923,1924, 1925* (México: Taller de la Editorial Cultura, Tomo II, 1926), 31-73.

⁵⁸⁸ Georgette, “La rebelión Delahuertista”, 240.

⁵⁸⁹ Buchenau, *The Last Caudillo*, 132-133. Entre los líderes militares que se encontraban en el bando de De la Huerta contra Obregón estaban Enrique Estrada, Antonio I. Villarreal, Salvador Alvarado, Cesáreo Castro, Ramón B. Arnaiz, Manuel M. Diéguez, Rafael Buelna, Cándido Aguilar y Rómulo Figueroa, entre otros, Martínez, “La rebelión

Calles como sucesor a la presidencia. Los principales lugares en donde se registró lucha armada fueron en Veracruz, Oaxaca, Puebla, Jalisco y Yucatán.⁵⁹⁰

Ante este escenario nacional, Abelardo L. Rodríguez quedó al mando de la gubernatura del Distrito Norte por disposición de Álvaro Obregón. La elección del brigadier Rodríguez tuvo como propósito controlar y vigilar esta porción de la frontera mexicana, por ser un punto estratégico para evitar el cruce de armas por Estados Unidos.⁵⁹¹ Además, las relaciones comerciales que tenía Obregón con los empresarios de Los Ángeles y de Calexico, que supo impulsar José Inocente Lugo a favor del gobierno que él presidía, lo llevaron a estar al tanto de las obras de construcción de los caminos y del ferrocarril de Mexicali a San Felipe.⁵⁹²

Incluso, en el tercer informe presidencial Álvaro Obregón mencionó los trabajos del camino carretero de Pascualitos a Hechicera, cuya extensión era de veintidós kilómetros y tuvo un costo de \$22,232.00 pesos. Mientras que el camino de Tijuana a Ensenada indicó que se le hicieron diversas mejoras al trayecto, las cuales alcanzaron un monto de \$314,675.70 pesos. Asimismo, resaltó las labores de localización del ferrocarril entre Mexicali, San Felipe y La Bomba, así como los avances en el estudio, trazado y planificación del proyecto ferroviario.⁵⁹³

Con la irrupción de la rebelión Delahuertista, el gobierno de Obregón pudo adquirir armamento proveniente de Estados Unidos para suministrar al ejército, esto fue posible por

Delahuertista, 187. Para saber más sobre el desenvolvimiento de la revuelta, véase a Randall Hansis, "The Political Strategy of Military Reform: Álvaro Obregón and Revolutionary Mexico, 1920-1924", *The Americas* Vol. 36, no. 2, (oct., 1979): 221-233.

⁵⁹⁰ Aboites y Loyo, "La construcción del nuevo Estado", 603.

⁵⁹¹ Gómez Estrada, *Gobierno y casinos*, 125.

⁵⁹² Samaniego López, *Los gobiernos civiles*, 289.

⁵⁹³ III Informe de gobierno del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Álvaro Obregón, en *Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*, XXX Legislatura, Año 2, Periodo Ordinario, Tomo III, no. 2, 1º de septiembre de 1923 (México: H. Cámara de Diputados LX Legislatura, Informes presidenciales, 2006), 182-183.

el reconocimiento oficial que concedió Washington. Conforme transcurría la confrontación bélica, Abelardo permaneció al lado de Obregón y de Calles y suministró dinero al gobierno central.⁵⁹⁴ En diciembre de 1923, el gobernador del Distrito giró \$100,000, pesos para ayudar a sufragar los gastos de reclutamiento de soldados para combatir a De la Huerta.⁵⁹⁵

En lo concerniente a la situación económica del Distrito Norte, la mayor parte de la recaudación tributaria procedió de Tijuana, a través del cobro de impuestos a las cantinas, los prostíbulos, los casinos y a la venta de alcohol. De igual manera, el Hipódromo de Tijuana atrajo a un gran número de turistas estadounidenses interesados en presenciar las carreras de caballos en la temporada invierno. Durante los tres meses que duraban las competiciones, las apuestas generaban fuertes sumas que beneficiaron las arcas del gobierno.⁵⁹⁶

Por otro lado, después de que se completara el camino de Tijuana a Ensenada comenzaron a trasladarse automovilistas estadounidenses. Aunque la mayoría de ellos prefería quedarse en Tijuana, otros se aventuraron a emprender el recorrido hasta Ensenada. El aumento de turistas en los poblados del Distrito se debió a la existencia de una red carreteras en el sur de California y a la masificación del automóvil. Entre 1913 a 1920, el número de automotores registrados en California era de 98,399 e incrementó a 535,000 vehículos. Ello provocó que se construyeran más carreteras que fueran amplias y se le dio mantenimiento a las ya existentes.⁵⁹⁷

⁵⁹⁴ Samaniego López, “Prologo”, 26.

⁵⁹⁵ Buchenau, *The Last Caudillo*, 134.

⁵⁹⁶ José Alfredo Gómez Estrada y Josefina Elizabeth Villa, “Continuidad y cambios en las actividades turísticas de Tijuana, 1920-1949”, *Región y Sociedad*, Año. XXX, no.72 (2018): 7.

⁵⁹⁷ *San Diego Union*, 30 de octubre de 1921.

La colindancia con los poblados fronterizos del Distrito Norte motivó a que cientos de visitantes y excursionistas se dirigieran a México. El conjunto de prohibiciones que se decretaron primero en California (1907-1913) y posteriormente en todo Estados Unidos con la aprobación de la decimoctava enmienda en 1919, la cual proscribió la venta y consumo de alcohol,⁵⁹⁸ propició que algunos empresarios de California trasladaran sus capitales a Tijuana y Mexicali y obtuvieran permisos para abrir negocios. Pronto, estos centros de diversión requirieron de mano de obra para cubrir los espacios laborales. A consecuencia de la demanda de servicios, se produjo una dinámica de movilidad de trabajadores estadounidenses que cruzaron la frontera para encontrar una fuente de empleo, ya fuese como cantineros, meseros, prostitutas o choferes.⁵⁹⁹

En el caso de Ensenada, esta localidad dependió enormemente de la tasación tributaria de los centros de entretenimiento de la delegación de Tijuana. El puerto ensenadenses siguió recibiendo el arribo de turistas por vía marítima provenientes de San Diego. Gran parte de la actividad económica se basó en el comercio e importación de mercancías. La llegada de automóviles a Ensenada se redujo debido a las condiciones del camino de Tijuana-Ensenada que era de terracería y con las lluvias quedaba intransitable, por ello necesitaba de constantes reparaciones.⁶⁰⁰

En lo referente al poblado de Mexicali la producción agrícola comenzó a despuntar. El ciclo de 1923 a 1924 mostró un aumento en el cultivo de algodón. El número total de pacas de algodón recolectadas fue de 86,578, superior al ciclo anterior que era de 58,000 pacas. Además, se incrementó la superficie de cultivo de la fibra. La cantidad de hectáreas

⁵⁹⁸ George S. Hobart, "The Volstead Act", *The Annals of the American Academy of Political and Social Science* Vol. 109, Prohibition and Its Enforcement, (sep., 1923): 86.

⁵⁹⁹ Alberto Díaz Ramírez, "La representación del *Old Mexico*", 168.

⁶⁰⁰ Francisco A. Núñez Tapia, "Aspectos del turismo en el Distrito Norte de la Baja California 1920-1929", *Meyibó*, Año. 3, no. 6, (julio-diciembre, 2012): 39-55.

destinadas para la cosecha del algodón fue 60,000 hectáreas.⁶⁰¹ Una de las ventajas para los compradores de dicho cultivo fue la instalación de máquinas empacadoras de algodón en Mexicali en 1923, con ello se dejó de cruzar la mercancía hacia el lado estadounidense para compactarla y después reimportar el producto y prepararlo para su exportación.⁶⁰²

La apertura de tierras implicó toda una transformación del espacio en los valles Imperial y Mexicali. Los trabajos de irrigación como el control, la derivación y administración del Río Colorado, posible en función de la construcción de canales y diques de protección en los decenios de 1900 y 1910, y su posterior reforzamiento en la década de 1920, permitieron que la actividad agrícola floreciera. A causa de dichas obras quedaron grandes porciones de tierra en el antiguo lecho que eran altamente fértiles por el limo. De esta manera, las tierras calcáreas que contenían potasa y una considerable cantidad de humus, le brindaban al algodón una buena calidad. La tierra ideal para el cultivo de algodón estaba compuesta por arena gruesa, arena delgada, arcilla y humus. Asimismo, las condiciones climáticas en el valle beneficiaban a la fibra, volviéndola resistente y de gran blancura.⁶⁰³

En 1924, a los pocos meses de tomar posesión Abelardo L. Rodríguez, Aurelio de Vivanco publicó un estudio detallado de la península de Baja California, en donde resaltó los recursos naturales que poseía el territorio y describió las actividades económicas que se realizaban. La intención de Vivanco era promocionar y atraer inversión para explotar las riquezas que poseía la península. Dentro de las observaciones que hizo, le dedicó especial atención a las vías de comunicación, sobre todo a los caminos, los cuales incluyó como

⁶⁰¹“Grafico 2. Superficie cosechada y producción de algodón, valle de Mexicali, 1920-1930 (en hectáreas y pacas)”, en Araceli Almaraz Alvarado, “Algodón en el valle de Mexicali y los límites del intervencionismo estatal (1914-1950)”, *Apuntes* Vol. 42, no.77, (jul./dic., 2015): 139.

⁶⁰² Informe de José Inocente Lugo sobre la cosecha de algodón en Mexicali, 25 de octubre de 1923. AGN, Obregón-Calles, exp. 243-B1-I/2, f.1, en IIH-UABC [2.58].

⁶⁰³ Aurelio de Vivanco, *Baja California al día* (Mexico, Estados Unidos: s.e, 1924), 367.

parte del sistema productivo. Vivanco manifestó que las vías eran elementos fundamentales del desenvolvimiento económico que necesitaba el Distrito Norte y para lograrlo se requerían capitales.⁶⁰⁴

En lo referente a los caminos terrestres, Vivanco señaló que estaban en condiciones transitables, los cuales eran utilizados por automóviles y bestias. Posterior a Epigmenio Ibarra, los gobernadores del Distrito se abocaron en destinar dinero para la construcción y reparación constante del trayecto de Ensenada a Tijuana, debido a las características del terreno que atravesaba arroyos, cañones y por el tipo de suelo arenoso en la zona costera. En los días de lluvia no era posible subir las pendientes por la gran cantidad de agua que descendía, generando que el suelo se tornara fangoso.⁶⁰⁵ Por otra parte, el Camino Nacional en la sección de la cuesta de Picachos, en la ruta de Mexicali a Ensenada, luego de quedar abandonado por cinco años, tuvo que ser reparado.

Además, de este trayecto carretero, los caminos de terracería que había en el Distrito Norte eran de Tijuana a Tecate, el cual pasaba por el Cerro Colorado, Valle Redondo y La Puerta. El otro tramo era de El Carrizo a Tecate y cruzaba por Álamo Bonito hasta La Puerta. De igual manera, existía un camino que conectaba a Mexicali con Los Algodones que partía de la sección irrigada de Packard, Pascualitos, Hechicera y Cuervo. Mientras que de Mexicali a San Felipe, la ruta atravesaba por Packard, Pascualitos, Cerro Prieto, la Ranchería de los Cucapah, y el desierto de San Felipe.⁶⁰⁶

Dicho trayecto era transitado por automóviles, a través de una amplia porción del terreno que era plano y de suelo blando. Pero, en algunas partes había suficiente arena profunda que impedía la marcha de los vehículos. En la temporada de lluvias, esta ruta era

⁶⁰⁴ Vivanco, *Baja California al día*, 404.

⁶⁰⁵ *The Coronado Strand*, 25 de junio de 1921, 3.

⁶⁰⁶ Vivanco, *Baja California al día*, 404-406.

difícil de transitar, ya que el suelo blando se convertía en un lodo sumamente pegajoso y atascaba a los vehículos. La extensión entre Mexicali y el puerto de San Felipe era de 120 millas, es decir, 193.121 kilómetros.⁶⁰⁷

En este mismo sentido, en el lado oeste del Distrito Norte se encontraba el camino de Tijuana a Ensenada, el cual pasaba por Agua Caliente, Cerro Colorado, El Florido, El Carrizo, Valle de Las Palmas, el Cañón de Cancio, Vallecitos, el Cañón de Sosa, el Cañón del Burro, Guadalupe, San Antonio y el Sauzal.⁶⁰⁸ El trayecto costero cruzaba por Rosarito, Descanso, Playa de la Misión, Misión Vieja, Santa Rosa y Las Chichiguas, por San Marcos. La distancia total era de 140 kilómetros y tomaba alrededor de cuatro horas completar el viaje. Por otro lado, de Ensenada a San Felipe, existía un camino que corría por Real del Castillo, El Álamo, Valle de la Trinidad y el Cañón de San Felipe.⁶⁰⁹

De igual manera, desde Ensenada partía un camino que era usado por diligencias, el cual se prolongaba rumbo a San Quintín,⁶¹⁰ el cual tenía una longitud de 236 kilómetros y pasaba por la Misión de Santo Tomás, la Misión de San Vicente, San Antonio del Mar, Colnett, el Arroyo de San Telmo, el Arroyo de Camalú, San Ramón, Las Escobas y San Quintín. De aquí la ruta proseguía en dirección a la Misión de San Fernando y después hasta Santa Catarina, cubriendo una extensión de 212 kilómetros (ver Mapa 8).⁶¹¹

⁶⁰⁷ P. L. Bell y H. Bentley Mackenzie, *Mexican West Coast and Lower California. A commercial and Industrial Survey* (Washington, D. C.: Government Printing Office, United States Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, 1923), 328.

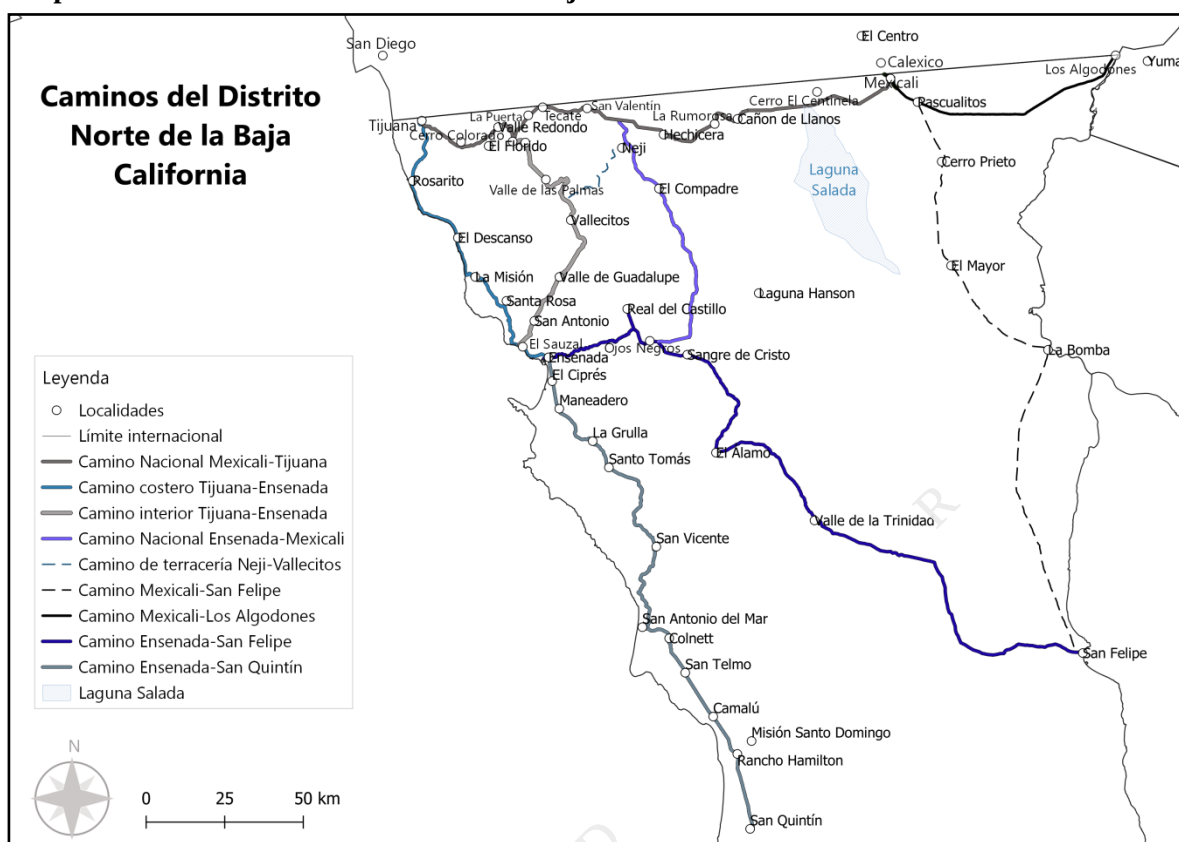
⁶⁰⁸ *Ensenada Mexico. A Real Vacation*, 6, *The Coronado Strand*, 25 de junio de 1921, 3.

⁶⁰⁹ Vivanco, *Baja California al día*, 407.

⁶¹⁰ Bell y Mackenzie, *Mexican West Coast*, 327-328.

⁶¹¹ Vivanco, *Baja California al día*, 407.

Mapa 8. Caminos del Distrito Norte de la Baja California en 1924.



Fuente: Elaboración propia con base en Aurelio Vivanco, *Baja California al día*, 1924.⁶¹²

La información que proporcionó Vivanco en ese informe comercial, brindó un panorama general sobre los problemas que aquejaban al Distrito Norte y mostró cuáles eran las áreas productivas y económicas que se debían fomentar y transformar. Por otro lado, los trabajos en las mejoras públicas como la introducción del drenaje y la pavimentación de la avenida Madero desde la línea fronteriza hasta el Palacio de Mexicali, iniciadas con Inocente Lugo, buscaron darle una nueva apariencia al poblado. Por ello era indispensable continuar con las obras para que no quedaran inconclusas y Abelardo se apostó en financiarlas.⁶¹³

⁶¹² Vivanco, *Baja California al día*, 404-409.

⁶¹³ *Calexico Chronicle*, 28 de febrero de 1924.

A consecuencia de la revuelta armada Delahuertista, Abelardo continuó enviando recursos pecuniarios al gobierno central para apoyar a Obregón y Calles. En febrero de 1924, el gobernador del Distrito recibió el nombramiento de General de Brigada, en recompensa por su lealtad a Obregón. Por otra parte, para hacerle frente a la situación presupuestal, Abelardo implementó un programa económico para recabar fondos y remitirlos a la Ciudad de México, por lo que instrumentó una serie de medidas con el fin de reducir los gastos administrativos, recortó el número de empleados del Palacio de gobierno, detuvo los trabajos de la línea del ferrocarril de Mexicali al Golfo de Cortés y utilizó la partida del presupuesto destinada para la construcción de los caminos.⁶¹⁴

En los meses de invierno en Mexicali y Tijuana había bastante trabajo por el periodo de las cosechas en el valle y por la temporada de las carreras de caballos en el hipódromo. Esto le permitió a Abelardo centrar su atención en la rebelión de Adolfo De la Huerta. Pero, al concluir la pizca de algodón y las carreras en Tijuana. Los problemas laborales comenzaron a agudizarse en marzo de 1924. Además, la repatriación obligatoria de mexicanos por parte de Estados Unidos, que vivían en California, complicó aún más la necesidad de empleo.⁶¹⁵ Una de las soluciones a esta problemática era darles trabajo por medio de las obras públicas.

Rodríguez emprendió un conjunto de mejoras como la edificación de una escuela industrial para niños y niñas, retomó los trabajos del ferrocarril de Mexicali, la pavimentación del camino Tijuana a Ensenada y la construcción de dos escuelas; una en Ensenada y otra en Tijuana. Asimismo, a consecuencia de la llegada de turistas y por la belleza del puerto, se pensó convertir a Ensenada en un centro turístico de verano en la

⁶¹⁴ Carta del Ingeniero J. L. González al Secretario particular del Presidente, Fernando Torreblanca, referente a la suspensión de las obras del ferrocarril de la Baja California, 29 de febrero de 1924, AGN, Obregón-Calles, exp. 809-G-390, ff.2, en IIH-UABC [9.35] y *Calexico Chronicle*, 20 de febrero de 1924, 3.

⁶¹⁵ Samaniego López, "Formación y consolidación de las organizaciones", 347.

costa del Pacífico. Sin embargo, era imprescindible que se pudiera llegar fácilmente en automóvil, de ahí el interés por pavimentar el derrotero de Tijuana a Ensenada.⁶¹⁶

Las vistas escénicas que tenía Ensenada se le llegó a comparar con las de Santa Bárbara, en California. Incluso, desde inicios de 1920, en la prensa estadounidense se reconocía el valor turístico que poseía Ensenada.⁶¹⁷ Igualmente, durante el gobierno de Inocente Lugo, un grupo de empresarios de San Francisco propusieron edificar un hotel en el puerto y crear una zona turística semejante a Venice, en California.⁶¹⁸ Por tal motivo contar con una carretera en excelentes condiciones posibilitaba el desplazamiento de más automovilistas desde San Diego a Baja California y estas obras ayudaban a crear nuevos empleos.

En junio de 1924, Abelardo L. Rodríguez organizó un viaje de Tijuana a Ensenada, luego de inspeccionar el plan de pavimentación de las principales calles del poblado fronterizo. La visita a Ensenada tuvo como finalidad examinar el diseño del edificio escolar para niñas que se iba a construir. En este recorrido lo acompañaron una comitiva de ingenieros, quienes realizaron las evaluaciones pertinentes. El proyecto de pavimentación del camino Tijuana-Ensenada era considerado primordial para el desenvolvimiento de Ensenada. La inspección del trayecto buscó recabar la mayor información posible de la ruta, así como la preparación del presupuesto a emplearse en esta obra.⁶¹⁹

La sección norte del camino se hallaba en buenas condiciones, pero la parte sur necesitaba de reparaciones y nivelaciones en los tramos. El presidente municipal de Ensenada, informó al gobernador Rodríguez, que se comprometía a financiar los trabajos de

⁶¹⁶ *Calexico Chronicle*, 24 de mayo de 1924.

⁶¹⁷ *San Diego Union*, "Ensenada plans tourist Hostelry", 29 de octubre de 1920, 2 y *The Morning Press*, "Ensenada in Baja California rival of Santa Barbara for Scenic Charms; Has Many Pleasures Outlawed Here", 6 de septiembre de 1921, 4.

⁶¹⁸ Núñez Tapia, "Aspectos del turismo en el Distrito Norte", 42.

⁶¹⁹ *Calexico Chronicle*, 13 de junio de 1924.

reparación de la mitad de la carretera y que éstos iniciarían a los pocos días de agosto. La medida respondía al número de turistas que visitaba la ciudad cada fin de semana en automóviles.⁶²⁰

Por otra parte, tras la derrota de rebelión de Adolfo De la Huerta, en marzo de 1924, a manos de las tropas federales y su ulterior huida del país. El movimiento que él encabezó se debilitó y a los rebeldes que quedaron en armas al sur de México, Obregón les otorgó amnistía en el verano de 1924. El triunfo de Obregón significó conseguir la lealtad del ejército hacia el presidente y abrió el proceso para iniciar la sucesión presencial con Plutarco Elías Calles.⁶²¹

Por otro lado, con el objetivo de conocer de manera personal la situación en la que se encontraba el Distrito Norte y tener un panorama general del territorio, Abelardo emprendió un viaje de Ensenada hasta San Quintín en agosto de 1924. Entre los acompañantes de la comitiva figuraron Antonio Murúa Martínez, secretario del gobierno; Ramón Rodríguez, capitán del Estado Mayor; los ingenieros David Goldbaum e Ignacio Romero, junto con cuatro choferes, un asistente y un cocinero. La travesía fue cubierta por el editor del periódico *El Hispano Americano*, Hernando Limón, quien escribió la crónica del periplo y la publicó el 16 de septiembre de 1924. En ella describió las distancias entre cada una de las poblaciones y las ranherías. Así como las actividades económicas que se efectuaban, el tipo de cultivos que se sembraban, las características de los espacios y los terrenos que recorrieron.⁶²²

⁶²⁰ *Calexico Chronicle*, 5 de agosto de 1924.

⁶²¹ Randall George Hansis, "Alvaro Obregon, The Mexican Revolution and the politics of consolidation, 1920-1924" (tesis de doctorado, The University of New Mexico, 1971), 246-251.

⁶²² Marco Antonio Samaniego López, "17. La formación de la burguesía revolucionaria: el gobierno de Abelardo L. Rodríguez", en Samaniego López, Marco Antonio (Coord.). *Ensenada: nuevas aportaciones para su historia* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 1999), 546.

El itinerario inició en dirección al rancho El Ciprés, situado a ocho kilómetros al sur de Ensenada, luego a kilómetro y medio pasaron por la mesa de San Carlos, la cual era una extensa llanura. A tres kilómetros adelante arribaron a Maneadero, el camino era transitable y tenía algunas pendientes. Después marcharon hasta el rancho Los Reyes, por un camino que se hallaba cortado por varios arroyos. A 10 kilómetros llegaron a La Grulla, que contaba con praderas para cabezas de ganado y se cultivaba maíz, trigo y cebada. De ahí se dirigieron hasta Santo Tomás, donde había algunos viñedos. A once kilómetros toparon con el rancho El Refugio y a 15 kilómetros más, alcanzaron la población de San Vicente. Ahí durmieron y al día siguiente tomaron el camino de terracería de San Antonio cruzando 16 kilómetros hasta San Antonio del Mar, lugar donde la Compañía Petrolera Anglo-Mexicana llevaba a cabo perforaciones para encontrar petróleo.⁶²³

Posteriormente, prosiguieron por la mesa de Siberia, lugar en el que se podía divisar el arroyo San Rafael y Punta Colonett. Después, a 16 kilómetros pasaron por el rancho de Francisco Legaspy y atravesaron el camino accidentado rumbo al paraje Ramonetti, hasta topar con el cañón del Mezquite y 14 kilómetros más, recalaron en San Telmo. En la jornada subsecuente condujeron por la meseta de San Telmo, donde encontraron dificultades por las malas condiciones del camino, hubo que abrirse paso con la ayuda de pico y pala. De este modo, lograron recorrer 90 kilómetros hasta llegar al aguaje de Sauzalito, lugar en el que pernoctaron y al alba siguiente avanzaron 22 kilómetros hacia los ranchos de Zérega y Ormart, los cuales poseían campos de cultivo de alfalfa, maíz, cebada y frijol. Ulterior a ello, Rodríguez y su comitiva regresaron a San Telmo y a 47 kilómetros

⁶²³ Samaniego López, “17. La formación de la burguesía”, 547.

al sur, alcanzaron el rancho de Randall Young, en la subdelegación de Santo Domingo y por último, al día posterior partieron rumbo a San Quintín.⁶²⁴

En la bahía de San Quintín, Abelardo L. Rodríguez y sus acompañantes abordaron el vapor *Tecate* y retornaron al puerto de Ensenada para continuar con su viaje, pero esta vez rumbo al mineral El Álamo, el cual tenía sembradíos de trigo y cebada. De ahí manejaron 16 kilómetros por un terreno serpenteante hacia la Mina Vieja, localizada a 30 kilómetros de Ensenada para después seguir por un camino de terracería de 20 kilómetros hasta Real del Castillo. A 6 kilómetros pasaron por el rancho Ramonetti, que era un predio ganadero y luego marcharon hacia Ojos Negros y a 50 kilómetros de distancia arribaron a El Álamo. De este punto, Abelardo se encaminó en dirección a Santa Catarina, que se hallaba a 37 kilómetros de El Álamo. Asimismo, prosiguieron a la Laguna Hanson, ubicada a 209 kilómetros de Ensenada y finalmente llegaron al poblado fronterizo de Tecate (ver Mapa 9).⁶²⁵

En lo concerniente a los obras del ferrocarril de Mexicali a San Felipe, días antes de que se suspendieran los trabajos por orden presidencial y fuera ejecutada por el gobernador Rodríguez, en enero de 1924. Obregón envió una carta a John L. Schleimer⁶²⁶ en respuesta a la proposición planteada por Harry Chandler de modificar el trayecto de terracería del ferrocarril a San Felipe.⁶²⁷ Obregón señaló que este cambio era sumamente costoso para el gobierno y sugirió a Schleimer que buscara capitalistas que aceptaran tomar la mitad de la inversión, aunque ello no implicaba quedarse con el control del ferrocarril. En caso de no

⁶²⁴ Samaniego López, “17. La formación de la burguesía”, 547.

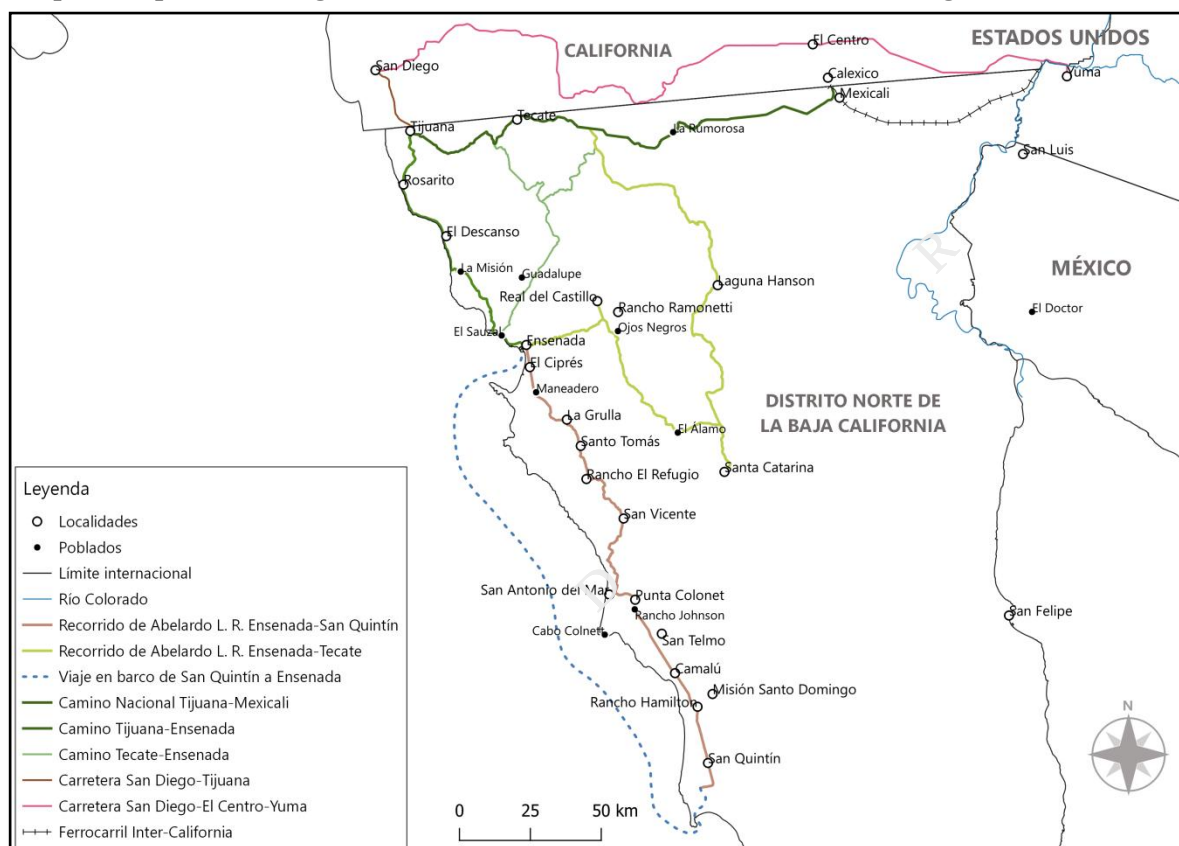
⁶²⁵ Samaniego López, “17. La formación de la burguesía”, 547.

⁶²⁶ John L. Schleimer fue senador demócrata por el estado de Arizona. En 1921 urgió a Washington el reconocimiento diplomático del gobierno de Obregón, en México, *San Francisco Call*, 17 de septiembre de 1921. Por otro lado, en 1920 fue vicepresidente del periódico *The Daily Morning Oasis*, en Nogales, Arizona, *The Daily Morning Oasis*, 6 de octubre de 1920.

⁶²⁷ Telegrama de Francisco Pérez al presidente Álvaro Obregón sobre las conferencias con H. Chandler relacionadas con la propuesta del cambio de trazo del ferrocarril, 22 de enero de 1924, AGN, Obregón-Calles, exp. 422-S-9 Legajo 2, ff.3, 10-11, en IHH-UABC [7.15].

aceptar, proponía que los asociados pusieran el total de la inversión, reconociéndole al gobierno mexicano un porcentaje de las acciones equivalentes al costo de las obras ya hechas y esto les garantizaría la explotación de la vía por quince años.⁶²⁸

Mapa 9. Expedición del gobernador del Distrito Norte, Abelardo L. Rodríguez en 1924.



Fuente: Elaboración propia con base en *El Hispanoamericano*, 1924.⁶²⁹

Posterior a la suspensión de las obras del tendido ferroviario, los ingenieros y trabajadores que estaban bajo las direcciones de Francisco Pérez, encargado de la construcción del ferrocarril, quedaron desempleados y sin recibir pago desde el 15 de

⁶²⁸ Propuesta de Harry Chandler para hacer un nuevo trazo de la línea del Ferrocarril de Mexicali a San Felipe, 10 de enero de 1924. AGN, Obregón-Calles, exp. 422-S-9 Legajo 3, f.3, en IHH-UABC [7.20].

⁶²⁹ Samaniego López, "17. La formación de la burguesía", 546-547.

enero. Por lo que Pérez tuvo que informar de esta situación al presidente Obregón, quien le solicitó a Rodríguez pagara los sueldos atrasados.⁶³⁰

Para julio de 1923 se lograron construir sólo 26 kilómetros de vía.⁶³¹ En el informe que presentó el ingeniero Pérez, resaltó los avances de los trabajos de terracería hechos en la Estación Pascualitos y el acondicionamiento de terraplenes para el tirado de la vía entre los kilómetros 14 y 60. En la sección dos del trazado que corría del kilometro 60 a La Bomba, se hicieron labores de desmonte en 10 kilómetros, alcanzándose a tender 1865 metros lineales de vía hasta que ordenó el cese de las obras por las dificultades presupuestales.⁶³²

Ante este escenario, el empresario estadounidense John L. Key, en unión con un grupo de banqueros y Harry Chandler ofrecieron a Obregón proveer los fondos necesarios para la terminación del ferrocarril a La Bomba. La condición estipulada era que el gobierno central proporcionara el cincuenta por ciento del capital, mientras que los banqueros y Chandler aportarían la otra parte. Además, manifestaron que el ferrocarril lo manejaría como propiedad el gobierno y por una compañía tercera nombrada en común acuerdo – *Southern Pacific Railroad*–. Posterior, al término de la concesión convinieron que ambas partes tuvieran la opción de comprar el ferrocarril y rembolsarían los fondos que fuesen invertidos.⁶³³

⁶³⁰ Órdenes de pago a favor de Francisco Pérez, encargado de la construcción del Ferrocarril de Mexicali a San Felipe, Baja California, por concepto de sueldos y gastos. AGN, Obregón-Calles, exp. 422-S-9 Legajo 2, ff. 1-5, en IIH-UABC [7.12].

⁶³¹ Francisco Dueñas M. “El ferrocarril Mexicali-Benjamín Hill”, en Dueñas M., Francisco et al. *Historia del Ferrocarril en el Estado de Baja California* (Mexicali: Instituto de Investigaciones Históricas, 1988), 4.

⁶³² Informes de Francisco Pérez, encargado de la construcción del Ferrocarril de Mexicali a San Felipe, Baja California, sobre los trabajos realizados en la construcción de la línea ferroviaria, noviembre 1923 y enero 1924. AGN, Obregón-Calles, exp. 422-S-9 Legajo 2, ff. 2-8, en IIH-UABC [7.10].

⁶³³ Informe de Francisco Pérez, encargado de la construcción del Ferrocarril de Mexicali a San Felipe, sobre las propuestas de John. L. Key y Harry Chandler para financiar la construcción del ferrocarril, 16 de enero de 1924. AGN, Obregón-Calles, exp. 422-S-9 Legajo 2, ff. 3-5, en IIH-UABC [7.13].

Harry Chandler tenía un fuerte interés en continuar con la construcción de las vías férreas hacia el Golfo de California. Por tal motivo, instruyó a sus ingenieros que realizaran un inventario de las obras y materiales que se utilizaron en los trabajos previos por parte del gobierno mexicano. Dicho estudio permitiría obtener un monto aproximativo del dinero que se debía rembolsar a México y el encargado en presentar la propuesta al gobierno federal era Schleimer.⁶³⁴

En abril de 1924, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas recibió la solicitud de concesión por parte de Schleimer para la construcción y explotación del ferrocarril.⁶³⁵ El memorándum que giró la Secretaría respecto al proyecto contractual con Harry Chandler, resaltó la autorización para realizar el tendido de las vías del ferrocarril en un plazo de tres años y medio. Se consideró las dificultades que podían ocurrir con las crecidas de las aguas del Río Colorado y se convino conceder una ampliación de dieciocho meses para la conclusión de la vía. Asimismo, se le facultó el trazado de ramales ferroviarios sobre los bordos de defensa, a fin de proteger la región de las inundaciones. Se otorgó el derecho del servicio de barcos desde La Bomba y se determinó el pago de \$250,000.00 pesos oro nacional al gobierno mexicano, una vez firmado el contrato.⁶³⁶

Chandler informó que Schleimer llegaría a la capital del país, en los primeros días de agosto para gestionar los detalles finales del convenio, el cual se signó el 22 de agosto de 1924. Al día después, la junta de directores de la Colorado River Land Company aprobó una resolución, en donde autorizaban la firma del contrato-concesión del ferrocarril de

⁶³⁴ Telegrama de Harry Chandler al presidente Álvaro Obregón, 14 de marzo de 1924, AGN, Obregón-Calles, exp. 422-S-9 Legajo 2, ff. 11-15, en IIH-UABC [7.13].

⁶³⁵ Proyecto de contrato de concesión para construir una línea de ferrocarril de Mexicali a La Bomba, 25 de abril de 1924, AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Vol. 501, exp. 507-1, ff. 2-10, en IIH-UABC [17.22].

⁶³⁶ Memorándum del proyecto de contrato entre la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas de México y el Sr. Harry Chandler, de Los Angeles, California. AGN, Obregón-Calles, exp. 422-S-9 Legajo 3, ff. 15-17, en IIH-UABC [7.20].

Mexicali al puerto de San Felipe con el gobierno federal. Asimismo, Chandler pagó la cantidad acordada a la Tesorería General de la Nación. La copia del acuerdo celebrado con la Secretaría de Comunicaciones se le envió al representante legal de la Colorado, Ismael Pizarro Suárez, quien se encargó de llevar el seguimiento de la negociación. El giro telegráfico con el pago correspondiente, emitido por el Banco de Montreal fue recibido por la Tesorería el 6 de septiembre de 1924.⁶³⁷

Al oficializarse la concesión, el presidente envió una carta al gobernador del Distrito Norte, notificándole que el comisionado en entregar las obras a la Colorado sería el ingeniero Francisco Pérez. Tras enterarse de ello, Rodríguez solicitó a Obregón utilizar la mitad de los fondos erogados en la construcción del ferrocarril para destinarlos a la edificación de escuelas y mejoras públicas como el abastecimiento de agua potable de Mexicali. Debido a la precaria situación que atravesaba el erario federal.⁶³⁸

En noviembre de 1924, Rodríguez presentó su primer informe como gobernador del Distrito Norte, el cual comprendió del 2 de noviembre de 1923 al 31 de octubre de 1924. Los aspectos que enfatizó en su gestión fueron la vigilancia de la frontera, el apoyo de cerca de un millón de pesos para la campaña contra los movimientos rebeldes. Asimismo, manifestó las constantes reparaciones hechas al Camino Nacional de Mexicali a Ensenada y del puerto a Tijuana, en donde se construyeron varios puentes, especialmente en las barrancas llamadas “Las Cuatas” y “Las Primas”, esto en el camino de la costa. Los trabajos fueron realizados por soldados, a consecuencia de los recortes económicos. De

⁶³⁷ Telegrama de Harry Chandler al presidente Álvaro Obregón, 30 de julio de 1924, Telegrama de Harry Chandler a Ismael Pizarro Suárez, 23 de agosto de 1924, Telegrama del presidente Álvaro Obregón a Harry Chandler, 2 de septiembre de 1924 y carta del Bank of Montreal a Ismael Pizarro, 6 de septiembre de 1924. AGN, Obregón-Calles, exp. 422-S-9 Legajo 3, ff. 18-22, 29,31-40, en IIH-UABC [7.20].

⁶³⁸ Solicitud de Abelardo L. Rodríguez, gobernador del Distrito Norte de la Baja California, del reintegro de la mitad de los gastos erogados en la construcción del Ferrocarril de Mexicali a San Felipe, 11 de septiembre de 1924. AGN, Obregón-Calles, exp. 422-S-9 Legajo 3, ff.2-4, en IIH-UABC [7.18].

igual manera, mencionó el establecimiento de un servicio aéreo para pasajeros y correspondencias entre las tres poblaciones del Distrito, es decir, Mexicali, Ensenada y Tijuana (ver Ilustración 5 y 6).⁶³⁹

Ilustración 5. Reparaciones del Camino Nacional Tijuana-Ensenada, 1924.



Fuente: Fotografía, FAPECFT. Fototeca. Archivo Abelardo L. Rodríguez (FAALRO), circa 1924.⁶⁴⁰

Igualmente, Rodríguez recalcó los avances de las mejoras públicas como el abastecimiento de agua, la pavimentación, el drenaje de las localidades, la construcción de escuelas públicas y la instalación de una planta de bombeo para regar 2500 hectáreas, dedicada para ayudar a pequeños agricultores. En ámbito industrial, indicó la instauración de plantas despepitadoras, compresoras de algodón y dos empresas cerveceras. Además, informó del viaje de inspección que hizo en la parte sur del Distrito para conocer la situación y necesidades del territorio, entre las que subrayó la pavimentación con concreto

⁶³⁹ Primer informe de gobierno de Abelardo L. Rodríguez, gobernador del Distrito Norte de Baja California, 20 de noviembre de 1924. AGN, Obregón-Calles, exp. 243-BI-B-1/3, ff. 2-3, en IIH-UABC [2.28].

⁶⁴⁰ FAPECFT. Fototeca. Archivo Abelardo L. Rodríguez. (FAALRO), serie: Gobernador del Distrito Norte de Baja California, 1923-1929. Imagen: 1, inventario: 1621.

del camino nacional de Tijuana a Ensenada, cuya extensión era de 112 kilómetros. Para lograr esta empresa se requería un gasto aproximado de tres millones de pesos y los recursos que disponía su gobierno no le permitían sufragarlo. Aunque se comprometió a buscar la manera de colectar los fondos necesarios.⁶⁴¹

Ilustración 6. Construcción de puentes en el Camino Nacional Tijuana-Ensenada, 1924.



Fuente: Fotografía “Reconstrucción del Camino Nacional de Tijuana a Ensenada”, FAPECT, Fototeca Colección de Álbumes Fotográficos de los Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca. (AAPECFT), 1924.⁶⁴²

Rodríguez dimensionó la inmensa utilidad que tenía para la región contar una carretera en excelentes condiciones y las implicaciones que esto producía en lo económico,

⁶⁴¹ Primer informe de gobierno de Abelardo L. Rodríguez, gobernador del Distrito Norte de Baja California, 20 de noviembre de 1924. AGN, Obregón-Calles, exp. 243-BI-B-1/3, ff. 4-6, en IIH-UABC [2.28].

⁶⁴² FAPECFT. Fototeca Colección de Álbumes Fotográficos de los Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca. (AAPECFT), Fondo Plutarco Elías Calles: (AFPEC), álbum 7: Tijuana, Distrito Norte de Baja California, México. 1924. Fotografía: 28, inventario: 7.

mercantil y social para los residentes del Distrito, es decir, la atracción de capitales, empleos, salida de la producción agrícola y fomentar la actividad turística. De igual modo, la carretera posibilitaba otra forma de pensar el espacio, hacer uso de él y transformarlo, permitía agilizar el traslado de mercancías, personas y vincularse con la red de carreteras del condado de San Diego. La búsqueda de la ordenación del espacio por medio de la carretera pavimentada generaba nuevas oportunidades en cada uno de las localidades por donde pasaba el trayecto.

Otro elemento que implicó la transformación del espacio fueron los bordos de defensa en el bajo delta. En el contrato otorgado por el gobierno mexicano a la Colorado River Land sobre el tendido de las vías del ferrocarril, se autorizó la construcción de ramales sobre la corona de los bordos de los canales y de los diques de defensa contra las inundaciones del Río Colorado. También se facultó erigir nuevos bordos si la obra los requería. El uso de la línea principal se estableció para brindar el servicio de carga y pasajeros y los trabajos de localización de la vía férrea comenzaron a finales de 1924.⁶⁴³

Es oportuno señalar que en el esquema del contrato, se obligó a la empresa concesionaria a transportar al personal de la Dirección de Caminos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en el traslado de los embarques de implementos y materiales destinados a la construcción, conservación y mejoramiento de los caminos nacionales. La cuota por viajar a bordo de los trenes, se estipuló no fuera mayor al cincuenta por ciento de las tarifa base.⁶⁴⁴

⁶⁴³ Autorización a Ismael Pizarro Suárez, representante del Ferrocarril de Mexicali a San Felipe, para construir ramales sobre los parapetos de los bordos o diques de defensa construidos en la margen del Río Colorado. 21 de diciembre de 1924. AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Vol. 407, exp. 30-1 y exp. 37-1, ff.16-17, en IIH-UABC [17.5], y Aviso de Ismael Pizarro Suárez, del inicio de los trabajos para la localización de la vía del ferrocarril. AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Vol. 407 Exp. 5-1, ff. 2, 7, en IIH-UABC [15.4].

⁶⁴⁴ Proyecto de contrato de concesión para construir una línea de ferrocarril de Mexicali a La Bomba, 25 de abril de 1924, AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Vol. 501, exp. 507-1, f. 6, en IIH-UABC [17.22].

El avance de los planes de las mejoras públicas llevados a cabo por Rodríguez, fueron objeto de interés por parte de la prensa de Calexico. En específico la edificación de escuelas, la apertura de tierras agrícolas para el asentamiento de granjeros mexicanos y el mejoramiento de la camino Tijuana-Ensenada. Inclusive, se promocionó visitar el puerto de Ensenada y La Grulla Gun Club.⁶⁴⁵

Por otra parte, la organización estadounidense *Automobile Club of Southern California* se dio a la tarea en promocionar que el trayecto de Tijuana a Ensenada estaba señalizado en inglés e informó acerca de las distancias de los caminos entre las poblaciones de Tijuana, Ensenada, Mexicali, Tecate y Los Algodones. Asimismo, a finales de diciembre de 1924, el club manifestó que había logrado erigir 392 signos carreteros y que se estaba marcando la ruta de Mexicali a Yuma, cuya distancia era de 71 millas.⁶⁴⁶

4.2.1.- La política caminera nacional de Plutarco Elías Calles.

En el escenario nacional, Plutarco Elías Calles fue electo presidente de la república, el 1 de diciembre de 1924, asumió el mandato constitucional, luego de recibir la banda presidencial que marcó el traspaso legítimo del poder.⁶⁴⁷ La primera preocupación que Calles afrontó fueron las finanzas gubernamentales. La hacienda pública mostró un déficit acumulado de más de cuarenta millones de pesos, el pago de la deuda exterior estaba suspendido y con adeudos internos que requerían la rehabilitación urgente de la hacienda y de medidas para el saneamiento de las finanzas.⁶⁴⁸

⁶⁴⁵ *Calexico Chronicle*, 24 de diciembre de 1924 y *San Luis Obispo Tribune*, 26 de diciembre de 1924.

⁶⁴⁶ *Calexico Chronicle*, 27 de diciembre de 1924, 3.

⁶⁴⁷ William H. Beezley y Colin M. MacLachlan, *Mexicans in Revolution, 1910-1946: An Introduction* (Lincoln, London: University of Nebraska Press, 2009), 64.

⁶⁴⁸ Luis León, "El Presidente Calles", *Historia Mexicana* Vol. 10, no. 2, (38), (octubre-diciembre, 1960): 322.

Asimismo, debía reconstruir las instituciones para el fortalecimiento del Estado, solucionar el problema agrario con créditos agrícolas, llevar a cabo proyectos de irrigación y la organización cooperativa de los campesinos. De igual modo, Calles reestructuró el ejército, redujo el personal y disminuyó el presupuesto militar. Pactó con los caciques regionales y para ejercer un mayor control político, se auxilió en las leyes y decretos con la finalidad de fomentar el desarrollo interno y la industria nacional.⁶⁴⁹

Por otro lado, con la intención de enmendar las falencias de la política agraria de Obregón, la cual ofrecía tierras sin recursos pecuniarios, la solución que se planteó fue el establecimiento de un banco para capitalizar el campo. Primero, se fundó en agosto de 1925, el Banco de México, cuya función era consolidar las finanzas públicas mexicanas y la política monetaria del país y posteriormente, en marzo de 1926, se creó el Banco Nacional de Crédito Agrícola.⁶⁵⁰

En la búsqueda por impulsar la reactivación económica y emprender la reconstrucción del país y mantener la seguridad del régimen. El presidente Plutarco Elías Calles puso en marcha el proyecto nacional para la construcción de carreteras, a lo largo de México, el cual impactó directamente en el ámbito económico, comercial e industrial. El mejoramiento de las comunicaciones terrestres era una preocupación política y militar.⁶⁵¹ Calles comprendió que sin carreteras, el control político sobre el amplio territorio mexicano sería débil y ello favorecería a los poderes locales y regionales.⁶⁵²

⁶⁴⁹ Engracia Loyo Bravo, *Gobiernos revolucionarios y educación popular en México, 1911-1928* (México: El Colegio de México, 2003), 218.

⁶⁵⁰ Jesús Méndez Reyes, *Capitalizar el campo: financiamiento y organización rural en México, los inicios del Banco Nacional de Crédito Agrícola* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, El Colegio de México, 2017), 126-132.

⁶⁵¹ Luis Medina Peña, *Hacia el nuevo Estado, México, 1920-1993* (México: Fondo de Cultura Económica, 1994), 106.

⁶⁵² Enrique Krauze, Jean Meyer y Cayetano Reyes, *Historia de la Revolución Mexicana. Periodo 1924-1928. La reconstrucción económica* (México, D.F.: El Colegio de México, 1977), 98.

El potencial económico que significaban las carreteras permitía expandir el radio de alcance de la economía nacional, ya que conectaba a las comunidades aisladas y transformaba a los trabajadores del campo en productores, brindándoles acceso a nuevos mercados. De igual manera, posibilitaba la configuración de una red de caminos para automóviles y el transporte de camiones, facilitando el traslado de mercancías y personas a través del país de forma más rápida. Además, contar con carreteras se convertía en un instrumento político para legitimar y consolidar el nuevo Estado.⁶⁵³

En este sentido, en enero de 1925, Calles convocó a una junta a todos los gobernadores de los estados de la república para recopilar información de los proyectos de irrigación y caminos propuestos en cada entidad federativa, con el propósito de integrarlos y establecer las prioridades para iniciar la construcción de dichos planes, en un plazo máximo de un año. Tras no lograrse concertar un órgano técnico al interior de la junta para llevar a cabo la obra caminera. Calles decidió establecer una comisión especial que dio origen a la creación de la Comisión Nacional de Caminos, el 30 de marzo de 1925. El cuerpo directivo de esta agencia estuvo compuesto por representantes del ejecutivo y de los secretarios de Comunicaciones y Obras Públicas y de Hacienda y Crédito Público.⁶⁵⁴

La función de la dependencia era la planeación y construcción de las carreteras, esto forzosamente requería de fondos presupuestales. Ante ello, la acción que se emprendió, el 6 de abril de 1925, fue decretar un impuesto federal a la gasolina de tres centavos por litro.⁶⁵⁵ La tipificación de este impuesto, así como con la tasación tributaria al alcohol y el tabaco fueron medios suplementarios de recaudación para la construcción de los caminos

⁶⁵³ Benjamin Fulwider, "Driving the Nation: Road transportation and the Postrevolutionary Mexican State, 1925-1960" (tesis de doctorado, Georgetown University, 2009), 35.

⁶⁵⁴ Krauze, *La reconstrucción económica*, 98-100.

⁶⁵⁵ *Diario Oficial de la Federación*, 6 de abril de 1925 y Krauze, *La reconstrucción económica*, 103.

nacionales.⁶⁵⁶ Igualmente, la Comisión dispuso de partidas presupuestales que se establecieron en decretos y reglamentos, proporcionándole recursos monetarios para la adquisición de maquinaria, herramientas y equipo técnico.⁶⁵⁷

Por otro lado, es oportuno subrayar que la política orientada a la construcción de carreteras en México, si bien recibió un fuerte empuje por mandato del presidente Calles, estuvo presente desde el Porfiriato y formó parte del fomento a las vías de comunicación. Por esta razón se creó en 1891 la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, cuyo objetivo era dotar de caminos a aquellas regiones por donde no pasaba el ferrocarril. Las dificultades fiscales y la reducción de los recursos para la conservación de los caminos por parte del gobierno de Díaz, dejó la responsabilidad de su mantenimiento a los estados.⁶⁵⁸

La llegada del automóvil a México por parte de la élite porfirista, especialmente las familias Limatour y De Teresa, quienes importaron los primeros automóviles en 1896. Se abocaron en promover su uso entre los miembros de la élite como símbolo de modernidad y progreso. En 1902 los propietarios de los carros decidieron formar un club automovilístico y comenzaron a despertar el interés de las autoridades por mejorar los caminos de la Ciudad de México y sus alrededores. En 1906, el número de autos registrados en la capital del país era de 800 vehículos y poco a poco el automóvil empezaba a modificar la vida cotidiana.⁶⁵⁹

Posteriormente, los miembros de los clubes automovilísticos se dieron a la tarea en gestionar la construcción de caminos para realizar paseos de excursión, establecieron acuerdos entre las organizaciones deportivas y las autoridades del gobierno para el trazado

⁶⁵⁶ Wendy Waters, “Re-mapping the nation: Road Building as State formation in Post-Revolutionary Mexico, 1925-1940” (tesis de doctorado, The University of Arizona, 1999), 41.

⁶⁵⁷ Víctor Manuel Gruel Sánchez, “La Comisión Nacional de Caminos, 1925-1932”, *Boletín* 80, Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, (septiembre-diciembre, 2015): 3.

⁶⁵⁸ Luis Jáuregui, *Los transportes, siglos XVI al XX. Vol 13*, (México: Océano, 2005).

⁶⁵⁹ María José Garrido Asperó, “El automovilismo deportivo en México. Sus primeros clubes y competencias (siglo XX)”, *Historia Crítica* no. 61, (julio-septiembre, 2016): 109-112.

de ciertas rutas carreteras. De este modo, la asociación invertía recursos pecuniarios para construir el camino y una vez concluido el trayecto, el gobierno otorgaba ciertas prerrogativas como la exención de impuestos a las empresas de servicio de automóviles.⁶⁶⁰

Por otro lado, en 1908, el presidente Porfirio Díaz inauguró la carretera de Iguala a Chilpancingo⁶⁶¹ y el camino de México a Puebla, en 1910, a pocos meses del inicio de la revolución mexicana, estas dos carreteras se construyeron para permitir el desplazamiento de los automóviles y fueron recubiertas con macadam.⁶⁶² Incluso se pensó continuar el tramo de Chilpancingo a Acapulco, pero a causa del conflicto armado no se pudo hacer.⁶⁶³

Una vez terminada la lucha revolucionaria, Venustiano Carranza creó el 11 de enero de 1917 la Dirección de Caminos y Puentes, cuya misión era fungir como un organismo especializado dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.⁶⁶⁴ Asimismo, Carranza consideró los planes para construir una carretera que uniera la Ciudad de México y la frontera estadounidense de El Paso, Texas.⁶⁶⁵

En ese mismo sentido, el 1 de septiembre de 1918, en el informe de gobierno presidencial que pronunció Carranza, ante el palacio legislativo, señaló que las carreteras merecían una atención preferente y era necesario que el país contara con una red de caminos completa que facilitara las comunicaciones. Además, instó a la asamblea nacional a reconstruir el sistema de transporte que durante el conflicto revolucionario quedó severamente dañado. Así, pues, Carranza intentó emprender un ambicioso proyecto

⁶⁶⁰ Garrido Asperó, “El automovilismo deportivo en México”, 116.

⁶⁶¹ Marcela Mijares Lara, “Por los caminos del sur”. La construcción de la carretera México-Acapulco, 1925-1940”, *Alquimia, Sistema Nacional de Fototecas: Espacios y trayectos*, INAH, Año. 22, no. 65, (enero-abril, 2019): 69.

⁶⁶² Jáuregui, *Los transportes, siglos XVI al XX*.

⁶⁶³ Erika Patricia Cárdenas Gómez, “El Camino Acapulco hacia la Ciudad de México. Construcción, travesías e implicaciones turísticas”, *Estudios y Perspectivas en Turismo* Vol. 28, no. 1, (2019): 235.

⁶⁶⁴ Raúl Salas Rico, *Evolución Histórica de los caminos rurales y alimentadores en México* (México: Asociación Mexicana de Ingenieros de Vías Terrestres, 2011), 26.

⁶⁶⁵ Freeman, “Transnational Mechanics”, 118.

carretero en 1919. Sin embargo, a consecuencia de las tensiones políticas y tras su ulterior asesinato, esto no se pudo lograr.⁶⁶⁶

Sería hasta el periodo presidencial de Álvaro Obregón, 1920-1924, cuando comenzó a delinearse un plan para la construcción de caminos, cuyo objetivo era invertir en la reparación de las carreteras existentes y trazar nuevos derroteros con concreto y asfalto. Para Obregón las carreteras era parte de un programa de reforma económica y de infraestructura. Obregón reconocía el valor que poseían las carreteras que se había hecho en las regiones petroleras de Veracruz y Tamaulipas, efectuadas por empresas extranjeras. Por ello, una de las acciones que instrumentó fue destinar recursos para el tendido caminero con el propósito de mejorar el acceso a los puertos costeros del país y las fronteras terrestres. Como parte de esta estrategia se priorizó la carretera de la Ciudad de México a los puertos de Acapulco y Veracruz, así como una gran carretera en la frontera desde Tijuana a Ensenada en el Distrito Norte de la Baja California.⁶⁶⁷

En lo que respecta al programa de carreteras que presentó Calles, en septiembre de 1925, como parte del primer informe presidencial, Calles expuso que era primordial reanudar el servicio de la deuda exterior, eliminar el déficit de los presupuestos y comenzar la construcción de la red nacional de caminos y las obras de irrigación para el desarrollo agrícola del país.⁶⁶⁸ El discurso político de la transformación económica de Calles, tuvo una fuerte carga nacionalista y buscaba que el gobierno mexicano construyera las carreteras sin

⁶⁶⁶ Michael K. Bess, *Routes of Compromise: Building Roads and Shaping the Nation in Mexico, 1917-1952* (Lincoln, London: University of Nebraska Press, 2017), 1. Véase II Informe de gobierno del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Venustiano Carranza, en *Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*, XXVIII Legislatura, Año 1, Periodo Ordinario, Tomo I, no. 13, 1º de septiembre de 1918 (México: H. Cámara de Diputados LX Legislatura, Informes presidenciales, 2006), 106.

⁶⁶⁷ Bess, *Routes of Compromise*, 21.

⁶⁶⁸ I Informe de gobierno del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Plutarco Elías Calles, en *Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*, XXXI Legislatura, Año 2, Periodo Ordinario, Tomo II, no. 2, 1º de septiembre de 1925 (México: H. Cámara de Diputados LX Legislatura, Informes presidenciales, 2006), 35.

tener que recurrir a la inversión extranjera. Para garantizar que las carreteras tuvieran un buen diseño y excelente calidad ingenieril, en el mes de julio de 1925, la Secretaría de Hacienda contactó a la empresa contratista estadounidense Byrne Brothers Construction, de Chicago. El motivo por el cual se pensó en esta firma, era porque recientemente había construido las carreteras en el estado de Carolina del Norte.⁶⁶⁹

El avance en los conocimientos técnicos, la experiencia en la planeación y la ejecución de las obras carreteras en Estados Unidos, tenían pocos años de haber iniciado. La introducción de estudios de investigación científica y aplicar pruebas de resistencia y métodos para determinar las propiedades físicas de los materiales de construcción fueron investigaciones que impulsó y centralizó la Oficina de Caminos Públicos, la cual se abocó en inspeccionar y aprobar cualquier proyecto carretero en la Unión Americana. Poco tiempo después, la aplicación de los enfoques científicos por parte los ingenieros a las superficies de rodamiento fue proseguido por el Departamento Estatal de Carreteras de Illinois, destacándose por innovar en los experimentos de la densidad del concreto y el asfalto en 1923.⁶⁷⁰

La falta de experiencia práctica y capacidad tecnológica para construir un plan nacional de carreteras modernas y pavimentadas, fue uno de los desafíos que enfrentaron los ingenieros mexicanos.⁶⁷¹ Por tal motivo, en septiembre de 1925 se firmó el contrato con la empresa Byrne Brothers. Las primeras acciones que emprendió la constructora estadounidense fue asesorar a la Comisión Nacional de Caminos y establecer las prioridades para el tendido carretero y la adquisición de maquinaria. Además, recibieron los

⁶⁶⁹ Gruel Sáñez, “La Comisión Nacional de Caminos”, 5.

⁶⁷⁰ Bruce E. Seely, “The Scientific Mystique in Engineering: Highway Research at the Bureau of Public Roads, 1918-1940”, *Technology and Culture* Vol. 25, no. 4, (Oct., 1984): 805-813.

⁶⁷¹ Fulwider, “Driving the Nation”, 41.

contratos para iniciar la construcción de tres rutas principales que eran de la Ciudad de México a Acapulco, Pachuca y Puebla.

Para realizar las obras se estipuló en el convenio legal que el 75 por ciento del personal técnico debía ser mexicano. Asimismo, el 85 por ciento de los empleados administrativos, así como el trabajo operativo tenía que ser ejecutado sólo por connacionales.⁶⁷² La ventaja para los ingenieros mexicanos al trabajar con la firma Byrne fue la transferencia de conocimientos y asimilación del aprendizaje técnico y logístico para la localización idónea de las rutas y los trayectos de los caminos.⁶⁷³

4.2.2.- Un circuito turístico fronterizo en construcción: costa, montaña y desierto.

El gobernador del Distrito Norte, el Abelardo L. Rodríguez reconoció la relevancia que tenían los caminos y los proyectos de irrigación que habían transformado el desierto de California y el bajo delta del Colorado en una zona agrícola productiva tanto en el Valle Imperial, en Estados Unidos, como en el Valle de Mexicali, en México. Las actividades económicas en Tijuana y Ensenada estaban vinculadas con el turismo y comercio. Por lo que la conservación del camino carretero y mejoramiento era una demanda constante de los comerciantes.

La internación de automovilistas estadounidenses que describían las condiciones de los caminos era constante. En febrero de 1925, un piloto de carreras miembro del *National Automobile Club* realizó un viaje por Tijuana, Ensenada y Mexicali con la intención de realizar un reporte sobre el estado en que se encontraban los trayectos terrestres. La ruta costera de Tijuana al puerto de Ensenada contaba con puntos en Rosarito y en el rancho El

⁶⁷² Waters, "Re-mapping the nation", 41-42.

⁶⁷³ Gruel Sánchez, "La Comisión Nacional de Caminos", 6.

Descanso que proveían de alimentos o refrigerios a los turistas. De Ensenada a Mexicali, el recorrido era más difícil, principalmente porque no había forma de proveerse de suministros, por lo que los motoristas debían llevar suficientes provisiones como aceites, gasolina y agua.

El trayecto atravesaba las montañas Cucapah, en donde el camino era accidentado con algunas secciones empinadas. De ahí pasaba por tramos de arena con surcos profundos y por arroyos que formaban caídas abruptas en las orillas. El descenso por la Sierra de Picachos comprendía ocho millas de vía serpenteante con numerosas curvas recortadas en las escarpadas paredes de la montaña hasta toparse con un valle de pendientes suaves que llevaban a Mexicali, la longitud del trayecto de Ensenada a Mexicali era de 131 millas.⁶⁷⁴

Estas descripciones hechas por los viajeros o expedicionistas estadounidenses brindaban un panorama general de las condiciones de los caminos y del terreno por donde cruzaba el derrotero, el cual incluía costas, mesetas, montañas, valles y desierto. En el caso del camino de Mexicali a San Felipe, éste pasaba por un extenso llano pedregoso y de arena a través de un antiguo fondo marino con poca vegetación hasta tocar con La Bomba y de ahí a San Felipe.⁶⁷⁵

En lo que concierne al presupuesto establecido en la Ley de Ingresos y Egresos de 1925 para el Distrito Norte, se destinó una partida de \$200,000.00 pesos para la construcción y conservación de los caminos nacionales.⁶⁷⁶ La necesidad por mantenerlos en buen estado atrajo la atención de los empresarios de la Cámara de Comercio de Yuma. El representante de la Cámara de Comercio, T. J. Worthington entabló comunicación con los ingenieros mexicanos para externarles el interés que tenían por contar con una carretera

⁶⁷⁴ *Calexico Chronicle*, 23 de febrero de 1925, 4.

⁶⁷⁵ *Calexico Chronicle*, 20 de abril de 1925.

⁶⁷⁶ Ley de Ingresos y Presupuesto de Egresos del gobierno del Distrito Norte de Baja California para 1925, 9 de febrero de 1925. AGN, Dirección General de Gobierno, F.2.45.1, caja: 1, exp. 2/2, f. 6, en IIH-UABC [2.39].

pavimentada entre Yuma y Mexicali, en conexión con Calexico, a lo largo de la ruta del ferrocarril Inter-California. La respuesta que recibió Worthington por parte de los ingenieros fue que existía el estudio técnico para realizar dicha obra y estaba contemplada en los proyectos del gobernador del Distrito.⁶⁷⁷

Tras decretarse el impuesto a la gasolina, los distribuidores y vendedores del combustible de Mexicali se inconformaron y pidieron al gobierno central se modificara el arancel de seis centavos y medio a la importación de gasolina. El costo del carburante era de 24 centavos, el galón y se comercializaba a 21 centavos. Al entrar en vigor el nuevo impuesto el 1 abril de 1925, toda la gasolina que cruzara la línea fronteriza quedó sujeta a carga fiscal. Ello redundó en un aumento de las ventas en las estaciones de servicio en Calexico, afectando a los minoristas mexicalenses. Incluso, se llegó a pensar que era una medida proteccionista. Sin embargo, esto no era así, la finalidad de la recaudación era para la construcción de las carreteras nacionales y por tanto, no había ninguna excepción para Baja California.⁶⁷⁸

Por otro lado, en junio de 1925, Rodríguez realizó una visita a la capital del país con el fin de reunirse con el presidente Calles y mostrarle los proyectos para desarrollar el Distrito Norte. Entre ellos destacaban los planes para la colonización en el Valle de Mexicali y la construcción de una carretera asfaltada desde Los Algodones a Mexicali, contigua a las vías del ferrocarril Inter-California. Después de conocer los detalles de las proposiciones, Calles concedió la aprobación a las propuestas planteadas por Rodríguez.⁶⁷⁹

En ese mismo mes, Tomás Lamadrid envió una carta a Calles para solicitarle la autorización, a nombre de Víctor Marsh, para la reconstrucción y pavimentación del

⁶⁷⁷ *Calexico Chronicle*, 13 de marzo de 1925.

⁶⁷⁸ *Calexico Chronicle*, 14 de abril de 1925.

⁶⁷⁹ *Calexico Chronicle*, 20 de junio de 1925.

camino Ensenada-Tijuana. La razón de ello era porque ambas localidades dependían del turismo extranjero y se volvía una prioridad el mejoramiento de la superficie de rodamiento del trayecto. Igualmente, esto beneficiaba a los comerciantes, habitantes y turistas. Dicha petición tuvo el respaldo del gobernador Rodríguez, del Ayuntamiento de Ensenada y de los residentes del puerto, quienes manifestaban estar dispuestos a contribuir en la construcción.⁶⁸⁰

Por otro lado, el circuito turístico para motoristas que existía en la región de San Diego, a través de la ruta Lee Highway corría desde San Diego al valle de El Cajón. Aquí se bifurcaba en un camino hacia el norte por la carretera asfaltada del condado, en dirección a los poblados de Mesa Grande, Julián y la zona serrana de Palomar. El otro tramo era por la carretera nacional que iniciaba en Bostonia y proseguía rumbo a Jacumba hasta el Valle Imperial. A lo largo del recorrido se encontraban los resorts turísticos de montaña: Ye Alpine Tavern, The Oaks, Viejas Vista, The Willows, Wildwood Glen, Los Terrenitos, Pine Valley, Carriso Gorge Lodge y el Hotel Vaughn, estos últimos en Jacumba, en la línea internacional (ver Mapa 10).⁶⁸¹

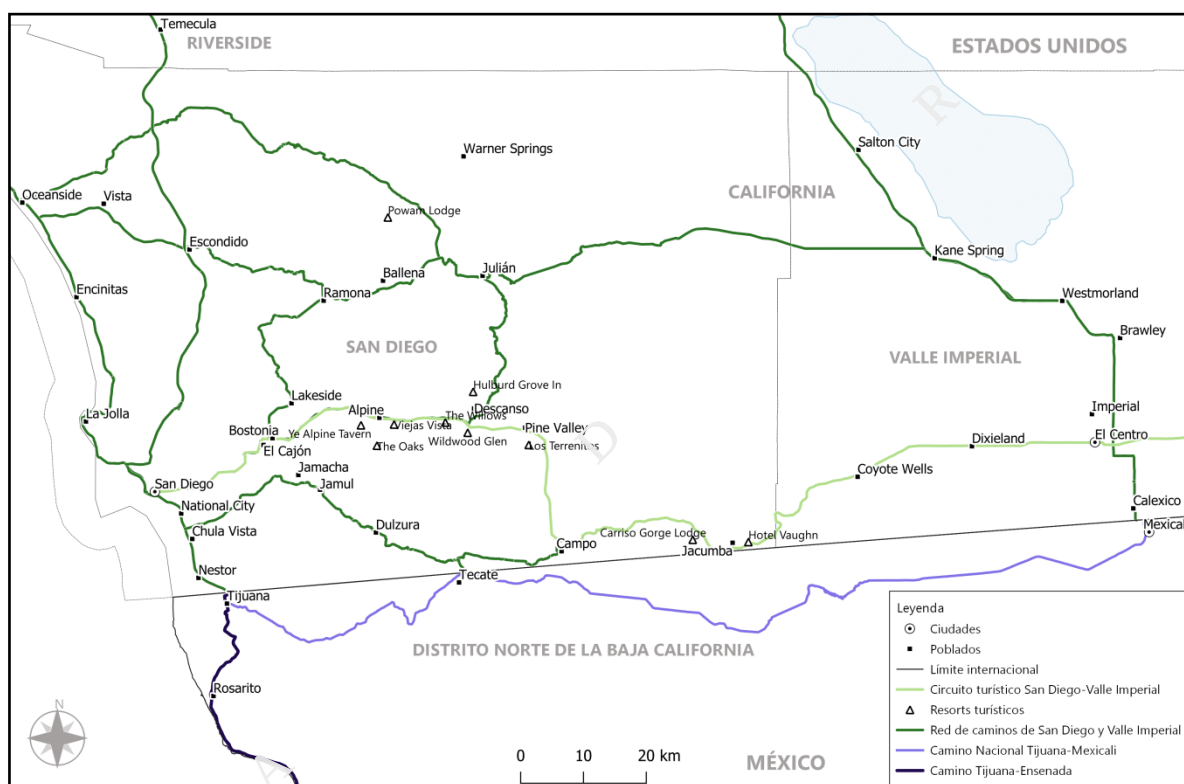
Dentro de las actividades recreativas que se promocionaban estaban las vistas escénicas, las aguas termales, practicar la caza, pesca, cabalgar, el senderismo, renta de cabañas, golf, tenis y paseos en automóvil por las Montañas de Cuyamaca. En el Valle Imperial se publicitó los paisajes panorámicos con los campos de cultivo, el desierto de Brawley, la pizca de algodón, así como los sembradíos de dátiles y flores. La red de carreteras en el sur de California permitía acceder a este circuito turístico desde Los

⁶⁸⁰ Solicitud de Tomás Lamadrid, apoderado de Víctor Marsh, para que se conceda la autorización de la reconstrucción y pavimentación de la carretera de Tijuana a Ensenada, 22 de junio de 1925. AGN, Obregón-Calles, exp. 241-C-B-1, ff.1-4, en IIH-UABC [6.14].

⁶⁸¹ *San Diego Mountain Resorts* (San Diego, California: Arts & Crafts Press, 1925), 2.Special Collections & Archives, UC San Diego.

Ángeles, vía Riverside, Fallbrook y Escondido o por Indio hasta el Valle Imperial. El otro camino era por la ruta costera que iniciaba en Los Ángeles, descendía por San Juan Capistrano, Oceanside, Del Mar, La Jolla y San Diego. Ambas carreteras se extendían hasta la frontera con México y tocaban los poblados de Tijuana, uno en la costa y en Mexicali por el trayecto interior hacia el Valle Imperial.⁶⁸²

Mapa 10. Circuito turístico San Diego-Valle Imperial, 1925.



Fuente: Elaboración propia con base en *San Diego Mountain Resorts*, 1925.⁶⁸³

Otro de los lugares que cobró popularidad turística fue Palm Springs. La construcción del carretera a Banning en 1924, empujó a cientos de automovilistas de Los Ángeles y a las estrellas de Hollywood a visitar los desiertos locales y filmar películas. Ello

⁶⁸² *San Diego Mountain Resorts*, 1-3.

⁶⁸³ *San Diego Mountain Resorts*, mapa "Birds-eye of the San Diego Mountains showing roads to and from Los Angeles and Imperial Valley via San Diego Mountain, Resorts", 5.

generó que personas adineradas, actores y productores compraran casas para vacacionar, lo cual propició la aparición de hoteles y restaurantes, convirtiendo a Palm Spring en un resort pudiente y renombrado a nivel nacional en el sur de California.⁶⁸⁴

En este sentido, el ubicar el espacio geográfico por donde se desplazaron los automovilistas estadounidenses antes de llegar al Distrito Norte y cuáles eran las rutas que recorrían. Permite comprender el flujo de motoristas que se movilizó en la región y que luego se internaban en la frontera mexicana, ya fuese para fines personales de recreación, diversión o aventura. Por otra parte, también estaban los turistas que rentaban el servicio de traslado de pasajeros desde San Diego.

Para 1925 las compañías transportistas de Sutherland y Woollet seguían ofertando el traslado a la línea internacional. A los pocos semanas de asumir la gubernatura Abelardo. L. Rodríguez, la empresa International Stage Co., propiedad de Sutherland, la cual cambió su nombre, pidió al gobernador le otorgara el permiso para trasladar pasajeros inmediatamente al sur de la garita fronteriza. La solicitud fue concedida, a pesar de la oposición del gremio de choferes. Debido a ello, Rodríguez autorizó a los choferes mexicanos poder estacionar sus unidades en la salida cercana al hipódromo.⁶⁸⁵

Asimismo, el gremio de choferes buscó quitarle el control de la ruta hacia Ensenada, a James H. Woollet, obstaculizando el paso a los automóviles de la empresa estadounidense. La resolución al conflicto orilló a Rodríguez estipular que la firma transportista de Woollet no cumplía con las disposiciones vigentes para operar y únicamente las empresas legalmente establecidas en el Distrito podían ofertar el traslado de pasajeros. Ante este escenario, la empresa de Woollet quedó dividida en dos compañías, la

⁶⁸⁴ Lawrence Culver, *The Frontier of Leisure: Southern California and the Shaping of Modern America* (Oxford, New York: Oxford University Press, 2012), 154-156.

⁶⁸⁵ Samaniego López, *El gremio de choferes*, 15-16.

filial mexicana que se constituyó para continuar el servicio se llamó Compañía de Transportes de la Baja California.⁶⁸⁶

Las oficinas de la empresa de Woollet seguían en la calle tercera, en San Diego y en Tijuana, se encontraban al interior del mismo edificio que el gremio de choferes. Mientras que en Ensenada, se hallaban en la avenida Ruíz. Los horarios de las rutas de Ensenada a Tijuana tenían dos corridas. Una salía los martes y jueves a las 8:30 a.m., y la otra partía los viernes y domingo a las 2:00 p.m., desde el Hotel Comercial. De Tijuana a Ensenada, los recorridos eran los días lunes, miércoles y viernes a las 9:00 de la mañana y en la tarde las salidas era los sábados a las 1:30 horas. El precio del boleto costaba cinco dólares y diez dólares el viaje redondo.⁶⁸⁷

4.3.- El canal todo americano: una solución al conflicto del agua en la frontera.

Una de las problemáticas que preocupó a Rodríguez durante su gestión fue el tema relacionando con la distribución de las aguas del Río Colorado. Al llegar como jefe de operaciones en 1920, Rodríguez se dedicó a informar a la presidencia de la república y a las secretarías correspondientes sobre la imperiosa necesidad de que México llegara a un acuerdo con Estados Unidos respecto a las aguas del Río Colorado.

Este asunto cobró mayor relevancia en noviembre 1925, luego de que doce senadores de Estados Unidos visitaron la región colindante al Río Colorado, con motivo de investigar los trabajos y obras de irrigación que el gobierno estadounidense proyectaba efectuar. Esto inquietó a Rodríguez, ya que la subsistencia del Valle de Mexicali dependía

⁶⁸⁶ Samaniego López, *El gremio de choferes*, 17-18.

⁶⁸⁷ Francisco Alberto Núñez Tapia 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”, en Cruz González, Norma del Carmen y Méndez M. D. L. (Coords.). *Enfoques desde el noroeste de México. Poblamiento y actividades económicas en Baja California y Sonora, siglos XVIII al XX* (Mexicali, Baja California: Universidad Autónoma de Baja California, 2018), 108-109.

del agua proveniente del Río Colorado y desconfiaba de los senadores Henry F. Ashurst de Arizona, Key Pittman de Nevada e Hiram Johnson de California. Por ello urgió al presidente Calles interviniera en este menester, por la trascendencia que tenía para México y recomendó al ingeniero Javier Sánchez Mejorada, jefe de la primera zona de irrigación, se encargara de tratar el tema de la distribución de las aguas del Río Colorado e informara al presidente.⁶⁸⁸

El motivo de la inspección de los senadores estadounidenses respondió a la disputa que existía entre siete estados de la Unión Americana que reclamaban el uso del agua del Río Colorado. Uno de los primeros esfuerzos por dirimir este conflicto interestatal, originó la firma del Pacto de Santa Fe, en 1922, en el que se dividió el total de la corriente del Río Colorado entre ribereños superiores e inferiores. Dicho acuerdo fue aprobado por la Suprema Corte de los Estados Unidos, el 19 de agosto de 1921.⁶⁸⁹ Los estados de Wyoming, Colorado, Utah y Nuevo México quedaron como ribereños superiores y Nevada, California y Arizona fueron riberos inferiores. En el caso de México, se especificó que al efectuarse un tratado internacional, Estados Unidos negociaría el derecho al uso del agua del Río Colorado. Asimismo, esta agua sería suministrada por los estados de la cuenca alta y baja y entregarían la mitad del total que se dispusiera para México.⁶⁹⁰

El desvío y uso temprano del agua en California, especialmente en el Valle Imperial, le proporcionó a California poseer más derechos de agua del Río Colorado que los otros estados de la cuenca. California carecía de recursos financieros para construir

⁶⁸⁸ Recomendación del gobernador Abelardo L. Rodríguez para que Javier Sánchez Mejorada, jefe de la primera zona de irrigación, se haga cargo de los asuntos relativos a la distribución de aguas del Río Colorado entre Estados Unidos y la república mexicana, 3 de noviembre de 1925. AGN, Obregón-Calles, exp. 803-R-13, ff. 1-2, en IIH-UABC [8.60].

⁶⁸⁹ City of Santa Fe, "Colorado River Compact, 1922." (1922), consultado, 6 de marzo 2021. https://digitalrepository.unm.edu/uc_rio_chama/75.

⁶⁹⁰ Marco Antonio Samaniego López, "Capítulo V.- La formación de una economía vinculada con Estados Unidos. Relaciones de poder entre los gobiernos federales y locales, 1910-1945", en Samaniego López, Marco A., (Coord.). *Breve historia de Baja California* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 2da ed., 2014), 204-205.

presas y canales para almacenar y transportar el vital líquido o proteger las tierras agrícolas del Valle Imperial, sobre todo cuando el río se desbordaba. Por tal motivo el Congreso de Estados Unidos determinó que el acuerdo entre los estados era un requisito previo para invertir en presas, canales y obras hidráulicas.⁶⁹¹ A pesar de ello, Arizona no aceptó el pacto, por considerar que se beneficiaba más a California.

En caso del Valle Imperial, éste era ribereño inferior con respecto al Valle de Mexicali. La apertura del canal El Álamo en 1901 por territorio mexicano para conducir agua controlada a Valle Imperial provocó esta condición. De esta manera, México era ribereño inferior con respecto a Estados Unidos y Estados Unidos lo era a su vez con México.⁶⁹²

Una de las alternativas para dejar de depender del agua que cruzaba por México, era la construcción de un canal por suelo estadounidense, el cual se le denominó “*All American Canal*”.⁶⁹³ La propuesta ya había sido planteada desde 1910 por los agricultores de Valle Imperial y fue promovida por la compañía Imperial Irrigation District desde que se formó en 1911.⁶⁹⁴

En 1919, los habitantes de Imperial volvieron a formular el proyecto, el cual se sometió a votación y fue aprobado por mayoría. La moción se presentó ante el gobierno estadounidense y se rechazó a causa del alto costo que implicaba realizar la obra.⁶⁹⁵

⁶⁹¹ Robert W. Adler, *Restoring Colorado River Ecosystems: A troubled sense of Immensity* (Washington: Island Press, 2007), 21.

⁶⁹² Marco Antonio Samaniego López, "Cuencas internacionales y usos sociales del agua. Formación de espacios de cooperación y conflicto: norte de México y oeste de Estados Unidos", *Secuencia*, no.83, (mayo/agosto, 2012): 153.

⁶⁹³ “The All Mexican Road. El camino todo mexicano”, artículo de Pablo Herrera Carrillo en contraposición al proyecto estadounidense All American Canal, 27 de julio de 1925. AGN, Pablo Herrera Carrillo, en IIH-UABC [5.53].

⁶⁹⁴ Marco Antonio Samaniego López, “Empresas de extranjeros oficialmente mexicanas en la frontera. Significado e implicaciones en torno a la cuenca internacional río Colorado”, *Mexican Studies/Estudios Mexicanos* Vol. 31, no. 1, (2015): 81.

⁶⁹⁵ Samaniego López, *Los gobiernos civiles*, 199 y Donald J. Pisani, *Water and American Government: the Reclamation Bureau, National Water Policy, and the West, 1902-1935* (Berkeley, Los Angeles: University of California Press, 2002), 124. Para más ahondar más al respecto véase a Otis Burgess Tout, *The first thirty years, 1901-1931: being an account of*

Asimismo, con la intención de aprovechar la corriente del Río Colorado, se ideó construir una presa en Black Canyon que serviría para regular el agua y los azolves. En 1924, uno de los promotores a favor del canal todo americano fue el senador californiano, Hiram Johnson,⁶⁹⁶ quien durante su gestión como gobernador estatal, impulsó la construcción de carreteras en California.

Otro de los interesados era Mark Rose, representante del Imperial Irrigation District, quien en 1925, viajó a Washington para impulsar la propuesta de ley Swing-Johnson Bill a favor del canal todo americano.⁶⁹⁷ Además, manifestó ante el Comité de Irrigación y Reclamación de Tierras Áridas, las razones del porqué era indispensable dejar de depender de los bordos de protección contruidos en territorio mexicano, entre sus argumentos señalaban que los bordos eran una inversión constante y dependían de las autoridades mexicanas para autorizar las tarifas de cobro.

La ruptura del bordo Pescaderos en 1926, consternó tanto a los residentes del Valle Imperial como a las autoridades federales de Estados Unidos. El director del *Bureau of Reclamation*, Elwood Mead y el secretario del interior Hubert Work estaban a favor de invertir y reforzar los bordos de defensa para salvar al Valle Imperial, mientras que los habitantes de Imperial preferían que se asignara ese dinero para la construcción del canal todo americano.⁶⁹⁸

El temor para el gobernador Rodríguez del Distrito Norte de que se construyera este canal, significaba que el Valle de Mexicali podría quedarse sin agua en el futuro. Por su parte, la Colorado River Land se opuso a la edificación del All American Canal, ya que

the principal events in the history of Imperial Valley, Southern California, U. S. A. (San Diego: Otis B. Tout, Publisher, 1931), 123-125.

⁶⁹⁶ Samaniego López, “El control del río Colorado”, 67-68.

⁶⁹⁷ Tout, *The first thirty years*, 129-131.

⁶⁹⁸ Samaniego López, “El control del río Colorado”, 68-70.

afectaba directamente a sus intereses comerciales y agrícolas. Los agricultores mexicanos estaban de lado de la Colorado y acusaron al Imperial Irrigation District (Compañía de Tierras y Aguas de la Baja California), de actuar en detrimento de los granjeros, al elevar las cuotas por agua sin razón alguna. Por su parte, los directivos de la Imperial Irrigation se opusieron a la apertura de más tierras de cultivo en el Valle de Mexicali y afirmaban que ello significaba perder un acre de tierra en Imperial.⁶⁹⁹

En la prensa de Mexicali, en septiembre de 1925 se publicó una nota en la que se abordó el tema del All American Canal y se sugirió que aunado a la problemática del agua, Baja California requería de una comunicación terrestre con el resto del país. Esto permitiría a los mexicanos no tener que utilizar los caminos del territorio estadounidense para resolver la falta de comunicaciones con la península. La medida que se arguyó fue la construcción de un camino todo mexicano, “All Mexican Road”, que fuese ya sea una carretera o un ferrocarril que cruzara el Distrito de Altar y conectara al estado de Sonora con el Valle de Mexicali.⁷⁰⁰

A principios de 1926, en el periódico *Hispano Americano* desplegó un conjunto de artículos editoriales, en donde se describió la importancia que tenía para México defender sus derechos del uso de las aguas del río Colorado. Debido a que esto no sólo aseguraba el desenvolvimiento de las tierras del Valle de Mexicali, sino que determinaba el futuro de la región entera. Fundamentalmente porque sin el torrente del Colorado, la actividad agrícola del Distrito y la vida de sus principales poblaciones peligraba. Asimismo, indicaron los

⁶⁹⁹ Samaniego López, “Ríos Internacionales”, 378.

⁷⁰⁰ “The All Mexican Road. El camino todo mexicano”, artículo de Pablo Herrera Carrillo en el que señala la necesidad de establecer una comunicación por tierra entre la península de Baja California y Sonora. *La Frontera*, 15 de septiembre de 1925. AGN, Pablo Herrera Carrillo, en IIH-UABC [5.54].

problemas de irrigación existentes en el Valle de Mexicali, la pugna con los granjeros del Valle Imperial por el uso del agua y las implicaciones que tenía el canal todo americano.⁷⁰¹

A pesar de esta situación, la relación comercial entre los condados de Calexico y Yuma con Mexicali continuó. La planeación para construir una carretera asfaltada que uniría a Los Algodones y Mexicali era considerada benéfica, en términos económicos, para Yuma y Calexico. Esto proporcionaba una comunicación directa a Arizona con California. De este modo, el entrar por México hacia Mexicali permitía la llegada de automóviles a Calexico que venían en las rutas transcontinentales.⁷⁰²

El apoyo de Rodríguez a la materialización de esta carretera, significaba, en gran medida, fomentar las conexiones fronterizas y más si cruzaba por Baja California. Pero, una de las complicaciones de dicha empresa era su alto costo. Por lo que se previó solicitar el financiamiento a la Tesorería del Estado y usar los fondos federales para pagarla.⁷⁰³ Con esa intención el gobernador Rodríguez viajó a la Ciudad de México para dialogar con el presidente Calles y pidió que lo acompañara el empresario Tom Yglesias, propietario de la firma Pioneer Transfer Co., con el objetivo de discutir los proyectos carreteros que se pretendían realizar en el Distrito, incluido el camino de Tijuana a Ensenada. Cabe mencionar que la compañía de Yglesias fue la encargada en efectuar la pavimentación de las calles de Mexicali, así como otros trabajos en la administración de Rodríguez.⁷⁰⁴

En enero de 1926, en Calexico se presentó la opción de pavimentar la carretera con macadam entre Yuma, Holtville, Calexico y Seeley. Para ello, la Cámara de Comercio de Calexico contrató al ingeniero Paul L. Kressly y se le pidió un reporte sobre los diferentes

⁷⁰¹ “El problema del Río Colorado”, *El Hispano Americano*, AGN, Pablo Herrera Carrillo, ff. 1-2, en IIH- UABC [5.55] y “All American Canal”, *El Hispano Americano*, 3 de febrero de 1926. AGN, Pablo Herrera Carrillo, f. 2, en IIH-UABC [5.56].

⁷⁰² *Calexico Chronicle*, 21 de junio de 1926, 2.

⁷⁰³ *Calexico Chronicle*, 18 de agosto de 1926, 4.

⁷⁰⁴ *Calexico Chronicle*, 18 de agosto de 1926.

tipos de recubrimiento para presentarlo al supervisor del condado George L. Pulliam. Con esto se buscaba la pavimentación de las avenidas principales de Calexico y el tramo que pasaba por las dunas de arena, además, de brindar un mejor acceso a los granjeros que se encontraban a lo largo de la ruta. El costo aproximado del encarpetado con asfalto y concreto era de \$949,734.00 dólares.⁷⁰⁵

Las ventajas comerciales que ofrecían el puerto de San Felipe y el Golfo de California como fuentes de abastecimiento de pescado fresco para los mercados del sur de California, abrió la posibilidad para que empresarios estadounidenses decidieran establecer rutas mercantiles hacia San Felipe. La empresa *Gilbert Van Camp Co.*, de San Pedro, California tenía cinco camiones que transportaban un promedio de doce toneladas de pescado fresco a la semana entre San Felipe y San Pedro, rumbo al mercado de Los Ángeles.

El hielo era llevado a San Felipe desde Calexico para empacar el pescado y al llegar a Mexicali se le volvía poner hielo y de ahí se trasladaba a Estados Unidos. El trayecto de Mexicali a San Felipe tenía muchos inconvenientes, específicamente en las condiciones del camino, esto ocasionaba retrasos y mayores gastos. Ante tal situación, los empresarios californianos se acercaron a la Cámara de Comercio de Mexicali para que intercediera por ellos y fuera la intermediaria en solicitar la reparación del camino hasta La Bomba.⁷⁰⁶

Esta problemática también afectó a agricultores del algodón de Mexicali en la comercialización de su producto, debido al mal estado en el que se encontraba el camino. De esta manera, con la intención de sortear dicha dificultad, el gerente general de la Compañía del Ferrocarril Mexicali y Golfo, W. I. Bassett, junto con el superintendente del

⁷⁰⁵ *Calexico Chronicle*, 2 de enero de 1926.

⁷⁰⁶ *Calexico Chronicle*, 2 de enero de 1926.

ferrocarril Inter-California, E. G. Burdick visitaron al presidente Calles y obtuvieron la concesión para que el ferrocarril pudiera operar sobre los veinte kilómetros de vía construidos, con una tarifa especial y transportara la semilla de algodón a la despepitadora de Mexicali.⁷⁰⁷

La Compañía del Ferrocarril de Mexicali y Golfo era una firma subsidiaria de la Colorado River Land y se constituyó para continuar la construcción de la línea férrea de Mexicali a San Felipe, en diciembre de 1925.⁷⁰⁸ Previamente al viaje de Bassett, el apoderado sustituto de la Colorado River Land, Carlos F. Cumming solicitó a la Secretaría de Comunicaciones la autorización para explotar de manera provisional el tramo de la vía de Pascualitos a las estaciones de Lobo y Cerro Prieto, situadas a diez y veinte kilómetros del ferrocarril de Mexicali a San Felipe para el transporte de carga. A raíz de que el ramal ferroviario entroncaba en la Estación Pascualitos con el Inter-California, se requirió el permiso para poder trasladar el algodón y así beneficiar a los agricultores de la región.⁷⁰⁹

Por otra parte, en el caso del mejoramiento de la ruta a través de Calexico, el secretario de la Cámara de Comercio del condado, W. E. Harmuth, recibió la propuesta de la nueva carretera fronteriza y la remitió al Congreso. El esbozo del mapa y la descripción del diseño se enviaron al legislador Phil Swing, en Washington, con la petición de que se introdujera una iniciativa de ley, en la cual se pedía el derecho de paso vial por donde se proyectó la construcción del *All American Canal*. Sin embargo, la moción se rechazó por ser el mismo trayecto del canal.⁷¹⁰

⁷⁰⁷ *Calexico Chronicle*, 21 de septiembre de 1926.

⁷⁰⁸ Aprobación del proyecto de escrituras y estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Mexicali y Golfo, S.A. para la construcción de la línea ferroviaria de Mexicali a San Felipe, 8 de diciembre de 1925. AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Vol. 407, exp. 19-1, f.26, en IIH-UABC [15.19].

⁷⁰⁹ Autorización a Carlos F. Cumming, representante de la Colorado River Land Company, concesionaria del Ferrocarril de Mexicali a San Felipe para la explotación del tramo de Pascualitos a Lobo y Cerro Prieto, 2 de octubre de 1925. AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Vol. 407, exp. 13-1, ff. 2-8, en IIH-UABC [15.14].

⁷¹⁰ *Calexico Chronicle*, 29 de noviembre de 1926.

En lo concerniente a los trabajos de irrigación en el Distrito Norte, Abelardo L. Rodríguez encaminó esfuerzos para la construcción de un bordo de defensa, a fin de proteger el valle Mexicali e incrementar las tierras de cultivo. Rodríguez le apostó al desenvolvimiento de la actividad agrícola y esta obra hidráulica tuvo como propósito salvaguardar las productivas tierras agrícolas en el bajo delta. El fomento a favor de la irrigación compaginó con los objetivos de la política federal que persiguió el presidente Calles, la cual buscó promover la aparición de los agricultores medios. La expedición de la Ley Federal de Irrigación decretada en 1925, tuvo como meta impulsar los proyectos de irrigación, aumentar la producción agrícola y la creación de la pequeña propiedad, a partir del fraccionamiento de las tierras irrigadas. Esto llevó al establecimiento de la Comisión Nacional de Irrigación en 1926, para incentivar el desarrollo agrícola.⁷¹¹

La amenaza de las crecidas del Río Colorado ocasionadas por las nevadas en Wyoming y Colorado, así como las fuertes lluvias, incrementaban el volumen de la corriente. En los meses de verano a consecuencia del intenso calor se producía el deshielo de la nieve y ello aumentaba su flujo convirtiéndolo en el río más rápido. La cantidad de sedimento que arrastraba y depositaba en el bajo delta hacía que las crecidas se salieran de su cauce e inundaran los cultivos.

El reforzamiento de los diques fue una necesidad apremiante. En 1926 se intentó extender el bordo de Pescaderos. Sin embargo, la corriente registrada en los meses de marzo y junio de ese año, generó que se abrieran tres brechas, por lo que el peligro de desbordamiento era alarmante. Ante esto, Rodríguez decidió construir un nuevo dique en marzo de 1927, los trabajos fueron ejecutados por la Compañía del Ferrocarril de Mexicali

⁷¹¹ Medina Peña, *Hacia el nuevo Estado*, 112 y Cárdenas Sánchez, *El largo curso de la economía mexicana*, 389.

y Golfo y se terminaron en julio. El costo de la obra fue cubierta por el gobierno del Distrito Norte y la Colorado River Land.⁷¹²

Otro de los proyectos de irrigación que buscó emprender Rodríguez fue la construcción de una presa en el poblado de Tijuana, La intención del proyecto hidráulico era dotar de agua a esta localidad que dependía del turismo y que en 1925 había logrado convertirse en municipalidad. Además, se pretendía fomentar la agricultura en los valles de Tijuana, Tecate y De las Palmas, las bajas precipitaciones pluviales en la región volvían a esta obra una necesidad urgente.⁷¹³

En febrero de 1928, Rodríguez contrató a la empresa *Ambursen Dam Company* para que diseñara y construyera la presa. Las obras de excavación sobre el lecho del río Tijuana iniciaron en mayo. No obstante, en agosto se toparon con un tipo de roca que no era apta para la cimentación de los contrafuertes, así como una falla geológica, de unos 20 pies que se extendía en dirección paralela al lecho, en el margen oriental, por lo que fue necesario replantear el diseño. Los ingenieros estadounidenses F. A. Noetzli y Charles P. William, tomaron en consideración la inestabilidad del suelo para el almacenamiento del agua, debido a que la región era susceptible a terremotos.⁷¹⁴ La presa se concluyó una década después, luego de varios periodos de abandono y replanteamiento.

En lo que respecta al Canal Todo Americano, en 1928, el Congreso de Estados Unidos decretó la *Boulder Canyon Project Act*, con el propósito de controlar las inundaciones y regular el flujo del Río Colorado. Con ello se aprobó la construcción de la presa Boulder y del Canal Todo Americano para suministrar agua a los Valles de Imperial y

⁷¹² Abelardo L. Rodríguez, *Memoria administrativa del Gobierno del Distrito Norte de la Baja California, 1924-1927* (Mexicali: Gobierno del Distrito Norte, 1928), 153-155. La suma que aportó el gobierno de Rodríguez fue de \$97, 458.86 pesos.

⁷¹³ Rodríguez, *Memoria administrativa*, 104.

⁷¹⁴ Charles P. Williams, "Foundation Treatment at Rodriguez Dam", *American Society of Civil Engineers, Transactions* Vol. 99, no. 1, (1934): 297-300, 310-312.

Coachella.⁷¹⁵ Si bien fue en la siguiente década cuando se construyeron las magnas obras, desde la aprobación, se convirtieron en factores de negociación y generación de expectativas sobre la forma en que se impactaría a los habitantes de las zonas en cuestión.

Por otro lado, los esfuerzos para la puesta en marcha de la carretera pavimentada con macadam en Calexico, cuya extensión era de 33 millas, se terminó en julio de 1927. El encargado de los avances de la obra fue Tom Yglesias, quien era presidente del Comité de Caminos de la Cámara de Comercio de Calexico. La pavimentación de la sección de Mountain Spring y los trabajos en Calexico tuvieron la intención de unir la carretera local del condado con la carretera nacional. George Pulliam supervisó la nivelación de las doce millas del tramo que pasaba por el desierto y para financiar la mejora pública se empleó los fondos derivados del impuesto a la gasolina.⁷¹⁶

4.4.- El camino transpeninsular Tijuana-Santa Rosalía.

En los primeros meses de 1927, el gobernador Abelardo L. Rodríguez junto con el coronel José M. Tapia y el secretario Alfonso Pellegrin realizaron un recorrido de tres semanas en automóvil desde Tijuana hacia los poblados de la costa del Pacífico.⁷¹⁷ Posteriormente, en julio de ese año, Rodríguez decidió organizar otro viaje que partió también del poblado fronterizo en dirección a Santa Rosalía, en el Distrito Sur de la Baja California.⁷¹⁸ La razón de este periplo se planeó con la intención de inspeccionar los caminos existentes al sur de la península y conocer las condiciones generales de las localidades.

⁷¹⁵“Boulder Canyon Project Act, 1928”, (1928), consultado, 20 de mayo de 2021. <https://www.usbr.gov/lc/region/g1000/pdfiles/bcpact.pdf>.

⁷¹⁶ *Calexico Chronicle*, 31 de marzo de 1927, *Calexico Chronicle*, 25 de junio de 1927 y *Calexico Chronicle*, 30 de junio de 1927.

⁷¹⁷ *Calexico Chronicle*, 21 de marzo de 1927, 4.

⁷¹⁸ *Calexico Chronicle*, 11 de julio de 1927.

La comitiva estuvo compuesta por empleados del gobierno entre los que figuraron los doctores Enrique Osornio y Manuel Monter, los comerciantes Louis Grandi, Carlos Cuevas, Rafael F. Gastélum y los hermanos Aldrete. Así como una comisión de dos ingenieros y dos periodistas del *Automobile Club of Southern California*. Para realizar la expedición viajaron en cuatro automóviles y dos camiones, los cuales estaban equipados con gasolina, lubricantes y refacciones para los vehículos. La longitud total que se recorrió fue de 1,088.50 kilómetros.⁷¹⁹

Al regreso del viaje de inspección del gobernador Rodríguez, se elaboró un informe firmado el 23 de julio de 1927, en el que se abordaban los aspectos geográficos, las actividades económicas de los poblados, las distancias entre las rancherías y los centros mineros. Asimismo, describió el estado en que estaban los caminos y las características del terreno, al notar que el problema fundamental era la carencia de vías de comunicación y esto repercutía negativamente en el intercambio y circulación de bienes, afectando severamente a los centros de producción, a la actividad agrícola y al comercio.⁷²⁰

Rodríguez planeó construir un camino que conectara a ambos distritos, con la ayuda de los ingenieros de su gobierno y el apoyo del club automovilista de Los Ángeles, se iniciaron los trabajos del trazado de la ruta y se realizó la recopilación de la información necesaria para el levantamiento de un mapa.⁷²¹ La inauguración del camino transpeninsular entre Tijuana y Santa Rosalía en 1927, el cual era de terracería, se convirtió en el primer esfuerzo por comunicar mediante una vía terrestre a los dos distritos de la península de Baja California (ver Mapa 11).⁷²²

⁷¹⁹ Rodríguez, *Memoria administrativa*, 165.

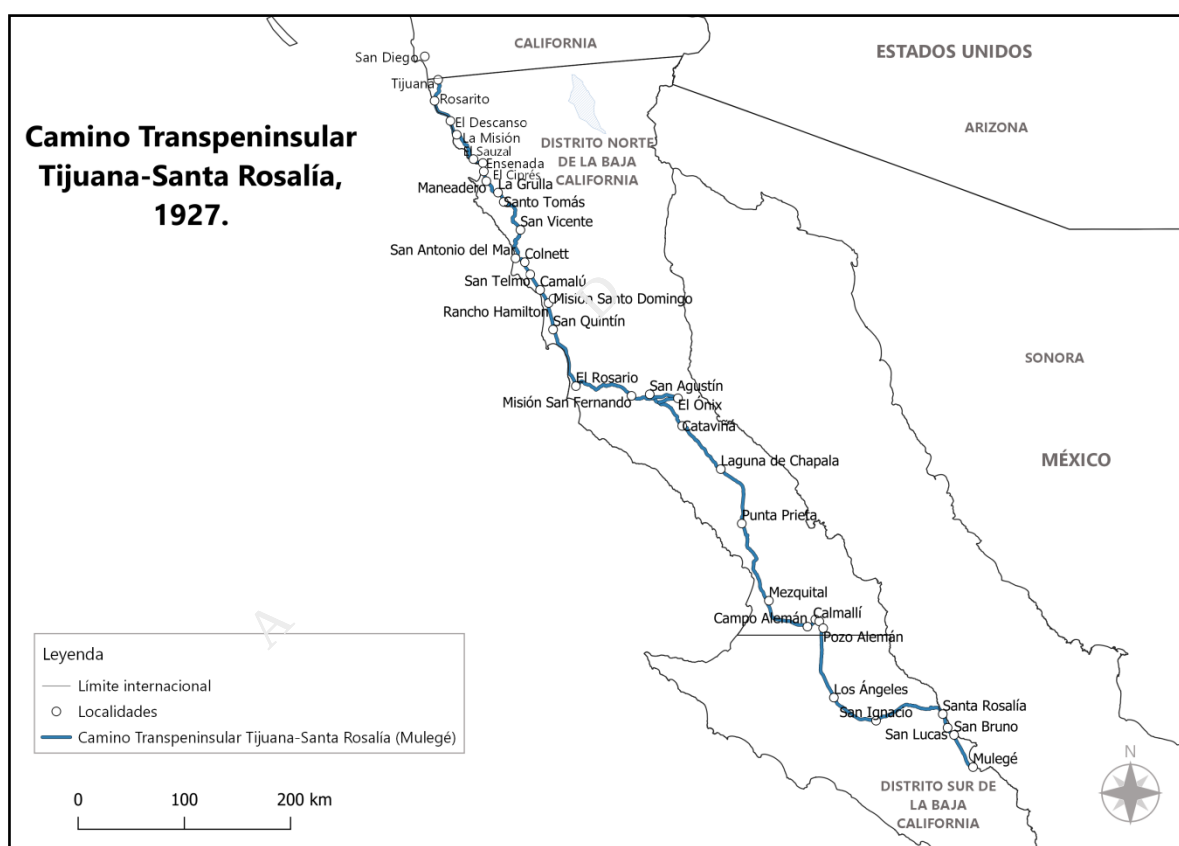
⁷²⁰ Rodríguez, *Memoria administrativa*, 167-168.

⁷²¹ *Calexico Chronicle*, 26 de julio de 1927.

⁷²² Rodríguez, *Memoria administrativa*, 168-171

En lo concerniente al camino de Tijuana a Ensenada, una de las exigencias por parte de los residentes ensenadenses era la pavimentación del trayecto. La promesa del gobernador Rodríguez de llevar a cabo dicha mejora pública, lo orilló a solicitar a la Secretaría de Gobernación una ampliación por \$500,000.00 pesos de la partida destinada a la construcción de caminos nacionales del Presupuesto de Egresos de 1927. La cantidad asignada a este rubro era de \$200,000.00 pesos. Pero, a consecuencia del costo del proyecto para pavimentar la ruta de Tijuana a Ensenada, se requerían de más recursos.⁷²³

Mapa 11. Camino Transpeninsular Tijuana-Santa Rosalía, 1927.



Fuente: Elaboración propia con base en el Plano de los Caminos del Distrito Norte de la Baja California, 1927.⁷²⁴

⁷²³ Solicitudes de ampliación de partidas para caminos nacionales, 5 de abril de 1927. AGN, Dirección General de Gobierno, 2. 127.4 (2-1)7, caja: 87, exp. 10, f. 29, en IIH-UABC [12.48].

⁷²⁴ Rodríguez, *Memoria administrativa*, 228.

Al no recibir respuesta a la petición que giró en el mes de abril, Rodríguez decidió ir a la Ciudad de México para dialogar con Calles.⁷²⁵ Luego de conversar con el presidente y asegurar la ayuda federal para sus proyectos, en los que incluyó un aumento presupuestario a las obras de defensa con el fin de evitar el desbordamiento de las aguas del Río Colorado.⁷²⁶ El 30 de diciembre de 1927, el presidente Calles decretó que se ampliara la partida de \$500,000.00 pesos y agregó \$100,000.00 pesos para el reforzamiento de los bordos.⁷²⁷

En la *Memoria administrativa* del gobierno de Rodríguez, que publicó en 1928, Abelardo expuso los avances hechos durante la gestión de 1924 a 1927 y dedicó una sección a los caminos del Distrito Norte. Además, resaltó las condiciones y características en las que se encontraba el trayecto de Los Algodones a Mexicali, cuya extensión era de 83 kilómetros. De igual manera, el camino de Mexicali a Tijuana, que atravesaba por varios arroyos, requirió que se erigieran puentes de madera sobre el río Nuevo, la Laguna Salada, Agua Fría y Matanuco. La sección de la Cuesta de Picachos fue la que más reparaciones tuvo a causa de las lluvias, la longitud total de la ruta era de 210,77 kilómetros.⁷²⁸

El camino costero de Tijuana a Ensenada, ante la dificultad que presentaban algunos tramos del recorrido como pendientes prolongadas de gran declive y partes por donde cruzaban los cauces del arroyo la Tuna. Se optó por hacer un nuevo trazado de mayor longitud que flanqueaba la montaña. A consecuencia de los estragos que las precipitaciones de invierno y primavera generaban. Se construyeron cunetas laterales que conducían las

⁷²⁵ *Calexico Chronicle*, 10 de diciembre de 1927.

⁷²⁶ *Calexico Chronicle*, 15 de diciembre de 1927.

⁷²⁷ Decreto sobre ampliación de partidas para caminos nacionales y obras de defensa del Río Colorado, 30 de diciembre de 1927. AGN, Dirección General de Gobierno, 2. 127. 4 (2-1)7, caja: 87, exp. 10, f. 36, en IIH-UABC [12.48].

⁷²⁸ Rodríguez, *Memoria administrativa*, 158-162.

aguas hacia unas alcantarillas con muros de concreto y tubos de hierro galvanizado. La extensión del derrotero era de 110,28 kilómetros.

Por otro lado, el camino de Mexicali a San Felipe se encontraba en fase de construcción, al igual que el ferrocarril, por lo que la vía de comunicación en San Felipe era a través del mar. La razón de que el camino y el ferrocarril no estuvieran terminados, se debió principalmente porque atravesaban una extensa área que era azotada por las inundaciones producidas por las crecidas y desbordamiento del Río Colorado.⁷²⁹

Con el objetivo de solucionar las condiciones del camino de Mexicali a San Felipe, en el proyecto del Plan de Propios y Arbitrios, así como del Presupuesto de Egresos para Mexicali de 1928, se tipificaron un conjunto de impuestos a todos los vehículos que transitaran por el camino nacional a San Felipe. Los automóviles de pasajeros y camiones de carga debían pagar una cuota por cada viaje de ida y vuelta. Los autos pagaban 50 centavos y los camiones 1.00 peso. Además, se ideó que con lo recaudado de los impuestos a los que circulaban por la ruta a San Felipe se emplearían para mejorar la vía.⁷³⁰

Incluso la Cámara Nacional de Comercio de Mexicali, a través de su presidente, José M. Hernández, le envió una carta al presidente Calles, en marzo de 1928 y pidió que el impuesto federal a la gasolina que se colectaba, se utilizara en la construcción de los caminos de este municipio. La oficialía Mayor de presidencia remitió el asunto al ingeniero Octavio Dubois, presidente de la Comisión Nacional de Caminos, pero, al ser un tema de naturaleza fiscal se turnó a la Secretaría de Hacienda para que lo resolviera.⁷³¹

⁷²⁹ Rodríguez, *Memoria administrativa*, 162 -164. La distancia total de Mexicali a San Felipe era de 244 kilómetros.

⁷³⁰ Proyectos del Plan de Propios y Arbitrios y del Presupuesto de Egresos del municipio de Mexicali, Baja California, para 1928, AGN, Dirección General de Gobierno, 2.127.4 (30) 12, caja: 88, exp.5, f. 15, en IIH-UABC [13.18].

⁷³¹ Solicitud de José M. Hernández, presidente de la Cámara Nacional de Comercio de Mexicali, Baja California, para que la recaudación del impuesto federal sobre gasolina en dicho lugar se aplique a la construcción de carreteras, 9 de abril de 1928. AGN, Obregón-Calles, exp. 802-M-81, ff. 1-5, en IIH-UABC [8.26].

Por otro lado, a pesar de las constantes reparaciones al camino de Tijuana a Ensenada, el principal problema que el gobierno de Rodríguez tuvo que lidiar fueron las lluvias de los meses de invierno, las cuales provocaban grandes afectaciones a la vía. La condición del terreno al mojarse se volvía en un barro adherente e impedía a los automóviles circular. A causa de esto, la medida que tomó el gobernador fue que durante los meses de precipitaciones se cerraba el paso al tráfico de vehículos.⁷³²

Esta acción molestó a los habitantes de Ensenada, ya que les causaba graves pérdidas comerciales. De igual modo, el servicio de transporte de correspondencia entre ambas localidades quedaba interrumpido. La Dirección General de Correos solicitó a Rodríguez que no prohibiera el tráfico de mensajería cuando llovía. Rodríguez respondió que el cierre era únicamente por un tiempo breve hasta que el suelo se endurecía y así se evitaban daños a la ruta, cuya reparación costaba varios miles de pesos al gobierno.⁷³³ En lo referente al estado en las que se encontraba el trayecto de Tijuana a Ensenada en 1928, sólo la primera milla y media estaba asfaltada, de ahí en adelante todo el recorrido era de terracería con secciones niveladas con grava.⁷³⁴ Al no lograrse la pavimentación del camino costero por el alto costo, en noviembre de 1928, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, autorizó el contrato a Francisco Javier Gaxiola para que construyera y explotara la sección del camino desde Ensenada hasta la Misión del Descanso, a 250 metros al sur de línea que dividía las municipalidades de Tijuana y Ensenada.⁷³⁵

⁷³² *San Pedro Daily News*, 13 de diciembre de 1927.

⁷³³ Negativa a la solicitud del contratista de correos para transitar por el camino entre Ensenada y Zaragoza, 6 de diciembre de 1927. AGN, Dirección General de Gobierno, 2.000 (30) 9, caja: 57, exp. 18, f. 1-2, en IIH-UABC [9.35].

⁷³⁴ *Calexico Chronicle*, 17 de febrero de 1928.

⁷³⁵ Autorización a Ramón Ross, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, para celebrar contrato con Francisco Javier Gaxiola para la construcción y explotación de un camino entre Tijuana y Misión del Descanso, 15 de noviembre de 1928. AGN, Obregón-Calles, Acuerdos 1351 y 1352, ff. 1-3, en IIH-UABC [10.60].

Posterior a la ratificación de Abelardo L. Rodríguez como gobernador del Distrito Norte por parte del presidente de la república Emilio Portes Gil, en diciembre de 1928.⁷³⁶ Rodríguez aprovechó su visita en la Ciudad de México e intentó nuevamente conseguir recursos financieros para sus proyectos. Sin embargo, al no concretar la ayuda monetaria del gobierno federal. Rodríguez decidió permitir que se otorgaran concesiones a privados con la finalidad de que ellos terminaran de construir el camino de Mexicali a San Felipe y se pavimentara del trayecto de Tijuana a Ensenada.⁷³⁷

Por otra parte, Abelardo L. Rodríguez se abocó a mejorar las vías de comunicación terrestres en el Distrito Norte para favorecer el intercambio comercial. Además, se convirtió muy pronto en un empresario sobresaliente, se asoció con hombres de negocios estadounidenses para abrir centros de entretenimiento.⁷³⁸ Invertió en la creación de empresas empacadora de pescado y productos agrícolas, así como en la industria vitivinícola, en el petróleo, la minería y en la fabricación de aviones.⁷³⁹

La buena relación con los empresarios y comerciantes de San Diego fue provechosa para Rodríguez, al grado que en 1928, la Cámara de Comercio de San Diego dedicó un número especial, en la publicación *San Diego Magazine*. El objetivo era atraer inversión y explotar los recursos que poseía el Distrito Norte como el petróleo, la minería, el cultivo del algodón, la pesca, la caza y el turismo. Los proyectos de irrigación en el Valle de Mexicali, la construcción de la presa en Tijuana, el ferrocarril de Mexicali a San Felipe y el camino

⁷³⁶ Nombamiento de Abelardo L. Rodríguez como gobernador del Distrito Norte de Baja California, 1 de diciembre de 1928. AGN, Dirección General de Gobierno, 2.135 (30) 1, caja: 5, exp. 1, f. 1, en IIH-UABC [14.31].

⁷³⁷ *Calexico Chronicle*, 21 de diciembre de 1928.

⁷³⁸ Samaniego López, “La formación de una economía vinculada”, 202.

⁷³⁹ José Alfredo Gómez Estrada, *Gobierno y casinos. El origen de la riqueza de Abelardo L. Rodríguez* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Colección historia urbana y regional, 2da., ed., 2007), 126-137.

de Ensenada a Tijuana cobraron especial interés en términos mercantiles, ya que auguraban el desenvolvimiento de la región.⁷⁴⁰

La actividad agrícola en el Mexicali, en el periodo de Rodríguez, experimentó un auge económico, se crearon nuevas empresas y fábricas que procesaban el algodón.⁷⁴¹ De igual modo, el número de pacas de algodón cosechadas en el Valle de Mexicali alcanzó la cantidad de 80,096 pacas en 1928.⁷⁴² Por otro lado, en Santo Tomás, la industria vitivinícola comenzaba a destacar⁷⁴³ y el traslado de pescado en camión de Ensenada a San Diego y de San Felipe a Los Ángeles posibilitó acceder a nuevos mercados, aunque la mayor concentración del comercio pesquero se dio a través del puerto de Ensenada.⁷⁴⁴

En lo que respecta a la actividad turística Rodríguez se involucró en la edificación de complejos turísticos e invirtió en la construcción del hotel y casino Agua Caliente, el cual se inauguró el 23 junio de 1928. De igual manera, existía la intención de erigir hoteles resorts en Rosarito y en Ensenada, a consecuencia del aumento de turistas que se internaban en automóviles al territorio de la Baja California.⁷⁴⁵ El empeño de Rodríguez por el mejoramiento de los servicios públicos, la pavimentación de las calles y la creación de escuelas tuvieron la finalidad de producir un cambio económico y social en el Distrito Norte, así como satisfacer las demandas de los residentes que clamaban por caminos, movilidad y obras de irrigación. Sin embargo, Rodríguez decidió renunciar a la gubernatura, en diciembre de 1929 y dejó el cargo a su sucesor el coronel José María Tapia.

⁷⁴⁰ *San Diego Magazine*, San Diego Chamber of Commerce, California, número especial dedicado a la Baja California, 22 de marzo de 1928. AGN, Obregón-Calles, exp. 721-S-52, ff. 3-20, en IIH-UABC [8.8].

⁷⁴¹ Araceli Almaraz Alvarado, “7. Inversiones y poder empresarial en Mexicali, 1917-1940”, en Gómez Estrada, José Alfredo y Almaraz Alvarado, Araceli (Coords.). *Inversiones, colonización y desarrollo económico en el noroeste de México, 1870-1940* (Mexicali: UABC-COLEF, 2011), 276-279.

⁷⁴² Dorothy Pierson Kerig, “Yankee enclave: The Colorado River Land Company and Mexican Agrarian Reform in Baja California, 1902-1944” (tesis de doctorado, University of California, Irvine, 1988), 481.

⁷⁴³ Rogelio E. Ruiz Ríos, “De Colonos “Prósperos” a extranjeros “Reticentes”. Rusos Molokanes en el Valle de Guadalupe, Baja California, 1906-1958” (tesis de doctorado, El Colegio de Michoacán, 2008), 381-382.

⁷⁴⁴ Karina Bustos Ibarra, “El espacio del Pacífico mexicano: puertos, rutas, navegación y redes comerciales, 1848-1927” (tesis de doctorado, El Colegio de México, 2008), 387-389.

⁷⁴⁵ Núñez Tapia, “Aspectos del turismo en el Distrito Norte”, 46-51.

Conclusión

La necesidad de construir vías de comunicación terrestres que conectaran a las poblaciones del Distrito Norte de la Baja California entre 1920 a 1929, se convirtió en uno de los ejes fundamentales dentro de los programas de obras públicas de los gobernadores Luis M. Salazar, Manuel Balarezo, Epigmenio Ibarra, José Inocente Lugo y Abelardo L. Rodríguez. Posterior a la renuncia de Esteban Cantú, el Camino Nacional requirió de trabajos de mantenimiento y reparación, especialmente en el tramo Tijuana-Ensenada, el cual aún no estaba terminado.

Las dificultades económicas en las que se encontraba el Distrito Norte, a mediados de 1920, orilló a que se suspendieran los labores de reparación del derrotero Tijuana-Ensenada. Fue hasta el arribo de Manuel Balarezo cuando se comenzaron las obras de mejoras públicas como la inauguración del puente en la línea fronteriza, en Tijuana. Asimismo, con Epigmenio Ibarra se logró terminar el camino de terracería costero Tijuana-Ensenada permitiendo el tráfico de camiones desde Ensenada a San Diego para trasladar pescado y alentó el comercio de mercancías y productos que no se transportaban por vía marítima.

De igual modo, el presidente Álvaro Obregón se interesó en la construcción de los caminos en el Distrito Norte e instruyó a la Secretaría de Comunicaciones que inspeccionara y recabara información cartográfica de los trayectos existentes. Por su parte, Harry Chandler, en su afán por desarrollar el Valle de Mexicali y contar con un acceso a San Felipe, le propuso a Obregón el tendido de un canal y una carretera que corriera desde Mexicali a La Bomba y después prosiguiera hasta San Felipe.

Obregón aprobó el proyecto de Chandler, pero decidió enviar a José Inocente Lugo, quien era subsecretario de Gobernación para que informara al presidente. Por este motivo,

se nombró a Lugo gobernador del Distrito Norte. Asimismo, durante su periodo se emprendieron varias acciones para impulsar el tendido y reparación de los caminos, así como la construcción del ferrocarril de Mexicali a San Felipe. La buena relación que Lugo fraguó con los empresarios de Los Ángeles, San Diego, el Valle Imperial y Yuma, le permitió conocer cuáles eran los planes de inversión que los hombres de negocios de California y Arizona pretendían llevar a cabo en el Distrito Norte.

En ese mismo sentido, Lugo constató que el móvil que persiguió Chandler y los empresarios del Sur de California, era que Los Ángeles tuviera un acceso hacia la frontera mexicana, en dirección al Golfo de California y que se trazara una línea del ferrocarril desde Mexicali hasta La Bomba. El objetivo de estas obras era el incremento de la actividad agrícola en el bajo delta del Colorado y edificar un resort de recreo para turistas estadounidenses.

El gobierno de Obregón siguió muy de cerca lo que acontecía en la Baja California y por esta razón ordenó a Lugo se iniciaran los trabajos del ferrocarril Mexicali-San Felipe. No obstante, debido a las altas mareas en el bajo delta, los terrenos por donde cruzaba el ferrocarril quedaron inundados y únicamente fue posible construir veintiséis kilómetros de vías férreas.

Tras asumir el cargo de gobernador Abelardo L. Rodríguez recorrió los caminos de la entidad, la inspección le permitió dimensionar la importancia de invertir en los caminos para fomentar las actividades productivas: propiciar el intercambio mercantil, atraer inversión, darle salida a la producción agrícola, especialmente en el Valle de Mexicali e impulsar la actividad turística en Tijuana y Ensenada. Es por ello que en su programa de mejorar públicas se orientó en dotar de servicios a las localidades del Distrito Norte y facilitar la movilidad de los habitantes.

Respecto al contexto nacional, la instrumentación de la política caminera de Plutarco Elías Calles se orientó en buscar la reactivación económica y la reconstrucción del país. El mejoramiento de las vías de comunicación terrestres tuvo un papel clave en el proyecto de gobierno de Calles, no sólo por ser una preocupación política, sino porque posibilitaba el control del territorio mexicano y garantizaba la seguridad del régimen.

Para Abelardo, la política caminera de Calles con la creación de la Comisión Nacional de Caminos, tuvo como finalidad conectar a las comunidades aisladas, proporcionar accesos viales a los productores y agricultores para que accedieran a nuevos mercados y favorecer el traslado de automóviles, camiones y personas. En gran medida, estas fueron las directrices que Rodríguez realizó durante su gestión en el Distrito Norte. Por ello, el proyecto carretero del camino transpeninsular de Tijuana a Santa Rosalía se ideó para unir a los dos distritos, ligar a las poblaciones, las rancherías y los centros mineros, así como facilitar el intercambio comercial, la circulación de bienes y el tránsito de automóviles.

Por otro lado, la puesta en marcha de los trabajos de reforzamiento de los bordos de defensa en territorio mexicano, debido a la amenaza latente del desbordamiento del Río Colorado, desempeñó un papel clave en proteger los valles Imperial y Mexicali. Este tema era fundamental en ambos lados de la frontera. La propuesta del *All American Canal*, cobró mayor fuerza después de la ruptura del bordo Pescaderos. A pesar que el gobierno federal estadounidense se declinó a favor de reforzar los bordos de defensa, los habitantes del Valle Imperial pidieron se trazara el canal todo americano. Dicha petición se cristalizó después de que el gobierno de Washington decretó la *Boulder Canyon Project Act* en 1928 y se construyeron obras que impactaron profundamente en la región de la cuenca del Río Colorado y la frontera con México, especialmente en el Distrito Norte.

Capítulo V.- La reconfiguración del espacio: los programas carreteros del Territorio Norte y la relación con las obras hidráulicas en el Río Colorado en el Suroeste de EE.UU.

Introducción

El objetivo del presente capítulo es analizar el vínculo que existió entre los programas carreteros llevados a cabo en la primera mitad de la década de 1930, por los gobernantes del Territorio Norte y el gobierno federal mexicano para conectar la península de la Baja California con Sonora durante la Gran Depresión. De igual modo, explico el proyecto que planteó el Secretario de Comunicación y Obras Públicas, Juan Andreu Almazán, cuya finalidad era el trazado de una carretera militar fronteriza de Mexicali a Nogales para asegurar el control mexicano a lo largo de la línea internacional, ante el peligro de una mutilación del territorio por parte de Estados Unidos.

Asimismo, señalo la relevancia que tuvo la construcción de la presa Boulder en el suroeste de Estados Unidos y en la frontera mexicana del Territorio Norte, la cual transformó un espacio compartido con el control de la corriente del Río Colorado y abrió la posibilidad para el estudio del camino Mexicali-San Luis, Sonora. Tras disminuir el afluente de agua en las zonas que anteriormente quedaban inundadas por las crecidas del río, se fueron secando e hizo factible la edificación de puentes sobre los bordos de defensa para iniciar los trabajos de dicha vía de comunicación terrestre.

Por otro lado, abordo los desafíos económicos y laborales que implicó la puesta en marcha de las obras de pavimentación de la carretera Tijuana-Ensenada que realizó la compañía de Manuel Barbachano. De igual manera, indicó la participación de la Junta Local de Caminos, organismo creado por el presidente Abelardo L. Rodríguez y que tenía como misión administrar los fondos federales para la ejecución trabajos de los caminos.

En este sentido, las preguntas que planteo son: ¿cuál fue el impacto que tuvo la Gran Depresión en el Sur de California y en la frontera mexicana del Distrito Norte de la Baja California?, ¿qué rol desempeñó la construcción de carreteras como medida para abatir el desempleo en los poblados fronterizos durante las gubernaturas de José María Tapia, Arturo Bernal y Carlos Trejo Lerdo de Tejada?, ¿por qué para el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Juan Andreu Almazán, el trazado de una carretera entre Mexicali y Sonora era un tema de urgencia militar?, ¿qué elementos orillaron para que el presidente Pascual Ortiz Rubio decidiera enviar una serie de comisiones para investigar la situación política y económica del Distrito Norte? y ¿por qué para el gobierno mexicano era fundamental establecer un puerto en Punta Peñasco y una carretera que uniera a Mexicali con Nogales?

Además, expongo ¿por qué la construcción de la presa Boulder significó una transformación en el suroeste de Estados Unidos?, ¿cuáles fueron sus repercusiones en la modificación del espacio fronterizo en el Territorio Norte?, y ¿de qué manera esta obra hidráulica abrió la posibilidad para planear el tendido del camino Mexicali-San Luis, Sonora? y por último, ¿qué complicaciones económicas y laborales tuvo que afrontar la compañía de Barbachano en los trabajos de pavimentación de la carretera Tijuana-Ensenada?

De este modo, la estructura del capítulo la dividí en cuatro apartados con el propósito de analizar diferentes temáticas para comprender la situación económica, política y social que prevalecía en el Distrito Norte, posterior al cambio de categoría política a Territorio Norte y su relación con lo que ocurría en el Sur de California. Por tal motivo, este capítulo lo organicé de esta forma para explicar el vínculo que existió entre los programas carreteros que emprendieron los gobernadores del Distrito Norte y el gobierno

federal para hacerle frente a problemáticas de seguridad en la frontera y de control del territorio en el noroeste de México. La amenaza que destaco refiere a las acciones de ciertas autoridades y empresarios de Arizona, que pretendían anexar la península de Baja California y una porción del estado de Sonora, próxima al Golfo de California y pugnaban por que México no recibiría entregas de agua del Río Colorado.

En el primer apartado 5.1, elaboro un bosquejo general para dar contexto respecto a la crisis bursátil de 1929 y los efectos que ésta produjo a nivel internacional, así como las repercusiones que se sintieron en Estados Unidos, principalmente en el *Midwest*, en donde debido al desastre ambiental del *Dust Bowl*, propició que miles de agricultores migraran a California. La saturación del mercado laboral y el aumento del desempleo, generó una serie de conflictos sociales contra los inmigrantes, especialmente con los mexicanos, a quienes posteriormente se les deportó hacia la frontera.

Los estragos de la Gran Depresión afectaron severamente la economía de Mexicali que dependía del cultivo del algodón, la caída del precio de fibra perjudicó a los agricultores y muchos quedaron en condiciones de precariedad. Esto se agravó con la llegada de los repatriados mexicanos que volvió más caótica la situación en los poblados fronterizos e hizo que se incrementara el número de las personas sin empleo.

En el apartado 5.2, abordo los programas carreteros que llevaron a cabo los gobernadores del Distrito Norte, José María Tapia, Arturo Bernal y Carlos Trejo Lerdo de Tejada. Las medidas que ejecutaron buscaron solucionar el problema del desempleo con la construcción y reparación de caminos en el Distrito Norte. Igualmente, ubico la expedición que efectuó el Secretario de Comunicaciones, Juan Andreu Almazán en el noroeste del país.

Después de recorrer la Baja California, Almazán observó que había una fuerte influencia estadounidense y se consternó que no existieran caminos que unieran a la península con Sonora. Por lo que sugirió que se emprendiera un proyecto de mexicanización del territorio con la apertura de vías de comunicación por mar y tierra y que se trazara una carretera de Mexicali a Nogales. Además, explico el interés del naciente Estado revolucionario sobre lo que acontecía en el Distrito Norte, al grado de enviar tres comisiones para que estudiaran, por un lado, el camino entre Mexicali y Sonora, y por el otro, investigaran cuál era la situación política y económica en la que se encontraba el territorio fronterizo.

En el apartado 5.3., explico el proceso de construcción de la presa Boulder, en Estados Unidos, cuya función era regular la corriente del Río Colorado, controlar las inundaciones y almacenar agua, así como la generación de energía eléctrica. De igual modo, mencioné que dicho proyecto hidráulico significó la transformación de vastas zonas del suroeste de la Unión Americana y de la frontera con México. La transcendencia de la obra en términos tecnológicos e ingenieriles evidenció que el hombre podía alterar su entorno y reconfigurar un área geográfica por medio de la infraestructura y modificar un espacio físico, el cual en el caso del Territorio Norte posibilitaría llevar a cabo los planes del camino Mexicali-San Luis.

En el apartado 5.4, ahondo en los trabajos de pavimentación de la carretera Tijuana-Ensenada que efectuó la compañía de Manuel Barbachano, con la participación de la Junta Local de Caminos, la cual estuvo conformada por representantes del gobierno del Territorio Norte, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, las cámaras de comercio y las empresas transportistas. Además, subrayo el interés que existió por parte de Ed Fletcher y algunos empresarios de California por construir una carretera que corriera a través de

península desde San Diego hasta La Paz y por último, señalo el respaldo económico que tuvo el trayecto costero Tijuana-Ensenada en las administraciones de los presidentes de la república Abelardo L. Rodríguez y Lázaro Cárdenas.

5.1.- Los efectos de la Gran Depresión en el sur de California y el Distrito Norte.

Dos meses antes de que Abelardo L. Rodríguez renunciara a la gubernatura del Distrito Norte. En octubre de 1929, la economía de Estados Unidos se colapsó con la caída de la bolsa de valores en Nueva York, lo que generó una crisis financiera que paralizó los sectores económicos de la Unión Americana y desencadenó una serie de efectos negativos que cimbraron a todas las economías a nivel mundial.⁷⁴⁶

La bonanza económica que experimentó Estados Unidos en la década de 1920, dependió del aumento de las empresas manufactureras entre ellas la industria automovilística, la cual tuvo un proceso expansivo que benefició a las compañías fabricantes de caucho, a la industria petrolera y del acero.⁷⁴⁷ Por otro lado, en el comercio exterior, después de que Europa quedara devastada por la Primera Guerra Mundial, necesitó de enormes cantidades de bienes, materias primas y maquinarias para reactivar su economía que provinieron de Estados Unidos y ayudaron a que la capacidad productiva americana creciera rápidamente.⁷⁴⁸

⁷⁴⁶ Charles P. Kindleberger, *The World in Depression 1929-1939* (Berkeley, Los Angeles: University of California Press, 1973), 116-120. Los inversionistas extranjeros y banqueros retiraron sus capitales de Wall Street. La velocidad de la crisis hizo que la producción industrial de Estados Unidos bajara impactando a la construcción y la fabricación de automóviles. De igual manera, cayeron los precios de las materias primas y de las importaciones hasta desembocar en una deflación. Asimismo, en el ámbito internacional se redujo el volumen de las exportaciones de los países no industrializados hacia Estados Unidos y Europa, quienes a su vez disminuyeron la cantidad de productos que consumían de estas naciones y originaron una crisis de liquidez en los países exportadores de bienes primarios y minero, Kindleberger, *The World in Depression*, 124-128.

⁷⁴⁷ John B. Rae. *The American Automobile*, 88-90.

⁷⁴⁸ Enrique Cárdenas Sánchez, *El largo curso de la economía mexicana. De 1780 a nuestros días* (México: Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, 2015), 404.

Además, se conjuntó con las innovaciones tecnológicas en las industrias eléctrica, química, petrolera y automotriz. Entre 1927 y 1928, en Estados Unidos se vendieron más de cuatro millones de automóviles en cada año, esto orilló a que surgiera un exceso de confianza en el sector industrial y comercial, el cual atrajo certidumbre a las inversiones en la bolsa de valores y provocó que aparecieran burbujas especulativas.⁷⁴⁹

Las primeras evidencias relacionadas con el frenesí especulativo se dieron en diferentes áreas. Una de ellas ocurrió en Florida con el auge del fraccionamiento de bienes raíces en Miami, en 1925 y 1926.⁷⁵⁰ Mientras esto sucedía, en Nueva York comenzó a registrarse un aumento en el valor de las acciones bursátiles, apoyadas en la ilusión de que los avances tecnológicos continuarían. Ello propició que los fondos de inversión crecieran, los bancos se abocaron a emitir bonos y otorgaron créditos sumamente riesgosos y baratos, que originaron prácticas especulativas en la bolsa.⁷⁵¹

Dicha euforia bursátil en 1928 causó que el comportamiento del mercado fuera inestable con alzas prolongadas y caídas estrepitosas que produjeron contracciones en la bolsa y pérdidas cuantiosas que superaron a las ganancias obtenidas. Para 1929, el panorama de una posible crisis era latente, debido a que el auge progresivo del mercado de valores mostraba signos de que ya no subiría y por consecuencia desembocó en un desequilibrio que terminó por colapsarse en octubre de 1929.⁷⁵²

⁷⁴⁹ Carlos Marichal, *Nueva historia de las grandes crisis financieras. Una perspectiva global, 1873-2008* (Buenos Aires: Debate, 2010), 102.

⁷⁵⁰ John Kenneth Galbraith, *El Crash de 1929* (Barcelona: Ariel, 2008), 19-20.

⁷⁵¹ Marichal, *Nueva historia de las grandes crisis*, 105.

⁷⁵² Galbraith, *El Crash de 1929*, 26-39. Estas problemáticas, más la disminución de las exportaciones estadounidenses a Europa en 1929, luego de que empezara a darse un incremento en la recuperación en la capacidad productiva europea, tuvieron un efecto que resintió Estados Unidos en el comercio exterior, véase a Alan Brinkley, *Historia de Estados Unidos, un país en formación* (México: McGraw Hill, 3ra ed., 2003), 756. El desenvolvimiento industrial que experimentaron países como Alemania, Reino Unido y Francia se dio a partir de la introducción del modelo de producción en serie y la organización científica del trabajo procedente de la Unión Americana. Sin embargo, con el desplome bursátil, se produjo una severa depresión que generó fuertes repercusiones económicas y un desequilibrio en el mercado europeo, el cual se acentuó después de 1930, Francisco Comín Comín, *Historia económica mundial. De los orígenes a la actualidad* (Madrid: Alianza Editorial, 2014), 521.

Si bien la economía estadounidense tuvo un crecimiento durante el decenio de 1920, más de la mitad de las familias vivían al límite o por debajo del nivel de subsistencia. Es decir, eran muy pobres y no les alcanzaba para adquirir los bienes que la economía industrial generaba. Por otra parte, los granjeros se encontraban sumamente endeudados, los precios de las cosechas eran bajos y ante tal situación, se les complicó poder solventar sus deudas. Los pequeños bancos que dieron préstamos a los agricultores enfrentaron serias dificultades porque sus clientes no pagaban, por lo que quebraron. Otros banqueros otorgaron créditos basándose en las especulaciones en la bolsa de valores. Pero, al presentarse la crisis todo empeoró, ya que los prestatarios no tenían dinero para saldar sus adeudos.⁷⁵³

En lo que respecta a la gran depresión en Estados Unidos, ésta comenzó después de que la Reserva Federal emprendiera ciertas medidas para intentar contrarrestar los efectos del crac bursátil. La decisión que se tomó fue elevar las tasas de interés y redujo significativamente la circulación de la moneda corriente. La radicalización de la política monetaria restrictiva ocasionó un descenso en la inversión, el consumo y generó una deflación. Además, con el propósito de proteger a la agricultura de la competencia exterior, aumentó los aranceles con la ley Smoot-Hawley en 1930.⁷⁵⁴

El resultado de estas acciones produjo que quebraran un gran número de bancos, así como la contracción del crédito y la baja en el consumo que dañó a cientos de empresas.⁷⁵⁵ La disminución de las ganancias y la falta de poder adquisitivo propició que los fabricantes y comerciantes bajaran los precios, recortaran la producción y despidieran a los

⁷⁵³ Brinkley, *Historia de Estados Unidos*, 755.

⁷⁵⁴ Comín Comín, *Historia económica mundial*, 526 y Eugene N. White, "The Stock Market Boom and Crash of 1929 Revisited", *The Journal of Economic Perspectives* Vol. 4, no. 2 (spring, 1990): 79.

⁷⁵⁵ Marichal, *Nueva historia de las grandes crisis*, 109.

trabajadores.⁷⁵⁶ El debilitamiento del sistema bancario en Estados Unidos provocó la ruina de 600 bancos en las regiones del sur y el medio oeste entre noviembre y diciembre de 1930. Esta situación se transformó en una profunda depresión económica que arrastró a la miseria a millones de personas, no sólo en Estados Unidos, sino también en los países europeos y no industrializados.⁷⁵⁷

Las zonas afectadas por la gran depresión se concentraron en el noroeste y el Oeste medio de Estados Unidos. Las ciudades se paralizaron por las altas tasas de desempleo que alcanzaron niveles del 50 por ciento en 1932. De igual manera, los sistemas de seguridad social fueron insuficientes para cubrir las demandas de las familias que estaban sin trabajo y no tenía para comer. En las áreas rurales las condiciones fueron aún peores. Los ingresos agrícolas cayeron drásticamente y una tercera parte de los granjeros perdieron sus tierras.⁷⁵⁸ Asimismo, la región de las Grandes Planicies en 1930 fue azotada por un desastre ambiental catastrófico, conocido como *Dust Bowl*, que causó una sequía severa, la cual destruyó los campos agrícolas y se extendió hacia los territorios de Nuevo México, Kansas, Colorado, Texas y Oklahoma.⁷⁵⁹

Las grandes tormentas de polvo, producto de la erosión, devastaron las cosechas. Las amplias llanuras que anteriormente tuvieron una expansión agrícola quedaron arruinadas.⁷⁶⁰ Este infortunio forzó a miles de agricultores del medio Oeste a dejar sus hogares y migraron a California en la búsqueda de trabajo. Muchas familias eran pobres y la desesperación los empujó a desplazarse hacia la costa del Pacífico. Los estados de los que provenían eran de Kansas, Missouri, Texas, Arkansas y Oklahoma. La mayoría de los

⁷⁵⁶ Brinkley, *Historia de Estados Unidos*, 760.

⁷⁵⁷ Marichal, *Nueva historia de las grandes crisis*, 114.

⁷⁵⁸ Brinkley, *Historia de Estados Unidos*, 761.

⁷⁵⁹ Susan-Mary Grant, *Historia de los Estados Unidos de América* (Madrid: Akal, 2014), 383.

⁷⁶⁰ Richard Hornbeck, "The Enduring Impact of the American Dust Bowl: Short and Long-Run Adjustments to Environmental Catastrophe", *The American Economic Review* Vol. 102, no. 4 (June, 2012): 1479.

migrantes eran aparceros, arrendatarios y jornaleros agrícolas que sólo sabían lo necesario para recoger las cosechas.⁷⁶¹ Además, un gran número de los que conformaron el éxodo migratorio eran de Oklahoma y de forma despectiva se les llamó *Okies*.⁷⁶²

Los efectos de la depresión económica y el desastre natural del *Dust Bowl* orillaron a estos migrantes a tomar sus automóviles y huir a través de las carreteras. De este modo, las carreteras del oeste y de California se convirtieron en el escape para los migrantes. Algunos de ellos entraron por Arizona en dirección al Valle Imperial para trabajar en la pizca de frutas, en donde los jornaleros que ahí se encontraban eran principalmente mexicanos y filipinos.⁷⁶³

La producción agrícola a lo largo de California requirió de muchos trabajadores para que sembraran y recolectaran los cultivos de frutas y vegetales de temporada. Por tal razón, los migrantes se dirigieron a los campos de cultivo de los valles de San Joaquín, Central e Imperial para ser contratados. Sin embargo, el mercado laboral muy rápido se saturó y no pudo emplear a todos los refugiados. A pesar de ello, la oleada de migrantes continuó y redundó en una alteración en la demografía de California. Esto originó posiciones encontradas entre los residentes de California, algunos de ellos consideraron que los nuevos emigrantes representaban una posibilidad, ya que eran una reserva de mano de obra barata, y otros los retrataron como una carga para la sociedad californiana.⁷⁶⁴

En 1930 la población de California era de 5,677,251 habitantes, en comparación con la década de 1920 que registró un total de 3,426,861 personas. Por su parte, el condado de Los Ángeles obtuvo el mayor incremento de pobladores con 2,208,492, mientras que, San

⁷⁶¹ James R. Swensen, *Picturing Migrants: The grapes of wrath and New Deal documentary photography* (United States: University of Oklahoma Press, Norman, 2015), 11-12.

⁷⁶² Kevin Starr, *Endangered Dreams: The Great Depression in California* (New York: Oxford University Press, 1996), 67.

⁷⁶³ Swensen, *Picturing Migrants*, 13, 21.

⁷⁶⁴ Swensen, *Picturing Migrants*, 14-15.

Diego alcanzó la cantidad de 209,659 habitantes y el Valle Imperial contabilizó 60,903 residentes.⁷⁶⁵

Por otro lado, la minoría étnica de inmigrantes que comenzó a crecer en California fue la mexicana. Cientos de mexicanos trabajaron en los campos de cultivo de California, convirtiéndose en 1930 en un tercio del total de la mano de obra agrícola del estado. En el caso del Valle Imperial, los granjeros necesitaron de jornaleros temporales para las cosechas, en donde la presencia mexicana fue significativa. Al terminar la década de 1920, la economía del Valle Imperial dependió de alrededor de veinte mil mexicanos que residían permanentemente en lado fronterizo de California, los cuales se dedicaron a la siembra, cuidado y levantamiento de la cosechas. El salario que recibían era entre \$2.50 y \$3.00 dólares por nueve horas.⁷⁶⁶

Por otro parte, los mexicanos que radicaban en Los Ángeles fueron discriminados por la sociedad anglo-americana, quienes los definían como una raza inferior. Al agudizarse la gran depresión y al aumentar la tasa de desempleo, las solicitudes de los programas de ayuda social tuvieron más demanda. Los partidarios de las ideas nativistas anglo-americanos culparon a los inmigrantes mexicanos de quitarles los trabajos y llevarse el dinero de las ayudas que les pertenecían por derecho a los blancos.⁷⁶⁷

Estas posturas racistas comenzaron extenderse, al tal grado que durante las primeras semanas de 1931, un grupo de funcionarios federales de inmigración y de la policía local, detuvieron a la gente en las calles para asustar a los mexicanos con el fin de que abandonaran el país. De igual manera, las autoridades de los condados de Los Ángeles, San Bernardino y San Diego eliminaron a los mexicanos de las listas de ayuda y les pagaron el

⁷⁶⁵ Forstall, *Population of States and Counties of the United States*, 20.

⁷⁶⁶ Starr, *Endangered Dreams*, 64-66.

⁷⁶⁷ William Deverell y David Igler (Eds.), *A Companion to California History* (United Kingdom: Wiley Blackwell, 2014), 342.

transporte en tren para que volvieran a México. Entre 1931 a 1934, alrededor de 19,000 residentes mexicanos del sur de California fueron trasladados en trenes especiales hacia la frontera mexicana.⁷⁶⁸

La presión gubernamental por instrumentar políticas de deportación en la Unión Americana, tenía como propósito expulsar a los extranjeros, reducir el desempleo y dar preferencia a los ciudadanos anglo-americanos para que ocuparan los puestos de trabajo. En Los Ángeles, los oficiales federales y la policía organizaron redadas en las plazas y los parques públicos, en donde capturaron a cientos de mexicanos sin hacer distinción de su condición legal o ilegal ni respetaron si eran estadounidenses. El historiador Fernando Alanís Encino sostiene que el número de mexicanos repatriados por el gobierno de Estados Unidos en 1929 a 1934, alcanzó la cifra de 423,026 personas.⁷⁶⁹

En lo que respecta al Distrito Norte, la repercusión de la crisis de 1929 y la gran depresión afectaron a la economía de Mexicali, debido a la relación comercial con Estados Unidos. La caída de los precios del algodón perjudicó a los agricultores, para abatir la situación adversa el gobierno del Distrito Norte negoció con la Colorado River Land y la Compañía de Tierras y Aguas de la Baja California, la reducción del costo de la producción del algodón y la disminución del número de tierras para sembrar, la cual bajó de 64,000 a 58,000 hectáreas.⁷⁷⁰

La llegada de mexicanos repatriados provenientes de Estados Unidos, en abril de 1929, ocasionó un excedente de mano de obra que repercutió en la vida de los poblados fronterizos. Los sindicatos de cantineros y músicos pugnaron para que no se empleara a los

⁷⁶⁸ Deverell e Igler, *A Companion to California*, 343.

⁷⁶⁹ Fernando Saúl Alanís Enciso, *They should stay there: The story of Mexican Migration and Repatriation during the Great Depression* (Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2017), 15-16.

⁷⁷⁰ Marco Antonio Samaniego López, “Capítulo II.- El impacto de la Gran Depresión. 1929-1933”, en Martínez Zepeda, Jorge y Romero Navarrete, Lourdes (Coords.), *Mexicali, una historia* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Tomo II, 1991), 31-33.

estadounidenses ni asiáticos en los establecimientos de Mexicali y solicitaron un aumento en el porcentaje de trabajadores mexicanos en las actividades económicas del poblado.

A causa del recrudecimiento del desempleo, las agrupaciones de trabajadores presionaron a la Junta Local de Conciliación y Arbitraje, con el fin de que emitiera una circular, en donde se estableció que los patrones debían contratar al 80 por ciento de mexicanos en sus negocios.⁷⁷¹ Por otro lado, en los campos agrícolas el ambiente era peor. En 1930 el precio de la fibra se contrajo a 8 centavos por libra, cuando meses atrás estaba entre 17 y 20 centavos, esto resultó alarmante para los agricultores en el Valle de Mexicali, quienes se inconformaron por la terrible situación precaria en la que se encontraban.⁷⁷²

En el contexto nacional las consecuencias de la gran depresión produjeron la contracción del comercio exterior. Las exportaciones cayeron 63 por ciento entre 1928 y 1932. El sector más perjudicado fue la agricultura comercial sobre todo los productos de exportación como el café, henequén y el algodón, mientras que la agricultura de subsistencia no tuvo graves afectaciones.⁷⁷³ En el norte del país las zonas agrícolas algodonerías fueron las que sufrieron las secuelas de la crisis mundial por los aranceles, la falta de demanda de la fibra y la caída de los precios.⁷⁷⁴

Como efecto de la reducción de los ingresos fiscales provenientes del comercio internacional, el gasto público por parte del gobierno federal disminuyó.⁷⁷⁵ Asimismo, la minería padeció un fuerte descenso en la exportación de la plata y el cobre. La industria petrolera fue otro sector que registró pérdidas. En el ámbito laboral el desempleo creció, los

⁷⁷¹ Samaniego López, “Capítulo II.- El impacto de la Gran Depresión”, 34.

⁷⁷² Samaniego López, “Capítulo II.- El impacto de la Gran Depresión”, 34-36.

⁷⁷³ Alan Knight, “VIII. Carácter y repercusiones de la Gran Depresión en México”, en Drinot, Paulo y Knight Alan (Coords.), *La Gran Depresión en América latina* (México, D.F.: Fondo de Cultura Económica, 2015), 280-295.

⁷⁷⁴ Luis Aboites Aguilar, *Norte precario: poblamiento y colonización en México (1760-1940)* (México: El Colegio de México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1995), 241-242.

⁷⁷⁵ Juan Carlos Moreno-Bird y Jaime Ros, “19. La dimensión internacional de la economía mexicana”, en Kuntz Ficker, Sandra (Coord.), *Historia económica general de México: de la colonia a nuestros días* (México: El Colegio de México, Secretaría de Economía, 2015), 759.

salarios bajaron y la repatriación de mexicanos provocó tensiones sociales. Además, la falta de reservas monetarias impactó en el tipo de cambio y originó la depreciación del peso.⁷⁷⁶

En el ámbito de la política nacional el escenario era igualmente incierto. El asesinato de Álvaro Obregón, el 17 de julio de 1928 desconcertó a la población y a la opinión pública.⁷⁷⁷ La muerte del caudillo, figura clave del grupo revolucionario y quien ganó las elecciones presidenciales, luego de reformarse artículo 83 de la constitución en 1927, provocó una crisis interna en el gobierno de Calles y condujo a una fragmentación política en contra del jefe del Ejecutivo.⁷⁷⁸

La respuesta del presidente Calles, días después del asesinato de Obregón fue convocar a los jefes militares a una reunión en Palacio Nacional para comprometerlos a que no se sublevaran.⁷⁷⁹ Posteriormente, el 1 de septiembre de 1928, Calles presentó su informe presidencial ante el Congreso y dedicó un mensaje al general Obregón. Asimismo, planteó que el país debía encaminarse hacia la vida institucional y pidió al Congreso se designara un presidente provisional.⁷⁸⁰

El 25 de septiembre la Cámara de Diputados eligió mediante una votación a Emilio Portes Gil como presidente interino de la república y se estableció que el mandato iniciaría el 1 de diciembre de 1928 y concluiría el 5 de febrero de 1930.⁷⁸¹ Ulterior a ello, Calles comenzó a delinear las bases para la creación de un partido que unificara los elementos

⁷⁷⁶ Enrique Cárdenas Sánchez, “La economía mexicana en el dilatado siglo XX, 1929-2009”, en Kuntz Ficker, Sandra (Coord.). *Historia económica general de México: de la colonia a nuestros días* (México: El Colegio de México, Secretaría de Economía, 2015), 505- 507.

⁷⁷⁷ Enrique Krauze. *Reformar desde el origen. Plutarco E. Calles* (México: Fondo de Cultura Económica, Biografía del poder, 7, 1987), 87.

⁷⁷⁸ Ana María León Palacios, *Plutarco Elías Calles: creador de las instituciones* (México: Instituto Nacional de Administración Pública, 1975), 138-140.

⁷⁷⁹ Lorenzo Meyer, Rafael Segovia y Alejandra Lajous, *Historia de la Revolución Mexicana. Periodo 1928-1934. Los inicios de la institucionalización. La política del Maximato* (México, D.F.: El Colegio de México, 1978), 25.

⁷⁸⁰ IV Informe de gobierno del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Plutarco Elías Calles, en *Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*, XXXIII Legislatura, Año 1, Periodo Ordinario, Tomo I, no. 6, 1º de septiembre de 1928 (México: H. Cámara de Diputados LX Legislatura, Informes presidenciales, 2006), 238-241.

⁷⁸¹ Meyer, Segovia y Lajous, *Los inicios de la institucionalización*, 28.

revolucionarios y en compañía de Portes Gil se abocaron a la creación del Partido Nacional de la Revolución –PNR–, el cual se fundó el 4 de marzo de 1929, en la ciudad de Querétaro. De igual manera, ese mismo día, se nombró al Ing. Pascual Ortiz Rubio como candidato del partido para la presidencia.⁷⁸² No obstante, esta decisión no fue aceptada por los jefes militares de Sonora, Chihuahua, Coahuila y Veracruz, quienes se levantaron en armas con el Plan de Hermosillo, encabezados por José Gonzalo Escobar. La rebelión Escobarista no logró su propósito y fue rápidamente sofocada por las fuerzas federales.⁷⁸³

La contundente victoria del ejército sobre los rebeldes consolidó al naciente partido político, reforzó el poder de Calles y allanó el camino para que el candidato Pascual Ortiz Rubio ganara las elecciones presidenciales.⁷⁸⁴ De este modo, el 5 de febrero de 1930, Ortiz Rubio asumió la presidencia de la república convirtiéndose en el primer candidato del Partido Nacional Revolucionario.⁷⁸⁵

5.2.- La construcción de carreteras en Baja California como política de mexicanización.

En lo referente al Distrito Norte de la Baja California, a inicios del mes de diciembre de 1929, Abelardo L. Rodríguez viajó a la Ciudad de México para presentar su renuncia como gobernador. En su lugar se nombró, al entonces Jefe del Estado Mayor Presidencial, el General José María Tapia.⁷⁸⁶ La razón de su designación respondió a la buena relación y conocimiento que tenía de la región luego de haber sido diputado del Distrito Norte entre

⁷⁸² León Palacios, *Plutarco Elías Calles*, 147.

⁷⁸³ Krauze. *Reformar desde el origen*, 94.

⁷⁸⁴ Meyer, Segovia y Lajous, *Los inicios de la institucionalización*, 105.

⁷⁸⁵ Knight, “Carácter y repercusiones de la Gran Depresión”, 278.

⁷⁸⁶ El coronel José María Tapia fue elegido Jefe del Estado Mayor por el presidente interino de la república, Emilio Portes Gil, en diciembre de 1928. Véase Felicitación de José T. Cantú al presidente Emilio Portes Gil por la designación de José María Tapia como Jefe del Estado Mayor, 20 de diciembre de 1928. AGN, Emilio Portes Gil, exp. 8/104, legajo: 4, ff.1-2, en IIH-UABC [1.53].

1925 y 1927. Igualmente, de enero a octubre de 1928 fungió como Jefe de la Oficina Mexicana de Pesca, en San Diego, permitiéndole estrechar vínculos con hombres de negocios de la cámara de comercio de esta ciudad.⁷⁸⁷

El día 24 de diciembre de ese año, el gobierno federal confirmó la dimisión de Rodríguez y oficializó el nombramiento de Tapia.⁷⁸⁸ Tras darse a conocer la noticia, el estadounidense Tom Yglesias, propietario de la firma *Pionner Transfer Company*, envió un mensaje al periódico *Calexico Chronicle* informando sobre el cambio político en la frontera mexicana.⁷⁸⁹ La razón de ello se debió al interés que tenían los empresarios del Valle Imperial en saber si el novel gobernante continuaría con el mismo programa político que su antecesor, principalmente en la construcción de carreteras para atraer visitantes anglo-americanos.

La respuesta de Tapia no tardó mucho en llegar, a pocos días de ser elegido, mencionó en una entrevista que dentro de los planes de su administración estaban completar la pavimentación del camino de Tijuana a Ensenada, proseguir con los proyectos de irrigación y proporcionarles trabajo a los cientos de mexicanos que se hallaban desempleados.⁷⁹⁰ El 3 de enero de 1930, Tapia tomó posesión del cargo y anunció que se abocaría a completar la presa Rodríguez y buscaría colonizar las tierras del Distrito con granjeros mexicanos y reafirmó que proseguiría con los proyectos que puso en marcha Abelardo L. Rodríguez.⁷⁹¹

Después de que Tapia se instaló en el Palacio de Gobierno de Mexicali, informó directamente al presidente Portes Gil, quien le deseo éxito en su nuevo puesto al frente del

⁷⁸⁷ *Calexico Chronicle*, 11 de diciembre de 1929.

⁷⁸⁸ Nombramiento de José María Tapia como gobernador del Distrito Norte de Baja California, 24 de diciembre de 1929. AGN, Dirección General de Gobierno, 2.135(30)3, caja: 5, exp. 5, ff.1-3, en IIH-UABC [14.35].

⁷⁸⁹ *Calexico Chronicle*, 24 de diciembre de 1929 y 26 de diciembre de 1929.

⁷⁹⁰ *Calexico Chronicle*, 30 de diciembre de 1929.

⁷⁹¹ *Calexico Chronicle*, 3 de enero de 1930.

Distrito.⁷⁹² Posterior a ello, realizó un viaje de inspección a Tijuana con el propósito de hablar con las autoridades del poblado y dar a conocer los planes de construcción de los caminos que llevarían a cabo.⁷⁹³

Por otro lado, la Cámara de Comercio de Calexico le extendió una invitación a Tapia con el propósito de organizarle un banquete para abordar temas de índole comercial. Igualmente, la Cámara Comercio de San Diego junto con las autoridades del cabildo de San Diego y representantes del condado, así como la Cámara de Comercio de Tijuana prepararon una reunión el 4 de febrero de 1930, en el Hotel Agua Caliente para tratar asuntos económicos y mercantiles que afectaban a ambas ciudades.⁷⁹⁴

La relación de Tapia con el presidente entrante Pascual Ortiz Rubio fue de cordialidad y mantuvo el respaldo del ejecutivo, quien le externó su confianza y apoyo por la lealtad.⁷⁹⁵ Sin embargo, en el ámbito social los efectos de la crisis económica comenzaron a acentuarse en los poblados de Tijuana y Mexicali. La falta de recursos en el erario orilló a Tapia tomar ciertas medidas fiscales para recaudar fondos de las bebidas alcohólicas.⁷⁹⁶

Por otra parte, las precarias condiciones económicas de los jornaleros, los bajos salarios que recibían y el temor de que varios campos se quedaran sin cultivar, originaron manifestaciones en contra de los productores agrícolas, los cuales decidieron no levantar la cosecha de algodón. En un intento por mediar la situación que se agudizó con la caída del precio de la fibra. Tapia convocó a dos asambleas en febrero, con los representantes de los

⁷⁹² Aviso de José María Tapia de haber tomado posesión del cargo de gobernador del Distrito Norte de la Baja California, 8 de enero de 1930. AGN, Emilio Portes Gil, exp. 2/352, ff.2-3, en IIH-UABC [1.14].

⁷⁹³ *Calexico Chronicle*, 9 de enero de 1930, 6.

⁷⁹⁴ *Calexico Chronicle*, 9 de enero de 1930, 22 de enero de 1930 y 28 de enero de 1930, 4.

⁷⁹⁵ *Calexico Chronicle*, 11 de febrero de 1930.

⁷⁹⁶ Samaniego López, "Capítulo II.- El impacto de la Gran Depresión", 38.

agricultores y trabajadores del campo para llegar a un acuerdo.⁷⁹⁷ Se negoció que los campesinos cosecharan y vendieran el algodón por su cuenta y que pagaran el 15 por ciento del total a la Colorado River Land, mientras que la empresa encargada en a comprar el producto sería la Compañía Industrial Jabonera del Pacífico. Los términos fueron aceptados por la CROM, asociación sindical que abogó por los jornaleros y se dispusieron a cooperar con el nuevo gobierno.⁷⁹⁸

Asimismo, ante el incremento de los desempleados en los poblados fronterizos y la llegada de los repatriados mexicanos, Tapia consideró pertinente utilizar esta mano de obra para la construcción y reparación de los caminos existentes en el Distrito. Por tal motivo, el 12 marzo de 1930, el gobernador solicitó a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público se destinaran los fondos correspondientes de los ingresos federales obtenidos por el impuesto de la gasolina para llevar a cabo la construcción de los caminos en Distrito Norte. Con ello se pretendía mejorar las comunicaciones terrestres, impulsar el turismo y la actividad comercial entre las distintas poblaciones, pero la respuesta a la petición fue rechazada.⁷⁹⁹

En un esfuerzo por conseguir la aprobación y apoyo de Ortiz Rubio para completar los trabajos de la presa Rodríguez y la pavimentación del camino Tijuana-Ensenada. Tapia viajó a la Ciudad de México, a inicios del mes de abril, para de dialogar con el presidente y obtener la autorización de dicho proyectos de construcción, los cuales tenían como objetivo aliviar la grave situación de desempleo que asolaba a Tijuana.⁸⁰⁰

Tras el regreso de Tapia al Distrito Norte, se anunció que el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, el General Juan Andreu Almazán efectuaría un viaje a

⁷⁹⁷ *Calexico Chronicle*, 24 de febrero de 1930.

⁷⁹⁸ Samaniego López, “Capítulo II.- El impacto de la Gran Depresión”, 38.

⁷⁹⁹ Solicitud del gobernador José María Tapia para que los fondos que le corresponden de los impuestos federales a la gasolina, se destinen al Distrito Norte para la construcción de caminos, 12 de marzo de 1930. AGN, Dirección General de Gobierno, 2.127.1 (30)18, caja: 45, exp. 25/1, ff.1-2, en IIH-UABC [11.65].

⁸⁰⁰ *Calexico Chronicle*, 3 de abril de 1930.

Baja California con la intención de visitar los poblados de Mexicali, Tijuana y Ensenada, así como San Diego, California. El propósito de la inspección era conocer las posibilidades agrícolas e industriales que existían en este territorio y examinar los trabajos de mejoras en los caminos de Mexicali a Tijuana y Ensenada. Tapia sabía que era urgente pavimentar el derrotero costero y para ello se debían eliminar varias curvas de la carretera.⁸⁰¹

La expedición que realizó el Secretario Juan Andreu Almazán por el noroeste del país, partió de la Ciudad de México a Hermosillo, Sonora, en mayo de 1930. Se integró por una comitiva formada por los ingenieros Francisco Díaz Leal, Presidente de la Comisión Nacional de Caminos; Alberto J. Pawling, Jefe del Departamento de Marina Mercante y Faros; y Pedro J. Dozal, Jefe del Departamento de Obras Marítimas y Vías Navegables.⁸⁰²

En Hermosillo, Almazán se reunió con el gobernador Francisco Elías con la finalidad de tratar el asunto referente a la ayuda federal de \$1, 000,000 de pesos para la construcción de una carretera de 800 kilómetros desde Nogales a Navjoa a través de Guaymas. Una vez abordado este tema, la comitiva se dirigió a Guaymas para embarcarse con destino a Santa Rosalía en el Distrito Sur de la Baja California.⁸⁰³

El itinerario del recorrido por la península comenzó en el poblado minero de Santa Rosalía, lugar donde pasaba el camino de terracería que conectaba a ambos distritos. Posteriormente, Almazán prosiguió en automóvil hacia el puerto de La Paz e inspeccionó los caminos al sur de la capital, los cuales fueron construidos por las tropas del 5to., Batallón de infantería del General Agustín Olachea. Después de llegar a Bahía de Magdalena tomaron un barco y navegaron hasta San Quintín, en el Distrito Norte, ahí desembarcaron y continuaron en un vehículo en dirección a Ensenada, en donde hicieron

⁸⁰¹ *Calexico Chronicle*, 6 de mayo de 1930 y 13 de mayo de 1930.

⁸⁰² *Nogales International*, 2 de mayo de 1930 y *Nogales International*, 6 de mayo de 1930.

⁸⁰³ *The Border Vidette*, 24 de mayo de 1930 y *Nogales International*, 20 de mayo de 1930.

seis horas de trayecto. Una vez en Ensenada, Almazán logró constatar el afluente de turistas estadounidenses que arribaban al puerto tanto en yates como en aviones, mientras que otros lo hacían en automóvil a través del camino Tijuana-Ensenada.⁸⁰⁴

El trayecto carretero de Tijuana a Ensenada en su totalidad era de terracería, en algunas secciones la superficie tenía una capa de grava y era lo suficientemente angosto para que pudieran pasar dos carros, además poseía pendientes de más de seis por ciento. Sin embargo, el Secretario de Comunicaciones consideró que el derrotero debía estar en mejores condiciones y pavimentado con el propósito de intensificar el turismo anglo-americano. Inclusive contempló como viable que se cobrara por el paso de vehículos y que el turista extranjero pagara por transitar por el camino.

Debido a que el tramo de costero era relativamente corto, es decir era de más de 100 kilómetros, el visitante foráneo no pagaba el impuesto de la gasolina por traer su tanque lleno, por lo que Almazán estableció que los automóviles particulares con placas de Baja California no se les cobraran peaje. Asimismo, determinó que de los ingresos percibidos por la explotación del camino se entregara el 50 por ciento a la Comisión Nacional de Caminos para que se prosiguiera con los trabajos en la ruta de Ensenada hacia el sur en la carretera transpeninsular.⁸⁰⁵

Por otro parte, Almazán inspeccionó el camino de Tijuana a Mexicali, cuya distancia era de 210 kilómetros y manifestó que se encontraba en buenas condiciones. Además, atravesó el tramo de doce kilómetros en la Sierra de Picachos y notó que el descenso era rápido, pero había curvas muy forzadas y pendientes pronunciadas con

⁸⁰⁴ Informe del Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Juan Andreu Almazán al C. Presidente de la República Ing. Pascual Ortiz Rubio, México, D. F., 5 de julio de 1930. FAPECFT, AJA, exp.10, Serie 03.01, Legajo: 3/3, Inv.128, ff.10-16, 21-25.

⁸⁰⁵ Informe del Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Juan Andreu Almazán al C. Presidente de la República Ing. Pascual Ortiz Rubio, México, D. F., 5 de julio de 1930. FAPECFT, AJA, exp.10, Serie 03.01, Legajo: 3/3, Inv.128, f.29.

secciones que zigzagueaban. Aunque el trayecto era estrecho y esto lo volvía peligroso, reconoció que era una obra que representó un gran esfuerzo por las características del terreno rocoso y por el volumen de piedras que tuvieron que excavarse.

Al llegar a Mexicali, el sábado 7 de junio de 1930, Almazán sostuvo una reunión con los empresarios J. G. Brittingham y Dudley C. Johnson y declaró que tenía interés en construir una carretera en México desde Nogales hasta Mexicali y que arreglaría el camino de Mexicali a Tijuana. De igual modo, Francisco Díaz Leal, presidente de la Comisión Nacional de Caminos, declaró que el plan del General Almazán era estudiar las posibilidades de desarrollo que poseía la península de Baja California, así como conocer los problemas que la aquejaban y mejorar las condiciones comerciales de la entidad. Ulterior a ello, Almazán y su séquito prosiguieron en dirección a los poblados de Los Algodones, Yuma, Arizona y San Luis, Sonora, en donde lo esperaba el gobernador Francisco Elías junto con representantes del departamento de agricultura de Sonora y el secretario de la Cámara de Comercio de San Luis (ver Mapa 12).⁸⁰⁶

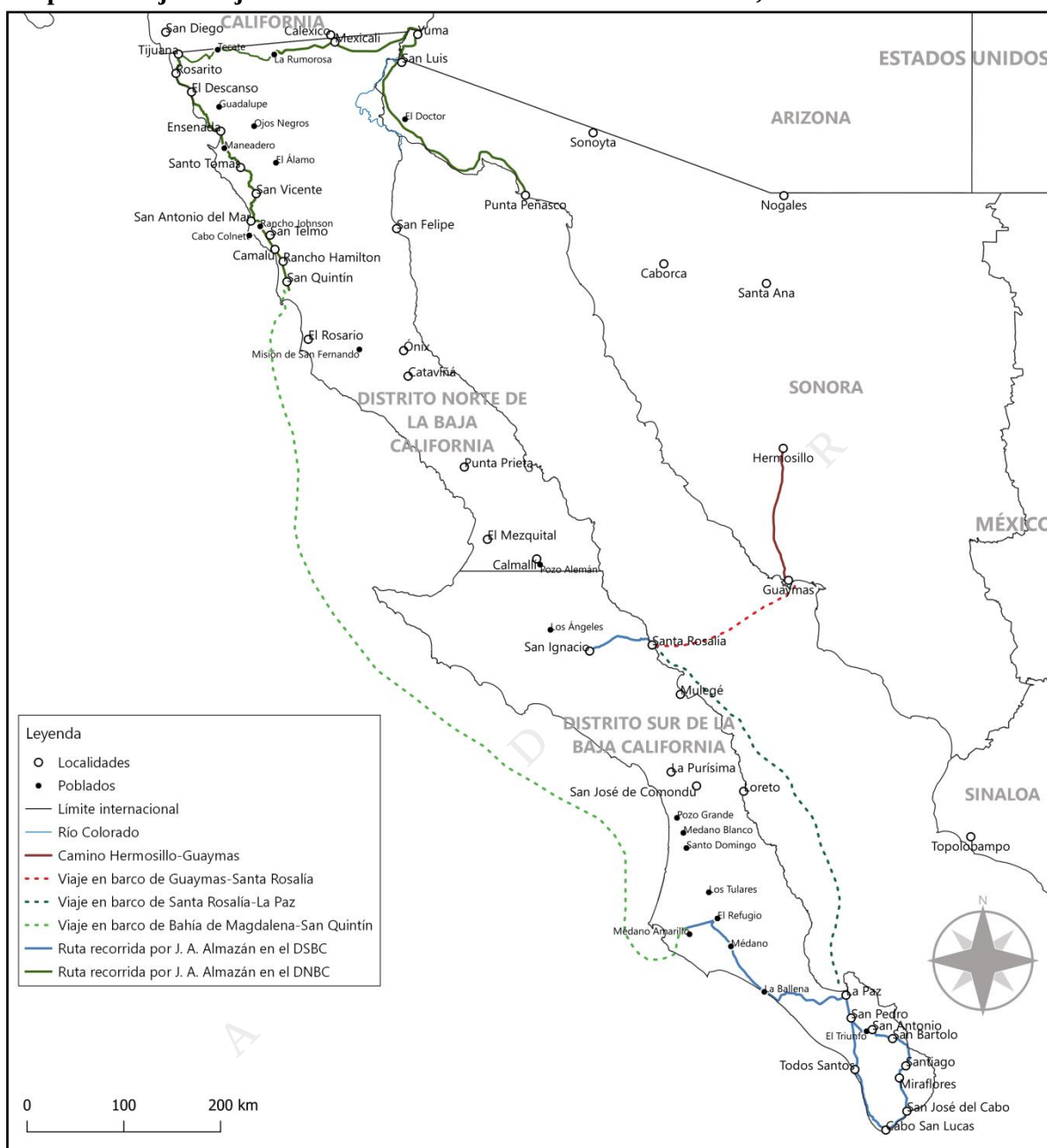
En Yuma, Arizona, Almazán reafirmó que se llevaría a cabo la construcción de la carretera fronteriza.⁸⁰⁷ Posteriormente, en compañía de Fred L. Edwards recaudador de aduanas de esa ciudad y autoridades mexicanas de Sonora, el General Almazán realizó otra expedición de dos días por el Golfo de California y anunció que el gobierno mexicano buscaba establecer un puerto a 70 millas al sur de Yuma. De igual manera, enfatizó que se construiría una carretera desde Ensenada a Mexicali y de ahí a San Luis, la cual continuaría a través de Sonoyta, Naco y Agua Prieta.⁸⁰⁸

⁸⁰⁶ *Calexico Chronicle*, 9 de junio de 1930, 3.

⁸⁰⁷ *Calexico Chronicle*, 11 de junio de 1930, 1, 4.

⁸⁰⁸ *Nogales International*, 13 de junio de 1930. Las otras personas que acompañaron al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Juan Andreu Almazán en el recorrido por el Golfo de California fueron el gobernador de Sonora Francisco Elías; el Secretario de Estado Gaxiola; el General Jaime Carrillo, secretario de comunicaciones de Sonora;

Mapa 12. Viaje a Baja California del Secretario de Comunicaciones, Juan Andreu Almazán.



Fuente: Elaboración propia con base en el Informe del Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Juan Andreu Almazán, FAPECFT, 1930.⁸⁰⁹

La noticia de esta propuesta fue bien recibida por la prensa estadounidense de Nogales, Arizona y en Calexico, California. El trazado de una carretera a lo largo de la

Roberto Urias y Adolfo Bustamante representantes del departamento de agricultura de Sonora; John Brittingham de Mexicali y A. L. Verdugo y Hamilton Keddie de Yuma.

⁸⁰⁹ Informe del Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Juan Andreu Almazán al C. Presidente de la República Ing. Pascual Ortiz Rubio, México, D. F., 5 de julio de 1930. FAPECFT, AJA, exp.10, Serie 03.01, Legajo: 3/3, Inv.128, ff.8-51

frontera entre Mexicali y Nogales era visto como un proyecto que aportaría grandes beneficios a las ciudades colindantes a la línea internacional y en especial al distrito de Altar en Sonora. Por otra parte, dicha ruta permitiría poner fin al aislamiento que existía entre ambos poblados y supondría una mayor prosperidad en la zona fronteriza. Así lo exponía el periódico *Nogales Herald* en junio de 1930. Igualmente indicó que los problemas de las rebeliones armadas en México como la de 1929, evidenciaban la necesidad de construir esta carretera desde un punto de vista militar. Por otro lado, resaltó el papel que desempeñó el general Abelardo L. Rodríguez al frente del Distrito Norte de la Baja California en llevar a cabo la construcción del camino costero de Tijuana a Ensenada con la intención de trasladar hombres y armamento.⁸¹⁰

Durante su recorrido por la zona, Almazán observó los trabajos del tendido ferroviario que efectuó la Compañía del Ferrocarril de Mexicali y Golfo. El total de vías férreas construidas después de cruzar el Río Colorado en Sonora, era de ochenta kilómetros, sin embargo, los trabajos estaban suspendidos. A pesar de ello, Almazán resaltó que si bien la obra era sumamente difícil y costosa, era una forma de hacerle frente ante una posible mutilación del territorio por parte de Estados Unidos, ya que en Arizona un grupo de empresarios pretendían erigir un puerto en Punta Peñasco y hacer el trazado de una carretera de cuatro carriles, dos para camiones y automóviles que conectarían a este lugar y a Sonora y obtener una faja del desierto de Altar.⁸¹¹

Por tal motivo, en el informe que Almazán presentó al presidente de la república Pascual Ortiz Rubio, el 5 de julio de 1930, sentenció que el gobierno mexicano debía

⁸¹⁰ Esta nota del periódico *Nogales Herald* fue replicada por el diario *Calexico Chronicle*, véase *Calexico Chronicle*, 20 de junio de 1930, 2.

⁸¹¹ Informe del Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Juan Andreu Almazán al C. Presidente de la República Ing. Pascual Ortiz Rubio, México, D. F., 5 de julio de 1930. FAPECFT, AJA, exp.10, Serie 03.01, Legajo: 3/3, Inv.128, f.36.

construir un puerto en Punta Peñasco y una carretera que uniera a Mexicali con el centro de Sonora, la cual correría desde la capital del Distrito Norte hasta San Luis. Mientras que la otra carretera iniciaría en Punta Peñasco con dirección a la Estación Santa Ana, en Sonora, cuya longitud aproximada era de 300 kilómetros. De tal modo, con este proyecto carretero de Mexicali a Puerto Peñasco y Santa Ana, el Distrito Norte y Sonora quedarían ligados y así se intentaría resolver una problemática militar.⁸¹²

Una de las preocupaciones para el secretario de Comunicaciones era que la península de Baja California estuviera asilada del resto de México y más interconectada con Estados Unidos.⁸¹³ Asimismo, le alarmaba la fuerte influencia anglo-americana en la región y se oponía a que los extranjeros adquirieran terrenos.⁸¹⁴ Por ello propuso como medida la mexicanización de la Baja California con la apertura y mejoramientos de las vías de comunicaciones por mar y tierra. De esta manera, el plan de construir una carretera militar fronteriza tenía el propósito de asegurar el control mexicano a lo largo de la línea internacional.⁸¹⁵

El interés en la política caminera que fomentó el General Almazán al frente de la Secretaría de Comunicaciones, se relacionó también con su participación como empresario al obtener la concesión para continuar la construcción del camino carretero de la Ciudad de México a Nuevo Laredo, Tamaulipas. En 1927 la Compañía Constructora Anáhuac, de la cual Almazán era propietario, se encargó en proseguir con los trabajos de dicho camino

⁸¹² Informe del Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Juan Andreu Almazán al C. Presidente de la República Ing. Pascual Ortiz Rubio, México, D. F., 5 de julio de 1930. FAPECFT, AJA, exp.10, Serie 03.01, Legajo: 3/3, Inv.128, ff.37-41.

⁸¹³ Wendy Waters, "Re-mapping the nation: Road Building as State Formation in Post-Revolutionary Mexico, 1925-1940" (tesis de doctorado, University of Arizona, 1999), 61.

⁸¹⁴ Lawrence Douglas Taylor Hansen, "La transformación de Baja California en estado, 1931-1952", *Estudios Fronterizos* Vol. 1, no. 1, (enero-junio, 2000): 59. *The Brownsville Herald*, 31 de julio de 1930.

⁸¹⁵ *The Williams News*, 27 de junio de 1930, 3.

después de que se cancelaran los contratos a la firma estadounidense Byrne Brothers Construction Company en 1926.⁸¹⁶

Además, del viaje del Secretario Almazán por el territorio de la Baja California, la Secretaría de Gobernación envió otra comisión integrada por el General Arturo Campillo Seyde, Moisés Salazar Salinas, el ingeniero Nemesio Vargas y el licenciado Rafael Castro Villagrana, con la misión de efectuar un reporte sobre el estado de estancamiento en el que se encontraba la península, relativo a su desarrollo económico, industrial y agrícola. El informe se presentó en el 30 de agosto de 1930 y resaltó las actividades económicas que se llevaban a cabo en las localidades de Ensenada, Tijuana y Mexicali.

En Ensenada se señaló que los medios de subsistencia se basaban en la agricultura y la pesca. Por su parte, en Mexicali la actividad de mayor relevancia era la agrícola y contaba con varias colonias agrarias como la Progreso, Zaragoza, Sonora, Rivera, Castro, Abasolo y Herradura, en donde se cultivaba algodón, alfalfa, avena, frijol y maíz. No obstante, a causa de la situación económica y la baja del precio del algodón, los agricultores que sembraban la fibra se hallaban en una condición sumamente difícil. En Tijuana la economía dependía del turismo y se calculó que alrededor de diez mil automóviles llegaban los fines de semana a visitar los casinos, cabarets, bares y el Hipódromo.⁸¹⁷

Asimismo, la comisión inspeccionó los caminos del Distrito Norte y del Distrito Sur. La ruta comenzó en Tijuana a Hamilton, de ahí prosiguió a Ónix y Calmallí, después a Santa Rosalía, Comondú, Ballena, La Paz y Todos Santos. En el informe se describió las características del territorio compuesto por diferentes variedades de cactus y por amplias

⁸¹⁶ Marcela Mijares Lara, “VI. Juan Andreu Almazán y la Compañía Constructora Anáhuac: negocios y política durante la posrevolución (1927-1932)”, en Palacios, Marco (Coord.). *Negocios, empresarios y entornos políticos en México 1827-1958* (México, D.F.: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2015), 238-242.

⁸¹⁷ Informe de la Comisión integrada por el Gral. Arturo Campillo Seyde, Nemesio Vargas, Moisés Salazar Salinas y Rafael Castro Villagrana sobre la situación económica de la Baja California al C. Presidente de la República Ing. Pascual Ortiz Rubio, México, D. F., 30 de agosto de 1930. AGN, Pascual Ortiz Rubio, exp. 260/10735, f.2, en IHH-UABC [1.78].

extensiones de desierto que dificultaban atravesar el camino, el cual proseguía el trazado del antiguo camino real que tocaba casi en su totalidad las misiones y los centros mineros que había existido anteriormente o que existían como El Ónix y El Marmolito.

Dentro de las recomendaciones que hizo la comisión para explotar los yacimientos de minerales en El Arco, Calmallí y Punta Prieta e incentivar la agricultura en el Valle de San Quintín, así como la formación de poblaciones mexicanas en la península. Solicitó que se construyera una carretera territorial que uniese a las rancherías y los centros mineros para impulsar el desarrollo agrícola y comercial. Para lograr materializar dicha obra consideró indispensable que los gobiernos locales y las empresas comerciales e industriales establecidas en el Distrito Norte y Sur colaboran junto con el gobierno federal para realizar este proyecto (ver Mapa 13).⁸¹⁸

Por otra parte, con la intención de conocer la viabilidad de construir un camino de Mexicali a Sonora, la comitiva liderada por el General Arturo Campillo Seyde efectuó una expedición desde Tijuana hasta el poblado de Nogales. Tras recorrer el camino de Tijuana a Mexicali constataron que el derrotero estaba en buen estado, a pesar de no estar pavimentado. Al llegar a Mexicali continuaron por un trayecto de terracería de 83 kilómetros de longitud que atravesaba los poblados de Packard, Palaco, Pascualitos, Cucapah, Hechicera, Volcano, Bataques, Tecolote, Paredones, Cuervo, Dieguinos y Algodones. Este tramo en especial requería de reparaciones, ya que en algunas secciones la anchura era de 20 metros y en otras se reducía hasta cuatro metros, incluso en ciertos lugares los automóviles tenían que pasar sobre la vegetación.

⁸¹⁸ Informe de la Comisión integrada por el Gral. Arturo Campillo Seyde sobre la situación económica de la Baja California, México, D. F., 30 de agosto de 1930. AGN, Pascual Ortiz Rubio, exp. 260/10735, ff.12-14, en IIH-UABC [1.78].

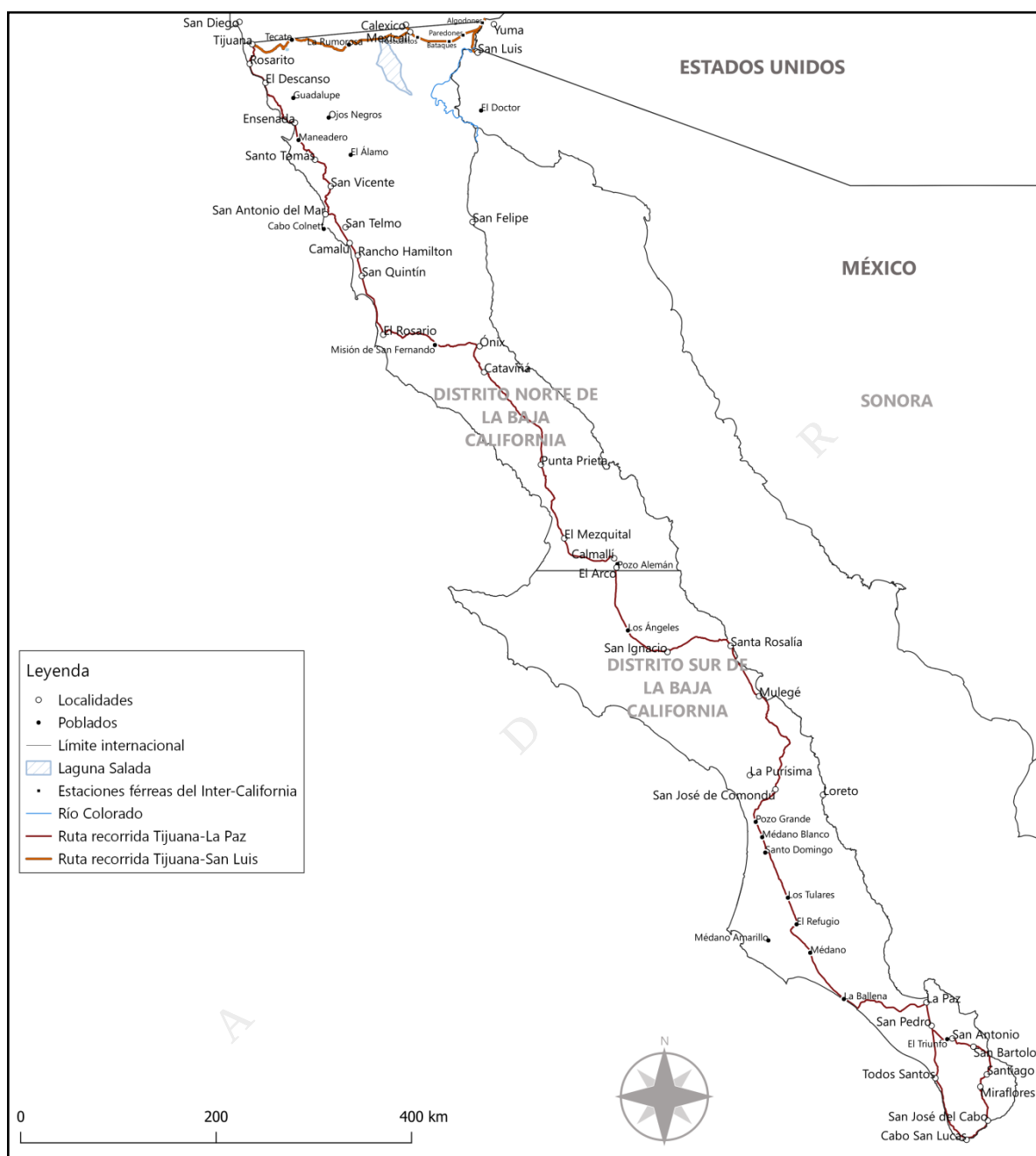
Por otro lado, de Los Algodones a San Luis, en dirección a la Mesa de San Luis rumbo a Nogales cruzando por Sonoyta, no existía ninguna vía de comunicación terrestre por México, para trasladarse entre Sonora y Baja California, los mexicanos debían hacerlo por el lado estadounidense por medio del ferrocarril *Southern Pacific*. Es por ello que la comisión recomendó como primordial el trazado de un camino que corriera desde Mexicali hasta Nogales.

El trayecto sugerido partía de Los Algodones a San Luis, cuya longitud era de 37 kilómetros, de San Luis a Nogales la distancia era de casi 400 kilómetros y atravesaba la zona conocida como el Gran Desierto y las montañas de las sierras de la Tinaja y de El Tule. Los puntos por donde se contempló que pasaría el camino eran la Estación López, Quitovaquita, Cerro Prieto, Rosa de Castilla, Sonoyta, Serventi, Rillito, La Dura y Nogales. De igual modo, para la construcción de camino se sugirió la cooperación del gobierno del Distrito Norte de la Baja California, del estado de Sonora y el gobierno federal.⁸¹⁹

Otro de los aspectos que se abordaron en el informe fueron los proyectos de la colonización del Valle de Mexicali y de la Mesa de San Luis con población mexicana, prohibir la inmigración china a México, terminar los trabajos del ferrocarril de Mexicali al mar de Cortés y hacia el Puerto Isabel, en Sonora, la irrigación del Valle de San Quintín, continuar con la construcción de la Presa Rodríguez, en Tijuana y evitar la pesca clandestina en las costas de Baja California.

⁸¹⁹ Informe de la Comisión integrada por el Gral. Arturo Campillo Seyde sobre la situación económica de la Baja California, México, D.F., 30 de agosto de 1930. AGN, Pascual Ortiz Rubio, exp. 260/10735, ff.15-16, en IIH-UABC [1.78].

Mapa 13. Viaje de la Comisión liderada por el General Arturo Campillo Seyde.



Fuente: Elaboración propia con base en el Informe del General Arturo Campillo Seyde, AGN, 1930.⁸²⁰

El problema del desempleo que prevalecía en Mexicali llevó al gobernador del Distrito a convocar a una reunión con empresarios agrícolas y representantes de las

⁸²⁰ Informe de la Comisión integrada por el Gral. Arturo Campillo Seyde, 30 de agosto de 1930. AGN, Pascual Ortiz Rubio, exp. 260/10735, ff.12-16, en IIH-UABC [1.78].

organizaciones laborales para buscar solucionar la crisis económica. Dentro de los acuerdos que se aprobaron se estableció la puesta en marcha de tres planes, el primero de ellos era la reparación y mantenimiento de los caminos, el segundo era el cortar leña y el tercero era la fabricación de ladrillos y limpieza de canales, con ello se pretendía emplear a cuatrocientos hombres.⁸²¹ Inclusive la compañía de Colorado River Land se ofreció a permitir el corte de leña en sus terrenos con el fin de darles trabajo a más personas.⁸²²

A pesar de estas medidas emprendidas por el gobierno de Tapia, los argumentos expuestos en el informe del General Almazán mostraban una enorme preocupación de que empresarios estadounidenses tuvieran concesionadas extensas propiedades de tierras como en el caso de Harry Chandler. Por ello, Almazán estipuló que se debían quitar las hectáreas que poseía Chandler con el propósito de cambiar la situación que prevalecía en la Baja California, de lo contrario la península se hallaba en un inminente peligro. Asimismo, Almazán culpó a Chandler de ser el responsable de la inmigración china y sentenció que el General Calles lo consideraba un filibustero, por lo que para solucionar esta problemática una de las medidas planteadas era que Chandler cediera 40,000 hectáreas para llevar a cabo la colonización con agricultores mexicanos.⁸²³

El interés de lo que ocurría en el Distrito Norte de la Baja California, llevó al presidente Ortiz Rubio a despachar dos comisiones más, era latente que el naciente Estado Revolucionario estaba atento de la situación de la frontera, por tal razón, el jefe del Ejecutivo mandó a su secretario particular, el coronel Eduardo Hernández Cházaro con

⁸²¹ *Calexico Chronicle*, 30 de julio de 1930.

⁸²² *El Heraldo de México*, 30 de julio de 1930. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1930, exp. 260/10131, f.3, en IIH-UABC [1.70].

⁸²³ Memorándum de Juan G. Brittingham dirigido a Ismael Pizarro Suárez sobre la visita de Juan Andreu Almazán, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, a Baja California. Manifiesta la oposición de éste a la posesión de tierras por la Colorado River Land Company, S.A., 20 de junio de 1930. AGN, Pablo Herrera Carrillo, ff.1-2, en IIH-UABC [3.74].

destino al territorio bajacaliforniano. Por su parte, la Secretaría de Guerra y Marina envió al coronel Miguel Rodríguez Galeana⁸²⁴ para que juntos efectuaran una investigación respecto a la situación política y económica de los poblados fronterizos y así como, el desempeño del gobernador Tapia. La presencia de los coroneles molestó a los habitantes de los poblados fronterizos, debido a las declaraciones que éstos hicieron. En agosto de 1930, en la ciudad de Los Ángeles, California, Hernández Cházaro declaró que las localidades del Distrito Norte estaban totalmente americanizadas. Esto ocasionó que los residentes respondieran a estos señalamientos de forma enérgica y con rechazo. A través de la prensa, Miguel Calette, presidente de la Cámara Nacional de Comercio de Tijuana hizo un pronunciamiento, en donde manifestó que las declaraciones hechas por Hernández Cházaro acarreaban perjuicios al comercio de Tijuana. Calette criticó al secretario particular del presidente por la forma como retrató a la región, distanciada del centro del país y en la que pintaba a sus residentes de separatistas.⁸²⁵

De igual modo, agrupaciones y sindicatos obreros de Mexicali protestaron en contra de la campaña de descrédito hacia el gobernador Tapia.⁸²⁶ Inclusive, en un editorial del *Heraldo de México* se exhibió las desmesuradas aseveraciones de Hernández Cházaro,

⁸²⁴ Informe de Miguel Rodríguez Galeana sobre la situación política en el Distrito Norte de la Baja California, 12 de agosto de 1930. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1930, exp. 260/9962, f.2, en IIH-UABC [1.67].

⁸²⁵ *El Heraldo de México*, 17 de agosto de 1930. Protesta de Miguel Calette, presidente de la Cámara Nacional de Comercio de Tijuana, por las declaraciones de Eduardo Hernández Cházaro. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1930, exp. 260/10130, ff.4-5, IIH-UABC [1.69].

⁸²⁶ Mensaje de adhesión de la Confederación de Sindicatos y Uniones Obreras del Distrito Norte de la Baja California al gobernador José María Tapia, 23 de agosto de 1930. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1930, exp. 257/12119, f.3, IIH-UABC [1.60]. La razón del porqué estas organizaciones respaldaron a Tapia fue porque hizo cumplir la disposición federal que daba preferencia a los trabajadores mexicanos para que fueran contratados y no los extranjeros, véase mensaje de apoyo de Reynaldo Cervantes Torres, secretario general de la Confederación Regional Obrera Mexicana, y de José Rubio, representante de la Federación de Agrupaciones Obreras de Tijuana, a José María Tapia, gobernador del Distrito Norte de la Baja California, 21 de marzo de 1930. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1930, exp. 2/4033, ff.2-4, en IIH-UABC [1.12].

quien calificó a Tijuana como un feudo estadounidense compuesto por centros de vicios, en donde los letreros y anuncios estaban sólo en inglés.⁸²⁷

El efecto de estas declaraciones provocó que la situación en el Distrito Norte se volviera tensa, la prensa de ambas fronteras cuestionó los informes de los generales Almazán, Campillo Seyde y Hernández Cházaro, los cuales calificaron de exagerados. En respuesta a este señalamiento el coronel Miguel Rodríguez Galeana sentenció que los periódicos *La Opinión* y el *Heraldo de México*, que circulaban en lado estadounidense eran financiados por el gobierno del Distrito Norte.⁸²⁸ Incluso, afirmó en una carta que envió al presidente Ortiz Rubio, que el gobernador Tapia no era un servidor leal al jefe del Ejecutivo.⁸²⁹

Manuel M. Guerrero, partidario de Ortiz Rubio en San Diego, se comunicó con Hernández Cházaro para proporcionarle varias cartas en las que atacaba a Tapia y al ex gobernador Rodríguez por ser los responsables en permitir que empresarios estadounidenses tuvieran casinos en Tijuana y Mexicali.⁸³⁰ Además, se les culpó de impulsar la americanización en el Distrito Norte.⁸³¹ Este discurso político enarbolado por Hernández Cházaro y Rodríguez Galeana tenía como finalidad buscar legitimar el proyecto federal de la mexicanización en la frontera.

⁸²⁷ *El Herald de México*, "Tijuana y Cházaro", 15 de agosto de 1930. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1930, exp. 260/10126, f.4, en IIH-UABC [1.68].

⁸²⁸ Defensa de Miguel Rodríguez Galeana y Manuel M. Guerrero a Eduardo Hernández Cházaro, secretario particular del presidente de México, por los ataques de la prensa a raíz de sus declaraciones sobre la situación en la Baja California. 11 de agosto de 1930. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1930, exp. 260/9912, f.2, en IIH-UABC [1.66] y AGN. Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1930, exp. 260/10203, f.2, en IIH-UABC [1.74].

⁸²⁹ Informe de Miguel Rodríguez Galeana sobre la situación política en el Distrito Norte de la Baja California, 12 de agosto de 1930. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1930, exp. 260/9962, f.2, en IIH-UABC [1.67].

⁸³⁰ Informes de Manuel M. Guerrero sobre la situación política del Distrito Norte de la Baja California, 11 al 15 de agosto de 1930. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1930 exp. 257/10878 y 257/10933, ff.4-8, en IIH-UABC [1.57].

⁸³¹ Denuncia de Manuel M. Guerrero contra Abelardo L. Rodríguez y el gobernador José María Tapia por auspiciar la campaña de ataques periodísticos contra los informes presentados por el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Juan Andreu Almazán, el Secretario particular del presidente de México, Eduardo Hernández Cházaro. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1930, exp. 260/10419, f.2, en IIH-UABC [2.5].

El problema de la americanización para el gobierno revolucionario, no sólo lo representaba que la Colorado River Land fuera propietaria de extensas tierras en el delta del Colorado, sino el verdadero temor era la posibilidad de un intento de anexión de la Baja California a Estados Unidos, a causa del problema de las entregas de agua del Río Colorado. El 19 de agosto de 1930, el director del periódico *El Sol de San Bernardino*, Roberto Isaías envió un cuestionario y un ejemplar del artículo publicado en el diario *La Opinión* al presidente Ortiz Rubio, en el cual el diputado estadounidense del Valle Imperial, Phil D. Swing declaró que buscaba introducir una proposición en el Congreso para que el gobierno de Estados Unidos comprara a México la Baja California.⁸³²

Para el congresista californiano Phil D. Swing, quien era uno de los artífices del proyecto de la presa Boulder, la adquisición de la Baja California era la solución para eliminar por completo el problema de la distribución de las aguas del Río Colorado. Swing consideró que dicha porción del territorio era importante para Estados Unidos y México no la necesitaba. Además, mencionó que para poder pasar tropas, el gobierno mexicano necesitaba utilizar territorio estadounidense debido a que la península no estaba ligada al resto del país.⁸³³

El reconocimiento de los derechos de México al agua del Río Colorado era un tema que estaba en discusión en Washington. La *International Boundary Commission*, recomendó al Congreso de Estados Unidos se concedieran los 750,000 acres pies (990

⁸³² Cuestionario enviado por Roberto Isaías, director de *El Sol de San Bernardino*, California, al presidente Pascual Ortiz Rubio respecto a la propuesta de Phil D. Swing, diputado al congreso de los Estados Unidos, para que dicho país adquiriera la Baja California, 19 de agosto de 1930.AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1930, exp. 260/10234, f.2, en IIH-UABC [1.77].

⁸³³ *La Opinión*, 1 de agosto de 1930, 1,10, AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1930, exp. 260/10234, f.2, en IIH-UABC [1.77].

millones de metros cúbicos), de agua del Río Colorado que beneficiarían a Baja California de manera anual, sin embargo, Swing no estaba a favor de entregar agua a México.⁸³⁴

Tras propagarse la noticia de la propuesta del congresista Swing de la compra de la Baja California en la prensa del Sur de California, el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Juan Andreu Almazán sugirió al gobierno mexicano que hiciera los sacrificios necesarios para comprar las tierras de la Colorado River Land. De igual modo, Almazán estaba de acuerdo con los planes carreteros del gobernador Tapia, quien pretendía iniciar los trabajos del trayecto de Sonora a Mexicali y pavimentar el camino Tijuana-Ensenada.⁸³⁵

No obstante, a causa del ambiente político en el Distrito Norte y ante la noticia de que el gobernador Tapia había otorgado a una empresa estadounidense la concesión del camino Tijuana a Ensenada para transportar pasajeros en automóviles, un grupo de comerciantes de Tijuana le pidieron al presidente de la república que no se permitiera esta concesión.⁸³⁶ Incluso, la Liga Obrera Nacionalista de Oficios Varios y la Federación de Sindicatos y Uniones Obreras de Tijuana solicitaron a la Comisión Nacional de Caminos se denegara la autorización para trasladar pasajeros. El ingeniero Francisco Díaz Leal, presidente de la Comisión Nacional de Caminos les contestó que no existía ningún contrato al respecto.⁸³⁷

Las primeras semanas de agosto fueron difíciles para el gobernador Tapia, a consecuencia de las aseveraciones que lo acusaban de la americanización del Distrito Norte. Ante este escenario, Tapia presentó su renuncia y fue sustituido por el General

⁸³⁴ *Calexico Chronicle*, 2 de agosto de 1930.

⁸³⁵ *Calexico Chronicle*, 2 de agosto de 1930.

⁸³⁶ Solicitud del Sindicato de Pequeños Poseedores de Tijuana para que no se conceda la construcción del camino de Tijuana a Ensenada a una empresa estadounidense, 7 de agosto de 1930. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1930, exp. 260/9755, f.1, en IIH-UABC [1.64].

⁸³⁷ Respuesta de la Comisión Nacional de Caminos a los mensajes de sindicatos y organizaciones obreras del Distrito Norte de la Baja California, en la que desmiente que se haya otorgado una concesión para construir el camino de Tijuana a Ensenada, 21 de agosto de 1930. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 193, exp. 260/12127, f.1, en IIH-UABC [2.3].

Arturo Bernal, el 26 de agosto de 1930.⁸³⁸ Al llegar al Distrito Norte, el 3 de septiembre, Bernal puso en marcha el plan de mexicanización que decretó el presidente Ortiz Rubio. Este acuerdo estipulaba diferentes puntos como prohibir la inmigración china a México, la colonización con trabajadores mexicanos en la región septentrional del Distrito Norte, que las transacciones monetarias y fijación de precios se efectuaran en moneda nacional, el uso del idioma español en los anuncios públicos, la construcción de un camino de Mexicali a Nogales, Sonora, el trazado de una carretera territorial desde Tijuana hasta San José del Cabo, la edificación de una presa para irrigar el valle de San Quintín y que el gobierno del Distrito Norte procurara recuperar las tierras que poseía la Colorado River Land.⁸³⁹

El primer desafío que enfrentó el gobernador Bernal al llegar a Mexicali fue el problema del desempleo, encontró que algunos hombres realizaban labores cortando leña y fabricando materiales de construcción, si bien este era un programa temporal creado por el ex gobernador Tapia, Bernal buscó que las compañías algodoneras contrataran a estas personas para la temporada de la pizca de la fibra.⁸⁴⁰

En su visita a Tijuana, Bernal señaló que el puente internacional requería de reparaciones urgentes por lo que informó a la Secretaría de Gobernación, para realizar los trabajos el gobernador propuso que se le autorizara cobrar un impuesto al tránsito de vehículos que atravesaban el puente. En la respuesta emitida por Gobernación sentenció que la reparación de esta obra correspondía a la Secretaría de Comunicaciones y Obras

⁸³⁸ *Calexico Chronicle*, 23 de agosto de 1930 y Nombramiento de Arturo Bernal como gobernador del Distrito Norte de Baja California, 26 de agosto de 1930. AGN, Dirección General de Gobierno, 2.135(30), caja: 5, exp.7, f.1, en IIH-UABC [14.37].

⁸³⁹ Marco Antonio Samaniego López, “La emergencia de la crisis económica y los nuevos actores políticos, 1930-1935. Los años del maximato”, en Samaniego López, Marco Antonio (Coord.), *Ensenada: nuevas aportaciones para su historia* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 1999), 599.

⁸⁴⁰ Aviso de Arturo Bernal de haber tomado posesión como Jefe de Operaciones militares y del cargo de gobernador del Distrito Norte de la Baja California, informa sobre la situación de los desempleados en la entidad, 5 de septiembre de 1930. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1930, exp. 257/11025, f. 2, en IIH-UABC [1.59].

Públicas y la creación de un impuesto especial al tránsito de automóviles era competencia de la Secretaría de Hacienda.⁸⁴¹

Al conocerse los planes carreteros de Ortiz Rubio en la península de Baja California, la prensa de Calexico prestó especial interés en la construcción del camino de Mexicali a Nogales, Sonora. La presencia de ingenieros inspeccionando la ruta hasta San Luis era vista con atención en el lado fronterizo de Estados Unidos.⁸⁴² A principios del mes de octubre de 1930, dos delegaciones de funcionarios del gobierno mexicano visitaron Mexicali y Calexico, antes de asistir al primer congreso Internacional de la Carretera del Pacífico, en la ciudad de Los Ángeles para entrevistarse con el Bernal y el cónsul mexicano Edmundo Aragón.

El tema que abordaron con el gobernador era que después de participar en el congreso regresarían a Mexicali para tratar asuntos referentes a los caminos en el Distrito Norte. Posterior a ello, las delegaciones se dirigieron a Ensenada y zarparon en un barco rumbo a Los Ángeles, acompañados por una comisión nombrada por Bernal para representar al Distrito Norte compuesta por el ingeniero R. Martínez Vaca y Miguel Ángel Menéndez.⁸⁴³

El congreso en cuestión fue organizado por un grupo de empresarios angelinos liderados por Harry Chandler, Henry W. Keller y Harry J. Bauer –presidente del *Automobile Club of Southern California*–, quienes promovieron la construcción de una carretera transnacional que conectara a Los Ángeles con la Ciudad de México a través de la

⁸⁴¹ Solicitud de Arturo Bernal, gobernador del Distrito Norte de Baja California, de autorización para cobrar un impuesto al tránsito de vehículos, para la reparación del puente internacional de Tijuana, 22 de septiembre de 1930. AGN, Dirección General de Gobierno, 2.127.1 (30)24, caja: 45, exp.31/2, ff.2-4, en IIH-UABC [12.3].

⁸⁴² *Calexico Chronicle*, 1 de octubre de 1930 y 11 de octubre de 1930.

⁸⁴³ *Calexico Chronicle*, 13 de octubre de 1930.

costa del Pacífico, la cual denominaron *International Pacific Highway*.⁸⁴⁴ La propuesta se realizó, a pesar de que las posesiones que tenía Chandler en el Distrito Norte estaban en la mira del gobierno central y en el contexto internacional existían tensiones entre México y Estados Unidos derivados del incumplimiento de los pagos de la deuda externa por parte de México a consecuencia de la gran depresión.⁸⁴⁵

Chandler ideó la construcción de una carretera transnacional que uniera a Los Ángeles con las ciudades fronterizas mexicanas, la costa del pacífico y la Ciudad de México y para ello contó con el apoyo de Keller, quien era vicepresidente del *Automobile Club of Southern California*. Los primeros pasos para materializar el proyecto iniciaron el 15 de octubre de 1930 con la preparación de un evento que reunió a funcionarios estadounidenses y delegados mexicanos, en donde se discutió sobre las oportunidades comerciales y turísticas que proporcionaría esta carretera internacional.⁸⁴⁶

A esta conferencia asistieron veinticuatro comisionados de México entre ellos se encontraban los gobernadores Francisco Elías, de Sonora y Filiberto Gómez, del Estado de México, éste último iba en representación del presidente Ortiz Rubio. Igualmente, acudieron los portavoces de los gobiernos de Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Michoacán, Puebla, Oaxaca y Chiapas, así como un grupo de ingenieros de cada estado invitado incluido el Distrito Norte de la Baja California, junto con el cónsul mexicano en Los Ángeles, Rafael de la Colina y el gerente general de la firma Standard Oil Company en México, W. W. Wilkinson.

⁸⁴⁴ Jessica Kim, *Imperial Metropolis: Los Angeles, Mexico, and the borderlands of American empire, 1865-1941* (Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2019), 179.

⁸⁴⁵ Lorenzo Meyer, "La Revolución Mexicana y las potencias anglosajonas: el final de la confrontación y el principio de la negociación, 1925-1927", *Historia Mexicana* Vol. 34, no. 2 (1984): 341.

⁸⁴⁶ Kim, *Imperial Metropolis*, 190-191.

En la sección estadounidense se presentaron el asistente de la Secretaría del Interior, Ernest Walker Sawyer, los ingenieros J. S. Bright de la Oficina de Caminos Públicos, Charles H. Purcell de la Comisión Estatal de Carreteras de California y el ingeniero del distrito de Los Ángeles, S. V. Cortelyou junto con el comisionado de caminos del condado de Santa Ana y el representante de la revista *Western Highways Builder*.⁸⁴⁷

La propuesta de la carretera internacional del Pacífico, en palabras de Henry Keller tenía el propósito conformar una relación de amistad entre las naciones en el hemisferio occidental.⁸⁴⁸ Aunque, la parte mexicana veía con buenos ojos la iniciativa, abogaron por que el trazado carretero respondiera a las necesidades nacionales y regionales de México. Por su parte, la sección estadounidense buscaba crear alianzas regionales estratégicas en el Pacífico, así como una ruta turística escénica para automovilistas a través del territorio mexicano.⁸⁴⁹

Posterior al congreso, los delegados mexicanos y estadounidenses realizaron un viaje en automóvil hacia los poblados de Calexico y Mexicali, acompañados por los oficiales del *Automobile Club of Southern California*. Al llegar a la frontera se reunieron con las cámaras de comercio de dichas localidades, después se dirigieron al tramo del desierto entre Calexico y Yuma con el fin de estudiar el uso del aceite como capa de rodamiento en la arena para el tránsito de vehículos.⁸⁵⁰ Asimismo, se proyectó que cuando las aguas del Río Colorado fueran controladas se construiría un puente que conectaría a Baja California y Sonora, lo cual le permitiría a Calexico convertirse en la puerta de acceso de Los Ángeles en dirección a Nogales.⁸⁵¹

⁸⁴⁷ *Los Angeles Times*, 16 de octubre de 1930, 17.

⁸⁴⁸ *Los Angeles Times*, 16 de octubre de 1930.

⁸⁴⁹ Kim, *Imperial Metropolis*, 191-192.

⁸⁵⁰ *Calexico Chronicle*, 18 de octubre de 1930.

⁸⁵¹ *Calexico Chronicle*, 21 de octubre de 1930.

En lo que respecta al gobierno de Bernal al frente del Distrito Norte, su gestión duró unos cuantos meses y fracasó en su intento por implementar el plan de mexicanización.⁸⁵² Los esfuerzos por materializar la construcción del camino desde Ensenada hasta Sonora, orillaron a Bernal a recolectar fondos a través de donaciones privadas. El monto que se pretendió recaudar era de \$750,000 pesos. Por lo que el casino Agua Caliente aportó \$200,000 pesos y el estadounidense Jack Dempsey donó \$100,000 con la intención de que se agilizaran los trabajos de pavimentación del camino, principalmente por sus inversiones en el Hotel Playa de Ensenada.⁸⁵³

Con la renuncia de Bernal a la gubernatura, el 10 de diciembre de 1930, el plan del mejoramiento del camino costero quedó suspendido.⁸⁵⁴ El hombre que suplió a Bernal fue Carlos Trejo Lerdo de Tejada, quien arribó a Baja California a finales de diciembre de 1930.⁸⁵⁵ Entre las primeras acciones que efectuó Trejo fueron recorrer los caminos existentes en el Distrito Norte, debido a que uno de los encargos del presidente de la república fue la construcción de las carreteras que incorporan definitivamente a la Baja California al resto del país.⁸⁵⁶

Esta labor se volvió cada vez más apremiante a consecuencia de la propuesta que hizo Henry F. Ashurst, senador por Arizona, el 5 de enero de 1931, en donde introdujo una resolución ante el Senado para que se autorizaran las negociaciones entre Estados Unidos y México con el fin de comprar la Baja California y una porción de territorio del estado de Sonora de aproximadamente 10,000 millas cuadradas de extensión hasta abarcar las tierras

⁸⁵² Samaniego López, “La emergencia de la crisis económica”, 599. *Calexico Chronicle*, 10 de diciembre de 1930.

⁸⁵³ *Calexico Chronicle*, 13 de noviembre de 1930.

⁸⁵⁴ *Calexico Chronicle*, 10 de diciembre de 1930, 2 y *Los Angeles Evening Express*, 10 de diciembre de 1930.

⁸⁵⁵ Nombramiento de Carlos Trejo y Lerdo de Tejada como gobernador del Distrito Norte de Baja California, 11 de diciembre de 1930. AGN, Dirección General de Gobierno, 2.135(30)5, caja: 5, exp.10, ff.1-3, en IIH-UABC [14.40]. Véase *Calexico Chronicle*, 26 de diciembre de 1930.

⁸⁵⁶ Informe de Carlos Trejo y Lerdo de Tejada, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, sobre la situación general en que se encuentra dicho territorio y los proyectos para la construcción de ferrocarriles y carreteras, 12 de febrero de 1932. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1931 Exp. 257/1481, f.3, en IIH-UABC [2.81].

adyacentes al delta del Río Colorado. De esta manera, Estados Unidos obtendría el control total de la corriente internacional. Cabe mencionar que anteriormente Ashurst ya había propuesto esta moción en 1919 argumentado que Estados Unidos debía adquirir la península por razones militares.⁸⁵⁷

Al darse a conocer la noticia a nivel nacional en la Unión Americana, la reacción por parte de ciertos círculos políticos y algunos periódicos fue de incredulidad,⁸⁵⁸ ya que consideraron que el Senado no aprobaría la proposición.⁸⁵⁹ Asimismo, señalaron que existían un grupo de simpatizantes en California que apoyaban a Ashurst y deseaban anexionar la Baja California apelando al temor del peligro amarillo por la presencia de colonos y pescadores japoneses en Bahía de Magdalena.⁸⁶⁰ Ashurst sentenció que México no estaba dispuesto a vigilar el territorio, el cual estaba amenazado ante una posible agresión oriental.⁸⁶¹

Por otro lado, en una nota del diario *New York Times*, el periodista Carleton Beals mencionó que el gobierno del presidente Ortiz Rubio decretó el plan de mexicanización en la Baja California ante la amenaza de que Estados Unidos intentara tomar posesión de la península.⁸⁶² Sin embargo, el verdadero objetivo que buscaba Ashurst era que México no recibiera las entregas de agua del Río Colorado y se oponía al plan de mexicanización en el Distrito Norte, principalmente porque el proyecto de colonización que se trataba de implementar en el Valle de Mexicali significa abrir más tierras de cultivo y por ende, demandar más agua para uso agrícola.

⁸⁵⁷ *Pomona Progress-Bulletin*, 8 de enero de 1931, 4.

⁸⁵⁸ *Olean Times Herald*, 6 de enero de 1931.

⁸⁵⁹ *Santa Rosa Republican*, 8 de enero de 1931, 10.

⁸⁶⁰ *The Standard Union*, 8 de enero de 1931 y *The Brooklyn Daily Eagle*, 6 de enero de 1931, 18.

⁸⁶¹ Eugene Keith Chamberlain, "United States interests in Lower California" (tesis de doctorado: University of California, 1949), 306.

⁸⁶² Chamberlain, "United States interests", 307-308 y *New York Times*, 11 de enero de 1931, 11.

En lo concerniente a la reacción de Ortiz Rubio al enterarse de la propuesta de Ashurst, lo que hizo fue reírse y verlo como una broma, así que prefirió no realizar ningún comentario sobre el tema.⁸⁶³ Pero, el General Almazán, Secretario de Comunicaciones, consideró que se debía tomar con seriedad la proposición del senador de Arizona⁸⁶⁴ Esto explica porque para el gobernador del Distrito Norte, Carlos Trejo, una de las tareas apremiantes era la construcción de caminos que unieran a la Baja California con el resto de la república y así evitar el peligro de una nueva mutilación del territorio como lo mencionó anteriormente Almazán.⁸⁶⁵

Por otra parte, el 7 de febrero de 1931 por decreto oficial el Distrito Norte cambió de categoría política a Territorio Norte de la Baja California conservando la extensión y límites que ya tenía. La línea divisoria que separó a los ahora Territorio Norte y Sur quedó demarcada en el paralelo 28°.⁸⁶⁶ Posteriormente, al establecimiento de la ordenanza federal, el gobernador Trejo redactó un informe sobre las condiciones en las que se encontraba la entidad y lo envió al presidente Ortiz Rubio, en él abordó los desafíos que conllevaba la construcción de la carretera de Mexicali a San Luis, –Santa Ana–, Sonora y enfatizó las dificultades que implicaba el trazado del camino por el enorme desierto de San Luis. Si bien confiaba en que la obra se realizaría, manifestó que después de vencer al desierto, la carretera sería indispensable para la incorporación de la Baja California.

De igual modo, arguyó como fundamental la terminación del ferrocarril Mexicali-Pascualitos-Puerto Isabel y la apertura de una línea marítima entre Ensenada y Mazatlán, para lograr la puesta marcha de los trabajos en las carreteras de Ensenada-Tijuana, Tijuana-

⁸⁶³ *Press and Sun-Bulletin*, 8 de enero de 1931, 8.

⁸⁶⁴ *Los Angeles Times*, 15 de enero de 1931 y *Fresno Morning Republican*, 16 de enero de 1931, 4.

⁸⁶⁵ Chamberlain, “United States interests”, 309.

⁸⁶⁶ *Diario Oficial de la Federación*, Tomo LXIV, No. 81, 7 de febrero de 1931, Periódico Oficial del Distrito Norte de la Baja California, Tomo XLIV, No. 5, 20 de febrero de 1931.

Mexicali y Mexicali-San Luis. Trejo solicitó que el impuesto de 6% por litro de gasolina decretado para los caminos que se recaudaba en el Territorio Norte, se quedara en la región y se empleara para terminar las obras. Además, pidió que se le permitiera el cobro de veinte centavos por cada automóvil que entrara a Tijuana y de los fondos obtenidos de dicho gravamen se destinarían para el mejoramiento de las carreteras en Baja California.⁸⁶⁷

En este sentido, Trejo creía que la conclusión de la línea férrea de Mexicali a Puerto Isabel posibilitaría unir de manera más rápida a la península. De esta manera, la carretera de Mexicali a San Luis y los ramales tributarios del ferrocarril conectaría con los sitios navegables del Río Colorado y permitirían la conformación de una red de comunicaciones que ayudaría a ligar la parte oriental del Territorio Norte.

La falta de caminos en esta zona mermaba el tráfico comercial en La Bomba que recibía el arribo de barcas provenientes de Guaymas, éstos navegaban por el Mar de Cortés y entraban por el Río Colorado hasta La Bomba. Ahí desembarcaban la mercadería y la transportaban en camiones rumbo a Mexicali, sin embargo, al no existir un camino trazado, la tarifa por el traslado de la carga se volvía sumamente costoso, ya que era frecuente que los vehículos sufrieran averías, al grado que llegó a ser común ver camiones Ford abandonados a lo largo de la ruta.⁸⁶⁸

La situación laboral y económica en el Territorio Norte era sumamente crítica, el aumento de la gente sin empleo y la repatriación de mexicanos a línea fronteriza de Baja California, arrojaban oleadas de personas sin recursos, mismas que incrementaban el

⁸⁶⁷ Informe de Carlos Trejo y Lerdo de Tejada, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, sobre la situación general en que se encuentra dicho territorio y los proyectos para la construcción de ferrocarriles y carreteras, 12 de febrero de 1931. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1931, exp. 257/1481, ff. 9-11, en IIH-UABC [2.81].

⁸⁶⁸ Informe de Carlos Trejo y Lerdo de Tejada, 12 de febrero de 1931. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1931, exp. 257/1481, ff. 8-11, 13, en IIH-UABC [2.81].

número de familias pobres.⁸⁶⁹ Otro de los problemas eran los altos aranceles que se pagaban en las aduanas fronterizas para introducir productos.

La estrecha vinculación económica con San Diego y el Valle Imperial hacia que los residentes del Territorio Norte compraran sus víveres y mercancías en el lado estadounidense porque en lado mexicano no se producían o no se cultivaban. Ante ello, el gobernador Trejo le pidió al presidente de la república se dispusiera una ley transitoria para importar productos libre de derechos de todo aquello que no se tenía como gasolina, papel, materiales eléctricos, de construcción, maquinaria agrícola y alimentos.⁸⁷⁰

En lo referente a la concesión para el traslado de pasajeros, Trejo apoyó al Gremio de Choferes y revocó el permiso que el ex gobernador Tapia otorgó a la empresa de J. H. Woollet para explotar el servicio de transportación de personas en automóvil entre Ensenada y Tijuana. Las presiones por parte del sindicato de choferes al gobierno fueron escuchadas por Trejo, quien prefirió ayudar a los transportistas mexicanos, ya que consideraba que la firma extranjera representaba una competencia desigual, debido a que en lado estadounidense las empresas mexicanas no podía operar.⁸⁷¹

Durante los meses que gobernó Carlos Trejo se realizaron obras de reparación en el camino de Tijuana a Ensenada y se petrolizaron veinte kilómetros. A este trayecto se le dio constantemente mantenimiento a causa de las lluvias, las cuales destruían secciones del derrotero volviéndolo peligroso e intransitable. Ello ocasionaba que se suspendiera el

⁸⁶⁹ *Hanford Sentinel*, 23 de febrero de 1931.

⁸⁷⁰ Informe de Carlos Trejo y Lerdo de Tejada, 12 de febrero de 1931. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1931, exp. 257/1481, ff. 18-21, en IIH-UABC [2.81].

⁸⁷¹ Solicitud de James H. Woollet para que se revoque el acuerdo que le retiró la concesión para prestar el servicio de transporte entre Tijuana y Ensenada, Baja California, 4 de mayo de 1931. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1931, exp. 3110-A, ff. 1-2, en IIH-UABC [3.48].

tráfico vehicular hasta que el camino quedara seco.⁸⁷² En la ruta de Tijuana a Mexicali también se hicieron trabajos de nivelación y se contrató temporalmente a la gente sin empleo, estas acciones eran parte del programa de mejoras públicas junto con la construcción de viviendas por parte del gobierno para darles trabajo a ciento personas en Mexicali.⁸⁷³

En el caso del camino de Mexicali a San Felipe estaba compuesto por dos brechas, una de ellas partía de Mexicali y pasaba por La Bomba y El Mayor, mientras que la otra corría en dirección a San Luis. La urgente necesidad de ligar a la Baja California con Sonora, llevó a Trejo a ordenar la construcción de los primeros treinta kilómetros de la carretera de Mexicali-San Luis, así como el trazado de veinticinco kilómetros de la carretera Mexicali, Punta de Hierro y Puerto Isabel, en el Golfo de Cortés, la cual intentó vincular al Valle de Mexicali con el territorio de Sonora y por ende, con la república mexicana.⁸⁷⁴ En lado sonorenses, Ortiz Rubio instruyó al gobernador Francisco Elías iniciara el tendido de la carretera desde Santa Ana hasta el golfo y desde allí hasta San Luis para abrir una ruta comercial.⁸⁷⁵

Por otra lado, en Tijuana, Trejo concedió a la firma Sociedad de Tijuana Bridge Company, el contrato para la construcción de un puente de concreto sobre río Tijuana que sustituiría al puente de madera que unía la garita internacional y la avenida México. La longitud de la obra propuesta era de cuatrocientos ochenta metros. Además, se estableció el cobro de una tarifa al tránsito de vehículos y peatones que cruzaran el puente, cinco centavos a las personas, veinticinco centavos por automóvil y a los camiones, carros de

⁸⁷² Carlos Trejo Lerdo de Tejada, *Norte contra sur. Obregón-Calles-Ortiz Rubio. Ensayo de sociopolítica mexicana* (Mexicali, Baja California: Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de Investigaciones Históricas, Colección Baja California, Nuestra Historia, 2007), 49.

⁸⁷³ *Callexico Chronicle*, 24 de marzo de 1931 y 31 de marzo de 1931.

⁸⁷⁴ Trejo Lerdo de Tejada, *Norte contra sur*, 88, 209.

⁸⁷⁵ *Pomona Progress-Bulletin*, 23 de mayo de 1931, 2.

carga o tractores se determinó una cuota de treinta centavos. Dichos cobros aplicaban únicamente a los no residentes del Territorio Norte y estaba orientada a los turistas estadounidenses.⁸⁷⁶

A mediados de octubre de 1931, Carlos Trejo presentó su renuncia a la gubernatura. La falta de resultados sociales y económicos en su gestión, al no poder solucionar la indigencia y el desempleo, ocasionó que los residentes del Territorio presionaran a las autoridades del centro del país para que lo removieran.⁸⁷⁷ Los cambios en el gabinete del presidente Ortiz Rubio con la llegada de Plutarco Elías Calles a la Secretaría de Guerra significaron una reconfiguración política que implicó la dimisión del General Agustín Olachea Avilés al gobierno del Territorio Sur y se le designó como el nuevo gobernador del Territorio Norte el 21 de octubre de 1931.⁸⁷⁸

5.3.- La transformación del espacio fronterizo: la presa Boulder y la carretera Mexicali-San Luis.

Tras la aprobación del *Boulder Canyon Project Act* por el Congreso de Estados Unidos, en 1928, se autorizó la construcción de la presa Boulder, la cual tuvo como objetivo controlar las inundaciones, almacenar agua, regular la corriente del Río Colorado y la generación de energía eléctrica.⁸⁷⁹ La dependencia federal que se encargó en construir y operar la obra fue el *Bureau of Reclamation*, perteneciente a la Secretaría del Interior. El lugar elegido para

⁸⁷⁶ Contrato celebrado por Carlos Trejo y Lerdo de Tejada, gobernador del Territorio Norte de la Baja California con la Sociedad Tijuana Bridge Company, S.A., para la construcción de un puente sobre el río Tijuana, 6 de agosto de 1931. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1931, exp. 24/6053, ff.3-8, en IIH-UABC [2.43].

⁸⁷⁷ Samaniego López, “Capítulo II.- El impacto de la Gran Depresión”, 49.

⁸⁷⁸ *San Francisco Examiner*, 17 de octubre de 1931.

⁸⁷⁹ “Boulder Canyon Project Act, 1928”, (1928), consultado, 20 de mayo de 2021, <https://www.usbr.gov/lc/region/g1000/pdfiles/bcpact.pdf>.

iniciar los trabajos fue Black Canyon o Canyon Boulder, en Nevada, a 440 millas del Golfo de California.

La edificación de la presa Boulder se proyectó para el almacenamiento y distribución de agua a los estados ribereños inferiores de Nevada, California y Arizona. Al ser el Río Colorado una cuenca internacional compartida entre Estados Unidos y México, la cantidad de metros cúbicos que recibiría México se convirtió en un tema en disputa, principalmente porque los estados que firmaron el Pacto de Santa Fe se negaban a reconocer los derechos legales de México al uso de la corriente del Río Colorado, especialmente California y Arizona.⁸⁸⁰

El canal El Álamo y los bordos de protección construidos en el Valle de Mexicali proporcionaban agua al Valle Imperial y lo protegían de las inundaciones. El senador Hiram Johnson y el congresista Phil D. Swing, de California, buscaron eliminar esta dependencia. Es por ello que propusieron como alternativa la construcción del *All American Canal*.⁸⁸¹ Por su parte, Arizona sugirió que la línea internacional se debía cambiar para tener una salida hacia el Golfo de California.⁸⁸²

Ante este escenario, en 1929 se llevaron a cabo las primeras negociaciones entre Estados Unidos y México, en donde se abordaron temas relacionados con los ríos Colorado y Bravo. Asimismo, se discutió el principio de primera apropiación/uso benéfico que el estado de Texas reclamó, pero al no reconocerse los derechos de México en el Río Colorado, no existía motivo para que México hiciera lo mismo con Texas, en el bajo Bravo. Por otro lado, la postura de los estados de California y Arizona era que México únicamente recibiría 750,000 acres pies, porque estimaban que con la presa Boulder los problemas de

⁸⁸⁰ Marco Antonio Samaniego López, “Ríos Internacionales”, 411.

⁸⁸¹ Beverley Bowen Moeller, *Phil Swing and Boulder Dam* (Berkeley, Los Angeles: University of California Press, 1971). 106-109.

⁸⁸² Samaniego López, “Ríos Internacionales”, 411.

las inundaciones en el delta del Colorado desaparecerían y México podría abrir más tierras y solicitar mayor cantidad de agua para riego. Sin embargo, las demandas de los dos países resultaron inaceptables y no se alcanzó ningún acuerdo.⁸⁸³

De este modo, el gobierno central mexicano se enfrentó a dos problemáticas de carácter internacional y de seguridad nacional en la frontera, las cuales tenían que ver con la distribución de agua para el Territorio Norte de la Baja California y la construcción de una carretera que ligara a la península con el resto del país, debido el interés de Arizona por conseguir un acceso hacia el Mar de Cortés.⁸⁸⁴ La amenaza de una posible anexión territorial por parte de Estados Unidos estaba en el lenguaje político de ciertos actores que defendían el proyecto de la presa Boulder y se oponían a que México obtuviera agua de esta obra de ingeniería hidráulica.⁸⁸⁵

La construcción de la presa Boulder comenzó en septiembre de 1930 y estuvo bajo el control del *Bureau of Reclamation*, agencia estadounidense que dirigía el comisionado Elwood Mead; los ingenieros que se encargaron de los trabajos operativos fueron Raymond F. Walter y Walker R. Young. En marzo de 1931, el Secretario del Interior, Ray Lyman Wilbur firmó un contrato con el consorcio *Six Companies*, ya que otra de las funciones de la presa era la generación de energía. Por lo tanto, era indispensable el establecimiento de una central eléctrica que fuera capaz de producir más de tres mil millones de kilowatts por hora anualmente.⁸⁸⁶

A causa de la enorme cantidad de material que se requería transportar fue necesario el tendido de una línea de ferrocarril, así como una carretera de concreto desde Boulder City, lugar donde se encontraba el campamento hasta el sitio de la presa, para el traslado de

⁸⁸³ Samaniego López, “Ríos Internacionales”. 414-417.

⁸⁸⁴ *Arizona Daily Star*, 11 de abril de 1931, 16.

⁸⁸⁵ *Arizona Republican*, 24 de julio de 1930, 8.

⁸⁸⁶ Walker R. Young, “Hoover Dam”, *Scientific American* Vol. 147, no. 3 (September, 1932): 135-137.

la maquinaria y de los trabajadores. Asimismo, de Boulder City corría un camino asfaltado de veintitrés millas que conectaba al poblado con la carretera federal 9, en dirección a Las Vegas, Nevada.⁸⁸⁷

El proceso de edificación de la presa fue sumamente complicado, el conocimiento científico, tecnológico y de ingeniería que hasta ese momento se tenía, se empleó para resolver todas las dificultades que representaba realizar la obra. Para desviar la corriente del Río Colorado se excavaron las paredes rocosas del cañón con la ayuda de dinamita para construir cuatro túneles. La roca extraída se vertía en la superficie de las aguas altas de río, en un sitio en donde el torrente no las pudiera arrastrar, lo que obligó a transportar la roca a los cañones laterales.⁸⁸⁸

La presa Boulder era la más alta del mundo para esos años. La altura desde la base era de 730 pies, con una longitud de 1,244 pies y 650 pies de ancho, el desafío que implicaba construir una presa de arco de estas dimensiones era comparado con la construcción del Canal de Panamá.⁸⁸⁹ En el ámbito nacional en la Unión Americana el diseño de esta obra hidráulica era visto como el gran proyecto de ingeniería de los Estados Unidos y de la administración de Herbert Hoover.⁸⁹⁰

Al llegar a la presidencia Franklin D. Roosevelt en 1933, los efectos de la depresión económica causaron que el problema del desempleo se agudizara severamente, por lo que requirió de soluciones por parte de Washington. La acción que instrumentó Roosevelt fue la puesta en marcha del programa federal *New Deal*, cuyo propósito era brindar trabajo a la

⁸⁸⁷ Ray Lyman Wilbur y Elwood Mead, *The construction of Hoover Dam. Preliminary investigations, design of dam, and progress of construction* (Washington: United States Department of the Interior, 1933), 24-26, 68.

⁸⁸⁸ Young, "Hoover Dam", 138.

⁸⁸⁹ *Arizona Daily Star*, 8 de marzo de 1931.

⁸⁹⁰ *San Francisco Examiner*, 9 de junio de 1931.

mayor cantidad de personas en labores de construcción de obras públicas y de infraestructura.⁸⁹¹

En abril de 1933 se instauró el *Civilian Conservation Corps*, primer programa que reclutó a jóvenes de entre 19 y 28 años para plantar árboles, crear parques, reparar caminos, puentes y efectuar trabajos en áreas rurales, bajo la supervisión del ejército. Dos meses después se estableció el proyecto *Public Works Administration (PWA)*, el cual era dirigido directamente por el Secretario del Interior, Harold Ickes y tenía como objetivo construir obras a gran escala como presas, túneles y aeropuertos. De igual modo, a finales de 1933 se implementó el *Civil Works Administration*, esquema piloto orientado principalmente al trazado de caminos, el cual duró hasta marzo de 1934.⁸⁹²

Para Ickes la conclusión de la presa Boulder era una prioridad nacional, así que se abocó en presionar para que la obra se complementara. Por ello destinó la cantidad de \$38 millones de dólares con el fin de que el *Bureau of Reclamation* siguiera con los trabajos.⁸⁹³ En junio de 1933, se comenzó la fase del vertido del concreto y así continuó por dos años, día y noche para lograr erigir el muro de la presa. La cantidad de concreto que se requirió fue de 2,743,200 metros cúbicos. Además, tuvieron que incrustarse tuberías de enfriamiento a metro y medio del hormigón para eliminar el calor de hidratación.⁸⁹⁴

La supervisión de la altura de la cortina precisó de una buena organización, el esfuerzo humano de miles de obreros que arriesgaron su vida, colgados en las laderas del cañón, lo convirtieron en un trabajo bastante peligroso. El número de personas que perdieron la vida a lo largo del proyecto fueron noventa y seis. Las altas temperaturas en el

⁸⁹¹ Robert D. Leighninger, "Cultural Infrastructure: The Legacy of New Deal Public Space", *Journal of Architectural Education* (1984-) Vol. 49, no. 4 (May, 1996): 226.

⁸⁹² Leighninger, "Cultural Infrastructure", 226-227.

⁸⁹³ Michael Duchemin, "Water, Power, and Tourism: Hoover Dam and the Making of the New West", *California History* Vol. 86, no. 4, Convergence (2009): 64-65.

⁸⁹⁴ Henry Petroski, *Remaking the world: adventures in engineering* (New York: Vintage Books, 1997), 190-192.

verano en Boulder Canyon podían alcanzar los 50° grados y en el fondo del desfiladero llegaban a los 60° grados, mientras que en el invierno los fuertes vientos provocaban que la temperatura descendiera rápidamente a bajo cero.⁸⁹⁵

Cabe mencionar que los trabajos creados por el *New Deal*, sobre todo en la presa Boulder, ayudaron a aminorar la situación del desempleo, por lo que las personas sin trabajo de las ciudades del este y el medio oeste se movilizaban hacia Nevada. Aproximadamente 5,250 hombres trabajaron en esta obra pública entre 1931 y 1936, por cada diez empleos directos dedicados a la construcción, se crearon dieciocho que se encargaron de suministrar los materiales que requería la estructura.⁸⁹⁶

La edificación se completó el 30 de septiembre de 1935 y fue calificada por el mismo presidente Roosevelt como un orgullo del conocimiento científico y tecnológico estadounidense. La obra hidráulica fue publicitada en los medios como el proyecto ingenieril de mayor envergadura en la Unión Americana, principalmente porque representaba la reconfiguración espacial de una amplia área geográfica del oeste americano y el impulso del primer programa federal para el desarrollo de la agricultura, la industria y la minería a través de las plantas hidroeléctricas.⁸⁹⁷

La construcción de la presa Boulder transformó vastas zonas de la región del suroeste de Estados Unidos y de la frontera con México. La planeación, el diseño técnico y la ejecución de la obra hidráulica significaron que el hombre podía alterar su entorno,⁸⁹⁸ producir nuevos espacios y modificar mediante la infraestructura el desierto. El control del afluente del río, la prevención de inundaciones, el almacenamiento de agua para usos

⁸⁹⁵ Richard Guy Wilson, "Machine-Age Iconography in the American West: The Design of Hoover Dam", *Pacific Historical Review* Vol. 54, no. 4, Architecture and the American West (Nov., 1985): 473.

⁸⁹⁶ Duchemin, "Water, Power, and Tourism", 62-65.

⁸⁹⁷ *Los Angeles Times*, 1 de octubre de 1935, 7.

⁸⁹⁸ Wilson, "Machine-Age", 465.

agrícolas y consumo, así como la apertura de nuevas tierras y la generación de electricidad allanaron el camino para cambiar las condiciones de vida de millones de personas en Estados Unidos⁸⁹⁹ y en el noroeste de México.

De esta manera, la tecnología posibilitó la transformación del espacio, creó otra manera de pensarlo y abrió un nuevo horizonte de futuro.⁹⁰⁰ En el caso de México, la presa Boulder fue sumamente benéfica porque redujo el caudal del río, controló la corriente, la cual constantemente inundaba el bajo delta del Colorado y permitió abrir más de tierras en el Valle de Mexicali.⁹⁰¹

Igualmente, favoreció la realización el estudio del camino entre Mexicali y San Luis, a través del cauce del Río Colorado, que efectuó el ingeniero Guillermo Aguilar Álvarez, de la Dirección Nacional de Caminos en 1936. Al disminuir las avenidas del afluente se podía llevar a cabo la construcción de los puentes en Pescaderos y el Delta, ya que era ahí en donde se encontraba la parte baja del cruce entre los bordos de defensa para la protección de los terrenos contra las inundaciones (ver Mapa 14).⁹⁰²

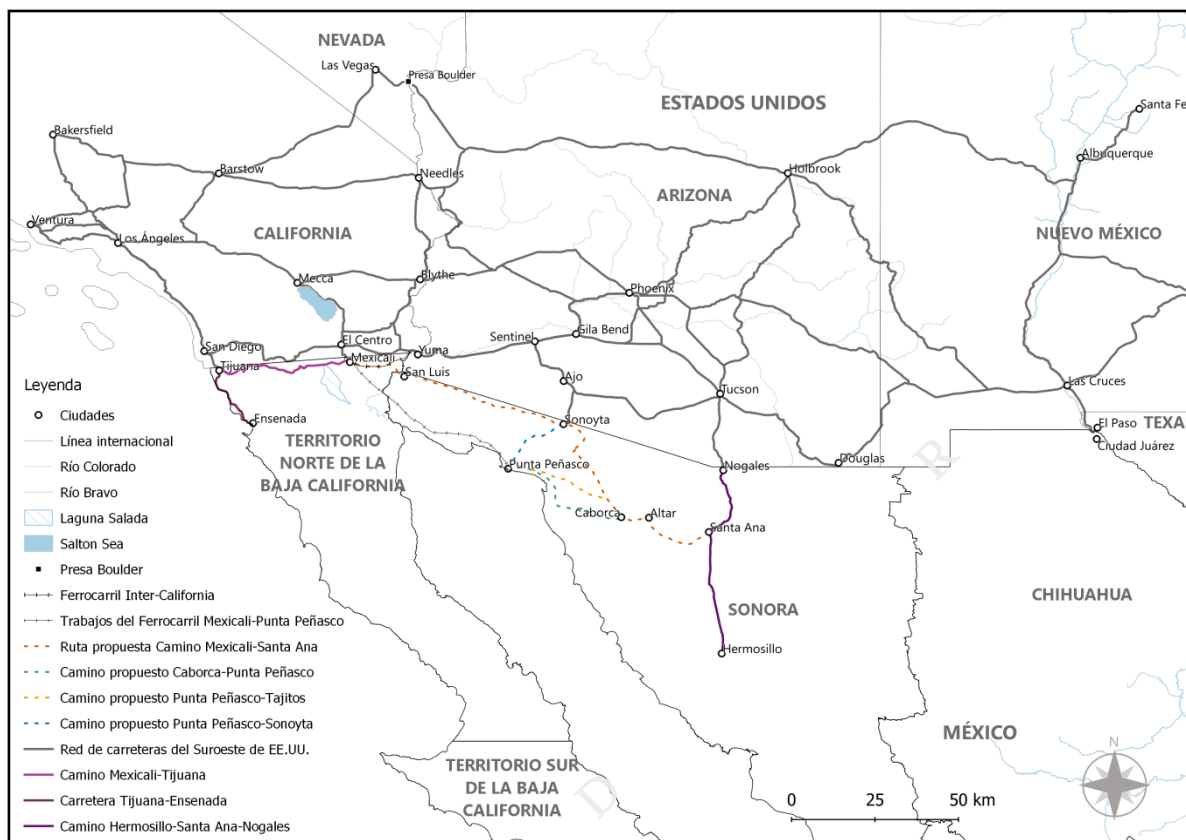
⁸⁹⁹ Wilson, "Machine-Age", 463.

⁹⁰⁰ Kevin Starr, "Watering the Land: The Colorado River Project", *Southern California Quarterly* Vol. 75, no. 3/4, Land Policy & Land Use in Southern California (Fall/Winter, 1993): 312. Starr señala que la presa Boulder devino en un símbolo de la tecnología y el futuro y se convirtió en la base del desarrollo del sur de California.

⁹⁰¹ Samaniego López, "Rios Internacionales", 4 y Norris Hundley, "The Politics of Water and Geography: California and the Mexican-American Treaty of 1944", *Pacific Historical Review* Vol. 36, no. 2 (May, 1967): 210.

⁹⁰² Guillermo Aguilar Álvarez, *Camino Sonora-Baja California (Sta. Ana, Son.-Tijuana, B.C.)* Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección Nacional de Caminos. México, D.F., junio de 1936. AGN, Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas, caja: 627, exp.515.1/24, p.9, (65).

Mapa 14. Estudio del Camino Sonora-Baja California realizado por el Ing. Guillermo Aguilar Álvarez.



Fuente: Elaboración propia con base en el estudio del Ing. Guillermo Aguilar Álvarez, Dirección Nacional de Caminos, AGN, 1936.⁹⁰³

5.4.- Manuel Barbachano y la carretera Tijuana-Ensenada.

El trazado de la carretera de Mexicali a San Luis era un objetivo que le interesaba particularmente al gobierno mexicano y se volvió en una de las prioridades que debía atender el General Agustín Olachea, después de asumir, a finales de 193, la gubernatura del Territorio Norte. De igual manera, la pavimentación del camino de Tijuana a Ensenada pronto se convirtió en una necesidad cada vez más apremiante que demandaban los comerciantes y residentes de ambas ciudades.

⁹⁰³ Guillermo Aguilar Álvarez, *Camino Sonora-Baja California (Sta. Ana, Son.-Tijuana, B.C.)* Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección Nacional de Caminos. México, D.F., junio de 1936. AGN, Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas, caja: 627, exp.515.1/24, p. 22-23, (78-80).

El gobierno de Olachea duró de 1931 a 1935 y estuvo dividido por dos periodos. El primero abarcó de noviembre de 1931 a agosto de 1932. Para remplazarlo se nombró provisionalmente a Arturo Elías, pero luego de la renuncia de Ortiz Rubio a la presidencia de la república y con la elección de Abelardo L. Rodríguez como presidente sustituto, a los pocos días se designó a Olachea para que ocupara otra vez el cargo. De este modo, su segundo periodo comprendió de septiembre de 1932 a septiembre de 1935.⁹⁰⁴

Una vez que Olachea arribó al Territorio Norte, los empresarios de San Diego invitaron al gobernador para conocer el programa de mejoras públicas que llevaría cabo, entre los asistentes que estuvieron en la reunión se encontraba el coronel Ed Fletcher, quien estaba al tanto de lo que ocurría en la frontera mexicana. Olachea anunció que se continuarían con los trabajos de la presa Rodríguez, se construiría una carretera moderna entre Tijuana y Ensenada y se arreglaría el camino de Tijuana a La Paz. A los hombres de negocios de California, les interesaba que las carreteras pavimentadas del condado de San Diego se vincularan con las de Baja California y fueran una extensión del sistema de carreteras del San Diego.⁹⁰⁵ Ulterior al evento, Fletcher organizó un viaje con Olachea y su séquito, a través de los caminos del condado y los llevó a recorrer el sistema de agua de San Diego.

⁹⁰⁴ Nombramiento de Agustín Olachea como gobernador del Territorio Norte de Baja California, 21 de octubre de 1931. AGN, Dirección General de Gobierno, 2.135(30)6, caja: 5, exp. 11, f. 1, en IIH-UABC [14.41], *National City News*, 12 de agosto de 1932 y Carlos Macías, *Plutarco Elías Calles. Pensamiento, político y social. Antología (1913-1936)* (México, D.F.: Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, Fondo de Cultura Económica, 1988), 298, Designación de Agustín Olachea como gobernador del Territorio Norte de Baja California, 6 de septiembre de 1932. AGN, Dirección General de Gobierno, 2.135(30)8, caja: 5, exp.13, f. 1, en IIH-UABC [14.41]. Véase también *Los Angeles Times*, 8 de septiembre de 1932 y *National City News*, 16 de septiembre de 1932 y *Los Angeles Times*, 7 de septiembre de 1935.

⁹⁰⁵ *Calexico Chronicle*, 12 de noviembre de 1931.

Días después el gobernador se dirigió a la costa para inspeccionar las vías de comunicación terrestres entre Ensenada, Santo Tomás y San Quintín.⁹⁰⁶ Antes de dejar el Territorio Sur, supervisó la reparación de los tramos del camino transpeninsular entre Mulegé y Comondú, debido al ciclón que azotó la región.⁹⁰⁷ Por tal motivo, era indispensable para Olachea examinar las condiciones en las que se encontraban los caminos de la zona costa del Territorio Norte.

Por otra parte, el propósito de mejorar los derroteros de Mexicali a Tijuana y de Tijuana a Ensenada tenía la intención de brindar trabajo a las personas desempleadas. Olachea solicitó al presidente le permitiera importar material y equipo proveniente de Estados Unidos libre de impuesto para construir los caminos. Una de las tareas que debía cumplir Olachea era iniciar el trazado de la carretera de Mexicali a Sonora, por lo que la respuesta de Ortiz Rubio a la petición de Olachea fue favorable.⁹⁰⁸

Olachea tenía mucho interés en la red de caminos que existía en el sur de California, así que luego de entrevistarse con el gobernador de California, James Rolph, en febrero de 1932 en Calexico, Olachea señaló que tomaría como ejemplo el diseño carretero del estado de California y lo buscaría replicar en el Territorio Norte.⁹⁰⁹ Por otro lado, en el mes abril de 1932 el gobierno de Olachea firmó un contrato con Manuel P. Barbachano, presidente de la Compañía Eléctrica y Telefónica Fronteriza para que realizara la construcción y pavimentación de la carretera de Tijuana a Ensenada, el convenio legal fue autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el 3 de junio de 1932, pero requería se

⁹⁰⁶ Telegrama de la Secretaría de Gobernación para que Agustín Olachea asuma el puesto de gobernador del Territorio Norte, 22 de octubre de 1931. AGN, Dirección General de Gobierno, 2.135(30)6, caja: 5, exp. 11, f. 2, en IHH-UABC [14.41].

⁹⁰⁷ *Calexico Chronicle*, 16 de noviembre de 1931.

⁹⁰⁸ *Los Angeles Times*, 14 de febrero de 1932, 12 y *Calexico Chronicle*, 13 de febrero de 1932.

⁹⁰⁹ *Los Angeles Times*, 14 de febrero de 1932, 12.

modificaran algunas cláusulas.⁹¹⁰ Posteriormente, en agosto Olachea remitió los cambios hechos al contrato y pidió se permitirán la libre importación de maquinaria, lotes de dinamita y materiales para las obras del trayecto costero.⁹¹¹

La inauguración de los trabajos de construcción y la pavimentación de los primeros tramos del camino Tijuana-Ensenada se llevó a cabo el 21 de septiembre de 1932. Al evento asistieron ochocientas personas, junto con comerciantes locales y autoridades de California.⁹¹² La delegación de San Diego estuvo conformada por empresarios del condado y fue liderada por Ed Fletcher, mientras que en representación del gobernador James Rolph, acudió el Dr. Rutherford B. Jones.⁹¹³

En noviembre de ese año, Olachea instruyó que se nivelara el trayecto entre Tijuana y Valle de Las Palmas, esta medida buscó emplear a más hombres para que ensancharan y repararan dicha ruta, cuya longitud era de 50 kilómetros. Ante la promesa hecha por el gobernador de que otorgaría tierras para que se establecieran en esta zona, varias personas se desplazaron al valle para colonizarlo.⁹¹⁴

La difícil situación económica por la que atravesaba el Territorio Norte, la falta de trabajo y el aumento de los repatriados, afectó negativamente a los poblados fronterizos. Las acciones que Olachea realizó en el Valle de Mexicali fue entablar un acuerdo con las empresas Jabonera del Pacífico, la Colorado River Land y la Algodonera de Baja California para que suministraran tierras, agua e implementos de agricultura a cientos de hombres para

⁹¹⁰ Contrato entre la Compañía Eléctrica y Telefónica Fronteriza, S.A., y el gobierno del Territorio Norte de Baja California para construir la carretera Tijuana a Ensenada, 23 de abril de 1932. AGN, Dirección General de Gobierno, 2.013.0 (30)10, caja: 5, exp.1, f.1 (111), en IIH-UABC [11.6], *Calexico Chronicle*, 25 de abril de 1932, 1-2 y *Los Angeles Times*, 9 de junio de 1932.

⁹¹¹ Solicitud de libre importación de maquinaria para la construcción del camino Tijuana-Ensenada, 16 de agosto de 1932. AGN, Dirección General de Gobierno, 2.300(30)11, caja: 157, exp. 21, ff.1-6, en IIH-UABC [16.38].

⁹¹² Aviso del gobernador Agustín Olachea de la apertura de la carretera Tijuana a Ensenada, recientemente pavimentada, 21 de septiembre de 1932. AGN, Manuel Ávila Camacho, exp. 515.1/202, f.1, en IIH-UABC [6.56].

⁹¹³ *Los Angeles Times*, 21 de septiembre de 1932 y *Calexico Chronicle*, 21 de septiembre de 1932.

⁹¹⁴ *Calexico Chronicle*, 3 de noviembre 1932.

que cultivaran y tuvieran un trabajo temporal. La manutención de estas personas corrió a cargo del gobierno.⁹¹⁵

En lo que respecta a la concesión que se otorgó a Barbachano para la pavimentación del camino costero. El presidente de república Abelardo L. Rodríguez propuso que debían hacerse algunos cambios al convenio. Olachea le informó a Barbachano que aceptara modificar el acuerdo legal, a pesar de que existían obras en ejecución. El nuevo contrato, suscrito el 20 de julio de 1933, quedó estipulado entre Junta Local de Caminos del Territorio Norte de la Baja California y la Compañía Eléctrica y Telefónica Fronteriza.⁹¹⁶ Además, se estableció que la empresa responsable de los trabajos carreteros sería de compañía de Barbachano, la cual se comprometía a construir y pavimentar los 110 kilómetros del camino Tijuana-Ensenada. De igual manera, se indicó que las obras comenzarían el 1 de agosto de 1933 y se dividió los tramos que se trazarían en un lapso de tres años, es decir hasta 1936. La aprobación del contrato fue decretada por el Congreso de Unión, el 28 de diciembre de 1933.⁹¹⁷

La Junta Local de Caminos era un organismo encargado de la construcción de los caminos locales y nacionales, la cual estaba bajo la dirección de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Caminos, dependencia que sustituyó a la Comisión Nacional de Caminos por disposición oficial, el

⁹¹⁵ Informe de Agustín Olachea, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, sobre los trabajos en la presa Rodríguez, construcción y pavimentación del camino de Tijuana a Ensenada y desarrollo agrícola del Valle de Mexicali, 11 de mayo de 1932. AGN, Pascual Ortiz Rubio, Vol. 1932, exp. 260/2448, ff. 3-4, en IIH-UABC [3.81].

⁹¹⁶ Contrato para la construcción del camino Tijuana-Ensenada celebrado entre la Junta Local de Caminos del Distrito Norte de Baja California y la Compañía Eléctrica y Telefónica Fronteriza, S.A., 20 de julio de 1933. AGN, Dirección General de Gobierno, 2.302.1 (29)574, caja: 44, exp. 5, f.2, en IIH-UABC [17.10].

⁹¹⁷ Contrato para la construcción del camino Tijuana-Ensenada, 20 de julio de 1933. AGN, Dirección General de Gobierno, 2.302.1 (29)574, caja: 44, exp. 5, ff.2-13,18, en IIH-UABC [17.10]. Francisco Alberto Núñez Tapia, "La Compañía de Mejoras de Ensenada: análisis histórico del ascenso y fracaso de un empresa turística en Baja California", *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, no.69, (enero-junio, 2019): 174.

28 de julio de 1932.⁹¹⁸ Hacia finales de diciembre de ese año, por acuerdo presidencial, Abelardo L. Rodríguez determinó que la Federación ayudaría a los Estados en la construcción de los caminos.⁹¹⁹

Posteriormente, el 20 de abril de 1934, Rodríguez emitió la *Ley sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados*, en donde estipuló el corpus de la Junta Local de Caminos y la forma cómo ésta se debía integrar.⁹²⁰ De este modo, la Junta Local estaba compuesta por representantes del “gobierno del estado, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, las Cámaras de Comercio, de la Industria o de Agricultura y las empresas de auto-transportes.”⁹²¹ Otra de las atribuciones de la Junta Local era administrar los fondos destinados para la ejecución de los trabajos de los caminos.

En este sentido, la Junta Local de Caminos del Territorio Norte se creó en 1933 y estuvo conformada por el ingeniero Manuel F. Guerra como presidente, el ingeniero Salvador G. Quevedo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, así como las Cámara de Comercio de Tijuana, la Cámara Nacional de Comercio, Industria, Agrícola y Minera de Ensenada y el Gremio de Chauffeurs de Tijuana. Sin embargo, al poco tiempo el organismo se enfrentó al conflicto entre los trabajadores y la compañía constructora de Barbachano.

Las protestas de los obreros se debieron a las arbitrariedades y despidos injustificados por parte de un operario estadounidense contratado para laborar en el tendido del camino Tijuana-Ensenada. Los miembros de la Unión de Marineros y Alijadores de

⁹¹⁸ Sergio A. López Mendoza (Coord.), *Historia de las Juntas Locales de Caminos (1933-1980)* (México, D.F.: Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1990), 24.

⁹¹⁹ Miguel Ángel Marín et al., *Documentos para la historia de las carreteras en México. I. Legislación 1925-1963* (México: Secretaría de Obras Públicas, 1964), 124-125.

⁹²⁰ López Mendoza, *Historia de las Juntas Locales de Caminos*, 25-26 y Marín, *Documentos para la historia de las carreteras*, 146-149.

⁹²¹ *Diario Oficial de la Federación*, Tomo LXXXIV, No. 5, 8 de mayo de 1934, 72.

Mar y Tierra turnaron el asunto directamente a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para que interviniera a su favor y obligara a la compañía concesionara a cumplir con lo estipulado en la Ley del Trabajo y se ocupara sólo a trabajadores mexicanos.⁹²²

El ingeniero Leopoldo Farías, de la Dirección Nacional de Caminos, fungió como intermediario e hizo notar que en las cláusulas del contrato, no se lesionaba los intereses laborales de los obreros mexicanos. Si bien una de las cláusulas obligaba a la compañía a emplear en su totalidad a mexicanos, existían una excepción con los trabajos especializados que le facultaba contratar a extranjeros, con la salvedad que éstos debían instruir y capacitar al personal mexicano.⁹²³ A pesar de esta resolución, las quejas y descontentos de los trabajadores contra la empresa de Barbachano no cesaron.⁹²⁴

Por otro lado, la falta de pago del gobierno del Territorio Norte a la compañía constructora, generó el temor de que los trabajos se suspendieran. Ante este escenario, los presidentes de la Cámara Nacional de Comercio de Ensenada y la Cámara de Comercio de Tijuana le solicitaron al presidente de república cubriera este adeudo.⁹²⁵ Con la finalidad de solventar esta situación, Rodríguez presentó un decreto el 27 de diciembre de 1933, en donde solicitaba se autorizara la contratación de un crédito por \$350,000.00 pesos para que el gobierno del Territorio Norte los invirtiera en la construcción del trayecto Tijuana-Ensenada.⁹²⁶

⁹²² Protestas de la Unión de Marineros y Alijadores de Mar y Tierra de Ensenada por el maltrato de los trabajadores de la construcción de la carretera de Tijuana a Ensenada, 28 de agosto de 1933. AGN, Abelardo L. Rodríguez, exp. 573.1/2-1, ff.1-6, en IIH-UABC [7.2].

⁹²³ Protestas de la Unión de Marineros y Alijadores de Mar y Tierra, 17 de octubre de 1933. AGN, Abelardo L. Rodríguez, exp. 573.1/2-1, f.11, en IIH-UABC [7.2].

⁹²⁴ Protesta de la Unión de Marineros y Alijadores de Mar y Tierra porque no se les permite a sus miembros trabajar en la construcción de la carretera de Ensenada a Tijuana, 7 de octubre de 1933. AGN, Dirección General de Gobierno, 2.330(30)16, caja: 10, exp. 83, f.1, en IIH-UABC [20.22].

⁹²⁵ Solicitudes de la Cámara Nacional de Comercio, Industrial, Agrícola y Minera de Ensenada y de la Cámara Nacional de Comercio de Tijuana para que se pague a la compañía que construye el camino de Tijuana- Ensenada, 26 de diciembre de 1933. AGN, Abelardo L. Rodríguez, exp. 534.5/3, ff.1-2,5, en IIH-UABC [5.16].

⁹²⁶ Marín, *Documentos para la historia de las carreteras*, 149-151.

Olachea informó a Rodríguez que era urgente reparar el camino de Mexicali al puerto de San Felipe, debido a que gran parte de los productos marinos que se pescaban en el Golfo de California, salían para su exportación desde Sonora. Esto ocasionaba que el gobierno dejara de percibir recursos por su contribución en la pesca, así que como solución indicó que acondicionara dicha vía de comunicación y se hiciera el tendido de un terraplén en La Bomba para permitir el tráfico todo el año.⁹²⁷

El presidente Abelardo L. Rodríguez sabía la importancia que tenía impulsar la política caminera en el país y sobre todo en la frontera. Los trabajos carreteros en el Territorio Norte eran seguidos muy de cerca por algunos hombres de negocios de San Diego, quienes buscaban colaborar con el gobierno de Olachea.⁹²⁸ La oportunidad de interconectar la red de caminos del sur de California con la Baja California permitía el arribo de un gran número de motoristas. Esto motivó a los empresarios de la Cámara de Comercio de Tijuana a promocionar los poblados del Territorio Norte y los recursos que poseía la península a través de las guías turísticas para atraer al público estadounidense.⁹²⁹

En ese mismo sentido, otra de las organizaciones interesadas en recorrer la Baja California y la costa de Pacífico mexicano, era el *Automobile Club of Southern California*. En marzo de 1934, el secretario C. E. McStay envió una carta al presidente Rodríguez, en la que exponía que los automovilistas de Los Ángeles deseaban visitar el país, especialmente la Ciudad de México, pero deseaban saber en qué condiciones se encontraban los caminos.

⁹²⁷ Informe del gobernador Agustín Olachea sobre las obras públicas más urgentes en el Territorio Norte de la Baja California, 16 de octubre de 1933. AGN, Abelardo L. Rodríguez, exp. 577/2, f.3, en IIH-UABC [7.11].

⁹²⁸ Ofrecimiento de C. E. Cheney, gerente general de la testamentaria de Fred A. Sutherland de San Diego, California, para colaborar en la construcción de carreteras en el Territorio Norte de la Baja California, 18 de octubre de 1932. AGN, Abelardo L. Rodríguez, exp. 681/6, f.1, en IIH-UABC [7.44].

⁹²⁹ Remisión de la Guía Turística de Tijuana al presidente Abelardo L. Rodríguez, publicada por la Cámara de Comercio de Tijuana, 18 de julio de 1933, AGN, Abelardo L. Rodríguez, exp. 830/164, ff.3-33, en IIH-UABC [7.50].

Rodríguez respondió que aún se trabajaba en la carretera México-Laredo y que una vez terminada dicha obra se iniciara con la carretera de Guadalajara hacia el norte.⁹³⁰

Dentro del programa de caminos nacionales que se proyectó construir, a inicios de la década de 1930, por parte del gobierno federal, con base en la recomendación de la comisión permanente del segundo Congreso Nacional de Caminos de 1929. El ingeniero Alfredo Becerril Colín formuló un plan de la red de caminos que se debía trazar compuesto por cinco carreteras troncales, las cuales partían de la Ciudad de México y tocaban la mayor parte de las capitales de los estados y territorios hasta los puertos fronterizos y marítimos.

La primera línea corría de México a Pachuca, Ciudad Victoria, Monterrey y Laredo. La segunda partía de México a Toluca, Guanajuato, Aguascalientes, Zacatecas, Durango, Chihuahua y Ciudad Juárez. La tercera surgía de México a Toluca, Morelia, Guadalajara, Tepic, Culiacán, Hermosillo, San Luis y Tijuana. La cuarta iniciaba en México a Cuernavaca, Oaxaca, Tuxtla Gutiérrez, San Cristóbal y Tapachula y la quinta ruta salía de México a Puebla, Orizaba y Veracruz.⁹³¹

De igual manera, en este esquema de la red de caminos, se desprendían ramales que conectaban a las otras poblaciones de cada entidad. En el caso de la carretera número tres existían ramales en Guadalajara que unían a Colima y Manzanillo; Navarrete y San Blas y Tijuana con Ensenada y La Paz, la distancia de este último trayecto era de 1300 kilómetros, y abarcaba a toda la península de Baja California.

Si bien para el gobierno mexicano la construcción de carretera México-Laredo era prioritaria, existían otros caminos que cobraron una nueva dimensión política, estratégica y militar como lo fue la carretera de Mexicali a Nogales, Sonora. Posteriormente, con

⁹³⁰ Mensaje de C. E. McStay, secretario del *Automobile Club of Southern California* al C. Presidente de la República, Abelardo L. Rodríguez, 24 de marzo de 1934. AGN, Abelardo L. Rodríguez, exp. 573.1/19, ff.1, 8, en IIH-UABC [7.4].

⁹³¹ Estudio detallado de Alfredo Becerril Colín para la construcción de caminos en la república mexicana, México D.F., abril de 1931. AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Vol. 550, exp. 75, ff. 1-2, en IIH-UABC [18.13].

Abelardo L. Rodríguez, los caminos de Tijuana a Ensenada y Tijuana a La Paz tuvieron un gran impulso. La relación comercial y económica del Territorio Norte con el sur de California, principalmente con las ciudades de Los Ángeles, San Diego y Valle Imperial creó vínculos regionales estrechos entre las cámaras de comercio y las autoridades políticas.

El programa de gobierno que puso en marcha Agustín Olachea fue elogiado en la prensa de Calexico, al grado de calificarlo como un gobernante progresista por fomentar el desarrollo agrícola en el Valle de Mexicali y por ejecutar los trabajos de la carretera Mexicali a San Luis, Sonora.⁹³² Mientras esto ocurría en lado mexicano, en Calexico se iniciaron las labores para reparar y mejorar los tramos de las carreteras estatales que atravesaban el condado utilizando los fondos obtenidos por el impuesto a la gasolina.⁹³³

De igual manera, en San Diego se ejecutaron obras de conservación y mantenimiento de los caminos en 1933, el monto destinado fue de \$1, 223,350 de dólares. Entre las mejoras principales estaba la realineación, nivelación y pavimentación de la carretera de National City a San Ysidro, la ruta 80 este a El Cajón, Del Mar a Oceanside y la edificación del puente Santa Margarita. El ingeniero estatal E. E. Wallace encargado de los trabajos, señaló que la ampliación de la carretera en dirección a la frontera, se pensó para la exportación de productos, ya que del gobierno mexicano había aprobado el establecimiento de los perímetros libres en Tijuana y Ensenada.⁹³⁴

Por otra parte, al darse a conocer los avances del camino de Mexicali a Sonora por el cruce del Río Colorado. Los promotores estadounidenses de la Carretera Internacional del Pacífico sugirieron que la nueva ruta corriera de Calexico a Mexicali, a través del delta

⁹³² *Calexico Chronicle*, 30 de abril de 1934, 34.

⁹³³ *Calexico Chronicle*, 30 de abril de 1934, 2.

⁹³⁴ *National City News*, 29 de septiembre de 1933.

de Sonora, en dirección a Nogales y de ahí a Hermosillo como alternativa al camino por Nogales, Arizona. Las cámaras de comercios de ambas ciudades fronterizas mencionaron que aprobaban la propuesta, pero primero se debía someter al estudio técnico por parte de los ingenieros del *Automobile Club of Southern California*.⁹³⁵

Al enterarse Ed Fletcher de que ciertos empresarios del sur de California deseaban aprovechar este derrotero. Fletcher envió una carta a Rodríguez para informarle que el condado de San Diego también estaba interesado en la carretera a Nogales y la Ciudad de México-Laredo. El objetivo de Fletcher era conectarse con la Carretera Pan-americana, luego de confirmar que el director de la Oficina de Caminos Públicos, Thomas MacDonald estaba preparando los estudios topográficos para el trazado de dicha carretera, la cual contaba con el respaldo del presidente Roosevelt.⁹³⁶

Igualmente, Fletcher expuso que le alegraba saber que el gobierno mexicano iniciaría los trabajos del trayecto carretero a La Paz-Ensenada, porque se abría la posibilidad de vincular a San Diego con la capital del Territorio Sur. Por tal motivo, la Cámara de Comercio de San Diego, así como Fletcher se ofrecieron a cooperar para acelerar la construcción de la carretera, ya que existía un profundo interés por parte de California para que se concretara esta ruta.⁹³⁷ Inclusive, el presidente de la Cámara de Comercio de San Francisco, J. W. Mailliard le escribió al presidente de la república Abelardo L. Rodríguez para comentarle que su organización estaba dispuesta a colaborar para que se completara dicho tramo carretero.⁹³⁸

⁹³⁵ *Oceanside Blade Tribune*, 19 de marzo de 1934.

⁹³⁶ Carta del Coronel Ed Fletcher al C. Presidente Abelardo L. Rodríguez, México, 5 de julio de 1934. AGN, Abelardo L. Rodríguez, exp. 573.1/19, f. 9, en IIH-UABC [7.4].

⁹³⁷ Carta del Coronel Ed Fletcher al C. Presidente Abelardo L. Rodríguez, México, 26 de junio, 7 y 23 de agosto de 1934 y 2 de octubre de 1934. AGN, Abelardo L. Rodríguez, exp. 573.1/19, ff. 11,19-20, 23, 31-32 en IIH-UABC [7.4].

⁹³⁸ Carta de J. W. Mailliard Jr. presidente de la Cámara de Comercio de San Francisco al C. Presidente Abelardo L. Rodríguez, San Francisco, 23 de agosto de 1934. AGN, Abelardo L. Rodríguez, exp. 573.1/19, f.24, en IIH-UABC [7.4].

En este sentido, era vidente la importancia que tenía la península de Baja California en ámbito comercial y turístico para los empresarios de California. Es por ello que el gobierno de Olachea se planteó emprender el trazado de la carretera a La Paz. La aseveración que hizo Manuel Fernández Guerra, quien fungía como jefe de obras públicas del Territorio Norte, de que pronto se ejecutaría tales obras, quedó únicamente en un proyecto tentativo.⁹³⁹

La falta de recursos económicos que padecía la administración de Olachea, imposibilitó poner en marcha los trabajos de tendido de otras vías. Además, no podía solicitar ayuda al gobierno federal para construir el derrotero a La Paz, porque de acuerdo al art. 6., de la legislación de caminos de 1934. Los fondos que manejaba la Junta Local de Caminos solo se aplicaban a un camino hasta que estuviera terminado y revestido.⁹⁴⁰ Por lo tanto, primero debía completarse la construcción de la carretera Tijuana-Ensenada.

La situación se complicó aún más cuando la Secretaría de Hacienda exigió a Olachea el pago de los derechos de importación de los materiales que se utilizaba para la pavimentación del trayecto costero. Pero, ante la carencia de dinero y al no poder cumplir con lo requerido por esta secretaría, existía la posibilidad de que las obras se interrumpieran. Con la intención de que esto no ocurriera, el presidente de la Cámara Nacional de Comercio de Ensenada, David Zárate se comunicó con el presidente Rodríguez para solicitarle se eximiera del pago por derechos de importación al gobierno del Territorio Norte.⁹⁴¹

⁹³⁹ *Los Angeles Times*, 23 de junio de 1934.

⁹⁴⁰ Marín, *Documentos para la historia de las carreteras*, 143.

⁹⁴¹ Solicitud de David Zárate, presidente de la Cámara Nacional de Comercio de Ensenada para que no se exija al gobierno del Territorio Norte, el pago de derechos de importación de los materiales para la pavimentación de la carretera de Tijuana a Ensenada, 27 de mayo de 1934. AGN, Abelardo L. Rodríguez, exp. 533.21/8-2, ff. 1-2, en IIH-UABC [4.31].

La amenaza de que las obras de la carretera se suspendieran, tenía implicaciones negativas en términos económicos y sociales para los comerciantes del puerto de Ensenada. Además, alarmaba a los residentes, los cuales muchos de ellos carecían de una fuente de empleo. Es por ello que las agrupaciones sindicales, adheridas al PNR, así como la Cámara Nacional de Comercio, de esta ciudad, le solicitaron a Rodríguez interviniera para que los trabajos carreteros no se detuvieran.⁹⁴²

El alivio para Olachea fue la aprobación del decreto del 11 de julio de 1934, con el cual se autorizaba la contratación de un crédito con el Banco Nacional Hipotecario para continuar con la construcción del camino Tijuana-Ensenada.⁹⁴³ Una vez obtenido el préstamo, Olachea le envió un telegrama a Rodríguez, pidiéndole que se entregaran las participaciones al secretario de Hacienda.⁹⁴⁴

La relación entre Olachea y el Abelardo L. Rodríguez fue muy cercana, el hecho de que el presidente conociera las problemáticas del Territorio Norte fue un factor que determinó su injerencia y participación en las obras del camino costero. De igual modo, desde su posición como jefe del Ejecutivo y en el uso de sus atribuciones legales, buscó destinar recursos pecuniarios para que los trabajos de la carretera avanzaran. Incluso, antes de dejar el cargo como presidente de la república, Rodríguez visitó el Territorio Norte y se entrevistó con Olachea, quien lo acompañó en un recorrido en automóvil por las localidades de Ensenada y Tijuana. Al llegar a Mexicali se reunió con la cámara de comercio local y

⁹⁴² Solicitudes del Sindicato de Constructores y Ayudantes de Ensenada para que no se suspendan las obras de construcción de la carretera de Tijuana a Ensenada, 29 de mayo y 15 de junio de 1934. AGN, Manuel Ávila Camacho, exp. 515.1/202, ff. 1-10, en IIH-UABC [6.57].

⁹⁴³ Marín, *Documentos para la historia de las carreteras*, 150. Esta aprobación correspondía al decreto del 27 de diciembre de 1933, que presentó el presidente Abelardo L. Rodríguez, el cual se oficializó el 11 de julio de 1934 y se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 14 de julio de 1934.

⁹⁴⁴ Solicitud del gobernador Agustín Olachea al presidente Abelardo L. Rodríguez para que se entreguen participaciones al secretario de Hacienda. AGN, Abelardo L. Rodríguez, exp. 533.4/649, ff.1-3, en IIH-UABC [4.23].

después voló de regreso a la Ciudad de México para posteriormente entregar el puesto a su sucesor el General Lázaro Cárdenas.⁹⁴⁵

Por otra parte, a finales de 1934, en el Valle Imperial se iniciaron las obras del *All American Canal*, el cual se planeó que correría de manera paralela a la carretera estatal de El Centro a Yuma y próximo a la línea internacional con México. A la ceremonia asistió el gobernador Olachea, en la calidad de invitado de honor por el gobernador de California, Frank Merriam.⁹⁴⁶ La construcción del canal tenía como propósito llevar agua del Río Colorado, desde la presa de la Laguna hasta los valles de Imperial y Coachella, con la finalidad de irrigar las extensas tierras agrícolas y remplazar al canal El Álamo, que conducía agua al Valle Imperial a través del territorio mexicano. El encargado en ejecutar las obras del canal fue el ingeniero de división Jerome H. Fertig. Asimismo, el *All American Canal*, al igual que la presa Boulder, eran proyectos que se desprendieron del acuerdo *Boulder Canyon Project Act*, de 1928.

Tras anunciarse en la prensa del sur de California que en el Valle Imperial darían inicio los trabajos del *All American Canal*. El periódico *Los Angeles Times* organizó una excursión en automóvil para promocionar el arribo de motoristas hacia Potholes, lugar donde se llevaban a cabo los trabajos de excavación del canal. La ruta sugerida partía de Los Ángeles a Pomona, luego a San Bernardino, rumbo a Redlands, Beaumont, Banning, Palm Springs e Indio y de ahí continuaba a través de la carretera federal 93, la cual pasaba por el Salton Sea, hacia a Westmorland, Brawley, Imperial, El Centro y Calexico. Una vez

⁹⁴⁵ *Calexico Chronicle*, 8 de noviembre de 1934.

⁹⁴⁶ *Calexico Chronicle*, 15 de diciembre de 1934

aquí el trayecto proseguía por la carretera transcontinental a Yuma, Arizona, vía Araz y después se desviaba en dirección a Potholes (ver Mapa 15).⁹⁴⁷

En lo que concierne al Territorio Norte, el cambio de presidente de la república era visto por los residentes de Mexicali como una oportunidad para que el gobierno federal fomentara la construcción del camino Mexicali-Sonora. Pero, al darse cuenta que en el acuerdo presidencial de Lázaro Cárdenas, relativo a las comunicaciones, Baja California no estaba incluida, inconformó fuertemente a los pobladores mexicalenses.

El director del periódico *Nuevo Mundo*, Ángel Saldívar le dirigió una carta al jefe del Ejecutivo, el 22 de diciembre de 1934, en donde le requirió se autorizara la creación de comités para recolectar fondos destinados al tendido del camino Mexicali-Sonora. De igual manera, solicitó la petición que el impuesto de la gasolina que se recaudaba en el Territorio Norte, se utilizara para el trazado de dicha vía, con el propósito de facilitar la salida a los productos y que, además, fungiera como medida militar para el control de la península.⁹⁴⁸

La solicitud se turnó directamente a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en donde se informó que en el programa de carreteras del gobierno federal para 1935, la construcción del camino Tijuana-Ensenada estaba aprobado y una vez que las trabajos se terminaran, se estudiaría el proyecto del derrotero entre Baja California y Sonora. Por lo tanto, no se podía enviar ninguna cantidad a otros caminos que no fuera el que ya se estaba ejecutando.⁹⁴⁹ Incluso, en marzo de 1935, el presidente Cárdenas emitió un

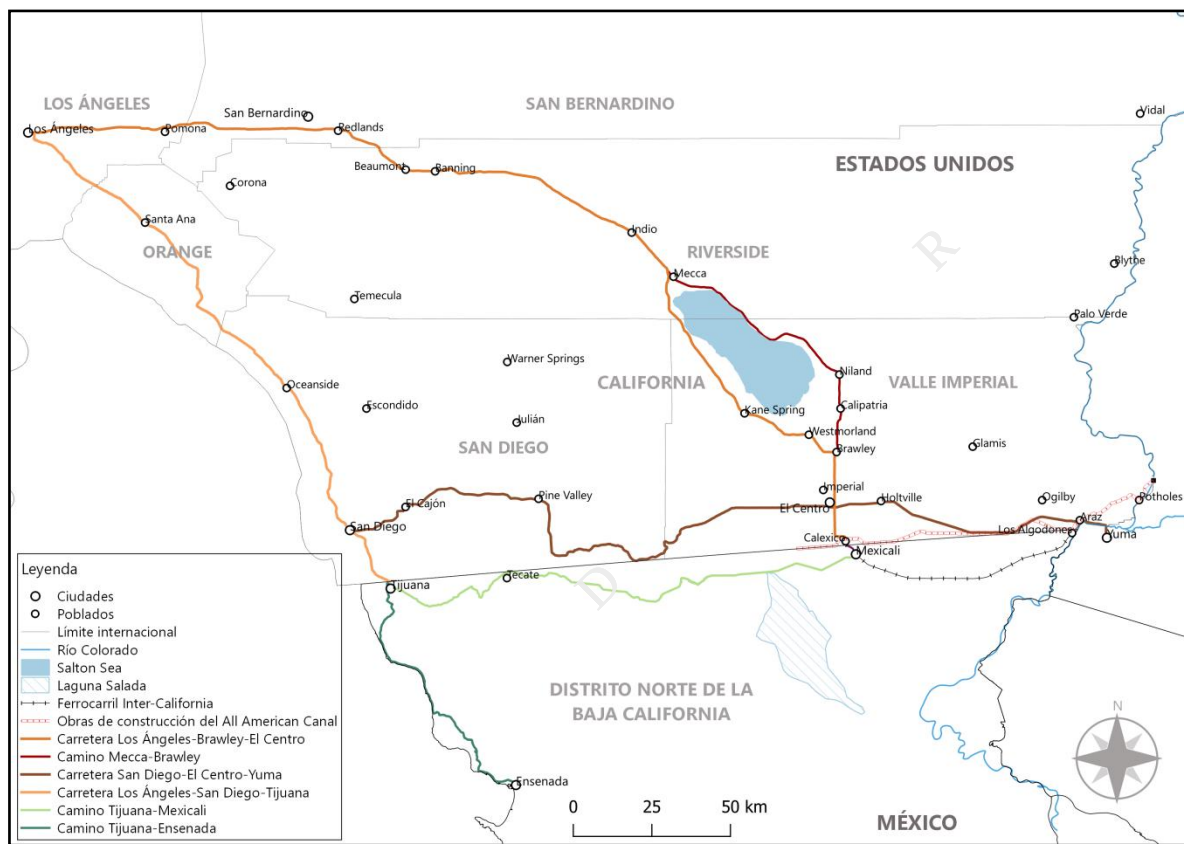
⁹⁴⁷ *Los Angeles Times*, 23 de diciembre de 1934.

⁹⁴⁸ Solicitud de Ángel Saldívar, director del periódico "*El Nuevo Mundo*" de Mexicali, Baja California, para formar comités con la intención de arbitrar fondos destinados a la construcción de la carretera de Mexicali a Sonora, 30 de enero de 1935. AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 515.1/24, f.1, en IIH-UABC [10.22]. De igual modo, la Liga de Choferes de Mexicali le escribió una carta al presidente de la república Lázaro Cárdenas, en la que manifestaron su interés para que se construyera la carretera Baja California-Sonora. Véase, petición de la Liga de Choferes de Mexicali para que se construya la carretera de Baja California a Sonora, 24 de enero de 1935, AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 515.1/202, f.1, en IIH-UABC [6.59].

⁹⁴⁹ Negativa a la solicitud de Ángel Saldívar, 13 de febrero de 1935. AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 515.1/24, f.3, en IIH-UABC [10.22].

decreto que autorizaba que el Territorio Norte contratara otro crédito con el Banco Nacional Hipotecarios, por la cantidad de \$100,000.00, pesos para destinarlo a las obras del camino Tijuana-Ensenada.⁹⁵⁰

Mapa 15. Trabajos de construcción del All American Canal, 1934.



Fuente: Elaboración propia con base en *Los Angeles Times*, 1934.⁹⁵¹

Con respecto a las problemáticas laborales en las obras del camino costero, el Sindicato de Constructores y Ayudantes de Ensenada, denunció ante el gobernador Olachea, que la compañía constructora cometía algunas irregularidades en contra de los obreros. Por ejemplo, para contratar a los trabajadores se les exigían llevaran su propia herramienta y el pago de su salarios se devengaba cada treinta o cuarenta días. Igualmente, se señaló que la compañía daba vales a los obreros para que compraran en la tienda

⁹⁵⁰ Marín, *Documentos para la historia de las carreteras*, 160.

⁹⁵¹ *Los Angeles Times*, mapa "Pencil sketch of Picacho Peak North of Canal Route", 23 de diciembre de 1934.

propiedad de Manuel Ezrej,⁹⁵² cuyo importe después se descontaba al pagarles sus salarios. Asimismo, se les cobraba un porcentaje para cubrir el seguro contra accidentes, el cual se rebaja de su pago y mencionaron que sufrían maltrato por parte de un ingeniero estadounidense que laboraba en dicha compañía. Luego de corroborar las acusaciones, Olachea se comunicó con el ingeniero Wenceslao Chávez Orozco, quien era representante de la Dirección Nacional de Caminos, en la Junta Local de Caminos del Territorio Norte para que interviniera en este asunto.⁹⁵³

A pesar de ello, las protestas se intensificaron contra la Junta Local de Caminos por los despidos injustificados a los trabajadores que ejecutaban labores en el trayecto Tijuana-Ensenada y por retenerles sus salarios, mismos que ya se habían ganado con su trabajo. Ante esta situación, el gobernador Olachea envió una carta al presidente Cárdenas, en julio de 1935, con la intención de que resolviera esta queja presentada por los obreros afectados.⁹⁵⁴

Después de largos problemas económicos, conflictos legales y laborales. El 12 de abril de 1936 se inauguró, de manera oficial, la carretera Tijuana-Ensenada. Manuel Barbachano invitó al presidente Lázaro Cárdenas a participar en la ceremonia de apertura del derrotero costero, sin embargo, Cárdenas no pudo asistir.⁹⁵⁵ La pavimentación de esta vía de comunicación terrestre generaba un gran beneficio para los comerciantes y residentes tanto de la frontera como del puerto, no sólo significaba el arribo de turistas, sino permitía la atracción de inversión y la vinculación con el mercado del sur de California.

⁹⁵² Núñez Tapia, “La Compañía de Mejoras de Ensenada”, 175.

⁹⁵³ Informe del gobernador Agustín Olachea sobre los abusos cometidos por la Compañía Constructora Nacional en contra de sus trabajadores, AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 515.1/202, f.1, en IIH-UABC [6.67].

⁹⁵⁴ Protesta de José Sánchez, Bernabé Burgoin y Manuel Gaxiola, trabajadores del camino de Tijuana a Ensenada por despidos injustificados y retención de salarios, 4 de julio de 1935. AGN, Lázaro Cárdenas, exp. Q/021/1006, ff.1-8, en IIH-UABC [23.36].

⁹⁵⁵ Invitación de Manuel P. Barbachano, presidente de la Compañía Constructora Nacional, S.A., al presidente de México, para que asista a la inauguración de la carretera Tijuana a Ensenada, 18 de marzo de 1936. AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 515.1/202, ff.1-2, en IIH-UABC [6.70].

Por otra parte, con la intención de impulsar el desenvolvimiento económico del Territorio Norte. En 1935, el presidente Lázaro Cárdenas decretó la formación de una Comisión Mixta Inter-Secretarial que se encargara en estudiar los medios de desarrollo económico de la Baja California y atendiera los distintos problemas que padecía la entidad. Se estableció que la comisión debía integrarse por un representante de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, del Departamento de Salubridad Pública, la Secretaría de la Economía Nacional, la Secretaría de Agricultura y Fomento y del gobierno del Territorio Norte.⁹⁵⁶

La Secretaría de Economía designó al ingeniero Antonio Basich, bajo el argumento de que él conocía cuáles eran los asuntos económicos y sociales de esta región. Una vez conformada la Comisión, se propuso que se aprobara una Sub-Comisión que estuviera formada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, la Secretaría de la Economía y del gobierno del Territorio Norte con el fin de que inspeccionaran cuáles eran las carreteras más importantes y obras públicas que se debían realizar.

Entre las sugerencias que la Sub-Comisión planteó en 1936, a sabiendas de que el trayecto Tijuana-Ensenada pronto se terminaría, se determinó como prioritario el trazado de la carretera Mexicali a Ensenada. Igualmente, se indicó que la Junta Local de Caminos se encargaría de la conservación de todos los caminos del Territorio Norte y se señaló que dos de los problemas de gran urgencia para la entidad eran la seguridad de las aguas del Río Colorado y la colonización en el Valle de Mexicali.⁹⁵⁷

⁹⁵⁶ Informe presentado por la Comisión Mixta Inter-Secretarial enviada al Territorio Norte de la Baja California para conocer las condiciones económicas y sociales e impulsar su desarrollo, 26 de octubre de 1935. AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 437.1/413, ff.1-2, en IIH-UABC [6.25].

⁹⁵⁷ Informe presentado por la Comisión Mixta Inter-Secretarial. AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 437.1/413, ff. 3-7, en IIH-UABC [6.25].

Conclusión

A inicios de la década de 1930, los efectos que produjo la crisis económica de 1929, provocó una serie de estragos que afectaron a la economía mundial y desencadenó una gran depresión que afectó severamente a Estados Unidos y propició el aumento del desempleo. Por su parte, en México las mayores secuelas de esta depresión se sintieron en el norte del país, específicamente en las zonas agrícolas como en el caso de Mexicali, en el Distrito Norte.

La dependencia económica y comercial del poblado fronterizo mexicano con la economía de Estados Unidos, cimbró a la actividad algodonera. La caída en los precios de la fibra perjudicó fuertemente a los agricultores y ocasionó que disminuyera la producción. Asimismo, generó que cientos de jornaleros quedaran sin empleo y en condiciones de miseria. Pronto, la situación se tornó más grave con el arribo de los mexicanos repatriados de Estados Unidos que redundó en el aumento de personas desempleadas.

Ante ese escenario, el gobernador José María Tapia utilizó la construcción y reparación de los caminos en el Distrito Norte como medida para aliviar la situación agobiante que atravesaron cientos de personas. Estas acciones fueron replicadas por los posteriores gobernantes Arturo Bernal, Carlos Trejo Lerdo de Tejada e incluso por Agustín Olachea, ya que el desempleo devino en una problemática constante.

Por otro lado, tras la visita del Secretario de Comunicaciones, Juan Andreu Almazán a la península, pudo constatar que el territorio carecía de una vía de comunicación terrestre que conectara a Baja California con Sonora. La influencia estadounidense en la región y que extranjeros tuvieran concesiones de tierras, preocupó a Almazán, quien sugirió que se llevara a cabo un plan de mexicanización de la Baja California a través de la construcción de una carretera militar fronteriza que uniera Mexicali con Nogales.

De este modo, asegurar el control territorial del noroeste del país fue un aspecto que interesó al presidente Pascual Ortiz Rubio. El envío de las comisiones lideradas por el general Arturo Campillo Seyde y los coroneles Eduardo Hernández Cházaro y Miguel Rodríguez Galeana, para inspeccionar los caminos existentes y la situación económica y política del Distrito Norte, era una prueba clara que al naciente gobierno revolucionario le inquietaba la americanización en este territorio. Por esta razón, realizó el plan de mexicanización, donde se dio prioridad al trazado de la carretera entre Mexicali y San Luis, Sonora.

Las declaraciones del congresista de California, Phil D. Swing y del senador de Arizona, Henry F. Ashurst, quienes abiertamente esgrimieron que querían adquirir la Baja California y una porción de Sonora. Consternó al gobierno mexicano debido a que existía la intención de no entregar agua a México y yacía el peligro de una nueva mutilación del territorio por parte de Estados Unidos.

Por este motivo, en la gestión del gobernador Carlos Trejo se puso en marcha los trabajos del camino Mexicali-San Luis, al igual que la reparación de los derroteros Tijuana-Ensenada y Tijuana-Mexicali. Posteriormente, con la llegada de Agustín Olachea la gubernatura del Territorio Norte, se logró la pavimentación de la carretera costera Tijuana-Ensenada, la cual fue realizada por la compañía de Manuel Barbachano y la naciente Junta Local de Caminos del Territorio Norte.

Por último, en lo concerniente a la presa Boulder su construcción significó la transformación de una amplia zona geográfica que abarcó la región del suroeste de Estados Unidos y la frontera con México, específicamente el Territorio Norte de la Baja California y Sonora. La conclusión de esta obra hidráulica e ingenieril mostró que la tecnología

permitía la reconfiguración espacial y el hombre era capaz de alterar su entorno, al grado de producir nuevos espacios y modificar la relación con la naturaleza.

En el caso del Territorio Norte, la edificación de la presa Boulder permitió el control de la corriente. Además, debido a la disminución del caudal del Río Colorado, más tierras se abrieron en el Valle de Mexicali para uso agrícola y brindó la posibilidad para que la Dirección Nacional de Caminos hiciera el estudio y levantamiento técnico del derrotero Mexicali-San Luis, el cual se proyectó para facilitar la comunicación terrestre con Sonora y desde ahí, vincular al Territorio con otras entidades de México.

Capítulo VI.- La costa del Pacífico y el papel de las carreteras en la Segunda Guerra Mundial.

Introducción

El propósito de este capítulo se enfoca en analizar el rol que tuvieron las carreteras como parte del plan estratégico de defensa, seguridad militar y vinculación comercial en el sur de California y Baja California, durante la Segunda Guerra Mundial y en los primeros años de la década de 1950. Asimismo, me propuse explicar las razones que originaron el Sistema Nacional de Carreteras Interestatales y de Defensa en Estados Unidos, con el presidente Dwight D. Eisenhower, tras el decreto de la *Federal-Aid Highway Act* de 1956, el cual respondió al contexto internacional de la Guerra Fría y ante la amenaza de un posible ataque nuclear.

Por otro lado, con la intención de comprender la participación del gobierno de Estados Unidos en la construcción y mejoramiento de las carreteras, previo al inicio de conflagración bélica mundial. Abordo el programa federal del *New Deal*, que promovió Franklin D. Roosevelt, para conocer cómo se involucró la agencia gubernamental WPA en el tendido carretero en el Sur de California, a mediados de 1930.

Además, describo los esfuerzos llevados a cabo por las asociaciones estadounidenses *Four State Highway* y *Automobile Club of Southern California*, las cuales promocionaron el trazado de rutas internacionales que unieran a Canadá, Estados Unidos y México para atraer la llegada de automovilistas. De igual manera, señalo la importancia que significó la apertura de la carretera Panamericana en el impulso del plan de la unidad hemisférica y la política de la “Buena Vecindad” que enarboló el gobierno de Washington.

Asimismo, profundizo el papel que desempeñó la península de Baja California, en la Segunda Guerra Mundial, dentro del esquema de cooperación y defensa militar de la

costa del Pacífico entre Estados Unidos y México. La posición geográfica de Baja California la convirtió en una zona estratégica y formó parte del triángulo de defensa del Pacífico que protegió Estados Unidos, el cual incluyó los territorios de Alaska, Hawái y el Canal de Panamá, así como a las dos Californias.

En el caso del Territorio Norte, explico los programas de vías de comunicación que fomentaron los presidentes de la república Lázaro Cárdenas, Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán Valdés. Con especial atención en las carreteras Tijuana-Ensenada-Santo Tomás, Mexicali-San Felipe y Mexicali-San Luis, junto con el ferrocarril Mexicali-Sonora que permitió unir a Baja California con Sonora.

Por tal razón, las interrogantes que respondo en este capítulo son: ¿qué el papel desempeñó la WPA en los trabajos carreteros en el Sur de California?, ¿cuál fue el interés que motivó a las agrupaciones *Four State Highway* y el club automovilístico de Los Ángeles para conectarse con el Golfo de California y la Ciudad de México?, y ¿por qué para Lázaro Cárdenas la construcción de vías de comunicaciones en el Territorio Norte se convirtió en una problemática de interés nacional junto con la política de colonización?

De igual manera, explico ¿cuáles fueron los planes militares que efectuaron Estados Unidos y México para vigilar y proteger la península de Baja California, en la Segunda Guerra Mundial?, ¿por qué para Ávila Camacho la puesta en marcha de la carretera transpeninsular devino en una arteria estratégica de defensa del territorio mexicano?, ¿qué factores hicieron que Miguel Alemán Valdés decidiera encausar la creación del Comité Pro Carreteras del Valle de Mexicali y cómo se impulsó la red de caminos vecinales? y por último, ¿qué elementos orillaron para que Dwight D. Eisenhower buscara la planeación de un Sistema Nacional de Carreteras Interestatales como mecanismo de defensa y seguridad nacional en Estados Unidos?

En este sentido, la estructura del capítulo VI está dividida en cuatro apartados con el objetivo de analizar cómo la infraestructura carretera se convirtió en un elemento indispensable para fines de seguridad nacional y defensa militar. Además, sirvió para conectar localidades urbanas, zonas agrícolas y fronteras. En el caso de las rutas internacionales, estas se idearon para fomentar el comercio y la actividad turística. Por otro lado, la construcción de carreteras se utilizó para dar empleo a cientos de personas, transformó el espacio físico y dotó de vías de comunicaciones a pobladores, agricultores, comerciantes y empresarios.

Es por ello que la línea temática que elegí en este capítulo proporciona un panorama cronológico con la intención de ubicar los diferentes aspectos que originaron los programas de construcción de carreteras, así como los procesos políticos que determinaron la ejecución de las obras viales y los objetivos que persiguieron tanto Estados Unidos como México. Por tal motivo, me planteé responder por qué la carretera pasó de ser vista como una vía de comunicación hasta devenir en un elemento fundamental del sistema nacional de seguridad y defensa de ambos países.

En el apartado 6.1., explico los esfuerzos llevados a cabo por el gobierno de Washington para expandir el programa federal del *New Deal*, con el fin de impulsar la construcción de obras de infraestructura pública como el mejoramiento de caminos y carreteras. Igualmente, expongo las gestiones que emprendieron las asociaciones estadounidenses para el trazado de las rutas internacionales desde Canadá a la frontera mexicana, en Baja California e incluso a la Ciudad de México.

Asimismo, menciono la relevancia que tuvo la apertura de la carretera Panamericana, en la relación bilateral de México y Estados Unidos y cómo esta obra sirvió de empuje para fomentar el avance de la ruta hasta Panamá, bajo el ideal de la unidad

hemisférica, la hermandad de los pueblos y la cooperación entre Estados Unidos, México y las repúblicas centroamericanas, en respuesta al escenario bélico en Europa.

En el apartado 6.2., analizo los planes carreteros que se realizaron en la administración de Lázaro Cárdenas en el Territorio Norte de la Baja California, los cuales buscaron resolver el problema de la falta de vías de comunicación que vincularan a la península con el interior el país. Igualmente, indico cuál era el objetivo de la política de poblamiento de Cárdenas en la región y la implementación del régimen de la zona libre en 1937. De igual modo, señalo la relación que existió entre el jefe del Ejecutivo, el gobernador Sánchez Taboada y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en la ejecución de los trabajos carreteros de las rutas Ensenada-San Felipe y Mexicali-San Felipe junto con el tendido del ferrocarril Fuentes Brotantes-Punta Peñasco y el derrotero Mexicali-Santa Ana, Sonora.

En el apartado 6.3., el eje principal que profundizo fue la relevancia que tuvo la Baja California dentro del esquema estratégico de defensa de la costa del Pacífico que persiguió Estados Unidos, luego de que ingresara a la Segunda Guerra Mundial, tras el ataque de Japón a Pearl Harbor. La necesidad por lograr una cooperación entre las fuerzas armadas mexicanas y estadounidenses, produjo el establecimiento de un plan de defensa conjunta que reforzó militarmente a la península con tropas y bases navales. Fue en este contexto que las carreteras en Baja California cobraron una dimensión de defensa del territorio nacional y contaron con el respaldo de Manuel Ávila Camacho, especialmente en los trabajos del trayecto carretero transpeninsular Tijuana-La Paz.

En el apartado 6.4., examinó el programa carretero que puso en marcha Miguel Alemán Valdés, en el Territorio Norte, en donde se consiguió completar la construcción del ferrocarril Mexicali-Benjamín Hill, el cual permitió unir a Baja California y a Sonora.

Igualmente, se terminaron las carreteras Mexicali-San Felipe y el derrotero Tijuana-Mexicali-San Luis, así como el tramo Ensenada-San Quintín. Asimismo, se indicó el cambio de la política federal que estipuló Alemán Valdés con la creación del Departamento de Planeación de Carretera Vecinales, cuya finalidad era configurar una red de caminos vecinales en toda la república para impulsar el desarrollo de la agricultura y solucionar el problema de las vías de comunicación en las zonas rurales.

Por último, explico cómo después de la década de 1940, en Estados Unidos, la construcción de carreteras adquirió un nuevo interés en el ámbito estatal y federal. El incremento de automóviles y camiones de carga obligó a las autoridades de los condados a buscar alternativas para mejorar sus vías terrestres. De igual manera, el contexto de la Guerra Fría, en donde se enmarcó el conflicto bélico entre Estados Unidos y Corea, generó que los partidarios a favor de las carreteras solicitaron que se aumentara el presupuesto federal para las obras viales. El resultado de estas presiones, sumado al temor de un ataque nuclear por parte de la Unión Soviética, propició que Dwight D. Eisenhower decretara la *Federal-Aid Highway Act* de 1956, en donde se estableció el Sistema Nacional de Carreteras Interestatales. El objetivo era delinear una serie de rutas que sirvieran para la defensa y seguridad militar de Estados Unidos, además de que facilitaron la transportación comercial y el flujo automovilístico a través del territorio.

6.1.- Las rutas internacionales todo americanas: comercio, turismo y seguridad militar.

A mediados de la década de 1930 el gobierno de Estados Unidos dio un gran impulso a las obras de infraestructura, entre ellas la construcción de carreteras, a través del programa federal del *New Deal*. Las agencias encargadas en llevar a cabo el esquema gubernamental

fueron la *Public Works Administration* (PWA) y *Works Progress Administration* (WPA). La función de estas dependencias era por un lado, llevar a cabo la puesta en marcha de los proyectos y contratos de las obras públicas y, por el otro, la creación de trabajos para combatir el desempleo.⁹⁵⁸

Las obras que se construyeron, además de las carreteras, fueron puentes, presas, plantas de tratamiento de aguas residuales y de energía eléctrica, proyectos de irrigación, canales, obras fluviales y portuarias, parques, construcción de barcos, edificios públicos y escuelas. El resultado que tuvieron posteriormente estos programas significó una transformación radical del paisaje físico y de la economía de Estados Unidos.⁹⁵⁹

Los trabajos de mejoramiento de las carreteras respondieron al aumento del tráfico vehicular, lo cual implicó modificar el diseño carretero y se ampliaron los carriles para que los automóviles circularan a mayor velocidad, es decir, entre 50 o 60 millas por hora. Asimismo, se alinearon los caminos, se eliminaron las curvas y se prefirió la vista horizontal con el propósito de permitir una visibilidad del trayecto desde una larga distancia.⁹⁶⁰

En 1936 el gobierno de Estados Unidos autorizó la suma de \$400,000,000 dólares, de los cuales \$200,000,000 se destinaron a la conservación de las carreteras y la otra mitad se orientó a los trabajos de nivelación de los cruces. De igual modo, se otorgaron \$125,000,000 dólares más de ayuda federal. El recurso se repartió entre los estados de la

⁹⁵⁸ Jason Scott Smith, *Building New Deal Liberalism. The Political Economy of Public Works, 1933-1956* (Cambridge, New York: Cambridge University Press, 2006), 8.

⁹⁵⁹ Smith, *Building New Deal Liberalism*, 44, 108-122.

⁹⁶⁰ Thomas H. MacDonald, *Report of the Chief of The Bureau of Public, 1936* (Washington, D.C.: United State Department of Agriculture, Bureau of Public Roads, September 1, 1936), 2.

Unión Americana para el programa carretero de 1936 a 1937, en donde California recibió un total de \$24,742,961 dólares.⁹⁶¹

Por otra parte, la necesidad de diseñar mejores carreteras se debió al constante flujo de camiones, por ejemplo en el Sur de California, desde Los Ángeles hasta la frontera mexicana se registró la aparición de numerosas compañías de transporte de carga.⁹⁶² Los camiones eran utilizados para realizar trayectos más largos con cargas pesadas y llevar mercancías frágiles a un precio menor que los servicios ferroviarios, por lo que el camión se convirtió en un competidor del ferrocarril, principalmente porque permitía mayor rapidez, flexibilidad y reducía el costo.⁹⁶³

A consecuencia del alto incremento de camiones desplazándose en las carreteras y con la intención de regular el sistema de transportación de carga interestatal. En 1935, el presidente Roosevelt decretó la *Motor Carrier Act*. El propósito de esta ley era controlar la entrada de los camiones por carretera, elevar las tarifas de los fletes para que fueran rentables y establecer normas comerciales a toda la industria interestatal camionera.⁹⁶⁴

De igual manera, la ampliación y reparación de la red carretera posibilitó que más vehículos se trasladaran a lo largo del territorio estadounidense, esto facilitó la movilidad de personas y turistas en automóviles. En la costa del Pacífico, el sur de California continuó atrayendo a cientos de motoristas, el motivo era la realización de la *California-Pacific International Exposition*, organizada en la ciudad de San Diego, en 1935 y 1936, la cual contó con el apoyo de las agencias federales del gobierno y de las empresas Ford Motor

⁹⁶¹ MacDonald, *Report of the Chief of The Bureau of Public*, 3-4.

⁹⁶² William R. Childs, *Trucking and the Public Interest. The Emergence of Federal Regulation, 1914-1940* (Knoxville: The University of Tennessee Press, 1985), 55.

⁹⁶³ Childs, *Trucking and the Public Interest*, 25.

⁹⁶⁴ Childs, *Trucking and the Public Interest*, 142.

Company, General Motors y Standard Oil Company de California.⁹⁶⁵ Asimismo, la feria sirvió como escenario para promover los beneficios de los programas de desarrollo federal del *New Deal*, los cuales se planearon para modernizar la infraestructura industrial regional, misma que ayudó a la recuperación inmobiliaria local y redujo el desempleo.⁹⁶⁶

San Diego buscó proyectarse como una ciudad prospera con la finalidad de atraer inversión y automovilistas. La necesidad de una carretera transcontinental desde Nueva York hasta San Diego era de gran interés para las autoridades políticas y empresarios de esta localidad. Igualmente, el Valle Imperial se mostró a favor de la ruta por las ventajas económicas que representaba para las poblaciones del condado. En alianza con San Diego, el Valle Imperial preparó una comitiva y viajó, en mayo de 1934, a la convención *Broadway of America Highway*, en Dallas, Texas para abogar por la materialización del proyecto.⁹⁶⁷

Sin embargo, la delegación de Los Ángeles en unión con Phoenix plantearon que la ruta se reorientara vía Blythe, lo que inconformó al presidente del comité de carreteras de la Cámara de Comercio de Calexico, A. J. Mercier, quien se dirigió a la reunión para pugnar a favor del trayecto por los valles de Yuma, Imperial y desde luego, San Diego.⁹⁶⁸ Tras no llegarse a un acuerdo definitivo, al año siguiente, en Nashville, Tennessee, se volvieron a congregarse los delegados. Por su parte, la Cámara de Comercio de Calexico envió a cinco de sus representantes para que protegieran los intereses del Valle Imperial y lograron que la ruta transcontinental atravesara su territorio.⁹⁶⁹ Otro de los aspectos que favoreció la

⁹⁶⁵ Matthew F. Bokovoy, *The San Diego World's Fairs and Southwestern Memory, 1880- 1940* (Albuquerque: University of New Mexico Press, San Diego Historical Society, 2005), 160.

⁹⁶⁶ Bokovoy, *The San Diego World's Fairs*, 157.

⁹⁶⁷ *National City Star News*, 11 de mayo de 1934.

⁹⁶⁸ *Calexico Chronicle*, 1 de mayo de 1934.

⁹⁶⁹ *Calexico Chronicle*, 30 de marzo de 1935.

selección del derrotero fue la inauguración de la feria internacional de San Diego, en mayo de 1935.

Por otra parte, a inicios de 1936 la agencia federal WPA puso en marcha los trabajos de construcción de la carretera Imperial Highway, la cual conectaría a los condados de Orange y el Valle Imperial permitiendo un acceso directo con la ciudad de Los Ángeles. Las primeras obras que se ejecutaron fueron en el tramo entre Orange y Los Ángeles y de ahí continuaron hacia Imperial, esta nueva ruta se planeó con el objetivo de interconectarse con la carretera estatal y ligar a la vasta área agrícola con las zonas urbanas y la costa del Pacífico.⁹⁷⁰

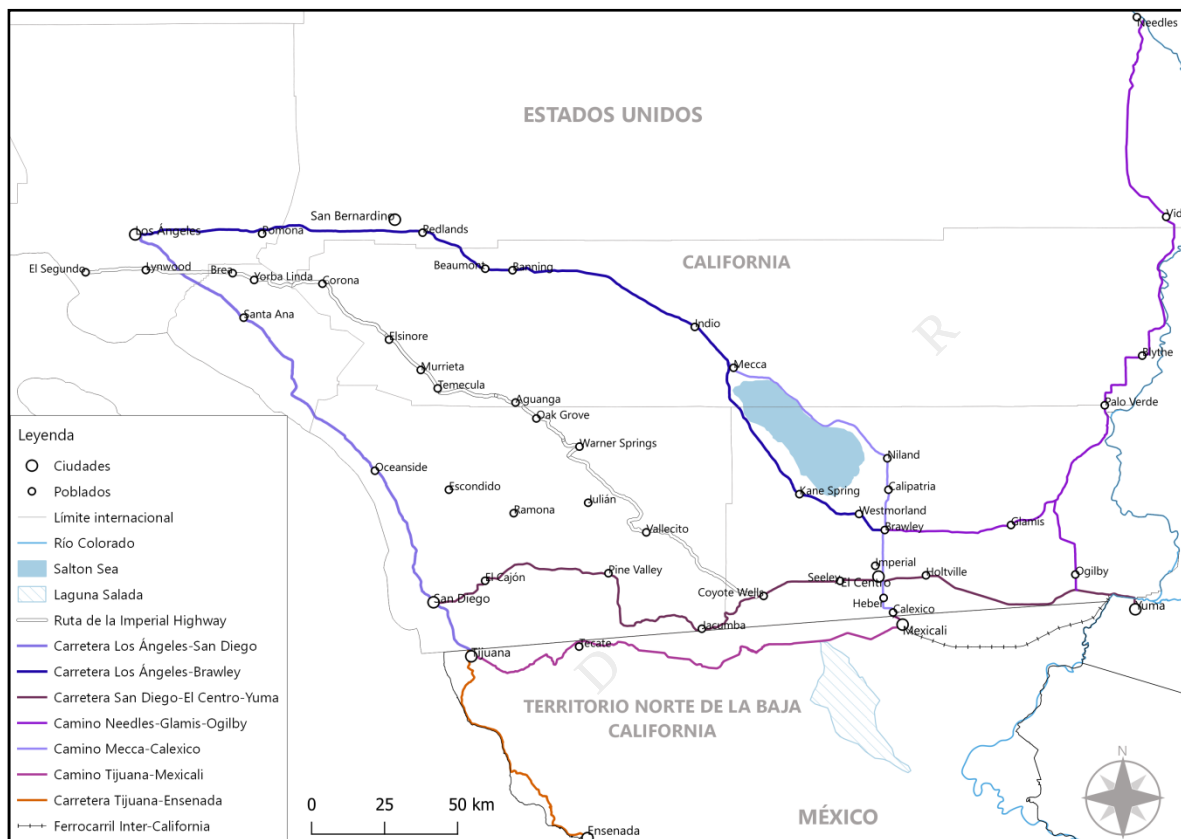
La Cámara de Comercio de Los Ángeles presionó a las autoridades estatales y locales para que mejoraran otros caminos que aún estaban pendientes como el trayecto hacia Palo Verde, por lo que la cámara de comercio urgió a la Comisión Estatal de Carreteras que entablara comunicación con la Oficina de Caminos Públicos para obtener los recursos necesarios.⁹⁷¹ Al darse cuenta de la relevancia que tenía este camino, la WPA del Valle Imperial decidió emprender los trabajos de reparación y ampliación del camino de Palo Verde a Ogilby y Glamis. El constante flujo de vehículos que pasaban por esta ruta en dirección hacia El Centro, Holtville o Yuma, lo convertía en un eje principal para la red carretera del Valle Imperial, ya que le brindaba la oportunidad de vincularse con los sistemas de carreteras estatales de California, Nevada y Arizona. De esta manera, se conformaba un circuito vial que corría desde el límite sur del estado de Nevada y

⁹⁷⁰ *Santa Ana Register*, 21 de enero de 1936.

⁹⁷¹ *Los Angeles Times*, 2 de febrero 1936.

comprendía los poblados californianos de Needles, Vidal, Blythe, Palo Verde, Valle Imperial y Yuma, en Arizona (ver Mapa 16).⁹⁷²

Mapa 16. Itinerario de la ruta Imperial Highway, 1936.



Fuente: Elaboración propia con base en el mapa de Phil Brigandi, *Imperial Highway Map*, 1936.⁹⁷³

El entramado carretero abarcaba una amplia sección en la que se efectuaban los trabajos del proyecto *All American Canal*. Además, cubría una extensa porción del valle del Río Colorado, caracterizada por ser un territorio árido. En la zona montañosa al oeste de El Centro, el administrador regional de la WPA del Valle Imperial, Ralph Smith, en coordinación con Frank McLaughlin responsable de la WPA en California y el presidente de la asociación del desarrollo de carreteras de San Diego, Neil Brown, así como Ike

⁹⁷² *Callexico Chronicle*, 17 de septiembre de 1936, 3.

⁹⁷³ Brigandi, Phil, *Imperial Highway Map*, 1936, consultado, 6 de diciembre 2022. https://www.orangecountyhistory.org/wp/?page_id=253.

Schlatter, de la Junta de Supervisores del condado de Imperial, se posicionaron a favor del realineamiento del camino por Mountain Springs y la eliminación de las curvas peligrosas a lo largo del trayecto desde Boulder Park, Mountain Springs y Devil's Canyon. La urgencia de San Diego porque se mejorara la carretera se debió al aumento del tráfico de camiones que partían tanto del Valle Imperial, de Mexicali como de Arizona hacia el puerto de San Diego.⁹⁷⁴

La importancia que cobró el Valle Imperial llevó a la agrupación *The International Four States Highway* a elegir al poblado de El Centro para realizar su primera convención anual. El móvil que buscó esta asociación era promover la ruta U. S. Highway 93 que iniciaba en el límite fronterizo de Canadá y cruzaba los estados de Montana, Idaho, Nevada y California. Además, pretendían crear un corredor que los vinculara al Valle Imperial y la frontera mexicana. Por tal motivo, se estableció a la localidad de Calexico como el *terminus* del derrotero. Dicha organización se constituyó formalmente en enero de 1936, en la ciudad de Las Vegas, Nevada y planeó que la carretera americana 93 se convirtiera en un trayecto internacional que conectara a las fronteras de Canadá y México. No obstante, primero era necesario mejorar las condiciones de la carretera y completar las secciones de los tramos en el condado de Riverside rumbo al Valle Imperial.⁹⁷⁵

En agosto de 1936, los trabajadores del Departamento de Carreteras del Estado de Nevada se encargaron de nivelar y petrolizar la nueva ruta que unía el límite estatal de California con el camino de Las Vegas a Boulder City.⁹⁷⁶ Posteriormente, en septiembre de 1937, la asociación *Four State Highway* propuso que la carretera se extendiera al sur, desde

⁹⁷⁴ *Calexico Chronicle*, 4 de septiembre de 1936.

⁹⁷⁵ *Calexico Chronicle*, 30 de junio de 1936 y 16 de julio de 1936.

⁹⁷⁶ *Calexico Chronicle*, 18 de agosto de 1936.

la presa Boulder pasando por Needles y Blythe hasta Calexico, en la frontera estadounidense con México.⁹⁷⁷

Esto motivó a la asociación de las cámaras de comercio del condado del Valle Imperial a conversar con los representantes de Palo Verde y de la Cámara de Comercio de Mexicali para trabajar en conjunto en la construcción del trayecto al norte de Niland, misma que se enlazaría con la carretera americana 60 entre Blythe y Desert Center. Así, se lograba completar la sección faltante de la ruta de Canadá a México.⁹⁷⁸

Por su parte, la Cámara de Comercio de Mexicali emprendió una campaña a favor de la carretera con el estado de Sonora que les permitiera vincularse con Hermosillo y adentrarse en dirección a la Ciudad de México por la costa del Pacífico. El plan era que el camino corriera de forma paralela a las vías férreas que unirían a Mexicali con el Golfo de California y al Ferrocarril Sud-Pacífico de México, en Santa Ana, Sonora. El secretario nacional Robert Hays de la *Four State Highway*, en El Centro, se comunicó con Francisco Campillo, presidente de la Cámara de Comercio de Mexicali para que urgiera al gobierno mexicano sobre este aspecto, ya que dicha organización tenía mucho interés en que existiera un camino entre Baja California y Sonora para el tránsito de automovilistas estadounidenses.⁹⁷⁹

En ese mismo sentido, la búsqueda por contar con una carretera que uniera a la Ciudad de México y al noroeste del país, provino también de las autoridades federales y de los gobernadores de los estados de la costa del Pacífico de Sonora, Sinaloa, Nayarit y Jalisco, quienes después de una reunión en Mazatlán, en febrero de 1937, acordaron gestionar la puesta en marcha de las obras del camino carretero de Guadalajara a

⁹⁷⁷ *Nevada State Journal*, 19 de septiembre de 1937.

⁹⁷⁸ *Calexico Chronicle*, 29 de octubre de 1937.

⁹⁷⁹ *Calexico Chronicle*, 6 de noviembre de 1937.

Nogales.⁹⁸⁰ La posibilidad de tener una vía de comunicación terrestre significaba grandes beneficios comerciales, de inversión y de movilidad para los estados costeros. Además, reconocían el potencial de que la ruta fuera parte de la Carretera Internacional del Pacífico.

Luego de darse a conocer los puntos de acuerdo para construir dicho camino, la Cámara de Comercio de El Centro, informó a los directores de la *Four State Highway* sobre este tema. Debido a que ellos pretendían que la carretera americana 93 se enlazara con el derrotero Nogales-Guadalajara, una vez que éste se completara. De este modo, se convertiría en el recorrido más corto entre los estados del oeste de Estados Unidos y México.⁹⁸¹

La disposición del gobierno del presidente Lázaro Cárdenas en la construcción de la carretera de Nogales a Guadalajara cobró una mayor importancia después de terminarse los trabajos de conservación y revestimiento del camino México-Guadalajara, cuya longitud era de 683 kilómetros.⁹⁸² Para abril de 1937, en la revista de viajes *MAPA* se dio a conocer la noticia del proyecto carretero de Guadalajara a Nogales, a través de los estados de Jalisco, Nayarit, Sinaloa y Sonora, el cual abarcaba una distancia de 1,732 kilómetros y se unía con el camino a la Ciudad de México.⁹⁸³

La divulgación de los trabajos de la obra vial fue recibida con gran entusiasmo por la prensa de Arizona, ya que auguraba la llegada de un gran número de automovilistas rumbo a la costa mexicana y a la capital del país, los cuales retornarían a Estados Unidos

⁹⁸⁰ *Los Angeles Times*, 14 de febrero de 1937 y *El Paso Times*, 23 de febrero de 1937.

⁹⁸¹ *Calexico Chronicle*, 9 de abril de 1937.

⁹⁸² Lázaro Cárdenas del Río, *Palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas 1928-1970, informes de gobierno y mensajes presidenciales de año nuevo, 1928-1940* (México: Siglo XXI, Vol.2, 1978), 263.

⁹⁸³ Héctor Mendoza Vargas, "La construcción del paisaje mexicano en la revista MAPA, 1934-1940", *Revista de Geografía Norte Grande*, no. 68 (diciembre, 2027): 148. Para profundizar más en el papel que jugó la revista MAPA como medio de propagandístico del turismo y el trazado carretero en México, véase a Garay Molina, "Imaginaris turísticos", 129-182.

por Laredo vía la carretera Pan-americana.⁹⁸⁴ Ante este escenario, los poblados de Bisbee y Douglas, en Arizona, decidieron llevar a cabo la pavimentación de un tramo de 80 millas para conectarse con el camino nacional mexicano de Nogales a Guaymas.⁹⁸⁵

A principios de noviembre de 1937, un equipo de ingenieros mexicanos realizó los estudios preliminares del derrotero Nogales-Guadalajara, en compañía de los ingenieros del *Automobile Club of Southern California*, quienes hicieron el levantamiento cartográfico y asistieron en la planeación del itinerario por la zona montañosa al sur de Mazatlán, Sinaloa. La participación del jefe de ingenieros Ernest. E. East, del club automovilístico de Los Ángeles, así como los reportes que la asociación emitió, se debieron porque el camino en cuestión formaba parte de la arteria principal de la Carretera Internacional del Pacífico que ellos promovían en el territorio mexicano.⁹⁸⁶

Por otro lado, con el objetivo de impulsar el programa de construcción de carreteras, el presidente Lázaro Cárdenas decretó el 29 de octubre de 1937, la ampliación del empréstito de bonos de caminos por \$6,000,000,00 de pesos.⁹⁸⁷ Esta cantidad se sumó a los \$15,000,000,00 de pesos ya destinados por el gobierno federal. De este modo, la medida buscó financiar con más fondos los proyectos carreteros que estaban desarrollando.

Tras notificarse en la prensa internacional la aprobación de la extensión del empréstito para bonos de caminos, el Subsecretario de Comunicación y Obras Públicas, Vicente Cortes Herrera señaló que el jefe del Ejecutivo estaba dispuesto a que se realizara la carretera Nogales-Guadalajara y prometió que se destinarían \$4,000,000,00 pesos para su construcción. Además, eligió la sección por donde pasaría el derrotero en la región

⁹⁸⁴ *The Arizona Daily Star*, 6 de mayo de 1937.

⁹⁸⁵ *Nogales International*, 7 de agosto de 1937.

⁹⁸⁶ *The Arizona Daily Star*, 9 de noviembre de 1937.

⁹⁸⁷ Miguel Ángel Marín et al., *Documentos para la historia de las carreteras en México. I. Legislación 1925-1963* (México: Secretaría de Obras Públicas, 1964), 202.

montañosa que dividía a los estados de Nayarit y Jalisco.⁹⁸⁸ Por lo que instruyó a los oficiales de la Dirección Nacional de Caminos que hicieran un estudio en la zona de Barrancas, al norte de Jalisco y se edificaran los puentes y túneles que se interconectarían con el camino a Guadalajara.⁹⁸⁹

Al enterarse H. W. Keller, vicepresidente del *Automobile Club of Southern California* del compromiso de las autoridades mexicanas en abrir el cruce a través de estas montañas, volvía cada vez un hecho la materialización de la Carretera Internacional del Pacífico a la Ciudad de México. Esta situación que no pasó desapercibida por la asociación *Four State Highway*, misma que deseaba conectarse con Baja California y Sonora para después entrelazarse a dicha vía terrestre.⁹⁹⁰

Cabe mencionar que las propuestas de las carreteras internacionales fueron fomentadas por empresarios y automovilistas estadounidenses con el propósito de adentrarse en México y crear corredores para motoristas desde Alaska, pasando por Canadá hasta Buenos Aires, Argentina. Por otra parte, en la frontera noreste de México, el 1 de julio de 1936 se llevó a cabo la inauguración de la carretera Panamericana, también conocida como *Inter-American Highway*, la cual permitió el tráfico de automóviles desde Laredo, Texas hasta la capital del país.⁹⁹¹

La ceremonia se efectuó en el puente internacional fronterizo entre Laredo, Texas y Nuevo Laredo, Tamaulipas y asistieron el vicepresidente de Estados Unidos, John Nance Garner; en compañía de una delegación conformada por el director de obras públicas de California, Earl Lee Kelly, quien acudió en representación del gobernador Frank F.

⁹⁸⁸ *Los Angeles Times*, 2 de diciembre de 1937.

⁹⁸⁹ *Arizona Daily Star*, 23 de diciembre de 1937.

⁹⁹⁰ *Calexico Chronicle*, 20 de diciembre de 1937.

⁹⁹¹ Víctor Manuel Gruel Sánchez, “La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos”, *Estudios Fronterizos* Vol. 18, no.36 (mayo-agosto 2017): 127.

Merriam. Por otro lado, en la sección mexicana, la comitiva estuvo encabezada por el secretario de Relaciones Exteriores, el General Eduardo Hay.⁹⁹²

La obra se concluyó durante el gobierno de Cárdenas, luego de diez años de intensas labores de construcción. El costo total fue de \$61,772,452.00 de pesos y estuvo bajo la supervisión de la Dirección Nacional de Caminos.⁹⁹³ Además, contó con el financiamiento del Banco Nacional Hipotecario Urbano y de Obras Públicas, el cual por medio de la emisión de bonos de caminos destinó las cantidades necesarias para terminar los trabajos de la carretera Nuevo Laredo-Ciudad de México, cuya longitud era de 1,226 kilómetros.⁹⁹⁴

La culminación de esta ruta para el gobierno mexicano significaba vincularse al sistema carretero de la Unión Americana y con ello la llegada de un gran afluente de turistas al territorio mexicano.⁹⁹⁵ Para Estados Unidos, el trayecto tenía una gran relevancia en su plan hemisférico de acercamiento diplomático con México y los países de Centroamérica. Es aquí en donde se entrelazaron dos proyectos políticos regionales de Estados Unidos, que con algunas similitudes respondieron a diferentes propósitos, es decir, el Panamericanismo y la política exterior del buen vecino –*Good Neighbor Policy*–, fomentada por el presidente Roosevelt y que anunció en su toma de posesión el 4 de marzo de 1933:

“In the field of world policy I would dedicate this Nation to the policy of the good neighbor—the neighbor who resolutely respects himself and, because he does so, respects the rights of others—the neighbor who respects his obligations and respects the sanctity of his agreements in and with a world of neighbors.”⁹⁹⁶

⁹⁹² Earl Lee Kelly, “Pan-American Highway a Great Mexican Achievement”, *California Highway and Public Works*, Official Journal of the Department of Public Works Vol. 14, no. 8 (August, 1936): 10.

⁹⁹³ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Memoria sobre el camino México-Nuevo Laredo* (México: Dirección Nacional de Caminos, 1936), 105-106.

⁹⁹⁴ Bernardo García Martínez, *Las carreteras de México (1891-1991)* (México: Grupo Azabache, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1992), 45.

⁹⁹⁵ Luis Anaya Merchant, “Panamericanismo y negocios binacionales. Transportes, carreteras y servicios turísticos (Estados Unidos de América y México, 1920-1940)”, *Secuencia* Vol. 110 (mayo-agosto, 2021): 18.

⁹⁹⁶ Franklin Delano Roosevelt, *First Inaugural Address* (Washington D.C., 4 march, 1933), 6. Franklin D. Roosevelt Library, First Carbon Files, 1933-1945, consultado, 9 de julio de 2022. <https://www.archives.gov/education/lessons/fdr-inaugural>

En lo que respecta al Panamericanismo, éste surgió en Estados Unidos en 1880, después de que el senador David Davis de Illinois introdujo una propuesta de ley en el Congreso y solicitó al gobierno estadounidense la construcción de un ferrocarril que vinculara comercialmente a los países de América del norte, Centroamérica y el sur de continente.⁹⁹⁷ No obstante, sería hasta 1888 cuando el entonces secretario de Estado, James G. Blaine y principal promotor del proyecto, organizó la primera Conferencia Panamericana, en Washington en 1889, en donde se discutió la propuesta de construir un ferrocarril intercontinental y se creó un comité que se encargó del tendido ferroviario. La ruta sugerida era desde Nueva York a Buenos Aires y comprendía una distancia de 10, 471 millas de largo, esto es, 16,851.41 kilómetros.⁹⁹⁸

La materialización de una obra ferrocarrilera de esta envergadura presentó múltiples complicaciones que obstaculizaron su construcción. Entre ellas estaban las dificultades técnicas, el alto costo que implicó el trazado de las vías por las zonas montañosas, la complejidad del terreno y el mantenimiento de los ramales.⁹⁹⁹ Además, la expansión del automóvil comenzó a cobrar un rol significativo como medio de transportación. De este modo, se ideó construir caminos en los diferentes países para conectar las aéreas por donde no había sistema ferroviario.

Esto ocasionó que, en la quinta Conferencia Internacional de los Estados Americanos, llevada a cabo en Santiago de Chile, en 1923, se consideró la posibilidad de construir una carretera moderna que facilitara la comunicación de automóviles desde

⁹⁹⁷ John Anthony Caruso, "The Pan American Railway", *The Hispanic American Historical Review* Vol. 31, no. 4 (Nov., 1951): 610. James G. Blaine fue secretario de Estado durante los periodos presidenciales de James A. Garfield (1881) y Benjamin Harrison (1889-1893).

⁹⁹⁸ Warren Kelchner, "The Pan American Highway", *Foreign Affairs* Vol. 16, no. 4 (Jul., 1938): 723.

⁹⁹⁹ Kelchner, "The Pan American Highway", 723.

Norteamérica hasta Sudamérica.¹⁰⁰⁰ Para ello, se priorizó la sección central de la carretera Panamericana que atravesaba México y América Central, la cual se le definió con el nombre de *Inter-American Highway*. En 1925, en Buenos Aires, Argentina se efectuó el primer Congreso Pan-Americano de Carreteras y aquí dicha iniciativa cobró mayor impulso.

Posteriormente, con la intención de apoyar el trazado del derrotero. El Congreso de Estados Unidos aprobó un crédito de \$50,000 dólares para que la Secretaría de Estado cooperara con los gobiernos miembros de la Unión Panamericana y realizaran el estudio de las rutas, estipularan el costo estimado de la obra e hicieran el levantamiento de la información del trayecto. De igual manera, en octubre de 1929, se puso en marcha el primer Congreso Inter-Americano de Carreteras, en la ciudad de Panamá y ahí se constituyó la comisión bajo el mismo nombre que trabajó conjuntamente con los gobiernos de Centroamérica.¹⁰⁰¹

En ese mismo sentido, la Oficina de Caminos Públicos, perteneciente al Departamento de Agricultura de Estados Unidos, abrió una oficina en Panamá, en junio de 1930, para colaborar con las autoridades de Guatemala, Nicaragua, Honduras y Costa Rica en los estudios de la carretera. En mayo de 1933 un grupo de ingenieros americanos junto con la asistencia de las fuerzas aéreas del Departamento de Guerra de Estados Unidos, aposentados en la zona del canal, fueron los encargados en conducir las inspecciones en estos países.¹⁰⁰²

¹⁰⁰⁰ Herbert C. Lanks, "The Pan American Highway. II", *The Scientific Monthly* Vol. 49, no. 5 (Nov., 1939): 429.

¹⁰⁰¹ E. W. James, "Development of the Inter-American Highway", *Engineering Bulletin Purdue University*, Proceedings of the Twenty-Third Annual Road School Vol. XXI, no. 3 (May, 1937): 9.

¹⁰⁰² J. Van Ness Philip, *The Pan American Highway Between Laredo, Texas, United States and The Canal Zone, Panama* (Washington D. C.: Department of State, June 30, 1944), 3. Records relating to the Pan American Highway and the Inland Waterway, Survey (E-32), Records of the Department of Transportation, Records of the Office of Inter-American Affairs RG 229, Entry, 32, Box, 637, National Archives at College Park, Maryland.

El resultado de los tres años de estudio fue el reporte titulado “*Proposed Inter-American Highway*”, que emitió la Oficina de Caminos Públicos, el cual se imprimió por orden del Congreso, en marzo de 1934.¹⁰⁰³ En el documento se indicó el itinerario de la ruta que corría desde la frontera de Laredo, Texas hasta el canal de Panamá. Además, se cartografió las características del terreno mediante el reconocimiento fotográfico aéreo con tecnología militar.¹⁰⁰⁴ Cabe mencionar que para este momento el gobierno mexicano construía la sección del camino Nuevo Laredo-Ciudad de México con sus propios recursos y equipo. Por esta razón, la información recabada en dicho informe únicamente se enfocó en los países centroamericanos.

Por otro lado, era evidente que para Estados Unidos una de las prioridades no sólo era conectarse con Panamá a través de una vía terrestre y sino también existía el interés por tener acceso a cierto tipo de productos como el caucho, el arroz, las frutas cítricas y minerales entre ellos el oro, la plata y el cobre.¹⁰⁰⁵ Asimismo, la participación del cuerpo aéreo del ejército estadounidense en el estudio mostró la relevancia militar que ésta poseía.

La finalización del derrotero Nuevo Laredo-Ciudad de México, dio mayores posibilidades al proyecto hemisférico de la carretera Panamericana que el gobierno de Estados Unidos promovió y auguraba una fructífera relación política y comercial con México. De igual modo, el fomento de las rutas internacionales era visto como un mecanismo de cooperación, amistad y de paz entre las naciones.¹⁰⁰⁶

Inclusive, estos aspectos se abordaron en la Convención Pan-Americana de Carreteras, llevada a cabo en Buenos Aires, el 23 de diciembre de 1936, se retomaron

¹⁰⁰³ Lanks, “The Pan American Highway. II”, 429.

¹⁰⁰⁴ E. W. James y D. Tucker Brown, “The Inter-American Highway Reconnaissance in Central America”, *Geographical Review* Vol.24, no. 3, (Jul., 1934): 363-367.

¹⁰⁰⁵ E. W. James, “The Inter-American Highway”, *Engineering Bulletin Purdue University*, Proceedings of the Twenty-Eight Annual Road School Vol. XXVI, no. 2 (March, 1942): 10-11.

¹⁰⁰⁶ *Evening Star*, 5 de julio de 1936, 2.

algunos temas que se expusieron en la Conferencia Interamericana de la Paz. Dentro de los acuerdos estaban la búsqueda de una política de neutralidad continental panamericana que impidiera la guerra o la propagación bélica al hemisferio occidental.¹⁰⁰⁷ Además, estrechar los lazos de amistad entre los países y colaborar en terminar la construcción de la carretera para establecer una comunicación permanente con los respectivos territorios, permitiendo el tránsito de vehículos motorizados.¹⁰⁰⁸ Estos convenios fueron ratificados en julio de 1937 y proclamados por el presidente Roosevelt en el mes septiembre, mientras que México los aprobó en diciembre de 1937.¹⁰⁰⁹

La situación prevaleciente en Europa con la invasión de Italia a Etiopía en 1935, y la creciente actitud agresiva de Adolfo Hitler como canciller de Alemania y su plan de rearme militar, modificó la política exterior de paz y desarme que Estados Unidos pretendía alcanzar sobre Alemania con el apoyo de Gran Bretaña y Francia.¹⁰¹⁰ Sin embargo, el avance de las tropas alemanas en la región de Renania, en marzo de 1936, constató que el objetivo que perseguía la Alemania Nazi era el camino a la confrontación bélica.¹⁰¹¹

Así pues, el ambiente hostil en Europa cada vez se tornó en una amenaza y la postura de Estados Unidos en la Conferencia de los estados Inter-americanos reflejó una clara actitud ante un posible escenario de guerra y explica el porqué exhortaba a los países de la Unión Panamericana a mostrarse neutrales y unidos. También explica la urgencia por completar la carretera Inter-Americana que adquirió otra dimensión. Por tal motivo, la

¹⁰⁰⁷ *Evening Star*, 9 de septiembre de 1936. La Conferencia Interamericana de la Paz se realizó el 1 de diciembre de 1936 en Buenos Aires, Argentina, *The Press Democrat*, 29 de noviembre de 1936.

¹⁰⁰⁸ "Convention on the Pan American Highway", *The American Journal of International Law* Vol. 31, no. 2, Supplement: Official Documents (Apr., 1937): 66.

¹⁰⁰⁹ Philip, *The Pan American Highway Between Laredo, Texas, United States and The Canal Zone, Panama* (Washington D. C.: Department of State, June 30, 1944), 5, 69. Records relating to the Pan American Highway and the Inland Waterway, Survey (E-32), Records of the Department of Transportation, Records of the Office of Inter-American Affairs RG 229, Entry, 32, Box, 637, National Archives at College Park, Maryland.

¹⁰¹⁰ *Calexico Cronicle*, 2 de octubre de 1935 y Frank Freidel, "FDR vs. Hitler: American Foreign Policy, 1933-1941", *Proceedings of the Massachusetts Historical Society*, Third Series Vol. 99 (1987): 28-30.

¹⁰¹¹ Zach Shore, "Hitler, Intelligence and the Decision to Remilitarize the Rhine", *Journal of Contemporary History* Vol. 34, no. 1 (Jan., 1999): 17.

relevancia de este trayecto llevó a la Secretaría de Estado a comisionar a Edwin W. James y D. Tucker Brown de la Oficina de Caminos Públicos para que supervisaran los avances de la construcción de los puentes y de la obra vial en Centroamérica.¹⁰¹²

Por su parte, el director de la Oficina de Caminos Públicos, Thomas MacDonald, que siguió de cerca lo que ocurría con el proyecto intercontinental Panamericano. Viajó a Europa para asistir a congresos internacionales sobre caminos y visitó Alemania, ahí atestiguó el impresionante sistema de carreteras o *Reichsautobahnen* que construía Fritz Todt, quien fungía como Inspector General de Carreteras Alemanas para el régimen Nazi.¹⁰¹³

MacDonald quedó impresionado por los métodos constructivos e ingenieriles del diseño carretero germano. De igual manera, señaló que la finalidad de dicho plan era fomentar el uso del automóvil y servir para propósitos militares.¹⁰¹⁴ Posteriormente, en 1939 otros ingenieros estadounidenses también recorrieron las *Autobahnen* y al regresar a Estados Unidos enfatizaron que era urgente crear un sistema nacional de carreteras de alta velocidad.¹⁰¹⁵

La idea de trazar vías de dos y cuatro carriles sin intersecciones puesto en marcha en Alemania, se basó en el modelo carretero de la *autostrada* que realizó el ingeniero Piero Puricelli en 1924, durante los primeros años del gobierno de Benito Mussolini en Italia.¹⁰¹⁶ Posteriormente, al llegar Hitler al poder en 1933, replicó el proyecto de infraestructura vial.

¹⁰¹² *Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers*, 1936, The American Republics, Volume V, The Secretary of State to the Chargé in Costa Rica (Collins) (Washington: Government Printing Office, 1936), Document 132, consultado, 1 de agosto 2022, <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1936v05/d132>. Véase *Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers*, 1936, The American Republics, Volume V, The Chargé in Guatemala (O'Donoghue) to the Secretary of State (Washington: Government Printing Office, 1936), Document 127, consultado, 1 de agosto 2022, <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1936v05/d127>.

¹⁰¹³ Lewis, *Divided Highways*, 23.

¹⁰¹⁴ Bruce E. Seely, *Building the American Highway System: Engineers as Policy Makers* (Philadelphia: Temple University Press, 2016).

¹⁰¹⁵ Gary Toth, "Place-Conscious Transportation Policy", *The New Atlantis*, no. 31 (2011): 47.

¹⁰¹⁶ Thomas Zeller, *Driving Germany: The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970* (New York, Oxford: Berghahn Books, 2006), 48.

La situación social y económica en Alemania, a causa de los efectos de la crisis económica, ocasionó una alta tasa de desempleo. El mecanismo para paliar esta problemática fue la construcción de las *Autobahnen* que empleó a miles de personas.¹⁰¹⁷ Inclusive, le sirvió al gobierno Nazi como una herramienta de propaganda política.¹⁰¹⁸

En este mismo sentido, una de las características que tuvo dicho programa fue que respondió a un esquema organizado por el Estado y la ubicación de las carreteras tuvo una planificación militar.¹⁰¹⁹ El total de *Reichsautobahnen* que se construyeron entre 1934 y 1941 fue de 3,625 kilómetros. Por ejemplo, en 1938, se abrieron 2,026 kilómetros al tráfico motorizado y 1,459 kilómetros estaban en construcción. El rápido avance armado que desplegó Alemania sobre Austria y Checoslovaquia, en gran medida, lo posibilitó el tendido de las *Autobahnen*.¹⁰²⁰

Desde Estados Unidos observó con atención los acontecimientos que se desarrollaron en Europa, pero le inquietaba mucho la movilización del ejército japonés al norte de China en 1937. El ataque de las tropas japonesas sobre Nanking –*Nanjing*–, y la masacre que ahí se perpetró contra soldados y habitantes chinos, de diciembre de 1937 a febrero de 1938, conmocionó a la prensa estadounidense e internacional.¹⁰²¹

La cercanía de las islas Kuriles, en posesión de Japón, con la península rusa de Kamchatka y a su vez con las Islas Aleutianas, en Alaska, preocupó al gobierno estadounidense. Esto propició que se despachara una expedición naval en 1938, al mando del contralmirante Arthur J. Hepburn, con el fin de que estudiara el establecimiento de

¹⁰¹⁷ James D. Shand, “The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich”, *Journal of Contemporary History* Vol. 19, no. 2 (Apr., 1984): 191-192.

¹⁰¹⁸ Massimo Moraglio, *Driving Modernity: Technology, Experts, Politics and Fascist Motorways, 1922-1943* (New York, Oxford: Berghahn Books, 2017), 138-140.

¹⁰¹⁹ John B. Rae, *The American Automobile*, 137.

¹⁰²⁰ Zeller, *Driving Germany*, 59.

¹⁰²¹ Suping Lu, *They were in Nanjing: The Nanjing Massacre Witnessed by American and British Nationals* (Hong Kong: Hong Kong University Press, 2004): 19-27.

bases militares para la defensa de Estados Unidos y sus posesiones. Hepburn destacó que las Islas Aleutianas poseían una importancia estratégica de ataque y defensa.¹⁰²²

En 1938, el delegado de Alaska, Anthony J. Dimond anunció que era necesario disponer de una carretera desde un punto de vista militar y económico. La respuesta del Congreso fue la aprobación de un decreto de ley el 31 de mayo de 1938. Por su parte, el presidente Roosevelt nombró a una comitiva para que formara parte de la Comisión Internacional de Carreteras de Alaska.¹⁰²³ Ésta se encargó de hacer el estudio de la construcción de la carretera, en cooperación con la dependencia homologa designada por el gobierno canadiense. De este modo, cada una efectuó las inspecciones y el levantamiento de la información en sus respectivos territorios.¹⁰²⁴

Los ingenieros canadienses propusieron dos posibles caminos, las rutas A y B, pero el comité estadounidense prefirió el trayecto A por ser más directo, en comparación con el tramo B que atravesaba el valle intramontano en las Montañas Rocallosas, el cual corría en el límite con Montana, en Estados Unidos hasta el territorio del Yukón y de ahí a Alaska, vía Dawson.¹⁰²⁵ La elección de este recorrido por la comisión canadiense se debió a razones económicas, ya que buscaban aprovechar los recursos naturales que poseía esa amplia región.

En lo referente al itinerario planteado en la ruta A, el punto de inició era en Fairbanks, continuaba por Big Delta, en Alaska y proseguía hacia Whitehorse, en Canadá. Después, se adentraba en el territorio del Yukón y seguía rumbo a Fort St. James y Prince

¹⁰²² Edward W. Mill, "Japan Drives on", *Current History* Vol. 2, no. 12 (August, 1942): 424.

¹⁰²³ Charles B. Quattlebaum, "Military Highways", *Military Affairs* Vol. 8, no. 3 (1944): 231-232.

¹⁰²⁴ Thomas Riggs, "The Alaskan Highway", *World Affairs* Vol. 105, no. 2 (June, 1942): 111-112.

¹⁰²⁵ G. S. Andrews, "Alaska Highway Survey in British Columbia", *The Geographical Journal* Vol. 100, no. 1 (July, 1942): 7.

George, en dirección a Vancouver y por último, cruzaba la frontera estadounidense hasta llegar a Seattle.¹⁰²⁶

En julio de 1939, las comisiones se reunieron en Seattle para abordar el tema del presupuesto que el proyecto carretero requería para su construcción.¹⁰²⁷ El entusiasmo por materializar esta obra vial, atrajo la atención de los miembros canadienses de la *Internacional Pacific Highway*, quienes se reunieron con la comisión de su país. La intención era que la sección canadiense dialogara con la comitiva estadounidense y definieran un programa en conjunto que estableciera por dónde pasaría el tramo elegido.¹⁰²⁸ Para el mes de noviembre, el congresista Warren G. Magnuson, Jefe de la Comisión Internacional de Carreteras de Estados Unidos presentó un reporte preliminar al Departamento de Estado, en cual indicó como viable la ruta A.¹⁰²⁹

El inicio de la guerra en Europa con la invasión de Alemania sobre Polonia, en septiembre de 1939, agitó al mundo entero. En el Pacífico Norte, Japón representaba una amenaza para Estados Unidos, esto llevó al delegado de Alaska a hacer un llamamiento a Washington para que protegiera este territorio, las 54 millas que separaban a Siberia de Alaska sostenía Dimond, era por donde Japón atacaría. Por ello, solicitó recursos económicos al Congreso para la defensa y urgió a que se iniciaran los trabajos de la carretera de Alaska.¹⁰³⁰

Posteriormente, con el ataque aéreo japonés a Pearl Harbor, en Hawái, el 7 de diciembre de 1941 y la destrucción de los buques de la flota mariana de Estados Unidos. La construcción de la carretera de Alaska resignificó su valor y cobró una dimensión

¹⁰²⁶ Riggs, "The Alaskan Highway", 112.

¹⁰²⁷ *Imperial Valley Press*, 25 de julio de 1949.

¹⁰²⁸ *The Nome Nugget*, 31 de julio de 1939, 2.

¹⁰²⁹ *The Wrangell Sentinel*, 17 de noviembre de 1939, 5.

¹⁰³⁰ *The Wrangell Sentinel*, 10 de noviembre de 1939.

estratégica de seguridad nacional,¹⁰³¹ que se extendió por toda la costa del Pacífico hasta la península de Baja California, en México.

6.2.- Los planes carreteros hacia al Golfo de California.

En 1935 la Sub-Comisión de Comunicaciones Terrestres y Obras Públicas, perteneciente a la Comisión Mixta Inter-Secretarial, efectuó un estudio sobre la construcción de carreteras que requería el Territorio Norte de la Baja California. En él se determinó como prioritario trazar el derrotero Mexicali-Ensenada debido a su relevancia económica y ventaja estratégica. Previamente la Sub-Comisión inspeccionó cinco posibles vías de comunicación que comprendían de Tijuana-San Quintín, Tijuana-Los Algodones, Nejí-Ensenada, Mexicali-San Felipe y San Vicente-San Felipe.¹⁰³²

Una vez hecho el levantamiento de las distintas actividades económicas y de las principales rancherías existentes a lo largo de la entidad. Se optó por el trayecto desde el puerto de Ensenada hasta Mexicali para así conectarse con San Felipe y el Valle de Mexicali, zona agrícola en la que residía el 65 por ciento de la población.¹⁰³³ Por lo que esta ruta unía al centro productor y comercial de Mexicali con la costa del Pacífico para darle salida a las mercancías.

Otros de los aspectos que abordó la Comisión Mixta Inter-Secretarial fueron la supresión del impuesto adicional federal, el establecimiento del régimen de excepción fiscal de la zona libre, fomentar el crecimiento poblacional, la construcción del ferrocarril que

¹⁰³¹ M. V. Bezeau, "3. The Realities of Strategic Planning: The Decision to Build the Alaska Highway", en Coates, Kenneth (Ed.). *The Alaska Highway. Papers of the 40th Anniversary Symposium* (Vancouver: University of British Columbia Press, 1985), 25.

¹⁰³² Comisión Mixta Inter-Secretarial para el estudio del desarrollo económico de la Baja California. Sub-Comisión de Comunicaciones Terrestres y Obras Públicas, 23 de diciembre de 1935. AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 437.1/413, ff. 23-24, en IIH-UABC [6.25].

¹⁰³³ Sub-Comisión de Comunicaciones Terrestres y Obras Públicas, 23 de diciembre de 1935. AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 437.1/413, f. 26, en IIH-UABC [6.25].

comunicara al Territorio Norte con Santa Ana, Sonora y la vigilancia de la costa occidental de Baja California. Asimismo, la comisión se interesó por el tema de las negociaciones del reparto de las aguas del Río Colorado entre México y Estados Unidos. Principalmente, por la modificación del sistema de riego del Valle de Mexicali que implicaba una reducción del volumen del agua que corría por los canales, a consecuencia de los trabajos de irrigación del Canal Todo Americano.¹⁰³⁴

Por otra parte, el 3 en febrero de 1936, el gobernador del Territorio Norte, Gildardo Magaña confirmó la implementación de la zona libre y de los proyectos de infraestructura terrestre, es decir, la carretera Ensenada-Mexicali y el tendido del ferrocarril a Sonora, luego de regresar de la Ciudad de México y de entrevistarse con el presidente Cárdenas.¹⁰³⁵ Dos días después el Magaña junto con un grupo de oficiales recorrió el camino de terracería de Mexicali a San Felipe para conocer las diferentes secciones del tramo. La posibilidad de mejorar la vía que ligaba a la frontera con el Golfo de California y al oeste con Ensenada auguraba grandes beneficios turísticos.¹⁰³⁶

Posteriormente, en mayo de 1936, el General Francisco J. Múgica, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas visitó el Territorio Norte con la finalidad de examinar las obras públicas que se llevarían a cabo en la región. Tras llegar a Mexicali, Múgica inspeccionó los trabajos que hacía la comisión de la Dirección Nacional del Caminos sobre los avances de las vías férreas en la estación Médanos, en Sonora y el plan de la carretera Mexicali-Sonora.¹⁰³⁷

¹⁰³⁴ Comisión Internacional de Aguas entre México y los Estados Unidos, 31 de agosto de 1936, AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 437.1/413, ff. 7-8, en IIH-UABC [6.25].

¹⁰³⁵ *Calexico Chronicle*, 3 de febrero de 1936.

¹⁰³⁶ *Calexico Chronicle*, 5 de febrero de 1936.

¹⁰³⁷ *Calexico Chronicle*, 21 de mayo de 1936.

Para Lázaro Cárdenas lo que ocurría en la Baja California con la puesta en marcha de los trabajos carreteros se convirtió en uno de los esquemas políticos de su gobierno.¹⁰³⁸ Asimismo, Cárdenas le inquietó la situación en la que se encontraban los Territorios de Baja California y Quintana Roo y para resolver esta problemática consideró de interés nacional la construcción de vías de comunicación que vincularan dichas entidades al resto del país.

Igualmente, propuso el poblamiento de las dos penínsulas a través de una política de colonización y estableció las directrices para impulsar el desenvolvimiento económico y social de estos territorios. Creó el Plan Pro-Territorios Federales, programa destinado a recabar los estudios y los reportes de cada una de las secretarías de Estado involucradas en la reconstrucción integral de Baja California y Quintana Roo.¹⁰³⁹

Por otro lado, la colonización de las tierras del Valle de Mexicali se enmarcó dentro de la política nacional de Cárdenas, misma que se conjuntó con las presiones de los agricultores mexicanos al gobierno del Territorio Norte, en la que exigían la dotación de tierras en los terrenos que poseía la empresa de Harry Chandler, la cual era propietaria de una superficie total de 358,455 hectáreas.

Por acuerdo presidencial, en abril de 1936 se signó un nuevo contrato entre la Secretaría de Agricultura y la Colorado River Land, con el fin de proceder a la colonización de los terrenos ubicados en dicho valle, susceptibles para el aprovechamiento agrícola o

¹⁰³⁸ II Informe de gobierno del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Lázaro Cárdenas, en *Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*, XXXVI Legislatura, Año III, Tomo IV, no. 2, 1º de septiembre de 1936 (México: H. Cámara de Diputados LX Legislatura, Informes presidenciales, 2006), 64-65.

¹⁰³⁹ Lázaro Cárdenas del Río, "Exposición del Presidente de la República sobre la reconstrucción integral de los territorios de Baja California y Quintana Roo, México D.F., 28 de septiembre de 1936, en *Palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas 1928-1970, mensajes, discursos, declaraciones, entrevistas y otros documentos, 1928-1940* (México: Siglo XXI, Vol.1, 1978), 215-221.

ganadero, con el mayor número de familias mexicanas.¹⁰⁴⁰ Así se ampliaba la superficie de cultivo y posibilitaba aumentar la producción agrícola en la región con pequeñas propiedades individuales.¹⁰⁴¹ Además, la compañía quedó obligada a fraccionar los terrenos en un plazo de veinte años, la extensión de los lotes a dividir abarcó un área de quince hectáreas como mínimo y un máximo de ciento cincuenta.¹⁰⁴²

El interés de Cárdenas por instrumentar la colonización en el Valle de Mexicali respondió a dos motivos. Primero, poblar esta zona con ciudadanos mexicanos para incrementar el número de habitantes y segundo, abrir más tierras de cultivo, lo cual le permitía en un futuro reclamar más agua bajo al principio de uso benéfico. De igual manera, la presencia de japoneses en el Valle de Mexicali, en Manadero y en la frontera de Tijuana avivó el rumor denunciado por la presa estadounidense de un posible avance japonés en la península.¹⁰⁴³

El control de la corriente del Río Colorado, gracias a la construcción de la presa Boulder, ocasionó que las zonas que anteriormente se inundaban, comenzaron a secarse y aparecieron más tierras disponibles. Cárdenas tuvo información de las negociaciones de la distribución de agua del Río Colorado entre México y Estados Unidos y sabía de los efectos que podía causar la obra del Canal Todo Americano. En julio de 1936, Cárdenas ordenó la formación de la Comisión Irrigadora del Valle de Mexicali para que estudiaran los problemas del distrito de riego en el valle.¹⁰⁴⁴

¹⁰⁴⁰ *Diario Oficial de la Federación*, 7 de mayo de 1936.

¹⁰⁴¹ *Periódico Oficial del Gobierno del Territorio Norte de Baja California*, Tomo XLIX, No. 22, 10 de agosto de 1936, 14.

¹⁰⁴² Catalina Velázquez Morales, “Capítulo III.- El proceso de Mexicanización, 1933-1936”, en Martínez Zepeda, Jorge y Romero Navarrete, Lourdes (Coords.). *Mexicali, una historia* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Tomo II, 1991), 74-75.

¹⁰⁴³ Samaniego López, *Breve historia de Baja California*, 222-224.

¹⁰⁴⁴ Samaniego López, “Ríos Internacionales”, 77, 87.

A finales de enero de 1937 un grupo de cuatrocientos campesinos invadieron los terrenos de la Colorado River Land Co., y tomaron posesión de varias parcelas, las cuales se rehusaron a entregar hasta que satisficieran sus demandas. La respuesta por parte del gobernador Rafael Navarro Cortina fue enviar tropas para desalojar a los invasores, a quienes se les ordenó que se retiraran y se encarceló a los líderes instigadores por traspasar propiedad privada.¹⁰⁴⁵ La exigencia de los agraristas era que se aplicara el art. 27 constitucional, en donde se estipuló que las tierras eran propiedad de la nación. Bajo este argumento pedían no se les negara su derecho como mexicanos a adquirir terrenos, de lo contrario las tomarían por la fuerza.¹⁰⁴⁶

La existencia de inmigrantes chinos y japoneses en el Valle de Mexicali que laboraban como aparceros en las tierras arrendadas a la Colorado River Land, molestó a las organizaciones sindicales de Mexicali, las cuales consideraron que los asiáticos competían con los trabajadores mexicanos. Asimismo, los culparon de quitarles las fuentes de empleo y por orillar a los jornaleros mexicanos a vivir en condiciones miserables, ya que las cooperativas agrícolas chinas y japoneses sólo contrataban a miembros de su propio grupo étnico.¹⁰⁴⁷ Ello ocasionó que surgiera un movimiento nacionalista anti-chino en el Valle de Mexicali que demandó la expulsión de los trabajadores asiáticos y de los propietarios estadounidenses.¹⁰⁴⁸

Cárdenas apoyó la acción que realizó el gobernador Navarro Cortina contra los campesinos, pero cambió rápidamente su postura y envió a Gabino Vázquez, jefe del Departamento Agrario a Baja California, con una delegación de ingenieros a remediar la

¹⁰⁴⁵ Kerig, "Yankee enclave", 357-359.

¹⁰⁴⁶ John J. Dwyer, *The Agrarian Dispute: The expropriation of American Owned rural land in Postrevolutionary Mexico* (Durham, London: Duke University Press: 2008), 44-45.

¹⁰⁴⁷ Dwyer, *The Agrarian Dispute*, 97-98.

¹⁰⁴⁸ Verónica Castillo-Muñoz, *The Other California: Land, Identity and Politics on the Mexican Borderland* (Oakland: University of California Press, 2017):74-75.

situación. Vázquez dividió el Valle de Mexicali en tres zonas, en las que asignó una brigada de ingenieros a cada una de ellas y formó la Comisión Agraria Mixta para recibir peticiones de tierra.¹⁰⁴⁹

Mientras esto sucedía Cárdenas destituyó a Navarro Cortina como gobernador, el 22 de febrero de 1937 y lo remplazó con el coronel Rodolfo Sánchez Taboada. De septiembre de 1935 a febrero de 1937, el Territorio Norte tuvo tres distintos gobernadores que duraron poco tiempo. Gildardo Magaña sustituyó a Agustín Olachea en septiembre de 1935 y renunció al cargo en febrero de 1936. Gabriel Gavira Castro continuó al frente de la gubernatura hasta agosto de ese mismo año, cuando fue removido por el General Rafael Navarro Cortina por instrucción del presidente.¹⁰⁵⁰

Posteriormente, el 14 de marzo de 1937, Cárdenas se dispuso a expropiar las tierras de la Colorado River Land. De esta manera, 90,500 hectáreas se distribuyeron para el beneficio de 16 mil familias y 60,500 hectáreas más se repartieron entre pequeños propietarios y colonos.¹⁰⁵¹ Por su parte, los accionistas de la Colorado protestaron y solicitaron la indemnización total de sus tierras, sin embargo, Cárdenas se rehusó a negociar con los inversionistas estadounidenses de la Colorado River Land.

Estaba claro que para lograr el poblamiento de esta área colindante con la línea internacional se requería la construcción de caminos. Después de que la Comisión Mixta Inter-Secretarial resolvió trazar la carretera de Ensenada a San Felipe, el ingeniero Antonio G. Basich instruyó que se iniciaran los trabajos de la construcción del trayecto, el cual partía de Mexicali a Cierro Prieto. Igualmente, indicó que se inspeccionara las secciones

¹⁰⁴⁹ Kerig, “Yankee enclave”, 360.

¹⁰⁵⁰ Lawrence D. Taylor, “Tightening the Reins of Control over the Country’s borders: the role of Governor Rodolfo Sánchez Taboada in the Implementation of the Plan Cardenista in Baja California”, *Meyibó*, Nueva Época, no. 2, (2010): 100-105.

¹⁰⁵¹ Fernando Saúl Alanís Encino, “La colonización de Baja California con mexicanos provenientes de Estados Unidos (1935-1939)”, en *Frontera Norte* Vol. 13, no. 26 (julio-diciembre, 2001): 154-155.

por la Sierra de Juárez que fueran convenientes para continuar dicho camino y anunció la prolongación de la carretera Tijuana-Ensenada hasta Maneadero.¹⁰⁵²

Tras darse a conocerse que esta sería la ruta, en el periódico *El Regional* de Mexicali se cuestionó la propuesta esgrimiendo que ya existía un camino que cruzaba la Sierra de Picachos y tenía constante tráfico. El derrotero que debía de realizarse era de Mexicali a San Felipe por sus beneficios económicos en la pesca y el turismo.¹⁰⁵³ De igual modo, un grupo de colonos del Valle de las Palmas le solicitaron al Secretario de Comunicaciones, Francisco J. Múgica, la reparación del tramo de Tijuana a Valle de las Palmas, que pertenecía al antiguo camino nacional que unía a Tijuana y Ensenada.¹⁰⁵⁴ En ese mismo sentido, la Cámara Nacional de Comercio de Tijuana envió una petición al presidente Cárdenas para reconstruir el camino Mexicali-Tijuana, especialmente en los trechos más peligrosos antes de la llegada de las lluvias.¹⁰⁵⁵

En lo concerniente a la carretera entre el Territorio Norte y Sonora, la Dirección Nacional de Caminos presentó un reporte en junio de 1936, en donde se estableció la ruta a construirse para conectar a las dos entidades, ésta iniciaba en Santa Ana, a 120 kilómetros del poblado fronterizo de Nogales, pasaba por Altar, Pitiquito, Caborca, Tajitos, Cozón, Quitovac, Sonoyta, San Luis, en Sonora y de ahí cruzaba el río Colorado, en dirección a Mexicali y terminaba en Tijuana. La longitud total era de 810 kilómetros y con dicha vía de comunicación, cuya importancia era de interés nacional, se buscaba ligarla al territorio

¹⁰⁵² Resolución de la Comisión Mixta Inter-Secretarial, 21 de marzo de 1936, AGN, Manuel Ávila Camacho, exp.515.1/202, f.1, en IIH-UABC [6.69].

¹⁰⁵³ *El Regional*, “El Camino Mexicali-San Felipe”, 28 de mayo de 1936, AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 515.1/196, f.14, en IIH-UABC [11.1].

¹⁰⁵⁴ Memorial al General Francisco J. Múgica, Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas, 21 de julio de 1936, AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 503.11/206, ff.1-7, en IIH-UABC [9.10].

¹⁰⁵⁵ Solicitud de la Cámara Nacional de Comercio de Tijuana, agosto 3 de 1936. AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 515.1/134, f. 3, en IIH-UABC [10.35].

nacional junto con el proyecto del ferrocarril de Mexicali hasta Punta Peñasco en el Golfo de California (ver Mapa 17).¹⁰⁵⁶

Ante el interés de contar con un acceso carretero entre Mexicali y San Felipe, la Cámara de Comercio de Mexicali organizó un viaje en caravana rumbo al puerto de San Felipe. La intención era recorrer la trayectoria de la ruta tentativa, Francisco Campillo, presidente de dicha asociación comercial, invitó al gobernador Sánchez Taboada para que encabezara la caravana.

Además, el cónsul mexicano en Calexico, Joaquín Terrazas convocó a las cámaras de comercio y a los empresarios del Valle Imperial y a asistir al viaje con dirección al golfo, esta invitación cobró mayor realce luego del anuncio de Truman Thompson, representante del *Automobile Club of Southern California*, en El Centro, de que el jefe de ingenieros del club participaría en el recorrido y actuaría en calidad de asesor. Ernest E. East confirmó que realizaría el estudio del terreno y sugeriría qué tipo de superficie de carretera sería la más adecuada, así como su costo, con esta información la Cámara de Comercio de Mexicali podía iniciar su campaña a favor de la carretera propuesta.¹⁰⁵⁷

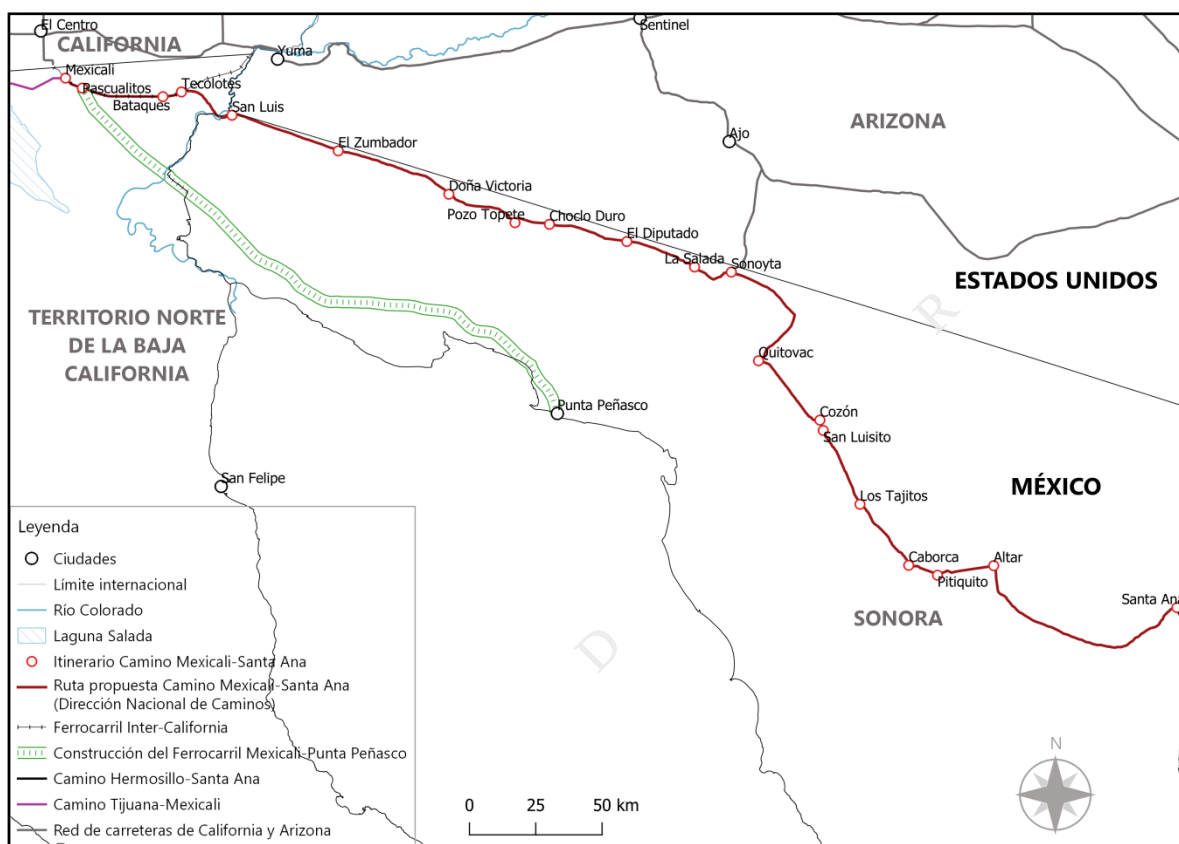
La excursión partió el 16 de noviembre de 1937 de Mexicali, compuesta por veinticuatro vehículos y noventa personas, entre ellos se encontraban empresarios de las cámaras de comercio de Calexico, El Centro y Brawley, junto con los ingenieros Ernest E. East y Harold F. Holley del club automovilístico de Los Ángeles. En ausencia del gobernador del Territorio Norte, el secretario general Esteban Flores Díaz y el ingeniero

¹⁰⁵⁶ Guillermo Aguilar Álvarez, *Camino Sonora-Baja California (Sta. Ana, Son.-Tijuana, B.C.)* Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección Nacional de Caminos. México, D.F., junio de 1936. AGN, Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas, caja: 627, exp.515.1/24, p.1-2 (57-58).

¹⁰⁵⁷ *Calexico Chronicle*, 10 de noviembre de 1937.

Manuel Fernández Guerra, del departamento de obras públicas, encabezaron la comitiva motorizada en compañía de Francisco Campillo y el ex gobernador Esteban Cantú.¹⁰⁵⁸

Mapa 17. Propuesta del Camino Sonora-Baja California de 1936.



Fuente: Elaboración propia con base en el estudio del Ing. Guillermo Aguilar Álvarez, Dirección Nacional de Caminos, AGN, 1936.¹⁰⁵⁹

En el informe que preparó Harold F. Holley, asistente de ingenieros del *Automobile Club of Southern California* para la Cámara Nacional de Comercio de Mexicali, respecto a la solicitud de estudio de la carretera Mexicali-San Felipe. Señaló que el camino existente desde la línea internacional hasta Cerro Prieto era de terracería y sin revestimiento, algunas secciones se hallaban en malas condiciones y el tipo de suelo era de aluvión del Río

¹⁰⁵⁸ *Calexico Chronicle*, 16 de noviembre de 1937. 1-4 y 18 de noviembre de 1937.

¹⁰⁵⁹ Guillermo Aguilar Álvarez, *Camino Sonora-Baja California (Sta. Ana, Son.-Tijuana, B.C.)* Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección Nacional de Caminos. México, D.F., junio de 1936. AGN, Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas, caja: 627, exp.515.1/24, (82).

Colorado con algunas planicies cubiertas de maleza. De El Mayor rumbo al sur cruzaba un tramo de llanos salitrosos y después por mesas compuestas por grava hasta San Felipe. La extensión que cubría el trayecto era de 135.1 millas.

La sugerencia para ejecutar el trazado era que se construyera en dos etapas. La primera requería la nivelación y recubrimiento con grava, la edificación de puentes en las zonas de los canales, los declive y en las cunetas. Una vez terminado esto se debía abrir al tráfico para compactar la caja del camino, la cual tenía que mantenerse lisa. La segunda parte consistía en la petrolización de la superficie con un grosor de veinte pies de ancho, el costo total de la obra era de \$345,370 dólares. La estimación del proyecto y el mantenimiento que hizo Holley, se basó en la manera cómo se construían los caminos en el Suroeste de Estados Unidos.¹⁰⁶⁰

La Cámara de Comercio de Mexicali confió que con este reporte el gobierno federal apoyaría a la municipalidad en destinar los recursos económicos para mejorar la vía de comunicación. Sin embargo, toda la atención estaba en el derrotero Ensenada-Mexicali. Dentro de los obstáculos que implicaron la puesta en marcha de los trabajos de la carretera de Ensenada a San Felipe, fueron la necesidad de una gran cantidad de explosivos entre ellos pólvora y dinamita, los cuales se importaban de Estados Unidos y requerían la autorización de la Secretaría de la Hacienda para que ingresaran libres de impuestos.

Por otro lado, la construcción de la carretera significó una oportunidad de empleo para cientos de personas. Tras anunciarse el arranque de las obras en el tramo Ensenada-Santo Tomás, vía Manadero, cuya longitud era de cincuenta kilómetros y que

¹⁰⁶⁰ Informe rendido a la Cámara Nacional de Comercio e Industria de Mexicali, con motivo del proyecto de la carretera Mexicali-San Felipe, por el Departamento de Ingenieros de Automobile Club del Sur de California, 26 de noviembre de 1937, AHEBC, Fondo Gobierno del Estado, caja: 467, exp. 9, s/n f. 1-4.

posteriormente se internaría a través de la Sierra de Juárez, entre las Pintas y San Felipe.¹⁰⁶¹

Motivó a las organizaciones de trabajadores como el Frente Único de Trabajadores de Caminos, de Ensenada y el Sindicato Nacional de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Publicas, (SCOP), a conseguir los obreros necesarios para comenzar el tendido.

El jefe de trabajos fue el ingeniero Wenceslao Chávez Orozco, quien en poco tiempo, junto con el general Maximino Magaña y Carlos Aguilar tuvieron un desacuerdo con los trabajadores, después de que éstos designaron una directiva, sin considerar a Magaña ni Aguilar. En respuesta a esta acción, Magaña cesó a ciento cincuenta trabajadores sin razón alguna, lo que ocasionó un paro de labores. Esto llevó a ordenar una investigación por parte del gobernador del Territorio Norte por instrucción directa de la oficina de la presidencia.¹⁰⁶²

Las quejas contra el ingeniero Chávez Orozco no terminaron ahí y continuaron meses después. En abril de 1937, se informó que las obras de construcción del camino Ensenada-San Felipe se suspenderían, los obreros pensaron que era en represalia por los reclamos, así que le escribieron al presidente Cárdenas, debido a que temían que eso ocurría.¹⁰⁶³ La situación se tornó crítica el 15 julio de 1937, luego de que la Dirección Nacional de Caminos decidió detener los trabajos. El impacto en los trabajadores que se encontraban en los campamentos fue severo, la escasez de víveres, a consecuencia de la

¹⁰⁶¹ *El Tiempo*, 14 de junio de 1936.

¹⁰⁶² Telegrama al gobernador del Territorio Norte de la Baja California y al secretario Luis L. Rodríguez, 12 y 19 de septiembre de 1936. AGN, Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas, caja: 630, exp. 515.1-196, ff. 227-231.

¹⁰⁶³ Telegrama de Gildardo Bernal, Delegado general del Frente Único de Trabajadores al C. Presidente de la República, 5 de abril de 1937. AGN, Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas, caja: 630, exp. 515.1-196, f.224. Sobre los reclamos al ingeniero Wenceslao Chávez Orozco véase Solicitud de destitución del Ing. Chávez Orozco por parte del Comité Ejecutivo del Frente Único de Trabajadores de Caminos y Obras Públicas S.C.O.P., 28 de junio 1937.AGN, Manuel Ávila Camacho, exp. 515.1/202, ff. 1-8, en IIH-UABC [7.3].

falta de pago de los salarios y la angustia de aquellos que no podían regresar a su lugar de origen, se volvió en un problema social preocupante.¹⁰⁶⁴

Alrededor de dos mil obreros y sus familias se vieron afectados directamente por la paralización de las obras. Ante la agravante penuria, el secretario del Frente Único de Trabajadores, Anselmo Bustamante, envió un telegrama al presidente Cárdenas para que interviniera e instruyera a la Secretaría de Comunicaciones la autorización para continuar con las labores, ya que no sólo se perjudicaba a los operarios del trayecto Ensenada-San Felipe, sino también a los obreros que se encargaban de la conservación de la carretera Tijuana-Ensenada.¹⁰⁶⁵

El propio gobernador Sánchez Taboada esgrimió que era sumamente grave la suspensión de los trabajos del derrotero Ensenada-San Felipe, ya que significaba una pérdida económica en las obras emprendidas, el material y la maquinaria. La desocupación de centenares de obreros, sin dinero y en condiciones precarias era alarmante. Por tal motivo, el gobernador mandó un cable a Palacio Nacional, en el que solicitó se resolvería la problemática. Asimismo, exigió se les pagara a los trabajadores los adeudos pendientes y se les proporcionara los medios de transporte a quienes desearan regresar al centro del país.¹⁰⁶⁶ Cabe mencionar que los obreros del Sindicato Nacional de la SCOP fueron llevados al Territorio Norte para laborar en los proyectos carreteros y muchos de ellos provenían de otras regiones de México.

¹⁰⁶⁴ Telegrama del Coronel Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte al C. Presidente de la República, 22 de julio de 1937. AGN, Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas, caja: 630, exp. 515.1-196, f.214

¹⁰⁶⁵ Telegrama del Coronel Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte, 21 de julio de 1937 y de Anselmo Bustamante, Secretario Local de la Delegación Frente Único de Trabajadores, 23 de julio de 1937. AGN, Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas, caja: 630, exp. 515.1-196, ff. 206-210.

¹⁰⁶⁶ Telegrama del Coronel Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte al C. Presidente de la República, 26 de julio de 1937. AGN, Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas, caja: 630, exp. 515.1-196, ff. 186-188.

El 28 de julio de 1937, la Secretaría de Hacienda notificó al presidente la República el porqué se detuvieron las obras de la carretera Ensenada-San Felipe e informó que se debió a causa del agotamiento de la partida del presupuesto de egresos de ese año. Por ello, no era posible proseguir con dichos trabajos.¹⁰⁶⁷ En respuesta al comunicado, Cárdenas giró la orden a la Secretaría de Hacienda para que ampliara la partida presupuestal y se reanudara la construcción.

La noticia fue recibida con gran entusiasmo por las organizaciones sindicales y civiles del Territorio Norte, a principios de agosto. Pero, la alegría duró muy poco, el 4 de diciembre de 1937 se detuvieron otra vez las labores dejando a cuatrocientos trabajadores, sin medios de subsistencia y debiéndoles sus salarios.¹⁰⁶⁸ Al prolongarse la situación por varios meses, la Cámara Nacional de Comercio de Ensenada exhortó se remitieran los fondos pecuniarios para el pago de los jornales a los obreros.

Igualmente, el secretario general del Sindicato Nacional de trabajadores de SCOP, Leopoldo Guzmán, le suplicó al presidente, el 15 de agosto de 1938, la reanudación de los trabajos o al menos hacer el revestimiento de los tramos construidos para aliviar la problemática laboral en la que se encontraban cientos de personas. No obstante, la paralización de la construcción se alargó hasta marzo de 1939.¹⁰⁶⁹

Otro de los factores que constantemente afectaron a las vías de comunicación terrestre en el Territorio Norte fueron las lluvias de la temporada de invierno. En febrero de 1937 las precipitaciones torrenciales causaron inundaciones en Tijuana, Ensenada y

¹⁰⁶⁷ Carta de Enrique Angli, Oficial Mayor de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, sobre suspensión de los trabajos en la carretera Ensenada-San Felipe, 28 de julio de 1937. AGN, Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas, caja: 630, exp. 515.1-196, f.164.

¹⁰⁶⁸ Telegrama del Coronel Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte al C. Presidente de la República, 17 de enero de 1938. AGN, Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas, caja: 630, exp. 515.1-196, ff.108-111.

¹⁰⁶⁹ Telegrama de Emilio Zapién, Secretario General del Sindicato de la SCOP, 15 de agosto de 1938 y carta del ingeniero Jorge F. Gálvez, subdirector general del Departamento de Cooperación con los Estados, dirigida a la Cámara Nacional de Comercio e Industria, de Ensenada, 3 de junio de 1938. AGN, Fondo Presidentes, sección Lázaro Cárdenas, caja: 630, exp. 515.1-196, ff. 20, 57, 64.

Maneadero. Asimismo, ocasionaron la destrucción del camino Tijuana-Mexicali dejando incomunicada la capital de la entidad. La solución que se planteó fue emplear a los obreros que laboraban en el tramo carretero al sur de Ensenada, en la reparación de este trayecto para restablecer el tránsito de automóviles.¹⁰⁷⁰

En este mismo sentido, el gobernador Sánchez Taboada se comunicó con la Secretaría de Comunicaciones y le externó que los caminos que cruzaban el Valle de Mexicali tenían dos años en completo abandono y no estaban bajo el cuidado de la Dirección Nacional de Caminos, por lo que solicitó se le proporcionara maquinaria y tractores con el fin de arreglarlos.¹⁰⁷¹ La ruta que pasaba por las 121,000 hectáreas de tierras de cultivo en el Valle de Mexicali, en donde se sembraba algodón, alfalfa, cebada y maíz, era el camino hacia Los Algodones, el cual atravesaba varios puentes sobre los canales de irrigación, especialmente el canal principal del Oeste, Solfatara y El Álamo.¹⁰⁷²

Mientras esto sucedía en Mexicali, en el Valle Imperial el *Reclamation Service* inició los planes de la extensión del *All American Canal* hacia el Valle de Coachella. Los estudios técnicos y el levantamiento para determinar cuál sería la trayectoria del canal, se estipuló comenzarían el 7 de septiembre de 1937.¹⁰⁷³ La ampliación del canal era para conducir agua del Río Colorado hasta Coachella vía Valle Imperial por medio de la represa

¹⁰⁷⁰ Mensaje de Miguel González, presidente de la Cámara Nacional de Comercio al Presidente de la República, 10 de febrero de 1937. AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 561.3/2, ff. 30-40, en IIH-UABC [15.8].

¹⁰⁷¹ Mensaje de Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte de la Baja California en donde solicita maquinaria para el mantenimiento de los caminos en el Valle de Mexicali, 9 de marzo de 1937. AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 515.1/134, f.5, en IIH-UABC [10.34].

¹⁰⁷² Julio Riquelme Inda, "Vías de comunicación de la Baja California", *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, 5a Época, Tomo XLVI (junio 1937): 145. SMGE, *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, en IIH-UABC [1.44].

¹⁰⁷³ *The Desert Sun*, 23 de julio de 1937, 3.

Imperial que en ese momento se estaba construyendo y que se concluyó en agosto de 1938.¹⁰⁷⁴

Por otro lado, en marzo de 1938, a consecuencia del aumento de las crecidas en los ríos Salt y Verde, en Arizona, un mayor volumen de agua se vertió al río Gila, el cual después descendió por el Río Colorado hasta llegar a la presa Parker. Tras el desfogue de la excesiva corriente, que pasó por Andrade, existía la amenaza de que algunas secciones del Valle de Mexicali corriesen peligro de inundarse.¹⁰⁷⁵

Ante este escenario, Sánchez Taboada ordenó a los ingenieros de la Comisión de Irrigación que reforzaran el dique Rodríguez para evitar inundaciones, luego de recorrer los márgenes del Río Colorado y las zonas susceptibles a un desbordamiento, el gobernador decidió movilizar a las familias que habitaban el área para resguardarlas. A pesar del eventual peligro que significó el alto volumen del desagüe de la presa Parker, las afectaciones fueron únicamente ligeros derrames en los cauces del Río Colorado.¹⁰⁷⁶

En lo referente al interés por la carretera Mexicali-San Felipe, la agrupación estadounidense *Four State Highway* le envió una carta a la Cámara de Comercio de Mexicali, pidiéndole eligiera los nombres de los candidatos que representarían a Mexicali, San Felipe y Santa Ana en la convención de Idaho. La designación de estos delegados tenía como misión promover la importancia de la Baja California y abogar por la extensión de los caminos de Calexico a San Felipe y después a Santa Ana, en Sonora. La asociación *Four State Highway* buscó asesorar a la cámara de comercio, que presidió Francisco

¹⁰⁷⁴ *Calexico Chronicle*, 8 de agosto de 1938. La apertura oficial de la presa Imperial se realizó el 13 de octubre de 1938 por parte del Secretario del Interior, Harold L. Ickes, *Madera Tribune*, 13 de octubre de 1938.

¹⁰⁷⁵ *Calexico Chronicle*, 5 de marzo de 1938.

¹⁰⁷⁶ Telegrama de Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte de la Baja California al Presidente de la República, respecto al desagüe de la Presa Parker y las ligeras inundaciones en los márgenes del Río Colorado, 6 y 7 de marzo de 1938. AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 561.3/2, ff. 2-3, 12-14, en IIH-UABC [15.8].

Campillo, para que se fomentara el tendido del derrotero a San Felipe y así vincularse con la carretera federal 93, en Estados Unidos.¹⁰⁷⁷

Las ventajas que hacían atractivo el puerto de San Felipe eran la pesca de totoaba y la amplia variedad de peces. El pescado capturado se transportaba en camiones y recorrían el camino de terracería de San Felipe a Mexicali, en aproximadamente siete horas, de ahí el pescado era enviado a San Diego, San Pedro y a Los Ángeles. El valor estimado de las toneladas de pescado que se exportaba anualmente era de \$48,000 dólares.¹⁰⁷⁸

Es por ello que la actividad pesquera tenía un rol significativo. En marzo de 1939, la Cámara de Comercio de Mexicali aprovechó que en el poblado de Brawley tendría lugar la convención de la *Four State Highway*, así que participó como anfitrión del evento. Además, organizó un banquete a los delegados provenientes de Montana, Idaho, Nevada y California y planeó un viaje a San Felipe de tres días para practicar la pesca de totoaba en el Mar de Cortés. La caravana partió el 13 de marzo de 1939 en dirección al puerto compuesta por cincuenta seis miembros de la *Four State Highway* y la Cámara de Comercio de Mexicali.¹⁰⁷⁹

Asimismo, las autoridades de Arizona siguieron con detenimiento los planes carreteros del gobierno mexicano, en específico las dos carreteras proyectadas que comenzaban en la frontera con Arizona al Golfo de California. En enero 1939, el gobernador de Sonora, Román Yocupicio se reunió con los ingenieros de carreteras de Arizona, en San Luis, Sonora, para estudiar el trayecto que empezaba de este punto hacia el golfo. La segunda vía terrestre corría de Sonoyta a Punta Peñasco, lugar en donde se abriría un puerto marítimo. Paralelamente, los trabajos de construcción de las vías del ferrocarril

¹⁰⁷⁷ *Callexico Chronicle*, 26 de agosto de 1938 y 18 de octubre de 1938.

¹⁰⁷⁸ *Callexico Chronicle*, 18 de noviembre de 1938, 4.

¹⁰⁷⁹ *Callexico Chronicle*, 9 y 13 de marzo de 1939.

que se realizaban en el ramal Mexicali-Punta Peñasco y las carreteras estaban orientados para desarrollar el valle de Altar y fomentar la colonización del norte de Sonora con agricultores mexicanos.¹⁰⁸⁰ Para Arizona los dos accesos viales le auguraban una salida directa al mar a los condados de Yuma y Phoenix.

Por otra parte, los caminos en el Territorio Norte eran muy propensos a quedar dañados o intransitables durante el periodo de lluvias. En febrero de 1939, el gobernador Sánchez Taboada le pidió a la Secretaría de Comunicaciones \$10,000 pesos mensuales para reparar la carretera Tijuana-Ensenada-Santo Tomás, ya que las abundantes precipitaciones dejaron en pésimas condiciones esta vía principal. Por disposición de Cárdenas se aprobó la petición y se instruyó a la Secretaría de Comunicaciones se asignara la suma solicitada.¹⁰⁸¹

El presidente Cárdenas estaba muy al tanto de lo ocurría en el Territorio Norte de la Baja California y en Sonora. A finales de mayo de 1939, Cárdenas viajó a la ciudad de Hermosillo, luego se dirigió a Santa Cruz y al poblado fronterizo de Nogales.¹⁰⁸² Posteriormente, partió desde Santa Ana a Punta Peñasco en automóvil para inspeccionar los proyectos de obras públicas como el puerto marítimo, la carretera al golfo de California y el tendedero del ferrocarril.¹⁰⁸³ Ulterior a ello, la comitiva presidencial llegó a Mexicali, después de pasar por la zona agrícola de Cuervos. El objetivo de la gira de Cárdenas era examinar los proyectos agrarios en el Territorio Norte, así como las colonias Venustiano Carranza, Progreso y Jiquilpan.¹⁰⁸⁴

¹⁰⁸⁰ *Calexico Chronicle*, 1 de enero de 1939, 4.

¹⁰⁸¹ Telegrama de autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas del presupuesto para reparar la carretera de Tijuana a Ensenada y Santo Tomás, 10 y 22 de febrero de 1939. AGN, Fondo Presidentes, sección Manuel Ávila Camacho, caja: 0572, exp. 515.1/202, s/n f. 1-2.

¹⁰⁸² *Calexico Chronicle*, 29 de mayo de 1939 y *Nogales International*, 3 de junio de 1939.

¹⁰⁸³ *Arizona Republic*, 29 de junio de 1939, *Imperial Valley Press* y *Calexico Chronicle*, 29 de junio de 1939.

¹⁰⁸⁴ *Calexico Chronicle*, 3 de julio de 1939.

Al arribar el jefe del Ejecutivo a Mexicali se tuvieron que tomar medidas extremas de seguridad en ambos lados de la frontera, por parte de las autoridades mexicanas y estadounidenses. Se redobló la vigilancia en la oficina de aduanas e inmigración y se revisó a cada una de las personas y vehículos que entraron al poblado fronterizo. De igual modo, en el Valle Imperial la policía patrulló cuidadosamente la línea internacional, estas acciones se dispusieron para proteger al presidente ante el rumor de un posible intento de asesinato. Aunque las autoridades de México y Estados Unidos no confirmaron que fuese cierta la amenaza, elaboraron un protocolo de seguridad en conjunto.¹⁰⁸⁵

Durante la visita del presidente Cárdenas a la capital del Territorio Norte anunció que su gobierno llevaría a cabo un enorme proyecto de irrigación para desarrollar la actividad agrícola e industrial en Baja California. Igualmente, señaló que doce millones de pesos se habían aprobado para impulsar el desenvolvimiento del Valle de Mexicali y dos millones de pesos en bonos de caminos se emitirían para la construcción de la carretera de Mexicali a San Felipe.¹⁰⁸⁶

Además, mencionó que la maquinaria que se utilizaba en el tendido del ferrocarril de Fuentes Brotantes-Punta Peñasco se reasignaría para trazar la ruta a San Felipe. La aprobación de estos planes entusiasmo demasiado a Francisco Campillo y a los miembros de la Cámara de Comercio de Mexicali, quienes esperaban ver materializadas pronto estos programas en la entidad.¹⁰⁸⁷ Respecto a los planes de infraestructura que también respaldó Cárdenas, fueron la extensión del ramal ferroviario de Punta Peñasco a Santa Ana, en Sonora, el cual se uniría a la línea del Ferrocarril Sud Pacífico de México y el trayecto carretero de Mexicali vía San Luis y Sonoyta con destino a Santa Ana. Lázaro Cárdenas

¹⁰⁸⁵ *Daily News*, 4 de julio de 1939, 6.

¹⁰⁸⁶ *Los Angeles Times*, 7 de julio de 1939.

¹⁰⁸⁷ *Calexico Chronicle*, 6 y 12 de julio de 1939.

estaba convencido de que era urgente contar con los medios de comunicación en esta región de Sonora.¹⁰⁸⁸ Por tal motivo, el gobernador sonorense Yocupicio se dio a la tarea de emprender las labores del otro camino que partía desde Sonoyta, justo en la frontera que separaba a Arizona y Sonora, hacia al Golfo de California.¹⁰⁸⁹

Cárdenas y su séquito de oficiales continuaron el viaje en automóvil a Tecate y después llegaron a Tijuana, el 10 de julio de 1939. Ahí el presidente permaneció en una casa de descanso al interior de inmediaciones del otrora resort de Agua Caliente, concedió algunas entrevistas y luego partió al puerto de Ensenada, en donde abordó un buque cañonero rumbo a la Ciudad de México.¹⁰⁹⁰

Tras la partida del presidente de la república, el gobernador Sánchez Taboada regresó a Mexicali y se comunicó con los miembros de la Cámara de Comercio de Mexicali, los cuales estaban ansiosos porque se iniciaran los estudios y conferencias preliminares sobre la carretera a San Felipe. En agosto de 1939, el subsecretario de Comunicaciones, ordenó a los ingenieros hacer los estudios y el levantamiento técnico de la ruta.¹⁰⁹¹

La necesidad de mejores caminos llevó al empresario de Tecate, Alberto V. Aldrete a comunicarse con Sánchez Taboada para exponerle que él y la Cámara de Comercio de Tijuana, así como otros sectores, estaban dispuestos a cooperar en la construcción de la carretera Tijuana-Tecate. Además, le solicitaron al gobernador se comprometiera a igualar la cantidad aportada por los particulares. Sánchez Taboada aceptó e informó a Cárdenas que Aldrete cooperaría con cincuenta mil pesos para ejecutar las obras de dicho trayecto. A

¹⁰⁸⁸ *Calexico Chronicle*, 5 de julio de 1939.

¹⁰⁸⁹ *Nogales International*, 15 de julio de 1939. Los trabajos de la carretera Sonoyta a Punta Peñasco comenzaron el 21 de julio de 1939.

¹⁰⁹⁰ *Los Angeles Times*, 10 de julio de 1939 y *Daily News*, 10 de julio de 1939, 9.

¹⁰⁹¹ *Calexico Chronicle*, 25 y 28 de julio de 1939 y 16 de agosto de 1939, 1-4.

consecuencia de la relevancia de la proposición y el interés de Sánchez Taboada por mejorar las obras públicas, le requirió a la Secretaría de Comunicaciones enviara ingenieros que prestaban servicio en el Ferrocarril Fuentes Brotantes-Punta Peñasco para que se encargaran de la dirección técnica de los trabajos del derrotero.¹⁰⁹²

Por otra parte, Francisco Campillo y Pablo Landeros, integrantes la Cámara de Comercio de Mexicali le enviaron una carta a Cárdenas para exponerle los beneficios que aportaría la carretera Mexicali-San Felipe. Resaltaron las ventajas que traería a la agricultura regional sobre todo en el Valle de Mexicali, área por donde una sección de la vía de comunicación pasaría. Al atravesar el valle los efectos positivos eran el abaratamiento de los fletes entre los campos y la ciudad y propiciaría que más terrenos ociosos se abrieran para el cultivo. De igual manera, impulsaría la minería de la región y fomentaría la actividad turística. Con respecto a este punto se hizo mención que la carretera estadounidense número 93, también llamada *Four State Highway*, estaba muy próxima a completarse, la cual partía desde la frontera con Canadá hasta Calexico y sólo faltaban sesenta millas para terminarla. Una vez concluida esta arteria vial los turistas llegarían en automóviles y se internarían en San Felipe a practicar la pesca, debido a la abundante variedad de peces, mariscos, moluscos y totoaba.¹⁰⁹³

En lo concerniente al trazado del derrotero Mexicali-Santa Ana, el Secretario de Comunicaciones, Melquiades Angulo informó al ingeniero Modesto C. Rolland, subsecretario de esa dependencia que notificara a la Dirección Nacional de Caminos que la trayectoria de esa ruta no debía pasar por Punta Peñasco, sino directamente de San Luis a

¹⁰⁹² Mensaje de Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, al C. Presidente de la República, respecto a la aportación de Alberto V. Aldrete a la construcción de la carretera Tijuana-Tecate, 22 de julio de 1939. AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 515.1/409, ff. 4-7, en IIH-UABC [11.3].

¹⁰⁹³ Carta de Francisco Campillo, presidente de la Cámara Nacional de Comercio e Industria de Mexicali al C. Presidente de la República, sobre la construcción de la carretera Mexicali-San Felipe, 5 de julio y 11 de agosto de 1939. AGN, Lázaro Cárdenas, exp. 515.1/196, ff. 1-2,7, 10-12, en IIH-UABC [10.42].

Sonoyta y luego a Santa Ana. Además, le comisionó a Rolland que se encargara del camino Mexicali-San Felipe hasta que comenzaran las labores correspondientes.¹⁰⁹⁴

En el mes septiembre Francisco Campillo junto con representantes de las cámaras de comercio de Tijuana y Ensenada viajaron a la Ciudad de México para reunirse con el presidente Cárdenas, con motivo de las negociaciones y discusiones referentes a temas para el desarrollo del Territorio Norte de la Baja California, entre ellos estaba la puesta en marcha de la carretera a San Felipe. Cárdenas aseguró que se destinarían \$2,000,000 de pesos en bonos de caminos para financiar la obra.¹⁰⁹⁵ Pero, primero el Banco Nacional Hipotecario debía poner los bonos en el mercado para garantizar su ejecución.

Campillo, en su calidad de presidente de la Cámara de Comercio de Mexicali, estuvo dos meses en la capital del país haciendo una labor de gestión, con la finalidad de lograr el financiamiento y la aprobación de dicho trayecto. Sostuvo una serie de audiencias con Cárdenas, en donde se abordaron sugerencias como cambios en algunas secciones del trayecto, el aumento del presupuesto al proyecto y existencia de un posible contratista estadounidense que estaba interesado en adquirir los bonos.¹⁰⁹⁶

Sin embargo, fue hasta noviembre de 1939 cuando Cárdenas dio la orden para que se realizaran las obras de la carretera. Instruyó a la Secretaría de Comunicaciones la construcción de los primeros cien kilómetros y que se empleara la maquinaria existente en Punta Peñasco para los trabajos de terracería.¹⁰⁹⁷ Respecto a los fondos económicos, le

¹⁰⁹⁴ Memorándum al Ing. Modesto C. Rolland, subsecretario de Comunicaciones y Obras Públicas, sobre el camino Santa Ana-Mexicali, 29 de agosto de 1939. SCT, Archivo de Concentración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, caja: 1A, exp. 13 B2-A10-N9, s/n f.

¹⁰⁹⁵ *Calexico Chronicle*, 15 de septiembre de 1939.

¹⁰⁹⁶ *Calexico Chronicle*, 3 y 11 de octubre de 1939.

¹⁰⁹⁷ Telegrama del presidente Lázaro Cárdenas al Ing. Melquiades Angulo, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, 20 de noviembre de 1939. SCT, Archivo de Concentración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, caja: 1A, exp. 13 B2-A10-N9, s/n f.

mencionó al gobernador Sánchez Taboada que al concluirse las labores en el tramo se resolverían el tema del financiamiento.¹⁰⁹⁸

El itinerario del derrotero que Campillo sugirió corría a unos cuantos kilómetros de Pascualitos y atravesaba por el Valle de Mexicali hasta San Felipe, pero el primer revés vino del Secretario de Comunicaciones, quien informó al jefe de ingenieros que no se efectuaran los trabajos de la terracería del camino Mexicali-San Felipe hasta que se aprobara la zona de localización. La disyuntiva era si la ruta comenzaba en Pascualitos o si se trazaba desde Mexicali alejándose de Pascualitos. Así que para resolver dicha incertidumbre se recomendó hacer un nuevo estudio técnico.¹⁰⁹⁹

En febrero de 1940, el ingeniero López Alfaro presentó un informe sobre el reconocimiento del terreno y recomendó el tramo existente de Mexicali a Pascualitos. De este punto, determinó alejarse rumbo al oeste del Cerro Prieto y luego rectificar hasta tomar la terracería en dirección a El Mayor, en la sección en la que mareas de Río Colorado inundaban el área, aconsejó atravesar por una porción de terreno duro en la Sierra de las Pintas y de las Tinajas y de ahí continuar a San Felipe. Asimismo, indicó que los trabajos de la terracería se debían hacer en donde el tipo de suelo fuera arenoso con terraplenes bajos y en los que el terreno fuese grava que se trazara a ras del piso.¹¹⁰⁰

Posterior a la elección de la trayectoria vial, el Secretario de Comunicaciones viajó al Territorio Norte y en compañía del gobernador Sánchez Taboada recorrieron el camino Tijuana-Tecate-Mexicali e inspeccionaron la ruta Mexicali-San Felipe. El Secretario Angulo sugirió que se abriera una brecha en el trazo definitivo para facilitar el turismo y el

¹⁰⁹⁸ *Calexico Chronicle*, 24 de noviembre de 1939 y *Los Angeles Times*, 26 de noviembre de 1939.

¹⁰⁹⁹ Mensaje al Ing. Agustín V. López Alfaro, Jefe de División, 3 de enero de 1940. SCT, Archivo de Concentración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, caja: 1A, exp. 13 B2-A10-N9, s/n f.

¹¹⁰⁰ Informe sobre el reconocimiento para elegir la ruta del camino Mexicali-San Felipe, 15 de febrero. AHEBC, Fondo Gobierno del Estado, caja: 467, exp. 9, s/n f. 1-6.

tránsito de los pescadores en San Felipe y por último, examinó el derrotero Ensenada-Santo Tomás.¹¹⁰¹

En mayo de 1940, la Cámara de Comercio de Mexicali le compartió a Sánchez Taboada la información que publicitó el secretario Robert Hays, de la asociación *Four State Highway* relacionada con la carretera Mexicali-San Felipe. En los desplegados impresos de la agrupación se promocionó al proyecto vial que se construía en el Territorio Norte, el cual aún se encontraba en la fase de nivelación, como parte de la *Internacional Four State Highway*.¹¹⁰²

El interés porque existiera una ruta transcontinental desde Canadá hasta el Golfo de California, era una meta que persiguió dicha organización. Por esta razón se buscó seleccionar a Mexicali como la sede para llevar a cabo la convención anual de la *Four State Highway* en 1941.¹¹⁰³ Detrás de esta propuesta estuvieron los cabildeos de empresarios como Frank Reynolds, director de la Cámara de Comercio de Calexico y el propio senador Ed Fletcher de San Diego.

No obstante, la falta de recursos económicos para proseguir con el trazado ocasionó la suspensión las obras en los meses subsecuentes. En diciembre de 1940, el ingeniero Melquiades Angulo, tras dejar la Secretaría de Comunicaciones, mencionó que el presupuesto federal para el derrotero Mexicali-San Felipe debía esperar hasta 1941, cuando se realizara la resignación de los fondos presupuestarios con el gobierno del presidente Manuel Ávila Camacho.¹¹⁰⁴

¹¹⁰¹ Telegrama del Ing. Melquiades Angulo, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas al C. Presidente de la República, 17 de mayo de 1940. SCT, Archivo de Concentración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, caja: 1A, exp. 13 B2-A10-N9, s/n f.

¹¹⁰² Mensaje de la Cámara Nacional de Comercio e Industria de Mexicali a Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, 23 de mayo de 1940. AHEBC, Fondo Gobierno del Estado, caja: 467, exp. 9, s/n f.

¹¹⁰³ *Calexico Chronicle*, 15 de enero de 1940.

¹¹⁰⁴ *Calexico Chronicle*, 2 de diciembre 1940.

6.3.- La infraestructura carretera en Baja California como defensa militar.

La invasión perpetrada por las tropas alemanas contra Polonia, el 1 de septiembre de 1939, provocó el inicio de la conflagración bélica en Europa. Gran Bretaña y Francia condenaron el ataque y dos días después le declararon la guerra a la Alemania Nazi. La respuesta por parte del presidente de Estados Unidos, Franklin D. Roosevelt, ante las hostilidades beligerantes, fue declararse neutral,¹¹⁰⁵ aunque comenzó a tomar acciones para evitar que la guerra no se expandiera en el continente americano. Igualmente, el presidente Lázaro Cárdenas lamentó la situación que prevalecía en Europa y proclamó que la posición de México era neutral en el conflicto bélico.¹¹⁰⁶

Posterior a la ocupación militar de Renania por el ejército nazi, en marzo de 1936 y el estallido de la guerra civil española, en junio de ese año. Cárdenas y miembros de su gabinete, así como diplomáticos mexicanos en el exterior vislumbraron el advenimiento de una guerra internacional. El ministro de México en Alemania, el Doctor Leónides Andreu Almazán informó al gobierno mexicano que el régimen Nazi estaba reorientando su industria a una economía de guerra.¹¹⁰⁷

De igual modo, para septiembre de 1937 el panorama beligerante en Asia y Europa evidenció que una guerra de escala mundial se avecinaba. Esto se reforzó aún más con el ataque japonés a Nanking entre diciembre de 1937 y enero de 1938. Dicho incidente consternó a la opinión pública y al gobierno de México. Por otro lado, a consecuencia de lo que ocurría en el escenario internacional, el decreto de la expropiación petrolera realizada por Cárdenas, el 18 de marzo de 1938, fue una medida que se instrumentó debido a la

¹¹⁰⁵ John Lukacs, "The Coming of the Second World War", *Foreign Affairs* Vol. 68, no. 4 (1989): 165.

¹¹⁰⁶ Luis González y González, *Historia de la Revolución Mexicana, 1934-1940. Los días del Presidente Cárdenas* (México, D.F.: El Colegio de México, Tomo 15, 1981), 255.

¹¹⁰⁷ Friedrich E. Schuler, *Mexico between Hitler and Roosevelt: Mexican Foreign Relations in the Age of Lázaro Cárdenas* (Albuquerque: University of New Mexico Press, 1998), 94.

amenaza de nueva guerra que se aproximaba y como una forma de reivindicar la soberanía de los recursos nacionales frente a las empresas petroleras de Inglaterra y Estados Unidos.¹¹⁰⁸

Cárdenas consideró el contexto de guerra en Europa para emprender la expropiación de los bienes de las compañías petroleras extranjeras, porque supuso que Inglaterra y Estados Unidos no se atreverían a atacar a México.¹¹⁰⁹ La reacción de las firmas petroleras afectadas fue solicitar la intervención del Secretario de Estado Cordell Hull, para que exigiera al gobierno de México la indemnización y en caso contrario, que el país no pudiera pagar, la devolución de sus propiedades. El embajador de estadounidense en México, Josephus Daniels fungió como intermediario e instó al presidente Roosevelt a no romper relaciones con su vecino del sur.¹¹¹⁰

Luego de la expropiación petrolera, Roosevelt reconoció el derecho de México de nacionalizar las propiedades de las compañías petroleras. A pesar que Hull pretendió implementar una postura más enérgica en contra de Cárdenas, tuvo que apegarse a los lineamientos de la política exterior del “Buen Vecino” y solidaridad inter-americana enarbolada por Roosevelt. Asimismo, el embajador Daniels recomendó a las empresas a que entablaran pláticas para llegar a un acuerdo con México, pero hubo renuencia por parte de las compañías extranjeras.¹¹¹¹

La Standard Oil y la Dutch Shell, así como otras empresas promovieron un boicot a las exportaciones del crudo mexicano en el mercado internacional. Además, disuadieron a los posibles compradores bajo el argumento de represalias comerciales. Igualmente,

¹¹⁰⁸ Schuler, *Mexico between Hitler and Roosevelt*, 94-95 y Lázaro Cárdenas del Río, *Apuntes: una selección* (México, D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Estudios de la Revolución Mexicana Lázaro Cárdenas, 2003), 330-331.

¹¹⁰⁹ Cárdenas, *Apuntes*, 333.

¹¹¹⁰ Meyer, *México y Estados Unidos*, 230-233.

¹¹¹¹ Meyer, *México y Estados Unidos*, 231-235.

efectuaron una campaña para evitar que se vendiera maquinaria petrolera a México y en la prensa estadounidense desalentaron las inversiones, el turismo y desprestigiaron al gobierno de Cárdenas.¹¹¹²

Ante tal escenario, México consideró utilizar el comercio de compensación con Alemania como mecanismo de trueque debido a la falta de divisas. Alemania requirió cada vez más productos derivados del petróleo y México obtenía de este intercambio manufacturas.¹¹¹³ En abril de 1939 México firmó un acuerdo con Italia para comerciar rayón a cambio de crudo y en noviembre signó un segundo convenio. Incluso Japón también se interesó en la compra de petróleo mexicano.¹¹¹⁴

En el ámbito internacional, la nacionalización del petróleo afectó a la economía mexicana, al disminuir las entradas de capital. El Secretario de Estado Hull suspendió las compras de plata que realizaba el Departamento del Tesoro y provocó una caída en el precio del metal a nivel mundial, hubo un descenso en las exportaciones del hidrocarburo en los mercados extranjeros y se redujo el número de divisas.¹¹¹⁵ Para intentar frenar los efectos de la crisis externa y de la expropiación, el gobierno mexicano decidió la flotación del tipo del cambio, el cual estaba en \$3.60 pesos y subió a \$5 pesos por dólar de 1938 a 1940.¹¹¹⁶

En lo concerniente al ambiente beligerante que persistía en 1939, Estados Unidos consideró que Japón representaba una amenaza en el Pacífico. Así que comenzó a vislumbrar planes de defensa de su territorio y en el hemisferio norte del continente,

¹¹¹² Blanca Torres Ramírez, *Historia de la Revolución Mexicana, 1940-1952. México en la Segunda Guerra Mundial* (México, D.F.: El Colegio de México, Tomo 19, 1979), 14.

¹¹¹³ Isabel Avella, "El comercio de compensación germano-mexicano (1933-1942)", *Iberoamericana*, Nueva época, Año: 2, no. 7 (septiembre, 2002): 79-80.

¹¹¹⁴ Schuler, *Mexico between Hitler and Roosevelt*, 103.

¹¹¹⁵ Meyer, *México y Estados Unidos*, 247- 250.

¹¹¹⁶ Cárdenas Sánchez, *El largo curso de la economía mexicana*, 490. Véase a Carlos Marichal y Manuel Bautista González, *La política monetaria en México, 1900-1940: notas históricas y series cuantitativas* (Texto inédito publicado como working paper: Banco de México, 2012), 51-52.

especialmente en Alaska. En la Conferencia Panamericana organizada el 23 de septiembre al 3 octubre de 1939, en la ciudad de Panamá, se firmó la Declaración de Panamá en la que se estableció una zona de seguridad de 300 millas náuticas en torno al continente americano y se ratificó que los países miembros debían permanecer neutrales con el propósito de mantener la paz.¹¹¹⁷

En este sentido, Estados Unidos sopesó como prioritario buscar una solución pacífica al conflicto petrolero con México, ya que los asuntos de seguridad nacional y militar en cooperación con los países de América latina eran apremiantes. Esto significó dirigir la atención a los intereses nacionales y dejar en segundo plano el de las compañías petroleras.¹¹¹⁸ Para Estados Unidos los temas militares y de defensa cobraron mayor relevancia dentro de las relaciones con México, sobre todo en la frontera que devino en un espacio de vital importancia para la seguridad interna del territorio estadounidense, el cual requería protección y defensa contra una eventual invasión de los países del Eje. Los militares de Estados Unidos plantearon que el estado de preparación del ejército mexicano era un asunto de estrategia nacional.

Por esta razón, México debía adquirir tecnología militar moderna y armamento. El 17 de octubre de 1939, el subsecretario de Estado Sumner Welles notificó al embajador mexicano Francisco Castillo Nájera que el Departamento de Estado estaba dispuesto a abrir una línea de crédito para vender armas a México. Asimismo, Daniels le solicitó a la Secretaria de Relaciones Exteriores el permiso para que aviones del ejército estadounidense pudieran realizar misiones de reconocimiento en Baja California y Sonora.¹¹¹⁹

¹¹¹⁷ Torres Ramírez, *México en la Segunda Guerra Mundial*, 18-19.

¹¹¹⁸ Jorge A. Schiavon, "La relación especial México-Estados Unidos: cambios y continuidades en la Guerra y Pos-Guerra Fria", *CIDE*, Documentos de Trabajo, no. 137 (2006): 6.

¹¹¹⁹ Schuler, *Mexico between Hitler and Roosevelt*, 161.

De igual manera, conforme crecía el temor de un ataque de japonés en el Pacífico, las costas mexicanas de Baja California se convirtieron en una zona estratégica por su posición geográfica. La presencia de pescadores y agricultores japoneses en la península alarmó al gobierno de Estados Unidos.¹¹²⁰ Otra área que se volvió fundamental para Washington fue la defensa del Canal de Panamá. Esto aceleró las intenciones por colaborar con México y poner fin al conflicto que creó la expropiación. Por tal motivo, Roosevelt instruyó al embajador Daniels y al secretario de Estado Hull a que entablaran conversaciones con Cárdenas para negociar un acuerdo respecto al monto y el pago de la indemnización de las compañías expropiadas.

El primer acercamiento provino de la firma Sinclair Oil, la cual buscó por medio del gobierno de Estados Unidos pactar un arreglo con la administración de Cárdenas. La compañía reconoció la expropiación de sus instalaciones a manos del Estado mexicano y el 1 de mayo de 1940 se signó un documento en el que México se comprometió a indemnizar a la empresa Sinclair con un pago de \$14 millones de dólares, de los cuales ocho millones serían en efectivo, durante tres años y el resto con petróleo. Esto allanó el camino para el posterior acuerdo que se firmó en noviembre de 1941, en el cual una comisión intergubernamental conjuntó las reclamaciones generales de las propiedades expropiadas y se determinó la liquidación de la indemnización que ascendió a \$40 millones de dólares.¹¹²¹

Por otra lado, en abril 1940 las fuerzas alemanas avanzaban por el oeste de Europa, el despliegue táctico del *Blitzkreig* le permitió a Alemania atacar de forma rápida a los países de Dinamarca, Noruega, Holanda, Bélgica y Luxemburgo. En mayo de ese año, el ejército nazi invadió Francia y replicó esta estrategia que implicó movilizar tropas de

¹¹²⁰ Torres Ramírez, *México en la Segunda Guerra Mundial*, 22.

¹¹²¹ Meyer, *México y Estados Unidos*, 245, 255- 257.

asalto, artillería motorizada, vehículos blindados y bombardeos aéreos que apoyaban a las operaciones en tierra, junto con unidades de paracaidistas que rompían las defensas, causaban pánico y destrucción.¹¹²² El junio de 1940, Italia atacó a Francia por el sur, mientras que Alemania lo hacía por el norte, la embestida militar provocó que las fuerzas francesas se rindieran el 22 de junio, dejando la capital a manos del ejército nazi.¹¹²³

El éxito del avance militar de Hitler con el uso de la *Blitzkrieg*, despertó las alarmas del poderío bélico que representaban la Alemania Nazi, en su conquista por Europa y que se podía extender a América. Es por ello que el gobierno de Estados Unidos presionó para que se iniciaran los preparativos militares de defensa antes de involucrarse en la guerra.¹¹²⁴ Además, para Roosevelt uno de los objetivos en el hemisferio era la unión y cooperación interamericana, aspectos que fueron refrendados en la Conferencia Panamericana de la Habana, Cuba en julio de 1940.

En ese mismo sentido, Washington planteó colaborar con México en la asistencia militar para proteger el Canal de Panamá y se bosquejó la posibilidad del establecimiento de bases aéreas en suelo mexicano para que los aviones estadounidenses volaran hacia el canal.¹¹²⁵ Igualmente, se consideró invertir más recursos económicos para completar la construcción de la carretera Panamericana en Centroamericana, la cual corría través de México y conectaba a Estados Unidos y así disponer de una vía de comunicación terrestre para la defensa continental.¹¹²⁶

¹¹²² Tim Ripley, *Wehrmacht. The German Army of World War II, 1939-1945* (London, New York: Routledge, 2013), 45.

¹¹²³ Brinkley, *Historia de Estados Unidos*, 828.

¹¹²⁴ Rae, *The American Automobile*, 144.

¹¹²⁵ Meyer, *México y Estados Unidos*, 255.

¹¹²⁶ J. Van Ness Philip, *The Pan American Highway Between Laredo, Texas, United States and The Canal Zone, Panama* (Washington D. C.: Department of State, June 30, 1944), 30 (53). Records relating to the Pan American Highway and the Inland Waterway, Survey (E-32), Records of the Department of Transportation, Records of the Office of Inter-American Affairs RG 229, Entry, 32, Box, 637, National Archives at College Park, Maryland.

El presidente Cárdenas estaba dispuesto a cooperar con Estados Unidos, pero dejó en claro que el gobierno mexicano no aceptaba que el territorio fuera ocupado temporal o permanentemente por ninguna potencia extranjera. Tampoco aprobó la instalación de bases militares, a menos que fueran hechas por ingenieros y personal mexicano. Asimismo, Cárdenas rechazó la petición de establecer bases navales y aéreas, negó el libre tránsito de tropas y aviones estadounidenses, así como el acceso a las costas de México.¹¹²⁷

En agosto de 1940, el Departamento de la Marina de Estados Unidos declaró como importante la instauración de una base de operaciones temporal para la flota naval estadounidense en Bahía de Magdalena, que sirviera de escala a los aviones que vigilaban el Canal de Panamá. De igual modo, sentenció que si México se rehusaba a coadyuvar en la defensa del hemisferio, Estados Unidos tomaría los puertos mexicanos para proteger el Pacífico, sin el consentimiento del gobierno de México. Para octubre de 1940, esta declaración se volvió parte del plan estratégico de la política oficial del Departamento de Guerra de Estados Unidos. Incluso, el propio secretario de Guerra, Henry L. Stimson solicitó al secretario de Estado que negociara la adquisición de Bahía de Magdalena y acordara el arrendamiento del puerto de Acapulco para la marina de Estados Unidos.¹¹²⁸

La llegada de Manuel Ávila Camacho a la presidencia de México, el 1 de diciembre de 1940, luego de una polémica elección contra el general Juan Andreu Almazán, significó un cambio en la relación política con Estados Unidos. Ávila Camacho anunció en su discurso inaugural, a la que asistieron representantes de treinta naciones, incluido el vicepresidente Henry A. Wallace de Estados Unidos, que México construiría sus propias bases navales para proteger sus costas y la soberanía nacional. Ávila Camacho abogó por la

¹¹²⁷ Stephen R. Niblo, *War, Diplomacy and Development: The United States and Mexico, 1938-1954* (Wilmington, Delaware: Scholarly Resources, 1995), 76.

¹¹²⁸ Schuler, *Mexico between Hitler and Roosevelt*, 163. La petición fue denegada por Cárdenas bajo la postura de que México era neutral y esta solicitud violentaba la soberanía nacional.

doctrina de la América unida y por una defensa común del continente, así como enfrentar las condiciones mundiales con el desarrollo de la industria y el aumento de la producción apoyada por la iniciativa privada.¹¹²⁹

En ese mismo sentido, el presidente Ávila Camacho se distanció ideológicamente de del nacionalismo de Lázaro Cárdenas, señaló que no proseguiría con las reformas radicales como una forma de romper con su antecesor y así abrir un nuevo camino para atraer capitales extranjeros y mandar la señal de que México buscaba generar un ambiente de confianza para que los empresarios invirtieran. Esto propició un acercamiento más favorable en la relación con Estados Unidos.¹¹³⁰

En lo referente al Territorio Norte de la Baja California, Ávila Camacho ratificó como gobernador al coronel Rodolfo Sánchez Taboada en diciembre de 1940, para ese año la población de la entidad era de 78,907 habitantes, de los cuales 44,399 vivían en el municipio de Mexicali. Un aumento representativo si se compara con el censo de 1930 que contabilizó 48,327 personas en todo el Territorio Norte.¹¹³¹ Por su parte, California registró un total de 6,907,387 pobladores. Los Ángeles alcanzó los 2,785,643 avecindados, convirtiéndose en el condado con más densidad poblacional del estado, San Diego computó 289,348 residentes e Imperial domicilió 59,740 habitantes.¹¹³²

Las obras de comunicación terrestre que tuvieron el respaldo de Ávila Camacho fueron el tendido del ferrocarril Mexicali-Punta Peñasco y el trazado del camino Punta Peñasco-Sonoyta. Tras asumir el cargo de Secretario de Comunicaciones, el general Jesús

¹¹²⁹ Discurso de Protesta como Presidente del Gral. Manuel Ávila Camacho, 1 de diciembre de 1940, en Ulloa, Berta y Hernández Santiago, Joel (Coords.). *Planes en la Nación Mexicana, Libro diez: 1941-1987* (México: Senado de la República, LIII Legislatura, Colegio de México, 1987), 183-184 y *Los Angeles Times*, 2 de diciembre de 1940.

¹¹³⁰ Stephen R. Niblo, *Mexico in the 1940s: Modernity, Politics and Corruption* (Wilmington, Delaware: Scholarly Resources, 1999), 92.

¹¹³¹ Norma del Carmen Cruz González, "El poblamiento de Baja California y la influencia de la política de población en el periodo cardenista", *Estudios Fronterizos* Vol. 8, no.16, (julio-diciembre, 2007): 97.

¹¹³² Forstall, *Population of States and Counties of the United States*, 20.

de la Garza encomendó al subsecretario Vicente Cortes Herrera que realizara un viaje de inspección al noroeste del país, ahí se entrevistó con el ingeniero José L. González, quien era el nuevo jefe de división del tramo ferroviario Fuentes Brotantes-Punta Peñasco. Después de dialogar con él se enteró que la *Southern Pacific Railroad* quería vender la vía férrea del Inter-California del Sur, desde Pascualitos a Médanos. Herrera confirmó el interés por comprar el ramal, pero debía informarle a la Secretaría de Comunicaciones.¹¹³³ Ulterior a ello, se hicieron las negociaciones y el ferrocarril Inter-California fue adquirido por el gobierno mexicano.

Por otro lado, en febrero de 1941, Mexicali fue la sede de la convención internacional *Four State Highway*, entre los temas que se abordaron fue continuar con la construcción de la carretera Mexicali-San Felipe, la cual se suspendió al finalizar la administración de Cárdenas. El evento fue organizado por José C. Gallego, de la Cámara de Comercio de Mexicali y contó con la presencia de las autoridades y miembros de la *Four State Highway*, empresarios del Valle Imperial y el gobernador de California, Culbert Levy Olson. Asimismo, asistieron el gobernador del Territorio Norte, Sánchez Taboada y el Secretario de Comunicaciones, Jesús de la Garza, quien acudió por indicación del presidente Ávila Camacho.¹¹³⁴

Previo a la realización de la convención, la Cámara de Comercio de Mexicali envió una carta el 10 de febrero, dirigida al jefe del Ejecutivo para exponerle el porqué era necesaria la construcción de la carretera Mexicali-San Felipe y la relevancia que tenía el que se uniera a la ruta internacional de los Cuatro Estados, este trayecto cuya distancia era

¹¹³³ *Calexico Chronicle*, 14 de enero de 1941.

¹¹³⁴ *Calexico Chronicle*, 31 de enero y 19 de febrero de 1941, 4 y Telegrama de Lic J. Jesús González Gallo al Coronel Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, 15 de febrero de 1941.AGN, Fondo Presidentes, sección Manuel Ávila Camacho, caja: 0423, exp.433/40.

de 131 millas, era considerado una arterial vital para el progreso de la región.¹¹³⁵ Posterior al regreso a la Ciudad de México del Secretario Jesús de la Garza indicó que se destinaría \$35,000 pesos para el programa de carreteras del Territorio Norte y \$750,000 pesos se utilizarían en el mantenimiento de las vías férreas entre los kilómetros 142 y 242, en el ferrocarril Fuentes Brotantes-Punta Peñasco.¹¹³⁶

Cabe señalar que no sólo Mexicali buscó que el gobierno mexicano socorriera sus peticiones, también la Cámara de Comercio de Tijuana le comunicó a la Secretaría de Comunicaciones que era indispensable la construcción de un puente de concreto en la línea internacional y que se repararan los caminos Tijuana-Ensenada-San Tomás y Tijuana-Mexicali. Esto llevó a Sánchez Taboada a pedir la intervención de la dependencia y notificó que los trabajadores que laboraban en la carretera Tijuana-Ensenada, no se les había pagado sus salarios.¹¹³⁷ Luego de varias semanas de gestión, en abril de 1940 la Dirección Nacional de Caminos por fin cubrió el pago de los jornales de los obreros.¹¹³⁸

Mientras esto sucedía, en la ciudad de Los Ángeles, California, el ex gobernador del Territorio Sur de la Baja California, el coronel Rafael M. Pedrajo sostuvo una reunión, no oficial, con el Lugarteniente Comandante de la Reserva Naval de Estados Unidos, Eugene W. Biscailuz para abordar el tema de la defensa de la costa del Pacífico. Pedrajo se negó a hablar sobre la preparación del país, pero le hizo saber que el gobierno de México estaba construyendo una base militar en Bahía de Magdalena para uso exclusivo del ejército

¹¹³⁵ Mensaje de la Cámara Nacional de Comercio e Industria de la Cámara de Mexicali al C. Presidente de la República, Gral. Manuel Ávila Camacho, 10 de febrero de 1941. AGN, Fondo Presidentes, sección Manuel Ávila Camacho, caja: 0423, exp.433/40, ff, 1-5.

¹¹³⁶ *Calexico Chronicle*, 11 de marzo de 1941, 1-4.

¹¹³⁷ Carta de la Cámara Nacional de Comercio e Industria de Tijuana, 16 de mayo de 1940 y Telegrama del Coronel Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, 13 de febrero de 1941. SCT, Archivo de Concentración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, caja: 1A, exp. 13 B2-A10-N9, s/n f.

¹¹³⁸ Carta de la Dirección Nacional de Caminos a Jesús Saucedo, representante de los trabajadores de la SCOP, 15 de abril de 1941. AGN, Fondo Presidentes, sección Manuel Ávila Camacho, caja: 0980, exp.601.1/73.

mexicano. De igual manera, desmintió los rumores sobre la supuesta actividad japonesa en el territorio.

A consecuencia del estallido de la guerra, el presidente Roosevelt solicitó recursos económicos al Congreso para los preparativos de seguridad. Por ejemplo, en la presa Boulder, el Departamento de Guerra desplegó ochocientos cincuenta guardias militares para que patrullaran la zona y establecieran un campamento en Boulder City. Dicho batallón tenía la misión de reforzar al *Bureau of Reclamation* y vigilar tanto la presa como la planta eléctrica ante un posible ataque.¹¹³⁹

Por otra parte, los problemas relacionados con las vías de comunicación en el Territorio Norte se volvieron aspectos centrales en la administración de Ávila Camacho. En julio de 1941, el Secretario de gobernación Miguel Alemán Valdés visitó Mexicali, con el propósito de anunciar la puesta en marcha de algunas mejoras públicas, entre ellas estaba la construcción en nuevo edificio de Aduanas e Inmigración. Durante su estancia, Alemán Valdés manifestó su abierto interés por la construcción de la carretera de Mexicali al Golfo de California y recomendó la conformación de un comité para ese fin.¹¹⁴⁰

En lo concerniente al derrotero escénico Tijuana-Ensenada, constantemente requirió de trabajos de reparación y mantenimiento. Del igual modo, la temporada de lluvias volvía intransitable el trayecto destruyéndolo en su totalidad. La dependencia encargada de la conservación y habilitación era la Secretaría de Comunicaciones. Al ser una de las vías fundamentales del Territorio Norte, el gobernador informó al presidente de la república para que intercediera en este asunto que afectaba a los habitantes y comerciantes.¹¹⁴¹

¹¹³⁹ *Los Angeles Times*, 16 de enero de 1941, 3.

¹¹⁴⁰ *Calxico Chronicle*, 24 de julio de 1941.

¹¹⁴¹ Telegrama de Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, al Secretario Lic. J. Jesús González Gallo, 18 de septiembre de 1941. AGN, Fondo Presidentes, sección Manuel Ávila Camacho, caja: 0572, exp.515.1/202, s/n f.

Asimismo, dicha carretera era una de las arterías viales consideradas dentro del esquema de comunicación en la costa del Pacífico. La extensión del tramo a Santo Tomás se pensó para comunicar las rancherías y que continuara hasta el Territorio Sur de la Baja California. Por disposición del presidente Ávila Camacho, el 19 de agosto de 1941, se ordenó la construcción una brecha de camino de seis metros de ancho, el cual partiría de Santo Tomás al paralelo veintiocho del Territorio Norte.¹¹⁴²

La Secretaría de Comunicaciones otorgó el contrato al General Ramón V. Arnáiz para que construyera doscientos kilómetros de carretera desde Ensenada al sur. Anteriormente, el Comandante de la Segunda Zona Militar, Manuel J. Contreras García pidió al presidente Ávila Camacho se le concediera a él el tendido del derrotero, pero la concesión ya había sido asignada. Respecto a los trabajos relacionados con la brecha, Sánchez Taboada anunció que las labores comenzarían hasta el próximo año, en el mes de enero de 1942, debido a que el gobierno del Territorio Norte no contaba con los fondos necesarios y la temporada de lluvias de invierno se aproximaba.¹¹⁴³

En el primer informe presidencial de Ávila Camacho mencionó que la política exterior de México era la cooperación continental y la cordialidad con las demás repúblicas americanas. Condenó las agresiones e invasiones injustas a las naciones que estaban en guerra en Europa y reafirmó la búsqueda por estrechar las relaciones con Estados Unidos y el proseguir con la política de la buena vecindad que preconizaba Roosevelt.

Dentro del marco de la defensa nacional, se proyectó una nueva división territorial militar y la vigilancia de las vías de comunicación por parte del ejército. Este punto era

¹¹⁴² *Diario Oficial de la Federación*, 23 de septiembre de 1941.

¹¹⁴³ Mensaje de Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, al Secretario de Gobernación, referente a la construcción de la brecha de Santo Tomás al paralelo 28°, 8 de octubre de 1941. AGN, Dirección General de Gobierno, Serie 2.300(30)3, caja: 157, exp.3, ff. 3-4, en IIH-UABC [16.23] y Carta de Manuel J. Contreras García, Comandante de la Segunda Zona Militar al C. Presidente de la República, 7 de noviembre de 1941. AGN, Fondo Presidentes, sección Manuel Ávila Camacho, caja: 1164, exp.705.2/226, s/n f.

medular para Ávila Camacho, es por eso que buscó solucionar el problema de la comunicación en Baja California. Por tal motivo, se crearon cuerpos de infantería, de marina y bases navales, dándole atención preferente a Bahía de Magdalena, con el fin de defender la costa del Pacífico.¹¹⁴⁴

Para este momento el conflicto bélico internacional se expandía, la firma del pacto entre Japón, Alemania e Italia, en septiembre de 1940, preocupó al gobierno de Washington, ya que convertía a Japón en potencial enemigo en el Pacífico. En julio de 1941, las tropas japonesas invadieron Indochina y capturaron la capital de Vietnam. Estados Unidos supo que el siguiente movimiento militar de Japón era avanzar sobre las Indias Orientales Holandesas. La acción de Roosevelt para frenar el expansionismo de Japón fue establecer un embargo petrolero y así limitar el acceso a provisiones. Igualmente, se congelaron los activos japoneses en Estados Unidos con la intención de debilitar su economía. La presión política contra el primer ministro Fumimaro Konoe lo obligó a dimitir en octubre de 1941 y fue remplazado por el general Hideki Tojo, quien asumió una postura más beligerante a las sanciones impuestas por Estados Unidos.¹¹⁴⁵

El 7 de diciembre de 1941, las fuerzas aéreas japonesas bombardearon la base naval estadounidense de Pearl Harbor, en Hawái. La respuesta de Estados Unidos fue la declaración de guerra a Japón y por ende, a los países del Eje. De esta manera, Estados Unidos entró a la Segunda Guerra Mundial. Tras el ataque México rompió relaciones diplomáticas y consulares con Japón, Alemania e Italia y después lo hizo con Hungría.¹¹⁴⁶

¹¹⁴⁴ I Informe de Gobierno del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos Manuel Ávila Camacho, en *Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*. XXXVIII Legislatura, Año II, Tomo I, no. 2, 1º de septiembre de 1941 (México: H. Cámara de Diputados LX Legislatura, Informes presidenciales, 2006), 10-21.

¹¹⁴⁵ Brinkley, *Historia de Estados Unidos*, 831-832 e Irvine H. Anderson, "The 1941 *De Facto* Embargo on Oil to Japan: A Bureaucratic Reflex", *Pacific Historical Review* Vol. 44, no. 2 (1975): 201-203.

¹¹⁴⁶ Blanca Torres, *México y el Mundo. Historia de sus relaciones exteriores. De la guerra al mundo bipolar* (México: Senado de la República, Colegio de México, Tomo VII, 1991): 26.

Posterior a la ruptura de México con Japón, el gobierno de Ávila Camacho creó la Región Militar del Pacífico, la cual comprendió todos los estados de litoral desde Baja California hasta Chiapas y estuvo integrada por doce zonas militares y dos navales. Por decreto presidencial se nombró a Lázaro Cárdenas comandante de la Región Militar para que vigilara y protegiera al territorio nacional ante cualquier ataque. Asimismo, Cárdenas estableció su cuartel general en Ensenada. Con esta designación Ávila Camacho buscó coordinar con Washington la defensa de la costa del Pacífico y prevenir una incursión a Estados Unidos a través de México.¹¹⁴⁷

La península de Baja California representó una zona de gran importancia estratégica para Estados Unidos y sobre todo por su vecindad con California y por compartir una frontera común. Por tal razón, la defensa de ambas Californias era parte del espacio de seguridad militar y por ello, la colaboración de las fuerzas militares mexicanas y estadounidenses era primordial. El establecimiento de estaciones de radar en suelo mexicano, la construcción de aeródromos militares y un plan de defensa conjunta eran temas a reforzar en caso de un ataque. Los hombres a cargo de negociar estas prerrogativas fueron el general John L. DeWitt, comandante de la Defensa Occidental y del Cuarto Ejército de Estados Unidos y el general Cárdenas, comandante la Región Militar del Pacífico.¹¹⁴⁸

Tras asumir la comandancia, a principios de enero de 1942, Cárdenas ordenó reforzar con tropas la Baja California, por lo que dos batallones de mil quinientos soldados

¹¹⁴⁷ Marcela Mijares Lara, “Cárdenas después de Cárdenas: Una historia política del México Contemporáneo (1940-1970)” (tesis de doctorado, Colegio de México, 2017), 30 y Josefina Zoraida Vázquez y Lorenzo Meyer, *México frente a Estados Unidos. Un ensayo histórico, 1776-2000* (México: Fondo de Cultura Económica, 2017), 184.

¹¹⁴⁸ Torres Ramírez, *México en la Segunda Guerra Mundial*, 113.

provenientes de Nogales se trasladaron en tren a San Diego y de ahí a Tijuana.¹¹⁴⁹ Asimismo en enero, en la ciudad de Washington se conformó la Comisión de Defensa Conjunta México-Estados Unidos –*Joint Mexican-United States Defense Commission*–, para delinear cómo se llevaría a cabo la estrategia de colaboración militar y la defensa hemisférica.¹¹⁵⁰

Igualmente, el 20 de enero, en Tijuana, Cárdenas sostuvo una entrevista con De Witt respecto al plan de cooperación militar, en el cual se indicó que las fuerzas estadounidenses tendrían una participación directa en los servicios de vigilancia en el territorio mexicano. En febrero el Estado Mayor Presidencial de México permitió que un escuadrón cruzara la frontera y se dirigiera a Bahía de Magdalena para localizar la zona en donde se instalaría un aeródromo militar. Cárdenas no estaba de acuerdo que tropas extranjeras entraran a México, así que le requirió a Ávila Camacho la aprobación para que en las negociaciones del Plan de Defensa con DeWitt se sentenciara que los servicios de vigilancia y patrullaje se efectuarían exclusivamente con personal del ejército mexicano, mientras que Estados Unidos se encargaría de proporcionar únicamente el material y la ayuda técnica.¹¹⁵¹

Días después, el Secretario de Guerra, Stimson solicitó a Ávila Camacho el permiso para que treinta efectivos militares cruzaran la frontera e inspeccionaran la existencia de bases secretas y campos de aterrizaje de aviones japoneses en Baja California. Cárdenas respondió enérgicamente de que las supuestas bases eran rumores basados en la ignorancia

¹¹⁴⁹ Michael Mathes, “The Two Californias during World War II”, *California Historical Society Quarterly* Vol. 44, no. 4, (December, 1965): 324.

¹¹⁵⁰ Vázquez y Meyer, *México frente a Estados Unidos*, 184.

¹¹⁵¹ Mijares Lara, “Cárdenas después de Cárdenas”, 37-38 y Torres Ramírez, *México en la Segunda Guerra Mundial*, 115-116.

y que no existían. Además, esgrimió que estas declaraciones creaban desconfianza y afectaban la relación bilateral.¹¹⁵²

Por otro lado, el 20 de marzo de 1942 se firmó el acuerdo de cooperación, en donde se estableció el intercambio de información, la construcción de estaciones de radar y de campos aéreos en México.¹¹⁵³ Ulterior a ello, el gobierno de Washington, a través de la Comisión de Defensa Conjunta México-Estados Unidos solicitó a Cárdenas que se construyeran campos de aviación en Ensenada, La Ventura, San Antonio del Mar y dos aeródromos en el Rosario y en Bahía de Magdalena.¹¹⁵⁴

La búsqueda por cimentar una buena relación entre ambas naciones, no sólo estribó en el ámbito militar, sino también en el tema del agua. En febrero de 1942, el alto volumen de agua que desfogó la presa Boulder junto con las presas Parker e Imperial, ocasionaron que la corriente destruyera el bordo de protección e inundara los terrenos de la colonia agrícola Venustiano Carranza, en el Valle de Mexicali. Ante este escenario, el gobernador Sánchez Taboada le escribió a Ávila Camacho para pedirle que gestionara con el jefe del *Bureau of Reclamation*, la reducción del volumen de las descargas de agua de las presas Boulder, Parker e Imperial, por un periodo de diez días, con el fin de reparar el bordo de defensa y así evitar la destrucción de la zona agrícola del Valle de Mexicali.

La respuesta de Ávila Camacho fue instruir al Secretario de Relaciones Exteriores, Ezequiel Padilla para que se comunicara con el embajador de México en Washington y solicitara a la Secretaría de Agricultura de Estados Unidos, la disminución del flujo de la corriente que se descargaba por el sistema de presas en el Río Colorado y con ello arreglar los diques. El gobierno estadounidense concedió la petición de México y esto posibilitó que

¹¹⁵² Niblo, *War, Diplomacy and Development*, 79. Véase también *Callexico Chronicle*, 5 de marzo de 1942 y *San Bernardino Sun*, 4 de marzo de 1942, 4.

¹¹⁵³ Schiavon, “La relación especial México-Estados Unidos”, 8.

¹¹⁵⁴ Mijares Lara, “Cárdenas después de Cárdenas”, 38.

los ingenieros del Comité de Defensa de Mexicali efectuaran las obras de protección en el área inundada.¹¹⁵⁵

Para el gobierno de México uno de los temas considerados de seguridad nacional, además proteger la costa del Pacífico, era contar con un vía de comunicación terrestre entre Baja California y Sonora. La carretera Mexicali-Santa Ana cobró una dimensión militar y se volvió indispensable en la movilización de tropas por México, ya que una de las alternativas para desplazar efectivos al interior de la península era a través del territorio de Estados Unidos en tren. Por tal razón, la carretera Mexicali-Santa Ana se convirtió en una necesidad urgente.¹¹⁵⁶

En lo referente al Territorio Norte, una de las controversias que se suscitó con el estado de Sonora fue el conflicto de los límites territoriales entre las dos entidades. El 11 marzo de 1940, la Secretaría de Gobernación creó la Comisión de Límites entre Sonora y Baja California, compuesta por tres representantes Luis Encinas, el ingeniero Julio Dávila y Euquerio Guerrero. El objetivo de la comisión era estudiar y rastrear las disposiciones legales, antecedentes históricos y cartográficos relacionados con la línea divisoria entre dichas demarcaciones.¹¹⁵⁷

El lecho del Río Colorado se tomó como referencia limítrofe entre Sonora y Baja California. Sin embargo, el curso de la corriente fluvial sufrió muchos cambios. Sonora

¹¹⁵⁵ Telegrama del Coronel Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte de Baja California al C. Presidente de la República, para que gestione la reducción de las descargas de las preas Boulder, Parker e Imperial, 11 de febrero de 1942. AGN, Manuel Ávila Camacho, exp. 561.3/11, ff.1-8, en IIH-UABC [11.25]. En octubre de 1941, el Río Colorado ya se había desbordado debido a las descargas de agua de la presa Boulder, esto produjo la inundación de las colonias agrícolas Venustiano Carranza y Leona Vicario, el total de hectáreas afectadas fueron mil quinientas. Además, el puente del ferrocarril a Punta Peñasco quedó inutilizado. Véase Telegrama del Coronel Rodolfo Sánchez Taboada al C. Presidente de la República, 28 de octubre de 1941. AGN, Manuel Ávila Camacho, exp. 561.3/11, f.3, en IIH-UABC [11.21].

¹¹⁵⁶ *Calexico Chronicle*, 2 de abril de 1942.

¹¹⁵⁷ Actas de la Comisión de Límites entre Sonora y Baja California, AGN, Dirección General de Gobierno, Serie 2.233(22-30)31485 anexo, I caja: 8, exp. 2, ff. 1-2, en IIH-UABC [15.7]. El licenciado Luis Encinas Jr., representó al estado de Sonora, el ingeniero Julio Dávila al Territorio Norte de la Baja California y el licenciado Euquerio Guerrero a la Secretaría de Gobernación.

reclamó que el límite abarcaba más allá del Río Colorado hasta la Laguna de los Volcanes y el río Hardy, mientras que el Territorio Norte arguyó como lindero el cauce actual del Río Colorado,¹¹⁵⁸ mismo que se formó luego de la construcción de la presa Hoover. En noviembre de 1941, por acuerdo presidencial se dictaminó un convenio para fijar los límites basándose en el antiguo cauce del Río Colorado, el cual debía ser ratificado por el gobernador del Territorio Norte. Sin embargo, Sánchez Taboada se rehusó a firmar el acuerdo porque perjudicaba a la entidad.¹¹⁵⁹

Esto provocó a que el Secretario de Gobernación, Miguel Alemán Valdés le enviara un oficio el 15 de abril de 1942, exhortándole al gobernador Sánchez Taboada que firmara el decreto para terminar con la problemática y trabajar en conjunto ante el escenario bélico internacional.¹¹⁶⁰ Sánchez Taboada respondió que dicho acuerdo lesionaba al propio Territorio Norte y esgrimió que debía tomarse como base de delimitación, el cauce que tenía el Río Colorado en 1891.¹¹⁶¹

El interés subyacente en la pugna por los límites territoriales estuvo relacionado con el deseo de Sonora por adjudicarse una amplia extensión de tierras fértiles del Valle de Mexicali y unirlo al desarrollo de la región del Río Colorado, que incluía el desierto de Altar. Los proyectos de vías de comunicación como la construcción de los ramales ferroviarios a Puerto Peñasco y el de Santa Ana, así como el trazado de la carretera Mexicali-Santa Ana auguraban un gran desenvolvimiento económico a esta zona del noroeste del país.

¹¹⁵⁸ Fijación de los límites entre el estado de Sonora y el Territorio Norte de Baja California. AGN, Dirección General de Gobierno, Serie 2.233(22-30)31485 Tomo I caja: 7 exp.1, ff. 2-8, en IIH-UABC [15.5].

¹¹⁵⁹ Negativa del Coronel Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, a firmar el convenio para fijar los límites entre dicha entidad y el estado de Sonora, 26 de noviembre de 1941. Fondo Miscelánea, f. 1, en IIH-UABC [1.26].

¹¹⁶⁰ Carta de Miguel Alemán Valdés, Secretario de Gobernación, al gobernador del Territorio Norte de la Baja California 15 de abril de 1942. Fondo Miscelánea, f. 1, en IIH-UABC [1.27].

¹¹⁶¹ Carta del Coronel Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, al Secretario de Gobernación, 20 de mayo de 1942. Fondo Miscelánea, ff. 1-2, en IIH-UABC [1.28].

Mientras esto sucedía en nivel regional, en el contexto nacional México sufrió el hundimiento del buque petrolero *Potrero del Llano*, el 14 de mayo de 1942, a manos de un submarino alemán. Rápidamente, el presidente Ávila Camacho presentó una protesta contra el gobierno alemán exigiendo la reparación de los daños. Sin embargo, el 19 de mayo, otro barco petrolero el *Faja de Oro* fue hundido. En respuesta a la agresión, el 22 de mayo, México le declaró la guerra a las naciones del Eje.¹¹⁶²

Dentro de las acciones de seguridad que instrumentó la administración de Ávila Camacho, fueron confiscar los bienes de los ciudadanos alemanes, italianos y japoneses y se procedió a reubicarlos en el centro del país para vigilarlos.¹¹⁶³ En el caso de Baja California, cuatro meses antes de que México hiciera la declaratoria bélica, se ordenó a todos los japoneses que vivían en el Territorio Norte, sobre todo en la frontera y en la zona costa, que abandonaran la entidad y se dirigieran al interior de México.¹¹⁶⁴

Los temores de un ataque a la península provocaron que se organizaran comités de defensa civil en el Territorio Norte para responder en caso de un bombardeo. El general Juan Felipe Rico Islas, Jefe de la Segunda Zona Militar en Baja California, lideró dicho comité. La vinculación existente con San Diego y Los Ángeles, le permitió a Rico Islas asistir a las reuniones de cooperación con los grupos civiles de defensa de esas ciudades para definir las medidas de seguridad durante los apagones en San Diego y Tijuana.¹¹⁶⁵

Otro de los aspectos que Ávila Camacho consideró trascendentales para Baja California fue la construcción de una carretera transpeninsular que uniera a los dos

¹¹⁶² Torres, *México y el Mundo*, 33.

¹¹⁶³ Joseph A. Stout, "Estados Unidos y México durante la Segunda Guerra Mundial. El trato a japoneses, alemanes e italianos", *Istor: revista de historia internacional*, año IV, no. 13 (2003): 68-72.

¹¹⁶⁴ Informe del Coronel Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, sobre la expulsión de los japoneses, 8 de enero de 1942. AGN, Manuel Ávila Camacho, exp. 561.3/11, f.2, en IIH-UABC [11.24], *San Francisco Examiner*, 2 de enero de 1942, *San Bernardino Sun*, 3 de enero de 1942 y *Calexico Chronicle*, 15 de enero de 1942.

¹¹⁶⁵ Víctor M. Gruel, "Prensa y nacionalismo en Baja California durante la Segunda Guerra Mundial", *Estudios Fronterizos*, nueva época Vol. 14, no. 27 (enero-junio, 2013): 158 y *Los Angeles Times*, 16 de mayo de 1942.

territorios. En un informe de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas expuso que se llevarían a cabo dos carreteras para conectar la península y la encargada en ejecutar las obras sería la Dirección Nacional de Caminos. La primera ruta partía de Ensenada a Santo Tomás y de ahí a San Vicente, San Telmo, Santo Domingo y San Quintín, mientras que el otro tramo corría desde la Paz hasta Bahía de Magdalena.¹¹⁶⁶

Para Ávila Camacho las carreteras tenían un sentido de defensa del territorio nacional. Además, cumplían una función económica y facilitaban el desplazamiento de tropas y personas. Por esta razón, Ávila Camacho se abocó en apoyar el trazado de las carreteras Tijuana-La Paz, Puerto Peñasco-Sonoyta y Mexicali-Santa Ana.¹¹⁶⁷ Con el propósito de iniciar los trabajos del derrotero transpeninsular, el gobernador del Territorio Sur, el general Francisco J. Múgica solicitó al presidente el envío de una brigada y equipo para emprender las obras de localización del trayecto.¹¹⁶⁸

Por otra parte, en lo referente a los preparativos de la carretera de Alaska, la cual formó parte del triángulo estratégico de defensa del Pacífico y las Islas Aleutianas. A inicios de 1942, Roosevelt creó un comité compuesto por los Secretarios de Guerra, de Marina y del Estado para que eligieran la ruta adecuada de la carretera. A consecuencia de la amenaza de una incursión japonesa por mar, se pensó en un acceso terrestre que corriera por el noroeste de Canadá para suministrar provisiones y refuerzos. Aunque antes se tenía que negociar con Canadá la propuesta de la trayectoria.¹¹⁶⁹

El 11 de febrero de 1942, Roosevelt aprobó el proyecto y autorizó al ejército para que procediera de inmediato con la construcción sin contar con el permiso de Canadá. El

¹¹⁶⁶ *El Heraldo de Baja California*, 14 de marzo de 1942.

¹¹⁶⁷ García Martínez, *Las carreteras de México*, 49.

¹¹⁶⁸ Telegrama de Francisco J. Múgica, gobernador del Territorio Sur de Baja California al C. Presidente de la República, 20 de octubre de 1942. AGN, Fondo Presidentes, sección Manuel Ávila Camacho, caja: 0214, exp.151.3/41, s/n f.

¹¹⁶⁹ Bezeau, "The Realities of Strategic Planning", 27-29.

subsecretario de Estado de Asuntos Exteriores de Canadá, Norman Robertson sentenció que su gobierno respaldaría la obra si en verdad el propósito era para fines bélicos. Las autoridades del Gabinete de Guerra canadiense dudaron que el camino tuviera un valor militar real y sólo beneficiaba la defensa de la costa oeste, aspecto que no era suficiente para justificar su construcción.¹¹⁷⁰

Días después, el Gabinete de Guerra concedió la petición para que los ingenieros del ejército estadounidense hicieran el estudio de la ruta. Ulterior a ello, Estados Unidos presentó una solicitud a Robertson para construir un “*pioneer road*”. A causa de ambivalencia del término, Robertson pidió una explicación de qué era un *pioneer road*. Washington respondió que la definición refería a un camino de trabajo, el cual formaba parte del estudio técnico del posterior derrotero. Canadá estipuló que aprobaría la carretera si Estados Unidos aceptaba que era exclusivamente por razones de defensa y si los costos de la obra y mantenimiento corrían por su cuenta. Washington aceptó y Canadá aprobó la propuesta el 5 de marzo de 1942. Los trabajos comenzaron el 9 de marzo bajo la dirección del cuerpo de ingenieros de Estados Unidos y se concluyeron el 21 de noviembre de 1942.¹¹⁷¹

Al entrar Estados Unidos a la Segunda Guerra Mundial, California experimentó un rápido desarrollo en la industria militar. La buena relación del estado y el gobierno federal posibilitó que California obtuviera la octava parte de los contratos para la fabricación de aviones y barcos.¹¹⁷² Las ciudades que se beneficiaron de la inversión militar fueron San Diego, Los Ángeles, Oakland, Long Beach y San Francisco.

¹¹⁷⁰ Bezeau, “The Realities of Strategic Planning”, 30.

¹¹⁷¹ Bezeau, “The Realities of Strategic Planning”, 31-32.

¹¹⁷² Nelson Lichtenstein, “Part Three: Labor and the Working Class in World War II”, en Harper, Marilyn M. (Ed.). *World War II and the American Home Front* (Washington, D.C.: U.S. Department of the Interior, The National Historic Landmarks Program, 2007): 89 y Paul Rhode, “The Nash Thesis revisited: An Economic Historian's View”, *Pacific*

Posterior, al ataque a Pearl Harbor se temió que el siguiente objetivo de Japón fuese la costa del Pacífico. Por tal motivo, Washington dispuso \$360 billones de dólares para la defensa entre de 1940 a 1946, de los cuales \$35 billones de dólares se destinaron a California. Con esta inversión se crearon centros de entrenamiento para las tropas del ejército, se ampliaron las instalaciones de la Marina en San Diego y Long Beach. Además, el Cuerpo de Marines extendió sus operaciones en el Campo Pendleton y se construyeron bases de ejercicios aéreos en Santa Ana.¹¹⁷³

Asimismo, California se convirtió en el centro de la innovación tecnológica y de producción de arsenal durante el periodo de guerra. La Universidad de California, el Instituto de Tecnología de California y la Universidad de Stanford tuvieron un rol clave en el programa de desarrollo de armas militares. Tras decretarse la reconversión bélica de la industria automotriz, los esfuerzos se encaminaron a impulsar la industria aeronáutica. Se requirió la construcción de plantas ensambladoras de aviones de guerra como el bombardero B-24, el cual se fabricó en San Diego y necesitó de una gran cantidad de mano de obra. El conglomerado que se encargó del desarrollo de las aeronaves en San Diego fue la *Consolidated Aircraft Corporation*.¹¹⁷⁴

Mientras el conflicto bélico se desenvolvía, Estados Unidos aprobó un conjunto de medidas para racionar la gasolina y las llantas en toda la nación, las cuales provocaron afectación en la transportación y la movilidad. En el caso del Territorio Norte que dependió de la importación del combustible estadounidense también padeció los estragos. La escasez

Historical Review Vol. 63, no. 3, Fortress California at War: San Francisco, Los Angeles, Oakland, and San Diego, 1941-1945 (Aug., 1994): 376-378.

¹¹⁷³ Arthur Verge, "Chapter Eighteen.-World War II", en Deverell, William e Iglar, David (Eds.). *A Companion to California History* (United Kingdom: Wiley Blackwell, 2014), 312-314.

¹¹⁷⁴ Lichtenstein, "Part Three: Labor and the Working Class", 88. Para ahondar sobre el tópico de la reconversión de la industria automotriz a la industria aeronáutica, véase a Rae, *The American Automobile*, 147-152 y respecto las plantas ensambladoras de aviones en San Diego, revisar a Lucinda Eddy, "War comes to San Diego", *The Journal of San Diego History, San Diego Historical Society Quarterly* Vol.39, no. 1-2 (Spring, 1993), consultado, 12 de agosto 2022. <https://sandiegohistory.org/journal/1993/january/warcomes/>.

de la gasolina orilló a Sánchez Taboada a implementar controles de racionamiento en las ciudades de Mexicali y Tijuana como mecanismo para evitar que la situación se tornara en un problema grave. El 9 de diciembre de 1942, la Secretaría de Gobernación recibió el acuerdo que Sánchez Taboada estableció con el aval de las autoridades militares y de la Cámara Nacional de Comercio de Tijuana para hacerle frente a esta problemática.¹¹⁷⁵

De igual manera, con este acuerdo se buscó aumentar el precio del combustible para que los turistas que cruzaban la frontera a cargar sus tanques pagaran más. Después de revisarse la propuesta de racionamiento de gasolina, Gobernación solicitó que el caso se turnara a Petróleos Mexicanos. La dependencia manifestó que el procedimiento implantado por el gobernador del Territorio Norte no era adecuado y añadió que sólo la Secretaría de Economía podía dictar estas medidas.¹¹⁷⁶

En lo concerniente a la industria aeronáutica militar en San Diego, la *Consolidated Aircraft Corporation* se comunicó con Sánchez Taboada para exponerle que querían establecer una planta manufacturera de partes de aviones en Tijuana. El ensamblaje de las aeronaves estaba destinado en producir más equipo de guerra. La Cámara Nacional de Comercio de Tijuana y el gobernador consideraron que era una buena oportunidad para crear empleos y colaborar con el esfuerzo bélico. La autorización dependía directamente de las Secretarías de Gobernación y de la Defensa Nacional.¹¹⁷⁷

¹¹⁷⁵ Acuerdo para el control de gasolina propuesto por el Coronel Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, 9 de diciembre de 1942. AGN, Dirección General de Gobierno, Serie 2.000(30)27620, caja: 58, exp.19 Tomo 1/20, ff.1-2, en IIH-UABC [10.1]. En lo concerniente a la falta de llantas y la afectación a la agricultura y la transportación del producto, véase Informe del Coronel Rodolfo Sánchez Taboada sobre la escasez de llantas en la entidad, 28 de septiembre de 1942. AGN, Manuel Ávila Camacho, exp. 495/4-1, f.5, en IIH-UABC [4.30].

¹¹⁷⁶ Carta de Efraín Buenrostro, Gerente General de Petróleos Mexicanos al C. Presidente Manuel Ávila Camacho, 7 de enero 1943. AGN, Manuel Ávila Camacho, exp. 527/73, ff.15-16, en IIH-UABC [7.56].

¹¹⁷⁷ Solicitud de la *Consolidated Aircraft Corporation* de San Diego, California para instalar en Tijuana una planta manufacturera de partes para aviones de guerra, 29 de diciembre de 1942 y Carta del Coronel Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del Territorio Norte de la Baja California al Secretario de Gobernación, 25 de febrero de 1943. AGN, Dirección General de Gobierno, Serie 2.300(30)5, caja: 157, exp.9, ff. 1-3,6-9, en IIH-UABC [16.27].

Cabe destacar que el acercamiento de expandir la industria aeronáutica militar al Territorio Norte, se dio en gran medida por la estrecha relación con la ciudad de San Diego. La propuesta de instalar empresas ensambladoras de aviones permitía vincularse con la producción de guerra del sur de California, debido a la gran demanda de aviones de combate y armamento.

Por otra parte, respecto al proyecto carretero impulsado por los directivos del *Automobile Club of Southern California*, mientras la conflagración mundial se desarrollaba, la Carretera Internacional del Pacífico se publicitó como una forma de hermanar a los países americanos. De este modo, la ruta adquirió un valor como arteria militar de transportación. Los avances en los trabajos de la carretera Nogales-Guadalajara-Suchiate, eran vistos con gran atención porque brindaba una vía de comunicación que se podía extender hasta el Canal de Panamá y así se contaba con una carretera de defensa militar a lo largo de la costa del Pacífico.¹¹⁷⁸

Los promotores de Los Ángeles utilizaron la narrativa de la solidaridad interamericana, la cual se conjuntó con el Panamericanismo que cobró gran relevancia en la administración de Ávila Camacho. Posterior, al IV Congreso Panamericano de Carreteras que se realizó en la Ciudad de México, en septiembre de 1941 y que simultáneamente convergió con el Congreso Interamericano de Turismo. Ávila Camacho se comprometió a intensificar los trabajos de la carretera Panamericana en el tramo México-Suchiate.¹¹⁷⁹

Por tal motivo, instruyó a la Secretaría de Comunicación se le diera preferencia al trayecto por su importancia como instrumento de defensa e intercambio comercial.¹¹⁸⁰ De

¹¹⁷⁸ *Los Angeles Times*, 13 de abril de 1941 y 6 de septiembre de 1942, 4.

¹¹⁷⁹ *El Heraldo de Baja California*, 23 de octubre de 1941, 2.

¹¹⁸⁰ III Informe de Gobierno del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos Manuel Ávila Camacho, en *Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*. XXXIX Legislatura,

igual manera, la intención de completar la ruta Panamericana estuvo relacionada en fomentar el turismo y la cooperación entre México y Estados Unidos y fortalecer la política diplomática de la buena vecindad.¹¹⁸¹

En este mismo sentido, Washington ordenó al Departamento de Guerra que enviara a los ingenieros del ejército para que efectuaran la construcción de un *pioneer road*, a través de los países de Centroamérica, partiendo de la frontera sur de México. La obra se concluyó el 31 de octubre de 1943 y se trazó con un objetivo estratégico de defensa que permitirá el rápido tránsito de las fuerzas armadas y de equipo bélico entre Estados Unidos y el Canal de Panamá. La razón de la construcción del derrotero respondió a la presencia de submarinos alemanes en el Caribe y como alternativa ante la falta de un ferrocarril.¹¹⁸²

En abril 1943, el gobierno de Estados Unidos comisionó al Mayor J. Van Ness Philip con el fin de que inspeccionara las carreteras de México y realizara un reporte, en donde indicara qué vías de comunicación requerían ser construidas por cuestiones militares y económicas. En el informe sentenció que el camino de Baja California era esencial, así como el tramo México-Suchiate. Además, señaló que el gobierno de México se había comprometido a construir la carretera en la península de Baja California, la cual interesaba mucho al ejército y al Departamento de Estado de la Unión Americana.¹¹⁸³ El grado de

Año I, Tomo I, no. 10, 1º de septiembre de 1943 (México: H. Cámara de Diputados LX Legislatura, Informes presidenciales, 2006): 240.

¹¹⁸¹ Dina Berger, "Goodwill Ambassadors on Holiday. Tourism, Diplomacy and Mexico-U.S. Relations", en Berger, Dina y Wood, Andrew Grant (Eds.). *Holiday in Mexico. Critical Reflections on Tourism and Tourist Encounters* (Durham, London: Duke University Press, 2010), 122.

¹¹⁸² J. Van Ness Philip, *The Pan American Highway Between Laredo, Texas, United States and The Canal Zone, Panama* (Washington D. C.: Department of State, June 30, 1944), C-1. Records relating to the Pan American Highway and the Inland Waterway, Survey (E-32), Records of the Department of Transportation, Records of the Office of Inter-American Affairs RG 229, Entry, 32, Box, 637, National Archives at College Park, Maryland.

¹¹⁸³ Report of Mr. J. Van Ness Philip on Mexican Highways. Pan American Highway Survey, Colonel Maurice E. Gilmore. Records relating to the Pan American Highway and the Inland Waterway, Survey (E-32), Records of the Department of Transportation, Records of the Office of Inter-American Affairs RG 229, Entry, 32, Box, 637, National Archives at College Park, Maryland.

importancia de los dos derroteros estribó en que ambos tenían la finalidad de servir como arterias de defensa en la costa del Pacífico.

Respecto a los beneficios económicos que significaba contar con una carretera en Baja California, en 1943, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público designó una comisión liderada por Ulises Irigoyen para que realizara una investigación sobre los beneficios del régimen excepción fiscal de la zona libre y el proyecto de construcción de una carretera transpeninsular. Tras hacer el recorrido por tierra desde La Paz a Cabo San Lucas y de ahí a Bahía de Magdalena, Santa Rosalía, San Fernando, El Rosario y después a San Quintín, Ensenada, Tijuana, Tecate y Mexicali. La comitiva se abocó a recopilar datos e información sobre las actividades agrícolas, industriales y demográficas de cada localidad (ver Mapa 18).¹¹⁸⁴

Al conocer las vicisitudes de los comerciantes y pobladores por la falta de una vía de comunicación y observar el potencial económico que poseía la península, se concluyó que la carretera transpeninsular, además de valor estratégico militar que tenía, era una necesidad urgente para lograr el desenvolvimiento industrial de la Baja California. Por lo que se esgrimió como vital emprender su construcción.¹¹⁸⁵

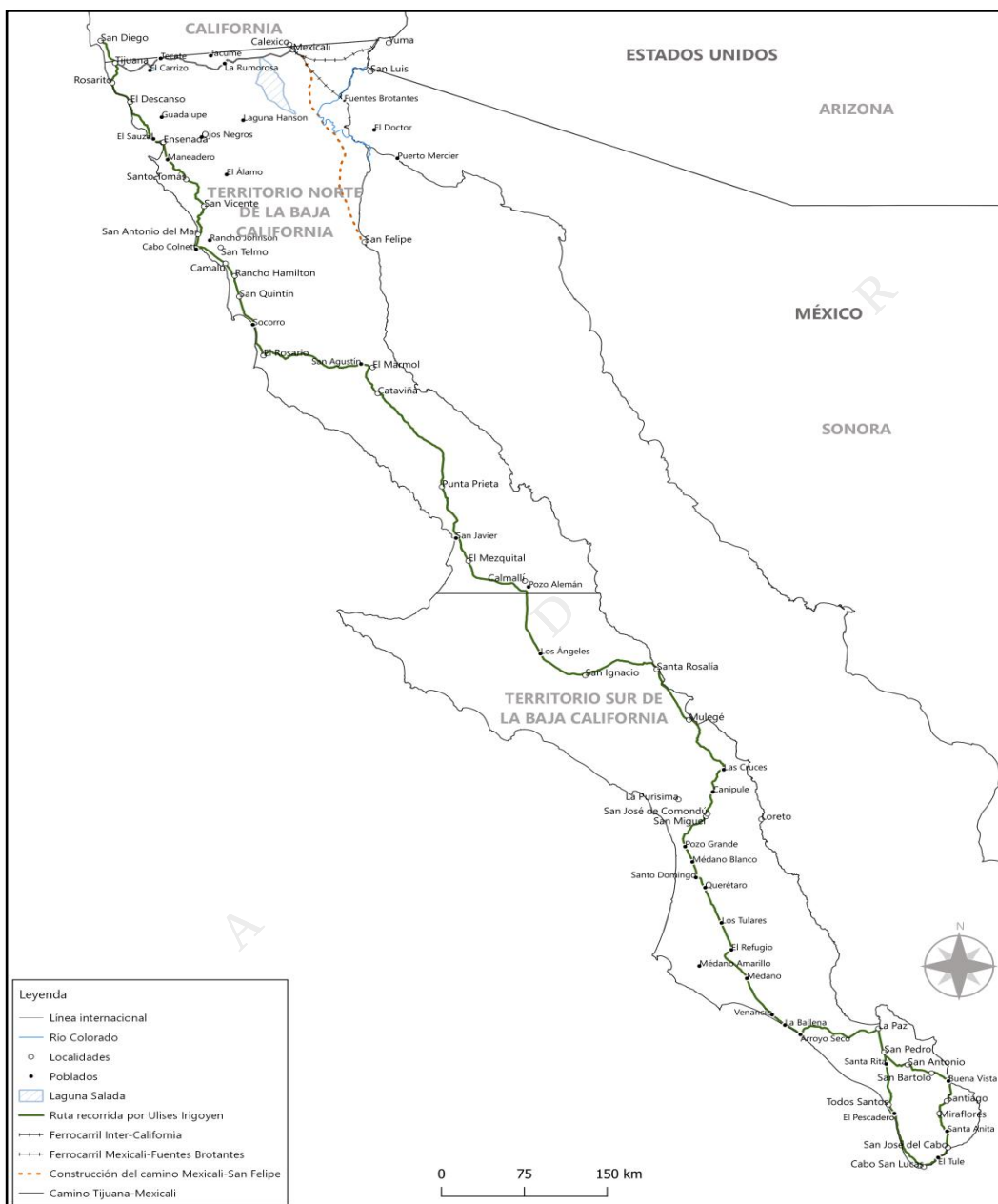
Previo a la visita de Irigoyen, las cámaras de comercio de Ensenada, Tijuana y Mexicali ya habían hecho un posicionamiento en 1942. En un escrito le pidieron al presidente Ávila Camacho que no se siguiera mutilando la franquicia de la zona libre y que se prosiguiera con los trabajos del derrotero Mexicali-San Felipe. Igualmente, solicitaron el trazado de una vía de comunicación entre la península y el territorio nacional, se edificaran

¹¹⁸⁴ Ulises Irigoyen, *La Carretera Transpeninsular de la Baja California* (México: Editorial América, Libro I y II, 1943), X. Véase también Ulises Irigoyen, “Carretera Transpeninsular de la Baja California”, *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, Tomo LVIII, no. 3-6 (mayo-diciembre, 1934): 340-341. SMGE, Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, ff. 3-5 en IIH-UABC [2.1].

¹¹⁸⁵ Irigoyen, *La Carretera Transpeninsular*, XX-XXI.

puentes sobre el Río Colorado y otro en Tijuana, así como efectuar obras de conservación en la carretera Tijuana-Ensenada.¹¹⁸⁶

Mapa 18. Ruta recorrida por Ulises Irigoyen en 1943.



Fuente: Elaboración propia con base en el mapa del anteproyecto de la Carretera Transpeninsular, Ulises Irigoyen, 1942.¹¹⁸⁷

¹¹⁸⁶ Memorándum de las cámaras nacionales de comercio de Mexicali y Tijuana sobre los principales problemas comerciales, industriales y agrícolas del Territorio Norte de la Baja California, 5 de septiembre de 1942. AGN, Manuel Ávila Camacho, exp. 495/4-1, ff. 10-15, IIH-UABC [4.33].

A raíz de esta petición, Sánchez Taboada envió un informe técnico a Ávila Camacho, en junio de 1943, explicándole las ventajas económicas que aportaría el trayecto Mexicali-San Felipe. El estudio lo hizo el ingeniero Manuel Fernández Guerra y puntualizó que las actividades que se beneficiarían eran la agricultura, la pesca, la minería y el turismo. La búsqueda de dicho acceso tenía como fin permitir el transporte de la producción agrícola y pesquera. Es por ello que en el reporte se estimó el presupuesto de las obras de terracería, revestimiento y pavimentación, en un total aproximado de nueve millones de pesos para su ejecución.¹¹⁸⁸

En lo referente a la relación entre México y Estados Unidos, en abril de 1943 ambos países formaron la Comisión México-Estadounidense de Cooperación Económica con el propósito de solucionar los problemas que afectaban a los dos países. México exportó una amplia cantidad de productos a la Unión Americana para la guerra. Sin embargo, a causa de la reconversión de la industria estadounidense a la producción bélica, México no podía importar materias primas para mantener la economía nacional y continuar con el flujo de materiales de guerra a Estados Unidos.¹¹⁸⁹

En Washington decidió otorgar un crédito a la administración de Ávila Camacho para que pusiera en marcha proyectos estratégicos, en áreas medulares de la economía como la agricultura y la transportación, especialmente en la construcción de vías de

¹¹⁸⁷ Ulises Irigoyen, *La Carretera Transpeninsular* de la Baja California (México: Editorial América, Libro III y IV, 1943), 676.

¹¹⁸⁸ Memorándum del Ing. Manuel Fernández Guerra al Gobernador del Territorio Norte de la Baja California, 15 de junio de 1943. AGN, AGN, Fondo Presidentes, sección Manuel Ávila Camacho, caja: 0523, exp.495/4-1, s/n f.

¹¹⁸⁹ Final Report of the Mexican-American Commission for Economic Cooperation, January 29, 1945, 5. Mexican-American Commission for Economic Cooperation-Transportation. Records Relating to the Mexican-American Commission for Economic Cooperation (E-39), Records of the Office of Inter-American Affairs RG 229, Entry, 39, Box, 655, National Archives at College Park, Maryland.

comunicación. La cantidad de dinero que se destinó a este rubro fue \$30,000,000 de dólares.¹¹⁹⁰

Asimismo, esta buena relación diplomática ayudó para que Estados Unidos y México firmaran el Tratado de Aguas Internacionales, en febrero de 1944, respecto al aprovechamiento de los ríos Bravo, Colorado y Tijuana. En el documento se estableció que México recibiría de la cuenca del Río Colorado 1,850 millones metros cúbicos de agua, con lo cual Baja California y Sonora obtuvieron una fuente de abastecimiento y garantizaron el acceso al vital líquido a largo plazo.¹¹⁹¹

Por otro lado, Estados Unidos se propuso expandir la red de carreteras y para lograrlo el Congreso decretó la *Federal-Aid Highway Act*, en diciembre 1944. En esta ley se estableció la primera base del Sistema Nacional de Carreteras Interestatales de Estados Unidos. El objetivo era conectarse con las principales áreas metropolitanas, ciudades y centros industriales, por medio de rutas directas que sirvieran de defensa nacional, así como unirse con los puntos fronterizos de Canadá y México, a través de vías de importancia continental. Del igual modo, se amplió el presupuesto de ayuda federal para la construcción de carreteras entre los estados a \$225,000,000 de dólares anuales.¹¹⁹²

La promulgación de la medida federal por parte de gobierno de Estados Unidos mostró que las carreteras no únicamente eran vías de comunicación terrestre que facilitaban el tránsito de automóviles, de personas y mercancías y en caso de guerra, evidenció que las carreteras formaban parte del aparato militar y del sistema de seguridad nacional.

¹¹⁹⁰ Vázquez y Meyer, *México frente a Estados Unidos*, 187.

¹¹⁹¹ Samaniego López, “Ríos Internacionales”, 215.

¹¹⁹² *Federal Aid Highway Act of 1944* (Pub. L., Ch. 626, 78; 58 Stat. 838), 840-842, consultado, 16 de agosto 2022, <https://www.loc.gov/collections/united-states-statutes-at-large/about-this-collection/78th-congress/session-2/c78s2ch626.pdf>.

6.4.- El programa carretero de Miguel Alemán en Baja California y las carreteras interestatales en Estados Unidos.

En el mes de julio de 1944, el coronel Rodolfo Sánchez Taboada dejó el cargo de gobernador, luego de un largo periodo al frente del Territorio Norte que abarcó de 1937 a 1944. Tras su salida, el presidente Ávila Camacho nombró como nuevo gobernador al General Juan Felipe Rico Islas, Jefe de la Segunda Zona Militar en Baja California.¹¹⁹³ El 1 de agosto de 1944, Rico Islas tomó posesión y se dispuso a trabajar en los problemas de las vías de comunicación.

En febrero de 1945, Rico Islas creó las Juntas Locales de Caminos Vecinales, cuya intención era la formulación un programa de construcción de una red de caminos vecinales. Para financiar el proyecto se estableció un impuesto de \$1.50 pesos por hectárea de tierra cultivable destinado al trazado y mejoramiento de las vías. La conformación de las Juntas Locales de Caminos se integró por un presidente, que en este caso era el Tesorero General del Territorio, un secretario, un administrador y dos vocales.

Asimismo, en el acuerdo se dividió el territorio en ocho regiones agrícolas. La primera de ellas comprendió todo el Valle de Mexicali, la segunda abarcó desde la Rumorosa a Tecate y de ahí a Guadalupe, la tercera era de Tijuana a Rosarito, la cuarta de El Descanso a El Tigre, la quinta de Ensenada a El Ciprés, la sexta de Manadero al Ejido Mazatlán, la séptima de Santo Tomás hasta Agua de la Calentura y la última, de San Ramón a San Simón.¹¹⁹⁴

¹¹⁹³ Nombramiento de Juan Felipe Rico Islas como gobernador del Territorio Norte de Baja California, 1 de agosto de 1944. AGN, Dirección General de Gobierno, Serie 2.135(30)2, caja: 5, exp. 4, ff. 1-3, en IIH-UABC [14.34].

¹¹⁹⁴ Acuerdo que crea las Juntas Locales de Caminos Vecinales emitido por el General de División, Juan Felipe Rico, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, 26 de febrero de 1945. AHEBC, Fondo Gobierno del Estado, caja: 467, exp. 1, s/n f. 1-3.

De igual modo, al presidente Ávila Camacho le interesó invertir dinero en la construcción de un camino entre Tijuana y Mexicali que permitiera unir a Tecate y al Valle de Mexicali con el litoral de la costa del Pacífico, vía Guadalupe. Así se lo indicó al gobernador Rico Islas, quien comenzó los trabajos localización de un trayecto en la cuesta de La Rumorosa. Para ello, ordenó al Teniente Salvador Revueltas del 14to., Batallón, que se encargara en realizar las labores concernientes con la instrucción de terminarlo antes de que expirara el gobierno de Ávila Camacho. Rico Islas eligió al Teniente Revueltas por su experiencia al frente de las obras del camino de Ensenada-San Felipe, el cual cruzaba las sierras del Palmito y la de Las Tinajas en dirección al Golfo de California.¹¹⁹⁵

En julio de 1945, la brigada perteneciente al 14to. Batallón reconstruyó un terraplén y revistió cuatro tramos del camino Mexicali-Tijuana entre la Laguna Salada y la confluencia de los arroyos Llanos y el Chivero. Después, se estableció un campamento en La Rumorosa y ahí se efectuaron los trabajos de localización de las terracerías. Tras llegar el ingeniero Jesús Dávalos Gómez, en su calidad de Jefe de Brigada de Localización por parte de la Dirección Nacional de Caminos, se reunió con el capitán Ruiz Chavero y juntos recorrieron el camino que iniciaba al pie de la cuesta Alducín hasta la altiplanicie de La Rumorosa.¹¹⁹⁶

Al inspeccionar los estudios topográficos y las obras ejecutadas por el ejército nacional. Dávalos consideró que los trabajos preliminares debían revisarse y solicitó a la Dirección Nacional de Caminos que se integrara una comitiva de dos ingenieros, tres topógrafos y un dibujante para determinar la ruta correcta. No obstante, la Secretaría de

¹¹⁹⁵ Informe del General Juan Felipe Rico, gobernador del Territorio Norte de la Baja California al C. Presidente de la República, Manuel Ávila Camacho, 14 de julio de 1945. AHEBC, Fondo Gobierno del Estado, caja: 467, exp. 10, s/n f. 1-2.

¹¹⁹⁶ Carta del General Juan Felipe Rico, gobernador del Territorio Norte de la Baja California al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, 9 de enero 1946. AHEBC, Fondo Gobierno del Estado, caja: 467, exp. 10, s/n f. 1-3.

Comunicaciones denegó la petición de Dávalos e informó que se proseguiría con el estudio del camino proyectado por el ingeniero Enrique Palos. La cantidad de dinero que la Secretaría de Comunicaciones presupuestó para el tramo del derrotero Tijuana-Mexicali era de un millón de pesos, el Territorio Norte tenía como obligación igualar esa suma, pero Ávila Camacho eximió al gobierno de Rico Islas de esta participación.¹¹⁹⁷

Posterior al envío la aportación federal, la Dirección Nacional de Caminos se hizo cargo de los trabajos en la Cuesta de Picachos. Para ello, en marzo de 1946, se conformó la Junta Local de Caminos y se nombró representante de la Secretaría de Comunicaciones, al ingeniero Eusebio Rendón Jaramillo. De igual manera, se despachó a personal de dicha dependencia, proveniente de la Ciudad de México, para que continuaran con las labores no sólo en la sección en La Rumorosa, sino en toda la carretera.¹¹⁹⁸

Por otro lado, al concluir la Segunda Guerra Mundial con la rendición de Japón, el 2 de septiembre de 1945, la relación bilateral entre México y Estados Unidos siguió en buenos términos. De igual modo, el vínculo de California con Baja California se fortaleció beneficiando a la región. El impacto de la industria bélica, el mejoramiento de las carreteras y desarrollo económico de California, dejaron su impronta en el Territorio Norte. La frontera mexicana cubrió la demanda de productos, materiales y mano de obra mexicana que requirió California. Igualmente, en los poblados fronterizos se conformó un mercado orientado al entretenimiento y el turismo.¹¹⁹⁹

¹¹⁹⁷ Telegrama del General Juan Felipe Rico, gobernador del Territorio Norte de la Baja California al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, 30 de octubre de 1945 y Carta del General Juan Felipe Rico al Secretario de Gobernación, 20 de marzo de 1946. AHEBC, Fondo Gobierno del Estado, caja: 467, exp. 10, s/n f.

¹¹⁹⁸ Carta del Ing. Manuel Fernández Guerra al gobernador del Territorio Norte de la Baja California y al periódico “Municipio Libre”, 8 de marzo 1946 y Carta del Ing. Eusebio Rendón Jaramillo al Jefe del Departamento de Cooperación con los Estados, perteneciente a la Dirección Nacional de Caminos, respecto a la constitución de la Junta Local de Caminos, 6 de junio de 1946. AHEBC, Fondo Gobierno del Estado, caja: 467, exp. 10, s/n f.

¹¹⁹⁹ Mathes, “The Two Californias”, 328-329 y Lawrence Douglas Taylor Hansen, “La transformación de Baja California en estado, 1931-1952”, *Estudios Fronterizos* Vol. 1, no.1 (enero-junio, 2000): 72.

En la localidad de Tijuana, el viejo puente “México” que conectaba a la línea internacional y cruzaba el río Tijuana, se encontraba en pésimas condiciones y con daños severos en la estructura. A consecuencia de la importancia que tenía esta arteria en la economía regional de la zona costa y ante el temor que el puente se desplomara, debido a fuertes corrientes por las lluvias que se registraron en febrero de 1944. Varias agrupaciones de comerciantes, sindicatos, el gremio de choferes y la propia Cámara Nacional de Comercio de la ciudad enviaron cartas al presidente Ávila Camacho, en las cuales solicitaron que se instruyera a la Secretaría de Comunicaciones la construcción de un nuevo puente. Incluso, expresaron que estaban dispuestos a cooperar en su edificación con tal de no quedar incomunicados.¹²⁰⁰

La Secretaría de Comunicaciones comenzó los trabajos el 25 de abril de 1945 basándose el informe que efectuó, dos años atrás, el ingeniero Héctor Peña Tapia sobre el puente México. En dicho reporte se hizo un estudio detallado de la estructura de la obra, compuesta por caballetes de pilotes de madera, cuyas condiciones eran muy malas, presentaban grietas profundas y no ofrecía seguridad al intenso tráfico de automóviles que atravesaban el puente. Además, de las numerosas personas que caminaban por este acceso también pasaba la totalidad del abastecimiento de productos a Tijuana, Ensenada y al sur de la península. Asimismo, poseía un valor militar y estratégico, por ello no debía interrumpirse el tránsito.¹²⁰¹

¹²⁰⁰ Telegrama del Consejo Consultivo de Tijuana al C. Presidente de la República, 4 de marzo de 1944, Telegrama de los comerciantes del Paisaje Colonial, 12 de abril de 1944, Telegrama del Gremio de Choferes, 13 de abril de 1944 y Telegrama de la Cámara Nacional de Comercio de Tijuana, 23 de noviembre de 1944. AGN, Manuel Ávila Camacho, exp. 515.5/23, ff: 4-9, 12-15, en IHH-UABC [7.11].

¹²⁰¹ Informe del Ing. Héctor Peña Tapia al Ing. Manuel Marroquín, Jefe del Departamento de Puentes, de la Dirección Nacional de Caminos, 12 de diciembre de 1942 y Mensaje del Ing. José Mariano Pontón, al Jefe del Departamento de Puentes, 19 de diciembre de 1944. SCT, Archivo de Concentración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, caja: 77C, exp. 15 B2-A10-N3, ff. 3-4, 12-14, 89-90.

En septiembre de 1945, la Secretaría de Comunicaciones ordenó que los trabajos del puente se suspendieran, a causa de la proximidad de la temporada de lluvias. Al enterarse de la decisión, las cámaras de comercio de Tijuana y Ensenada se alarmaron porque esta medida afectaba a las actividades económicas y a los habitantes del Territorio Norte. Por tal razón, le pidieron a Ávila Camacho su intervención para que prosiguieran los trabajos.¹²⁰²

El puente que construyó la Dirección Nacional de Caminos fue de concreto reforzado de losas nervaduras, sobre caballetes de pilotes y ligado con cabezales del mismo material. Entre los meses de julio y noviembre de 1945 se realizó el hincado de los doscientos sesenta y seis pilotes de cemento. Igualmente, de agosto de 1945 a marzo de 1946, se efectuó el fraguado de las ochenta y cinco losas, mientras que el colado de los parapetos se concluyó el 15 de junio de ese año.¹²⁰³

El nuevo puente México partió desde la garita internacional sobre el río Tijuana hasta la avenida Revolución, para ello fue necesario construir un terraplén, la empresa que ejecutó las obras fue la Compañía Constructora del Pacífico, misma que contrató los servicios de la firma Fred W. Steffgen, de San Diego, para la cimentación de los pilotes. La inauguración del puente México se celebró el 15 de julio de 1946 y tuvo un costo total de \$1,875,000,00 pesos.¹²⁰⁴

Por otra parte, uno de los temas pendientes para el gobernador Rico Islas fue la construcción de una carretera de Ensenada a Mexicali, vía San Felipe. En su anhelo por despertar el interés en el sur de California, se entrevistó con representantes de la Cámara de Comercio de San Diego y con el alcalde de esa ciudad para promover el trazado de la ruta

¹²⁰² Telegrama de la Cámara Nacional de Comercio de Tijuana al C. Presidente de la República, Manuela Ávila Camacho, 19 de septiembre de 1945. AGN, Manuel Ávila Camacho, exp. 515.5/23, ff-4-6, en IIH-UABC [7.12].

¹²⁰³ *Memoria de la inauguración del puente México. Camino Tijuana-La Paz* (México, D.F.: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección Nacional de Caminos, Departamento de Proyectos y Construcción, 1946), 2-12.

¹²⁰⁴ *Memoria de la inauguración del puente México*, 28.

Tijuana-Ensenada-San Felipe-Mexicali y así conformar un circuito carretero internacional. La iniciativa de Rico Islas era que el corredor en cuestión fuera Los Ángeles, San Diego, Tijuana, Ensenada, San Felipe, Mexicali, El Centro, Indio y terminara en Los Ángeles. De esta manera, el Territorio Norte recibiría una gran afluencia de turistas y ayudaría a obtener el respaldo de las autoridades federales para su financiamiento.¹²⁰⁵

Tras ganar elecciones a la presidencia de la república, Miguel Alemán Valdés visitó el Territorio Norte y se dirigió a su rancho cerca a Tecate, en San Valentín, con la intención de permanecer dos meses antes de su regreso a la Ciudad de México.¹²⁰⁶ Durante su estancia Alemán Valdés dio a conocer su programa carretero para el Territorio Norte, el cual incluía la construcción de la carretera Mexicali-San Felipe, el trazado de los caminos San Felipe-San Quintín y San Quintín-Ensenada y así ligarse con el trayecto costero hasta Tijuana. Además, mencionó que los trabajos del derrotero de Mexicali al Golfo de California comenzarían en enero de 1947 y señaló que se completaría el ferrocarril Mexicali-Punta Peñasco-Santa Ana, para brindarle al Valle de Mexicali una conexión directa al interior del país.¹²⁰⁷

Al darse a conocer la noticia que el presidente electo Miguel Alemán Valdés impulsaría el tendido del derrotero de Mexicali al puerto de San Felipe. El gobernador Rico Islas se comunicó con Harland E. Wells, de la asociación *Four State Highway* para anunciarles que muy pronto se pondrían en marcha los trabajos de esa ruta. La agrupación estadounidense se entusiasmó y extendió su deseo por cooperar en la construcción.¹²⁰⁸

¹²⁰⁵ Carta del General Juan Felipe Rico Islas, gobernador del Territorio Norte de la Baja California sobre el camino Ensenada-San Felipe-Mexicali, 21 de febrero de 1946. AHEBC, Fondo Gobierno del Estado, caja: 467, exp. 9, s/n f. 1-2.

¹²⁰⁶ *Calexico Chronicle*, 18 de julio de 1946.

¹²⁰⁷ *Calexico Chronicle*, 3 de octubre de 1946.

¹²⁰⁸ Carta a Harland E. Wells, presidente de la Asociación de la Carretera de los Cuatro Estados, 24 de septiembre de 1946 y Telegrama de Charles E. Nice al General Juan Felipe Rico Islas, gobernador del Territorio Norte, 29 de septiembre de 1946. AHEBC, Fondo Gobierno del Estado, caja: 467, exp. 9, s/n f.

El 1 de diciembre de 1946, Miguel Alemán Valdés asumió la presidencia de la república. En su discurso inaugural mencionó que su programa de gobierno se abocaría a la construcción de caminos, sistemas de riego y obras portuarias, así como fomentar la industrialización de México.¹²⁰⁹ Una vez investido como jefe del Ejecutivo, Alemán Valdés nombró a Alberto V. Aldrete como gobernador del Territorio Norte, el 16 de diciembre de 1946.

A los pocos días al frente de la gubernatura, Aldrete recibió un telegrama por parte de la Junta Local de Caminos relacionado con las obras de la carretera Tijuana-Mexicali. En el escrito se informó que al personal de la Junta Local se le adeudaban tres quincenas de sueldo y el Banco Hipotecario no había remetido los fondos, ya que la Tesorería de la Federación aún no entregaba la aportación federal. Por tal motivo, le externaron resolviera este asunto con el presidente de la república. Después de que Aldrete conversó con Miguel Alemán, se dio instrucciones al secretario de Comunicaciones para que dicha dependencia contribuyera con tres millones de pesos destinados a la construcción de caminos en ese año en el Territorio Norte, del cual un millón sería en cooperación de acuerdo a la ley y dos millones como subsidio.¹²¹⁰

Asimismo, el 11 abril de 1947, por acuerdo de la Secretaría de Comunicación y Obras Públicas y la Secretaría de Hacienda se ordenó la integración del Comité Pro Carreteras del Valle de Mexicali. Debido a la necesidad de contar con caminos locales, un grupo de residentes del Valle de Mexicali se dirigieron al gobierno federal para solicitarle

¹²⁰⁹ Discurso de Protesta como Presidente del Lic. Miguel Alemán Valdés, 1 de diciembre de 1946, en Ulloa, Berta y Hernández Santiago, Joel (Coords.). *Planes en la Nación Mexicana, Libro diez: 1941-1987* (México: Senado de la República, LIII Legislatura, Colegio de México, 1987), 187.

¹²¹⁰ Telegrama de la Junta Local de Caminos a Alberto V. Aldrete, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, 27 de diciembre de 1946 y Mensaje del Secretario particular de Palacio Nacional al gobernador del Territorio Norte, 5 de marzo de 1947. AGN, Fondo Presidentes, sección Miguel Alemán Valdés, caja: 0456, exp.515.1/11, s/n f., no. de registro, 4004 y 11557.

se construyeran algunos caminos vecinales que permitieran el transporte de productos agrícolas del Valle de Mexicali a los centros de consumo y de distribución.¹²¹¹

Sin embargo, como no podía la Junta Local de Caminos efectuar el trazado de estas vías porque estaba fuera de las atribuciones establecidas en la *Ley de Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados*. El presidente Miguel Alemán determinó que se organizara un Comité Pro Carreteras que estuviera conformado por representantes de Valle de Mexicali, autoridades del Territorio Norte y del gobierno federal para planear y construir los caminos locales en esta zona agrícola. Además, se estableció un fondo cooperativo, en donde los comerciantes y agricultores de Mexicali aportarían el cincuenta por ciento del costo de las obras y la federación contribuiría con un subsidio de la misma cantidad. Igualmente, se indicó que la Secretaría de Comunicaciones se encargaría de la aprobación de los caminos proyectados por el comité.¹²¹²

En este mismo sentido, Miguel Alemán estaba consciente de que el ochenta por ciento de población de México vivía en el campo y para impulsar el desarrollo de la agricultura, primero debía solucionar los problemas del medio campesino y esto implicaba la construcción de caminos locales. Por tal motivo, el 4 de mayo de 1947, Alemán Valdés creó el Departamento de Planeación y Fomento de las Carreteras Vecinales. El objetivo de esta dependencia era sentar las bases para la planeación de una red de caminos vecinales en la república.¹²¹³

Alemán Valdés resaltó como urgente el trazado de los caminos vecinales para conectar a los pueblos, las rancherías, las comunidades agrarias y las pequeñas localidades,

¹²¹¹ *Diario Oficial de la Federación*, 11 de abril de 1947.

¹²¹² Acuerdo de las Secretarías de Comunicaciones y Obras Públicas, Hacienda y Crédito Público y de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa, respecto a la integración del Comité Pro Carreteras del Valle de Mexicali, 11 de abril de 1947. AHEBC, Fondo Gobierno del Estado, caja: 469, exp. 1, s/n f.

¹²¹³ Samuel Salinas Álvarez, *Historia de los Caminos de México. Siglo XX* (México: Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Tomo III, 1994), 155.

las cuales constituían la mayor parte de la población nacional y que se encontraban incomunicados entre sí y fuera del alcance de la red de caminos nacionales, estatales y del ferrocarril.¹²¹⁴ Con esta medida, Miguel Alemán, dio un cambio significativo a la política de construcción de obras públicas camineras en el país. Estaba claro que, para fomentar el desarrollo económico, social y político de México, era menester orientar los esfuerzos, con el apoyo de la Secretaría de Comunicaciones y la Dirección Nacional de Caminos, para coordinar y estimular entre los habitantes el interés público por construir una red de caminos vecinales siguiendo el esquema de participación tripartita,¹²¹⁵ diseñado previamente en el Comité Pro Carreteras del Valle de Mexicali.

El 1 de agosto de 1947, el Departamento de Planeación de Carreteras Vecinales comenzó a publicitar el bosquejo de los caminos vecinales que se trazarían para ligar a los poblados con las carreteras nacionales. De igual modo, en octubre, se organizó del primer Congreso Nacional de Caminos Vecinales, el cual se ideó para que los representantes de los gobiernos locales de los distintos estados, las cámaras de comercio y la industria, así como los empresarios y las asociaciones civiles se congregaran y abordaran el tema de la red de caminos.¹²¹⁶

En lo que respecta a la labores en el tramo de Ensenada a San Quintín, en septiembre de 1947, las obras de terracería tenían un gran avance hasta la colonia Guerrero y se esperaba que para el año siguiente se llegaría a San Quintín. Por su parte, la sección del camino de Ensenada a Manadero se encontraba ya pavimentada, mientras que en el trayecto

¹²¹⁴ *Diario Oficial de la Federación*, 24 de junio de 1947 y René Etcharren Gutiérrez, *Manuel de caminos vecinales* (México, D.F.: Asociación Mexicana de Caminos, Representaciones y Servicios de Ingeniería, 1972), 25-26.

¹²¹⁵ *Historia de las Obras Públicas en México* (México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Tomo I, 1999), 408 y Salinas Álvarez, *Historia de los Caminos de México*, 159.

¹²¹⁶ Carta de June McLeod, secretario asistente de la Embajada de Estados Unidos en México, 22 de julio de 1947. 015 Mexico, 1943-50. Bureau of Public Roads, Classified Central File 1912-1950 RG 30, Entry, PI 134 6A, Box, 500, National Archives at College Park, Maryland.

a Santo Tomás se petrolizaron cincuenta kilómetros.¹²¹⁷ No obstante, sería hasta el invierno de 1948, cuando por fin se logró conectar a Ensenada con la bahía de San Quintín a través de un camino, que de acuerdo con el informe del ingeniero Armando Salinas, de la Dirección Nacional de Caminos, se hallaba únicamente pavimentado los primeros ciento cincuenta kilómetros y el resto eran terracerías.¹²¹⁸

En octubre de 1947, Alberto V. Aldrete presentó su renuncia como gobernador del Territorio Norte al presidente Miguel Alemán. La dimisión fue aceptada y en su lugar se eligió al licenciado Alfonso García González, quien lo remplazó y quedó al frente de la gubernatura.¹²¹⁹ A pocos meses de su gestión, García González se reunió con Alemán Valdés con motivo de la conclusión del ferrocarril Mexicali-Sonora.

El 7 de abril de 1948, Miguel Alemán arribó en tren a Benjamín Hill, Sonora, proveniente de la Ciudad de México para inaugurar el ferrocarril que unía a Baja California y Sonora. En la celebración Miguel Alemán colocó el último clavo de oro, el cual simbolizó la materialización de unos de los proyectos de comunicación anhelados, es decir, conectar la península con el noroeste del país. A la ceremonia asistieron los gobernadores, García González, del Territorio Norte, Abelardo L. Rodríguez, de Sonora, Agustín Olachea, del Territorio Sur, Fernando F. Miramontes, de Chihuahua y Gonzalo L. Santos, de San Luis Potosí.¹²²⁰

Posterior a ello, Alemán Valdés llegó a Mexicali en el tren presidencial, luego de pernoctar en Punta Peñasco. El propósito de la visita al Territorio Norte era inspeccionar las

¹²¹⁷ Telegrama de Alberto V. Aldrete, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, 27 de septiembre de 1947. AHEBC, Fondo Gobierno del Estado, caja: 469, exp. 4, s/n f., no. de registro. 176774.

¹²¹⁸ Víctor Manuel Gruel Sánchez, "Al margen de la Carretera Transpeninsular: Turismo residencial, agricultura, minería de exportación en Baja California y Baja California Sur durante el siglo XX" (tesis de doctorado, Colegio de México, 2019), 111.

¹²¹⁹ Nombramiento de Alfonso García González como gobernador del Territorio Norte de Baja California, 25 de octubre de 1947. AGN, Dirección General de Gobierno, Serie 2.135(30)4, caja: 5, exp.9, f.6, en IIH-UABC [14.39].

¹²²⁰ Dueñas M. "El ferrocarril Mexicali-Benjamín Hill", 7 y *Calexico Chronicle*, 13 de abril de 1948.

obras públicas que llevaban a cabo. El 8 de abril, Alemán Valdés se dirigió a Algodones para poner la primera piedra de la presa de derivación Morelos. Al día siguiente, examinó los trabajos de la carretera Mexicali-San Felipe y de ahí viajó en automóvil a Tijuana, en donde revisó los avances del aeropuerto y después se desplazó a Ensenada para recorrer el camino a San Quintín y el trayecto Tijuana-Tecate.¹²²¹

En lo referente a la carretera Mexicali-San Felipe, las labores del trazado del camino se reanudaron, a inicios de 1947. Conforme avanzaban en las obras de terracería, la Liga de Comunidades Agrarias y Sindicatos Campesinos del Territorio Norte de la Baja California presentaron una queja al presidente Miguel Alemán, en la que pedían se modificara el trazo del derrotero. La razón de la petición se debió porque la ruta elegida por los ingenieros trazadores se pensó para el turismo y no para comunicar al Valle de Mexicali.¹²²²

La respuesta por parte de Miguel Alemán fue iniciar el acuerdo que dio origen a la conformación del Comité Pro Carreteras del Valle de Mexicali y se prosiguió con el diseño de la ruta previamente aprobado. Hacia el verano de 1947, los trabajos progresaban a un ritmo lento pero constante. En enero de 1948, se presentó un conflicto con la empresa de camiones, Constructores Mexicanos, la cual suspendió el acarreo de material para el revestimiento de la carretera Mexicali-San Felipe, a causa de la baja tarifa que les pagaban.¹²²³

Ante este escenario, el gobernador García González consiguió que la compañía Constructores Nacionales se interesara en continuar con el proyecto carretero. Las primeras acciones que efectuó esta firma fue despedir a los trabajadores del sindicato de camiones de

¹²²¹ *Los Angeles Times*, 9 de abril de 1948, 13 y *Calexico Chronicle*, 8 de abril de 1948.

¹²²² Mensaje de la Liga de Comunidades Agrarias y Sindicatos Campesinos del Territorio Norte de la Baja California al C. Presidente de la República, 18 de marzo de 1947. AHEBC, Fondo Gobierno del Estado, caja: 467, exp. 9, s/n f., no. de registro 5152.

¹²²³ Telegrama de la Sociedad de Propietarios Camiones Volteo de la Carretera Mexicali-San Felipe, 16 de enero de 1948, AGN, Fondo Presidentes, sección Miguel Alemán Valdés, caja: 0458, exp.515.1/105, s/n f., no. de registro, 1715.

la federación y los sustituyó por empleados de su organización. Asimismo, contrató a pequeñas empresas que aportaron los camiones y la maquinaria.¹²²⁴

En marzo de 1949, García González recorrió el trayecto Mexicali-San Felipe y encontró que las obras estaban muy retrasadas, ya que la compañía constructora carecía de fondos económicos. Ello se debió porque la Secretaría de Hacienda incumplió con los pagos correspondientes en el contrato y generó que las labores se ralentizaran. Al enterarse García González de cuál era motivo que ocasionó esta problemática. Se comunicó directamente con el presidente de la república para que él abordara dicho asunto con la Secretaría de Hacienda.¹²²⁵

En abril de 1949, se procedió a ejecutar los trabajos de pavimentación, revistiéndose veinte kilómetros de la carretera de Mexicali-San Felipe. Se pronosticó que esta sección de la ruta estaría terminada en mayo, pero se informó que demoraría más tiempo.¹²²⁶ Posterior al avance en la segunda sección del trayecto, en diciembre 1949, se emprendieron las obras de recubrimiento del tercer tramo, lográndose terminar el revestimiento de todo el camino en el verano de 1950.¹²²⁷ De esta manera, el 22 de septiembre de 1950, el presidente Miguel Alemán inauguró oficialmente la carretera Mexicali-San Felipe, en compañía del gobernador del Territorio Norte, Alfonso García González. La distancia total del trayecto era de 200 kilómetros y tuvo un costo de diez millones de pesos.¹²²⁸

¹²²⁴ Gustavo Casanova C. y Raúl Candelario Mejía G., *Manuel Matías Monge y la Carretera Mexicali-San Felipe, 1948-1952* (Mexicali: Laredo Impresores, 2007), 38.

¹²²⁵ Telegrama de Alfonso García González, gobernador del Territorio Norte de la Baja California al C. Presidente de la República, 31 de marzo de 1949, AGN, Fondo Presidentes, sección Miguel Alemán Valdés, caja: 0458, exp.515.1/105, s/n f., no. de registro, 8189.

¹²²⁶ Telegrama de Alfonso García González, gobernador del Territorio Norte de la Baja California al C. Presidente de la República, 30 de abril de 1949. AGN, Fondo Presidentes, sección Miguel Alemán Valdés, caja: 0458, exp.515.1/105, s/n f., no. de registro, 10656.

¹²²⁷ *Tucson Daily*, 26 de junio de 1950, 19.

¹²²⁸ Casanova y Mejía, *la Carretera Mexicali-San Felipe*, 2. Agustín García López, *Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, septiembre 1949-agosto-1950* (México, D.F.: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1950), 137. El costo total de la carretera Mexicali-San Felipe fue de \$10, 393,022.98 pesos.

La culminación de esta ruta era esperada con gran entusiasmo por ambas poblaciones, especialmente por las ventajas económicas que significaba contar con un acceso desde la frontera al Golfo de California. Años atrás la Cámara de Comercio de Mexicali pugnó a favor del derrotero. Además, dicha vía posibilitaba a las cooperativas pesqueras de San Felipe adentrarse al mercado del sur de California. Asimismo, para este momento San Felipe despuntaba por ser un lugar ideal para la pesca de totoaba, actividad que atraía a muchos de turistas estadounidenses.¹²²⁹ Al anunciarse la inauguración por parte del jefe del Ejecutivo mexicano, el presidente de la Cámara de Comercio de Calexico, Lee Foreman reunió a los empresarios del sur de California y de Arizona, con motivo de la apertura de la vía de comunicación, la cual auguraba grandes beneficios comerciales a la región.¹²³⁰

En lo que respecta a la carretera Mexicali-San Luis, en marzo de 1948, Miguel Alemán indicó a la Secretaría de Comunicaciones que su construcción no la realizaría la Junta Local del Territorio Norte, sino la Secretaría de Recursos Hidráulicos en colaboración con los agricultores del Valle de Mexicali.¹²³¹ Esta decisión respondió a que dicha dependencia era la encargada en edificar la presa de derivación Morelos y se determinó que también debía trazar el camino vecinal.

Posteriormente, en mayo de 1948, se inició la fase de la petrolización de los primeros diez kilómetros del camino. Uno de los obstáculos recurrentes que frenaron el avance de las obras fue el retraso de las aportaciones de la federación. Por esta razón, la

¹²²⁹ Alejandro Bonada Chavarría, “Hacia una Historia Ambiental del Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado: conflictos, colonización y conservación”, Cariño, Micheline, Valiente, Carmina y Ortega Santos, Antonio (Eds.). *El Golfo de California: un espacio excepcional, 1900-2019* (Granada: Comares, Volumen III, 2020), 160-161.

¹²³⁰ *Calexico Chronicle*, 21 de septiembre de 1950.

¹²³¹ Telegrama de Alfonso García González, gobernador del Territorio Norte de la Baja California al C. Presidente de la República, 17 de marzo de 1948. AGN, Fondo Presidentes, sección Miguel Alemán Valdés, caja: 0460, exp.515.1/254.

labor que desempeñó el gobernador García González fue servir de interlocutor con el presidente de la república para que la Secretaría de Hacienda destinara los fondos pactados.

Debido a la relevancia que poseía esta vía de comunicación por ser un camino vecinal y formar parte del entramado de la carretera Tijuana-Mexicali-San Luis, en enero de 1949, la Junta Local de Caminos, el Comité Pro Carreteras del Valle de Mexicali y el gobierno del Territorio Norte proporcionaron recursos económicos para la pavimentación del tramo carretero Mexicali-Hechicera. Asimismo, pidieron a Miguel Alemán se aumentara la aportación federal a \$900,000 pesos para terminar la sección restante.¹²³²

De igual manera, en mayo de 1949, con la participación del Comité Pro Carreteras y la Liga de Comunidades Agrarias se revistió veinte kilómetros más del camino Mexicali-San Luis y para noviembre, de los setenta dos kilómetros de longitud que tenía el trayecto, la Junta Local de Caminos informó que algunas secciones ya estaban petrolizadas. Además, en ese mes se efectuaron trabajos en las terracerías en el tramo Mexicali-La Rumorosa, correspondiente a la carretera Tijuana-Mexicali.¹²³³

En el informe de 1950 a 1951 que presentó el gobernador del Territorio Norte, Alfonso García González mencionó los avances del camino Mexicali-San Luis y señaló que se trabajaría en el tendido de un puente sobre Río Colorado en cooperación con el gobierno de Sonora.¹²³⁴ Sin embargo, fue hasta septiembre de 1951, cuando se comenzó a construir el puente con la instalación de postes y pilotes con una elevación de ocho metros. La obra

¹²³² Telegrama de Alfonso García González, gobernador del Territorio Norte de la Baja California al C. Presidente de la República. 13 de enero de 1949. AGN, Fondo Presidentes, sección Miguel Alemán Valdés, caja: 0460, exp.515.1/254.

¹²³³ Informe de Alfonso García González, gobernador del Territorio Norte de la Baja California al C. Presidente de la República, sobre pavimentación de otro tramo de la carretera Mexicali-San Luis, 15 de noviembre de 1949. AGN, Fondo Presidentes, sección Miguel Alemán Valdés, caja: 0460, exp.515.1/254, s/n f., y García López, *Memoria de la Secretaría de Comunicaciones*, 137.

¹²³⁴ Informe del Lic. Alfonso García González, gobernador del Territorio Norte de la Baja California a la Secretaría de Gobernación, 1 de junio de 1950 al 31 de mayo de 1951. AHMM. Fondo Alfonso García González, Sección Gobernadores, 29.AGG/180/1. Caja: 1, exp. 6, 1-3.

estuvo a cargo de la Dirección Nacional de Caminos y el ingeniero que dirigió los trabajos fue Eusebio Rendón Jaramillo.¹²³⁵

Meses después, el 5 de mayo de 1952, el presidente Miguel Alemán Valdés inauguró la carretera Mexicali-San Luis, con lo cual se alcanzaba uno de los grandes proyectos de comunicación para la entidad que era conectar a la Baja California y Sonora a través de un camino terrestre. La trascendencia de contar con una línea de ferrocarril y una carretera cristalizaba el esfuerzo colectivo buscado por años, con el empeño de autoridades locales, cámaras de comercio, empresarios, comerciantes, organizaciones civiles y desde luego el gobierno federal (ver Mapa 19).

En lo concerniente a California, en el periodo posterior al término de la Segunda Guerra Mundial, el estado de la costa del Pacífico entró en una nueva fase de desenvolvimiento económico, gracias a los efectos de la industria bélica. El resultado fue el surgimiento de empresas dedicadas al desarrollo científico, tecnológico y la aeronáutica, las cuales atraieron capital y el arribo de trabajadores calificados. Asimismo, en la década de 1950, el gasto militar impulsó el crecimiento de la industria de las telecomunicaciones.¹²³⁶

Por su parte a nivel nacional, Estados Unidos experimentó un pujante crecimiento económico durante los primeros años de la posguerra. Esto generó que aumentara el flujo de camiones pesados que transportaban mercancías a lo largo de la Unión Americana.¹²³⁷ Igualmente, se incrementó el número de automóviles y de autobuses de pasajeros que circulaban por las carreteras, al punto de llegar a congestionar las arterias viales. Para 1950,

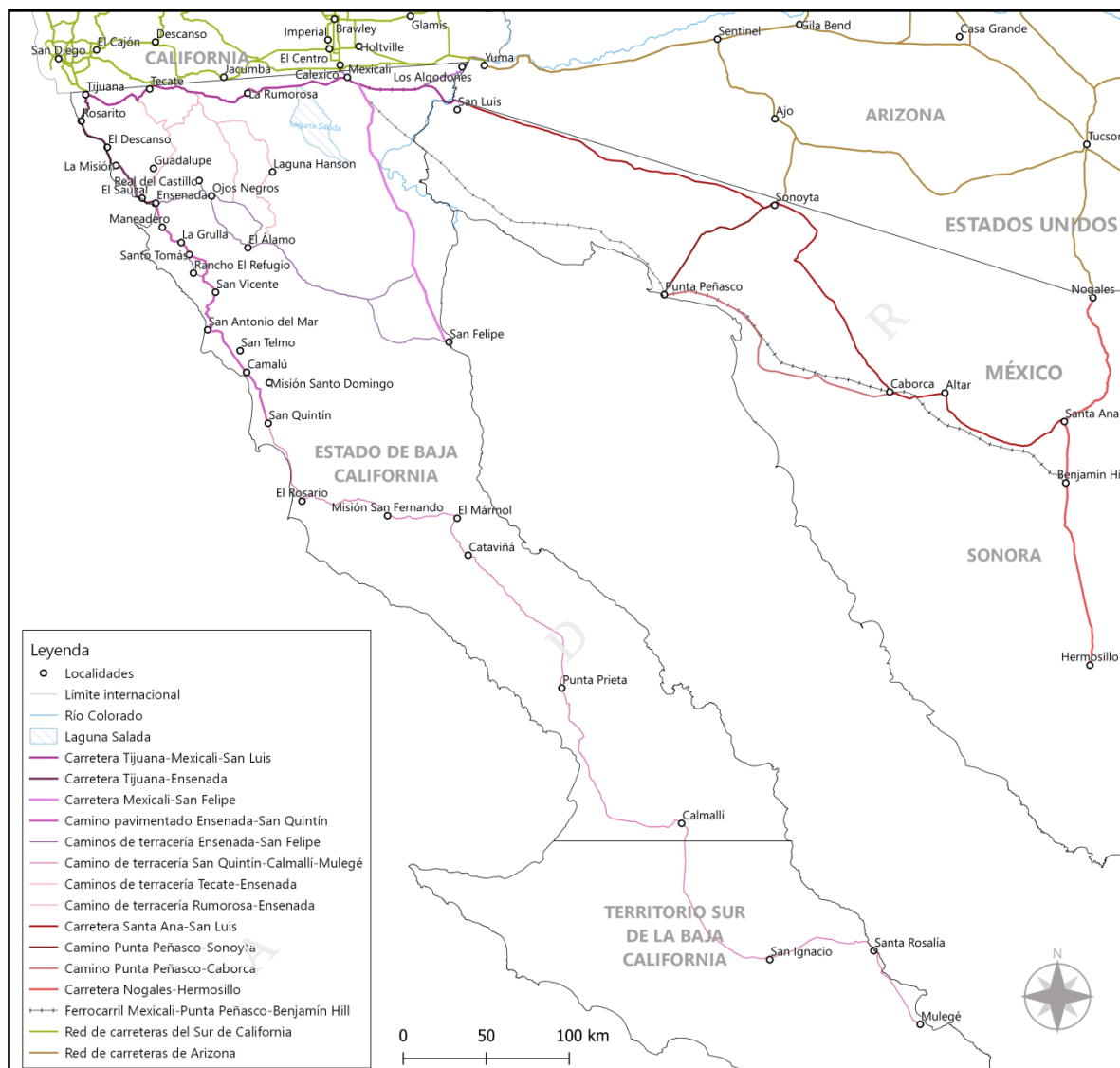
¹²³⁵ Mensaje de la secretaría de Marina al gobernador del Territorio Norte de la Baja California, 26 de septiembre de 1951. AHEBC, Fondo Gobierno del Estado, caja: 469, exp. 7, s/n f.

¹²³⁶ Gerald D. Nash, "Stages of California's Economic Growth, 1870-1970: An Interpretation", *California Historical Quarterly* Vol. 51, no. 4 (winter, 1972): 326.

¹²³⁷ Rae, *The American Automobile*, 190.

California era el estado con la mayor tasa de automóviles matriculados, el total de vehículos registrados alcanzó la cifra de 4,620,079 autos.¹²³⁸

Mapa 19. Caminos, carreteras y vías férreas en Baja California en la década de 1950.



Fuente: Elaboración propia con base en el mapa de Jordán, 2005, Mendoza Vargas y Busto Ibarra, 2014.¹²³⁹

¹²³⁸ Mark H. Rose y Raymond A. Mohl, *Interstate Highway Politics and Policy since 1939* (Knoxville: The University of Tennessee Press, 2012), 29-31.

¹²³⁹ Jordán Fernando, *El otro México. Biografía de Baja California* (Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Colección Baja California: Nuestra Historia, 2005), 220 y Héctor Mendoza Vargas y Karina Busto Ibarra, "La Baja California inventada: visiones sobre un territorio mexicanos a mediados del siglo XX", *Investigaciones Geográficas*, no. 86 (2015): 105-106.

Por esta razón, se volvió necesario para los estados construir carreteras con material de recubrimiento más grueso y duradero. Además, se debía ampliar los radios de las curvas y hacer los trayectos más seguros tanto para los automóviles como para los camiones de carga. De 1946 a 1950, las autoridades de los condados y de los estados buscaron financiar el trazado de carreteras mediante la emisión de bonos. Por ejemplo, algunas ciudades de California alcanzaron el límite legal de endeudamiento en bonos (ver Mapa 20).¹²⁴⁰

Con el advenimiento de la guerra de Corea en 1950, la administración del presidente Harry S. Truman solicitó al Congreso se redujera el presupuesto del programa de las carreteras interregionales por razones del conflicto bélico. El efecto que produjo esta medida entre los partidarios políticos de los caminos fue argumentar que a causa de la guerra, era necesario aumentar la partida federal a este rubro por cuestiones de seguridad militar.¹²⁴¹

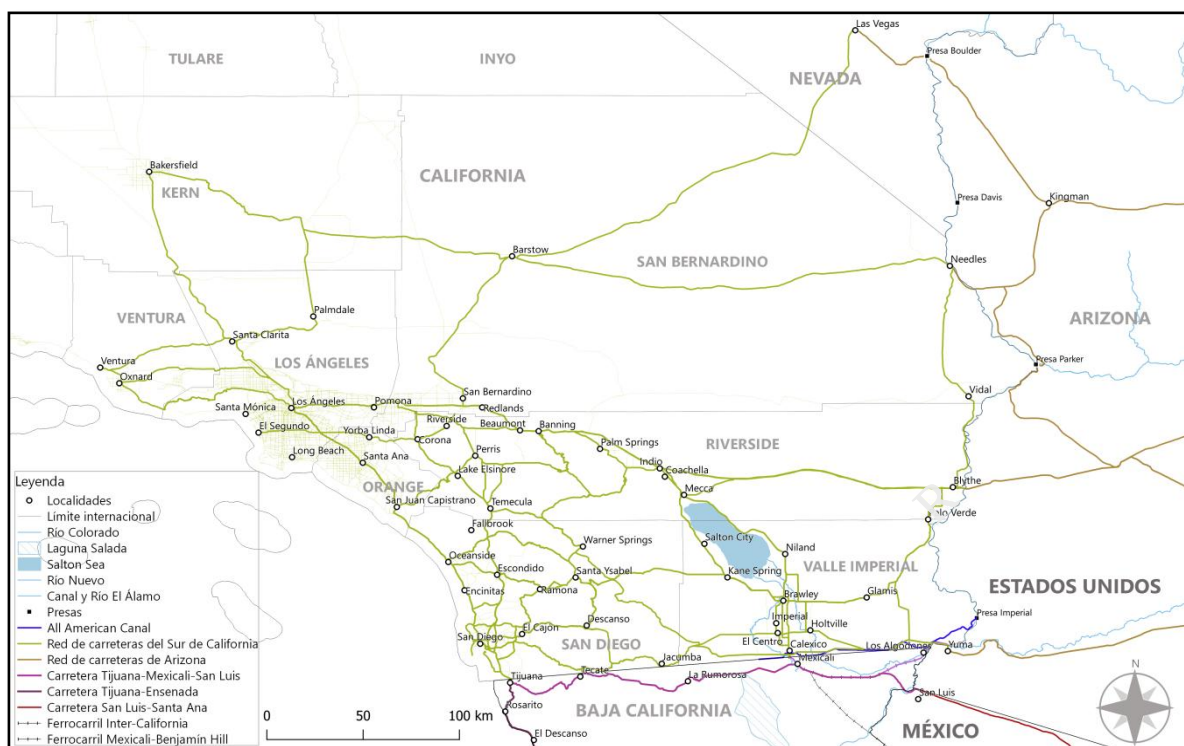
Por otro lado, en 1949, la Unión Soviética realizó las primeras pruebas relacionadas con el desarrollo de una bomba nuclear, luego de darse a conocer la noticia los científicos y los estrategas del ejército estadounidense urgieron al gobierno de Washington la construcción de nuevas carreteras para poder evacuar de forma masiva a la población. Debido al temor de un posible enfrentamiento nuclear entre la Unión Soviética y Estados Unidos, los planificadores militares propusieron que las carreteras interestatales estuvieran alrededor de los perímetros de las zonas urbanas con el fin de brindarles a los ciudadanos la posibilidad de movilizarse rápidamente ante cualquier ataque atómico.¹²⁴²

¹²⁴⁰ Rose y Mohl, *Interstate Highway Politics and Policy since 1939*, 32.

¹²⁴¹ Seely, *Building the American Highway System*.

¹²⁴² Lewis, *Divided Highways*, 108 y Elisheva Blas, "The Dwight D. Eisenhower National System of Interstate and Defense Highways: The Road to Success?", *The History Teacher* Vol. 44, no. 1 (2010): 128.

Mapa 20. Carreteras en el Sur de California en la década de 1950.



Fuente: Elaboración propia con base en United States System of Highways, Department of Commerce, Bureau of Public Roads, 1950 y California Department of Transportation, *National Highway System*, 2022 ¹²⁴³

Posteriormente, en 1952 al asumir la presidencia de Estados Unidos, Dwight D. Eisenhower, el tema de las carreteras adquirió una nueva dimensión en la política interna. En 1954, la Oficina de Caminos Públicos y el general Lucius D. Clay comenzaron a estudiar la planeación y el financiamiento de un programa nacional de carreteras por instrucción del presidente Eisenhower. El resultado de las largas negociaciones que incluyeron la opinión de los gobernadores, las empresas de camiones, organizaciones de agricultores, clubes automovilísticos, asociaciones de ingenieros, representantes del sector privado y de las secretarías de Comercio, Defensa y del Tesoro, permitieron la

¹²⁴³ United States Bureau of Public Roads, and American Association of State Highway Officials. *United States system of highways, adopted for uniform marking by the American Association of State Highway officials, with additions and amendments subsequently approved 1950*. Washington: The Bureau, 1950. Map, consultado, 27 de diciembre 2022. <https://www.loc.gov/item/00562124/> y California Department of Transportation, *National Highway System* [Capa vectorial], California, United States, 2022.

conformación de la iniciativa de ley que se presentó ante el Congreso el 28 de mayo de 1956.¹²⁴⁴

De esta manera, después de la aprobación del Senado, el presidente Eisenhower firmó la *Federal-Aid Highway Act* de 1956, con la cual se sentaron las bases del Sistema Nacional de Carreteras Interestatales y de Defensa. Asimismo, se amplió el presupuesto federal para la construcción de carreteras a \$25 billones de dólares para los años de 1957 a 1969 y se extendió el radio de kilometraje a 65,983 kilómetros. Además, se eliminó la cláusula que estipulaba la participación equitativa de los costos entre los estados y la federación y se determinó que el responsable en cubrir el noventa y cinco por ciento de los gastos de las obras sería el gobierno federal de Estados Unidos.¹²⁴⁵

La gran relevancia del diseño del Sistema Nacional de Carreteras Interestatales fue su componente de defensa militar, el contexto en el cual se enunció respondía a una lógica de seguridad nacional. Si bien las rutas interestatales conectaban las zonas metropolitanas y los centros industriales para un mejor aprovechamiento comercial y económico. La conformación del espectro carretero propuesto por Eisenhower, estuvo íntimamente relacionado con el esquema de las carreteras nacionales que sugirió el general John J. Pershing al gobierno de Estados Unidos, en 1922 (ver Anexo D y E).

El sistema de carreteras interestatales impulsado por Eisenhower marcaría el inicio de un conjunto de transformaciones económicas, urbanas y geográficas a lo largo de la Unión Americana.¹²⁴⁶ De igual modo, modificaría la relación con el espacio y cambiaría la forma de vida de un gran número de personas y potenciaría la capacidad del aparato productivo estadounidense en las décadas subsecuentes con la aparición de los *freeways*.

¹²⁴⁴ Rose y Mohl, *Interstate Highway Politics and Policy since 1939*, 85.95 y Lewis, *Divided Highways*, 70-84, 120.

¹²⁴⁵ Karnes, *Asphalt and Politics*, 92-93.

¹²⁴⁶ Joe Weber, "The evolving Interstate Highway System and the changing geography of the United States", *Journal of Transport Geography* Vol.25 (2012): 72.

Conclusión

La puesta en marcha del programa federal del *New Deal*, en Estados Unidos, tuvo como propósito emprender la construcción de una serie de obras de infraestructura para combatir el desempleo y dinamizar por medio de estos proyectos la economía estadounidense. La participación de las agencias gubernamentales *PWA* y *WPA* fue clave en la expansión del *New Deal*, a través de la Unión Americana y significó una mayor presencia del gobierno federal en los estados.

La ejecución de obras como las presas, plantas de energía eléctrica y en especial, las carreteras, transformó el espacio físico y modificó la relación de los seres humanos con su entorno produciendo un nuevo horizonte de futuro. El mejoramiento de las carreteras para que los automóviles circularan a mayor velocidad, creó otra forma de pensar el espacio. La ampliación de la red carretera, gracias al programa del *New Deal*, permitió que más vehículos motorizados se desplazaran a lo largo y ancho del territorio estadounidense, lo cual facilitó la movilidad de personas y turistas.

California fue uno de los estados que se benefició del apoyo de los programas federales, se modernizó la infraestructura regional y se trazaron nuevas vías terrestres como la Imperial Highway, la cual conectó a Los Ángeles y al Valle Imperial con la carretera estatal. De igual modo, se mejoraron los caminos en todo el Valle Imperial y el trayecto a San Diego, debido al aumento del tráfico de camiones de carga.

Por otro lado, la búsqueda por contar con una ruta internacional desde Canadá hasta la frontera mexicana, llevó a la agrupación *Four State Highway* a gestionar con las cámaras de comercio del Valle Imperial y de Mexicali, la construcción de una carretera hacia Sonora y a la capital del país. Igualmente, el *Automobile Club of Southern California*, en su intento por promocionar la *Internacional Pacific Highway*, desde Alaska hasta Buenos

Aires, Argentina, se interesó en los trabajos del derrotero Nogales-Guadalajara para interconectarse con la Ciudad de México y así crear un circuito turístico en la costa del Pacífico que se uniera con la carretera Panamericana y con ello, configurar el corredor *All-American Road*.¹²⁴⁷

La apertura de la carretera Panamericana realizada por parte del gobierno mexicano, en 1936, después de diez años de construcción, le permitió vincularse al sistema carretero de Estados Unidos y facilitó el tránsito de automovilistas de ese país. Asimismo, la existencia de dicho derrotero sirvió como puente diplomático en la relación entre México y Estados Unidos.

Por su parte, el gobierno de Washington vio en este trayecto la posibilidad de materializar el plan hemisférico del Panamericanismo y encauzar la política exterior del “buen vecino” con México y los países de Centroamérica. El objetivo de Estados Unidos era disponer de una vía de comunicación terrestre hasta el Canal de Panamá para tener acceso a productos, materias primas y minerales y como medio de cooperación político, comercial y militar entre las naciones.

Con el advenimiento del conflicto bélico en Europa hizo que estos aspectos tuvieran una mayor relevancia. La búsqueda una política de neutralidad continental que impidiera la propagación de la guerra y que fortaleciera los lazos de amistad y paz, le dio a la carretera Panamericana otro valor en términos de seguridad y defensa militar, especialmente para el tránsito de vehículos motorizados y efectivos armados. De esta manera, las rutas internacionales en la región, que conectaron a los países americanos para fines comerciales y turísticos, comenzaron a ser vistas como arterias militares de transportación y defensa.

¹²⁴⁷ *San Bernardino Sun*, 12 de abril de 1940, 10.

En lo que respecta al Territorio Norte de la Baja California, el plan federal que implementó Lázaro Cárdenas en la entidad, se diseñó principalmente para fomentar el poblamiento y la colonización del Valle de Mexicali para abrir más tierras de cultivo. Asimismo, se impulsó la construcción de caminos en el Territorio Norte con el propósito de vincular Ensenada y Mexicali y se buscó conectar la península a través de dos proyectos, el ferrocarril Mexicali-Punta Peñasco y la carretera Mexicali-Santa Ana, Sonora.

La entrada de Estados Unidos a la Segunda Guerra Mundial, después del ataque de Japón, en diciembre de 1941, convirtió a Baja California en una zona estratégica para la defensa de la costa del Pacífico. Su posición geográfica y cercanía con California hizo que el territorio mexicano cobrara una dimensión importante en el esquema de seguridad nacional de Estados Unidos, ante el temor de una incursión japonesa a través de México.

En ese mismo sentido, el gobierno de Washington se dispuso a construir la carretera de Alaska, con el respaldo de Canadá para proteger el Pacífico norte y así conformar el triángulo de defensa militar en el Pacífico, que abarcó desde Alaska, Hawái y el Canal de Panamá, en donde los estados costeros de la Unión Americana, entre ellos California y la península mexicana de Baja California quedaron dentro de este plan. Por esta razón, a Estados Unidos le interesó colaborar con México para delinear la estrategia de cooperación militar conjunta entre las fuerzas armadas mexicanas y estadounidenses para vigilar la Baja California.

El gobierno de Ávila Camacho dimensionó la relevancia que tenía Baja California y por ello, instruyó el despliegue de efectivos militares y ordenó la construcción de una base naval en Bahía de Magdalena. Asimismo, consideró vital la existencia de vías de comunicación terrestre como parte de la defensa del territorio nacional, se instalaron estaciones de radar y aeródromos con tecnología estadounidense que fueron controlados

por el ejército mexicano. De igual modo, se iniciaron los trabajos de la carretera transpeninsular, la cual pretendió interconectar a los dos territorios para facilitar el desplazamiento de tropas e impulsar el desenvolvimiento de las actividades productivas en Baja California.

La llegada de Miguel Alemán Valdés a la presidencia de México y la ejecución del programa de infraestructura para el Territorio Norte, significó un cambio importante en los proyectos de obras viales. La inauguración del ferrocarril Mexicali-Benjamín Hill logró unir a Baja California y Sonora, brindándole al Valle de Mexicali un acceso directo al resto del país. Además, durante su sexenio se consiguió completar el tramo Ensenada-San Quintín, el derrotero Mexicali-San Felipe y la carretera Tijuana-Mexicali-San Luis, Sonora.

La conclusión de las vías terrestres materializó los esfuerzos colectivos que por años gestionaron las autoridades locales, cámaras de comercio, empresarios, comerciantes, organización civiles y el propio gobierno federal. El tendido de las carreteras respondió al interés por promover el desarrollo de las actividades comerciales y económicas para impulsar la transformación del territorio, el cual, a principios de 1952, obtuvo el cambio de categoría política, convirtiéndose en el estado de Baja California.

En Estados Unidos la necesidad por disponer de mejores carreteras empujó a las autoridades de los estados a buscar mayor financiamiento por parte del gobierno federal. Sin embargo, éste se redujo debido al conflicto bélico con Corea, fue hasta la administración de Dwight D. Eisenhower cuando se creó un programa de carreteras interestatales, debido al contexto de la Guerra Fría y al temor de un enfrentamiento nuclear entre Estados Unidos y la Unión Soviética. La aprobación de *Federal-Aid Highway Act*, de 1956, sentó las bases para el diseño del Sistema Nacional de Carreteras Interestatales y de Defensa, cuyo componente principal fue la defensa militar y seguridad nacional.

Consideraciones finales

La invención del automóvil revolucionó el transporte y la movilidad en Estados Unidos, el impacto de esta innovación tecnológica provocó que surgieran varias empresas ensambladoras de vehículos motorizados. La necesidad por contar con un medio alternativo de transportación que permitiera desplazarse a mayores distancias, hizo que la bicicleta se volviera sumamente popular, así como los automóviles, los cuales comenzaron a proliferar en el mercado estadounidense en los primeros años de 1900.

La fascinación por los autos de combustión interna propició que se organizaran carreras de carros, en donde se exhibían las velocidades que éstos podían alcanzar, dichos espectáculos pronto llegaron a California y ocasionó que más personas compraran vehículos. Posterior, a la realización de las primeras carreras de automóviles, se evidenció la falta de caminos en buenas condiciones. Paralelamente, la expansión del movimiento *Good Roads*, en la costa del Pacífico, se conjuntó con las demandas de los clubes automovilísticos y cámaras de comercio de Los Ángeles y San Diego que pedían mejorar los caminos para que fueran más seguros y comunicaran a las localidades de los respectivos condados.

La carencia de vías terrestres se convirtió en una problemática para los granjeros y empresarios de San Diego, quienes presionaron a las autoridades políticas para que construyeran una red de caminos que interconectarán a los poblados y comunidades rurales. El resultado fue la creación de la primera Comisión de Carreteras de San Diego, la cual planeó el trazado de una serie de caminos en el condado de San Diego.

La relevancia de este esfuerzo político y empresarial a favor de los caminos atrajo la atención de la Secretaria de Agricultura de Estados Unidos, al tal grado que contó con la participación de la Oficina de Caminos Públicos. Dentro de los trayectos proyectados la

comisión abogó por una ruta que uniera a San Diego y al Valle Imperial, debido a la actividad agrícola que comenzaba a despuntar.

Asimismo, la decisión de por dónde debían trazarse los derroteros no fue una tarea sencilla, esto ocasionó fricciones entre los integrantes de la comisión. Las rutas seleccionadas determinaron qué secciones del condado estarían sujetas para ser vendidas, ya que uno de los cambios que generaron los caminos fue darle un nuevo valor económico a las tierras. Por otro lado, mientras se efectuaban los trabajos viales, el gobernador de California, Hiram Johnson intentó replicar el ejemplo emprendido por San Diego. Por esta razón, creó la Comisión de Carreteras de California para que se construyeran caminos en todo el estado.

La búsqueda de una vía comunicación que interconectara el Valle Imperial, Yuma y Phoenix originó que los empresarios de Los Ángeles y San Diego rivalizaran por obtener la sede de la ruta transcontinental que los conectaría con el este de Estados Unidos. De igual modo, se enfrascaron en una pugna por conseguir que la Comisión de Carreteras de California eligiera qué camino debía trazarse en dirección al Valle Imperial. El trayecto que se seleccionó fue el derrotero San Diego-El Centro, brindándole a San Diego la oportunidad de comunicarse con Yuma, Arizona.

Ulterior a ello, se construyó un camino de madera o *plank road*, que unió a los poblados de El Centro y Yuma. El tendido de la obra fue sumamente difícil, significó todo un desafío en términos ingenieriles por las condiciones del terreno, a pesar de esto, el camino se concluyó y tras la edificación del puente sobre el Río Colorado se logró la interconexión con el estado de Arizona.

Por otra parte, en la costa del Pacífico un conjunto de asociaciones automovilísticas promovieron el trazado de una ruta turística que retomara el antiguo camino misional y que

partiera desde la Misión de Santo Tomás, en Baja California hasta la ciudad de San Francisco y de ahí prosiguiera hacia Vancouver, en Canadá. Esta propuesta si bien buscó convertirse en la primera carretera internacional tuvo como eje principal el rescate del Camino Real que fomentó el club automovilístico de Los Ángeles.

Respecto a las vías de comunicación terrestres en el Distrito Norte de la Baja California, a finales del siglo XIX, éstas se caracterizaron por ser caminos de terracería que seguían las rutas establecidas por los misioneros y se basaron en los antiguos senderos que utilizaron los grupos indígenas que habitaron la región. A pesar de que los caminos no estaban en las mejores condiciones, los residentes pudieron comunicarse entre los poblados y rancherías.

En lo concerniente al Valle Imperial, los trabajos de irrigación del canal El Álamo permitieron derivar la corriente del Río Colorado y le brindaron un acceso de agua al Valle Imperial. Asimismo, significó la transformación del espacio fronterizo, al tal punto que determinó la aparición del poblado de Mexicali. La estrecha relación de estas dos localidades se debió en compartir un espacio fronterizo en común y depender de la edificación de los bordos de protección en territorio mexicano para prevenir inundaciones.

Otra de las características importantes de los valles Imperial y Mexicali era su gran potencial agrícola derivado de las propiedades que poseía el suelo, la alta concentración de limo que arrastraba el Río Colorado dejaba a su paso una extensa tierra fértil y con las obras de irrigación, la agricultura devino en una actividad sumamente rentable. Por esta razón la zona adquirió un interés especial para los empresarios del Sur de California.

De igual manera, conforme avanzaban las obras de la ruta San Diego-El Centro, los empresarios de San Diego y Calexico propusieron al gobierno del Distrito Norte la construcción un camino entre Mexicali y Yuma, que corriera al costado del ramal del

ferrocarril Inter-California como alternativa a las condiciones del terreno en el lado estadounidense. Se planteó que el trayecto formaría parte de la carretera transcontinental “Ruta del Sur” y facilitaría la llegada de automovilistas e inversión a los poblados fronterizos. No obstante, detrás de esta iniciativa yacía la ambición por anexar esta porción del territorio a Estados Unidos.

Ante tal situación en la frontera y a raíz de incursión armada de 1911, junto con el conflicto revolucionario que prevalecía en el país. Las acciones que emprendió Esteban Cantú en el Distrito Norte se orientaron en tener el control político de la entidad. Además, el despliegue de soldados del ejército estadounidense a lo largo de la frontera, abrió la posibilidad de algún enfrentamiento. Asimismo, Cantú se dio cuenta que el Distrito Norte requería de caminos. El intento fallido de rebelión contra Cantú, organizado por mexicanos y empresarios estadounidenses, ocasionó que Cantú instrumentara medidas con el fin de proteger el territorio y reforzar la frontera. Es por ello que ordenó la construcción del Camino Nacional y Camino Militar como mecanismo de seguridad y defensa ante la amenaza de una incursión extranjera.

Por otro lado, el interés por unir a ambas costas de Estados Unidos por medio de una carretera, llevó a la aparición de varias asociaciones que buscaron acercase a las ciudades de Los Ángeles y San Diego para materializar el trazado de rutas transcontinentales que corrieran a lo largo del suroeste de Estados Unidos, desde El Paso, Texas hasta California. Una de las ventajas que favoreció a San Diego fue el establecimiento de campamentos militares y bases de la marina, aspecto que le sirvió para ganar las candidaturas de las rutas transcontinentales.

En este mismo sentido, otro de los trayectos transcontinentales que tuvo un gran impacto a nivel nacional en Estados Unidos fue la carretera *Lincoln Highway* que

interconectó a Nueva York y San Francisco. La participación de los empresarios de las compañías manufactureras de vehículos, neumáticos y cemento junto con las organizaciones automovilísticas, le proporcionó mayor difusión al trayecto, ya que fueron las instituciones privadas las que financiaron el trazado.

Durante esos años el gobierno de Washington no se interesó en la construcción ni mejoramiento de los caminos, de hecho tardó en considerar importante disponer de una red de carreteras, fueron los propios estados los que se encargaron del financiamiento a través de la emisión de bonos como ocurrió en el caso de California y específicamente en San Diego. Fue hasta 1916, cuando se introdujo una iniciativa de ley para que el gobierno federal invirtiera en el tendido de caminos. El resultado fue la promulgación de la *Federal-Aid Road Act*, de 1916.

Tras concluir la Primera Guerra Mundial, el ejército estadounidense que participó en las batallas en Francia, constató la importancia que poseían los caminos en las operaciones militares. El propio General John J. Pershing esgrimió que el ferrocarril era insuficiente en tiempos de guerra y se mostró a favor de los caminos. El temor de la expansión japonesa en el Pacífico propició que el entonces Senador Warren Harding declarara que la costa oeste estaba indefensa ante un posible ataque de los japoneses. Por ello, las dos expediciones de los convoyes militares motorizados transcontinentales del ejército estadounidense, que comandó el lugarteniente coronel Dwight D. Eisenhower en 1919, como la de 1920, que condujo el lugarteniente John F. Franklin, se planearon para estudiar las condiciones de movilidad militar terrestre en caso de guerra.

Los reportes que emitió el ejército evidenciaron la urgencia de contar con buenos caminos transitables para la defensa nacional. Por esta razón, el Departamento de Guerra de Estados Unidos promovió la construcción de carreteras transcontinentales para fines

militares y comerciales. Además, el Congreso decretó la *Federal-Aid Highway Act*, de 1921, cuyo fin era diseñar el primer sistema de carreteras a través del territorio de la Unión Americana. Incluso, se le encomendó al General Pershing el levantamiento de un mapa para que delineara las rutas nacionales interestatales encaminadas a la movilización y defensa militar. Por este motivo, la Cámara de Comercio de San Diego convenció a los políticos de Washington y a las autoridades del ejército y de la Marina, que la bahía era un lugar pertinente para apostar una flota naval permanente para proteger a la costa del Pacífico y a California. Asimismo, el puerto de San Diego tenía un valor estratégico, debido su ubicación geográfica y por la cercanía con la frontera mexicana.

La elección de San Diego como cabecera final de tres rutas transcontinentales generó que la Cámara de Comercio de San Diego promoviera el trazado de la sección faltante entre Yuma-Phoenix para completar el derrotero San Diego-El Paso, Texas. La negación de la ciudad de Phoenix en construir ese tramo, favoreció la candidatura de Ajo para convertirse en parte del itinerario de la carretera a Tucson. Sin embargo, el Departamento Estatal de Carreteras de Arizona determinó no destinar fondos federales para ese trayecto. A raíz de esta problemática, Ed Fletcher y la Cámara de Comercio de San Diego se inmiscuyeron a favor de la causa de Yuma, Ajo y Tucson, mientras que Los Ángeles apoyó a Phoenix, ya que ambas localidades pugnaron por tener un acceso directo hacia el territorio de Arizona.

Por otro lado, la dificultad que representó atravesar el camino de madera por las dunas de arena entre Holtville y Yuma, abrió la posibilidad de construir un derrotero que cruzara por el Distrito Norte de la Baja California. Harry Chandler propuso el trazado de una carretera desde Mexicali que corriera paralela al ferrocarril Inter-California para evitar el paso por las dunas. La ruta proyectada por Chandler no únicamente buscó resolver el

problema de la comunicación terrestre de estas localidades e interconectar a California y Arizona, sino también la ideó para que pasara por sus tierras y le proporcionara un mayor valor económico. Chandler le solicitó a Ed Fletcher que hablara con el gobernador Inocente Lugo para que vieran la opción de pactar algún convenio con California.

Sin embargo, esta propuesta no se concretó por varios motivos, el primero de ellos se debió porque el gobierno de Estados Unidos no reconocía al gobierno de Obregón, por lo tanto, cualquier intento de negociación de algún acuerdo o tratado quedaba imposibilitado. El segundo motivo era que México no estaba dispuesto a cederles ninguna porción de tierra para la construcción de dicho derrotero, tampoco se podía declarar una zona neutral y por ningún motivo el gobierno de México autorizaba el desplazamiento de tropas del ejército estadounidense por suelo nacional. La respuesta de Inocente Lugo fue rechazar la petición de Fletcher porque significaba una afrenta a la soberanía nacional. Igualmente, se evidenció una vez más la existencia del interés por parte de algunos empresarios del Sur de California por controlar esta sección del territorio mexicano para mover efectivos militares, lo cual representaba una amenaza para la seguridad de México.

En gran medida esto ayuda a comprender porque para Álvaro Obregón la construcción de caminos en el Distrito Norte se convirtió en un tema prioritario, a tal grado que por acuerdo presidencial ordenó a la Secretaría de Comunicaciones y Obra Públicas la reparación de los caminos existentes en la Baja California. Por ello, en las gestiones de los gobernadores del Distrito Norte entre 1920 y 1924, los programas de mejoras públicas se orientaron a mejorar las vías de comunicación.

La culminación de los trabajos del camino Tijuana-Ensenada que emprendió Epigmenio Ibarra, le brindó a los residentes de ambos poblados un acceso que avivó la actividad mercantil y los vinculó con San Diego. Por otra parte, la gestión de José Inocente

Lugo se caracterizó por impulsar el mejoramiento, extensión y conservación de los caminos, así como iniciar el tendido del ferrocarril Mexicali-San Felipe.

Al asumir a la gubernatura de Abelardo L. Rodríguez los trabajos del ferrocarril prosiguieron hasta que el gobierno federal otorgó la concesión a la Colorado River Land Co., en 1924. La ejecución de este proyecto fue sumamente difícil, debido a que las vías férreas pasaban sobre la corona de los canales y los diques de defensa que prevenían las inundaciones del Río Colorado. Los bordos de defensa construidos en territorio mexicano desempeñaron un papel clave en proteger a los valles de Imperial y Mexicali y permitió que se pudieran construir los ramales del ferrocarril.

Dentro del programa carretero que Rodríguez puso en marcha en el Distrito Norte, la principal tarea fue contar con caminos en buen estado. Posterior a la inspección que efectuó en la entidad, pudo observar las problemáticas y necesidades que aquejaban a las localidades y rancherías del territorio, en donde constató que el meollo principal era la falta de vías de comunicación, sin estas arterias las actividades productivas prácticamente quedaban estancadas y afectaban severamente a los pobladores.

La buena relación de Rodríguez con Álvaro Obregón y Plutarco Elías Calles, luego del apoyo económico que proveyó contra la rebelión Delahuertista, le proporcionó la confianza y respaldo del gobierno federal. Después de la toma posesión de Plutarco Elías Calles como presidente de la República y la creación de la Comisión Nacional de Caminos, cuyo objetivo era impulsar la reactivación económica y la reconstrucción del país. Las carreteras fueron vistas como mecanismos que dinamizaban la economía nacional, facilitaban el traslado de mercancías, la movilidad de personas y sobre todo eran un instrumento de control político para legitimar y consolidar al nuevo Estado Revolucionario.

En este sentido, las labores que Rodríguez encausó a favor del mejoramiento de las vías terrestres en el Distrito Norte, así como el camino transpeninsular Tijuana-Santa Rosalía, compaginaron con la política caminera nacional de Calles, aunque cabe señalar que antes de que el trazado de las carreteras deviniera en un asunto de interés nacional. Previamente en el Distrito Norte la construcción de caminos se tornó en un asunto de gran importancia por su valor comercial, político, económico y militar, a consecuencia de la estrecha relación con el Sur de California y por compartir una frontera con Estados Unidos.

Dicho aspecto es fundamental porque la condición de frontera determinó la aparición de un conjunto de procesos y complejidades que repercutieron en ambos lados del espacio fronterizo. Un ejemplo de ello, era la amenaza constante que representó el desbordamiento de la corriente del Río Colorado, el reforzamiento de los bordos de protección y el conflicto de la distribución del agua.

La caída de la bolsa de valores en Nueva York que originó la crisis financiera de 1929, la cual colapsó la economía de Estados Unidos y produjo un espiral de efectos negativos en las economías a nivel mundial, ocasionó una serie de estragos que desencadenaron una gran depresión que paralizó a los sectores productivos de la Unión Americana y causó el aumento del desempleo. La vinculación comercial y económica del norte de México con Estados Unidos dejó severas secuelas que afectaron la actividad agrícola. Uno de los poblados fronterizos que resintió los embates de la crisis económica fue Mexicali, la disminución del precio de la fibra de algodón perjudicó enormemente a los agricultores y jornaleros, los cuales se quedaron sin trabajo. Además, la repatriación de mexicanos a la frontera agravó más la precaria situación social y laboral de Mexicali y Tijuana.

La expedición que efectuó Juan Andreu Almazán a la Baja California, puso en manifiesto la urgente necesidad del trazado de una carretera que uniera a la península con Sonora. El peligro de una eventual mutilación del territorio por parte de Estados Unidos alarmó a Almazán, al tal grado que propuso la mexicanización de la Baja California mediante la construcción de carreteras. La fuerte influencia estadounidense en la entidad inquietó a Almazán y por esa razón sentenció como prioritario el tendido de una carretera militar a lo largo de la línea fronteriza desde Mexicali hasta Nogales. A consecuencia de lo que ocurría en el Distrito Norte, el presidente Pascual Ortiz Rubio buscó erradicar la americanización de la región mediante el plan de la mexicanización que incluyó la colonización de la parte septentrional del Distrito Norte con trabajadores mexicanos y el trazado del derrotero de Mexicali a San Luis, Sonora.

Las declaraciones de Phil D. Swing y Henry F. Ashurst, a favor de la adquisición de la Baja California y una porción del Sonora para solucionar el problema de la distribución de las aguas del Río Colorado, alertaron al gobierno mexicano. Por este motivo, Ortiz Rubio instruyó a Carlos Trejo la ejecución de la carretera Mexicali-San Luis y la reparación de los caminos del otrora Distrito Norte.

La edificación de la presa Boulder, considerada como la presa más alta del mundo y la obra de ingeniería hidráulica de mayor envergadura en Estados Unidos, en términos del conocimiento científico y tecnológico, representó la reconfiguración espacial de una amplia área geográfica del oeste americano y significó que el hombre podía alterar su entorno. De igual modo, mostró que la tecnología posibilitaba la transformación del espacio y abría una nueva concepción de futuro para millones de personas de Estados Unidos y el noroeste de México.

En lo referente al programa federal *New Deal*, el gobierno de Washington creó dos agencias gubernamentales la *PWA* y *WPA*, las cuales fueron las responsables de impulsar la expansión de dicho plan. La primera de ellas estuvo dirigida por el Secretario del Interior, Harold Ickes y se enfocó en las obras de gran escala como las presas y las plantas de energía eléctrica, mientras que la segunda se abocó a la construcción de carreteras. Además, el gobierno de federal destinó fuertes sumas de dinero para el mejoramiento, rediseño y conservación de las carreteras a nivel nacional. Ello favoreció al Sur de California, ya que se trazaron nuevos caminos desde Los Ángeles al Valle Imperial, especialmente en los poblados cercanos a los límites estatales entre California, Nevada y Arizona.

La conformación de un circuito vial entre los estados de Montana, Idaho, Nevada y California originó la aparición de la asociación *Four State Highway*, la cual promovió el tendido de una ruta internacional desde el límite fronterizo de Canadá hasta la frontera con México. Paralelamente, el *Automobile Club of Southern California* abogó por el trazado de la Carretera Internacional del Pacífico que uniera a Los Ángeles con la Ciudad de México a través del camino Nogales-Guadalajara y así crear un itinerario turístico por la costa del Pacífico que se conectara con la carretera Panamericana.

Referente a la inauguración de la carretera Panamericana por parte del gobierno mexicano en 1936, que interconectó a Nuevo Laredo con la Ciudad de México, significó para México la oportunidad de vincularse al sistema de carreteras del sureste y noreste de Estados Unidos. Por otra parte, el impacto que tuvo la apertura de esta ruta en el ámbito diplomático para Roosevelt fue poder encausar el plan hemisférico del Panamericanismo en la región y la política exterior de “buena vecindad” con México y Centroamérica.

El estallido de la Segunda Guerra Mundial resignificó la importancia de estos objetivos junto con la política de neutralidad continental y el fortalecimiento de la amistad

y paz, que se agregaron a la agenda del Panamericanismo. Por lo tanto, la carretera Panamericana cobró otro valor estratégico orientada a la seguridad y defensa militar regional que permitiera el tránsito de vehículos motorizados y tropas armadas.

En lo concerniente al Territorio Norte de la Baja California, tras decretarse la creación de la Comisión Mixta Inter-Secretarial, cuyo propósito era estudiar el desarrollo económico de la Baja California. Se decidió conformar una Sub-Comisión de Comunicaciones para inspeccionar las carreteras que se debían trazar. La ruta que se eligió fue el trayecto Ensenada a Mexicali, debido a que conectaba al centro productor del Valle de Mexicali con la costa del Pacífico.

A Cárdenas le preocupó la situación en la que se encontraban los Territorios de Baja California y Quintana Roo, es por ello que estipuló el Plan Pro-Territorios Federales para incentivar la reconstrucción integral de Baja California y Quintana Roo. En el caso del Territorio Norte, el tendido de los trabajos carreteros se volvió un tema de gran trascendencia política y de interés nacional, ya que deseaba vincular la entidad al resto del país.

De igual manera, Cárdenas se planteó impulsar el poblamiento de la parte septentrional de la península mediante la implementación de política de colonización en las tierras del Valle de Mexicali y así incrementar el número de ciudadanos mexicanos para que pudieran abrir más tierras de cultivo. Además, para alcanzar dicha meta se requerían forzosamente de vías de comunicación. Por tal motivo, los proyectos que se iniciaron fueron el ferrocarril Mexicali-Fuentes Brotantes-Punta Peñasco, la carretera Mexicali-Santa Ana, Sonora y el derrotero Mexicali-San Felipe.

Previo al ataque de Japón a Pearl Harbor, Estados Unidos prestó atención al ambiente beligerante que persistía el mundo, incluso, antes de la invasión de Alemania

sobre Polonia. Para el gobierno de Washington la principal amenaza no provenía de Europa, sino del Pacífico. La expansión de Japón sobre China hizo que Estados Unidos tomara medidas para la defensa de su territorio en Alaska. Igualmente, el gobierno de Washington tuvo un acercamiento con México para dirimir el conflicto derivado de la expropiación petrolera, dado que los asuntos de seguridad nacional y de cooperación militar con los países de América Latina eran apremiantes. Ulterior a ello, los tópicos de las relaciones entre Estados Unidos y México viraron hacia temas militares y de defensa, sobre todo en la frontera, la cual devino en un espacio de gran importancia para la seguridad interna del territorio estadounidense.

Posterior al ingreso de Estados Unidos a la Segunda Guerra Mundial como consecuencia del ataque japonés en 1941. La península de Baja California se convirtió en una zona estratégica por su posición geográfica y cercanía con California, al tal grado que el ejército estadounidense la ubicó dentro del esquema de seguridad y defensa de la costa del Pacífico. De igual modo, con la intención de proteger el Pacífico norte se construyó la carretera de Alaska, la cual respaldó el gobierno de Canadá.

El temor de una incursión japonesa por México inquietó a las autoridades políticas y militares estadounidenses, por lo que buscaron delinear una estrategia de cooperación conjunta entre las fuerzas armadas mexicanas para vigilar la Baja California. Una vez llegado el acuerdo, el Departamento de Guerra de Estados Unidos conformó el triángulo de defensa militar del Pacífico que abarcó Alaska, Hawái y el Canal de Panamá, y al interior de dicho plan quedaron los estados costeros de Washington, Oregón y California junto con la península mexicana de Baja California.

Tras la declaratoria de guerra de México a los países del Eje, por el hundimiento de dos buques petroleros. El gobierno de Ávila Camacho consideró transcendental la

construcción de una carretera transpeninsular desde Tijuana a La Paz, que uniera a los dos territorios de la Baja California. Además, se mostró a favor del tendido y mejoramiento de las vías de comunicación como parte de la defensa del territorio nacional, especialmente la carretera Mexicali-Santa Ana, Sonora.

Respecto a la disputa de los límites territoriales que se suscitó entre el Territorio Norte y Sonora, se debió porque el estado de Sonora reclamó que límite que separaba a ambas entidades se encontraba más allá del Río Colorado hasta la Laguna de los Volcanes y el río Hardy, mientras que el Territorio Norte arguyó que el lindero territorial era el cauce actual del Río Colorado. Cabe señalar que no existía un solo cauce sino múltiples vertientes y avenidas que conformaba un mismo curso del agua y que cambiaban de trayectoria dependiendo el nivel y fuerza de la corriente.

Sin embargo, el interés subyacente respondió al deseo de Sonora por apropiarse de las de tierras fértiles del Valle de Mexicali, que gracias a los canales, los bordos de defensa, las vías del ferrocarril, los caminos y la vinculación económica y comercial con el Valle Imperial habían transformado por completo el espacio fronterizo. Por ello, Sonora intentó unir esta zona agrícola e impulsar el desenvolvimiento del desierto de Altar. Los proyectos de vías de comunicación como el ferrocarril de Puerto Peñasco-Santa Ana y la carretera Mexicali-Santa Ana, le otorgaron un nuevo valor a las tierras y auguraron un gran potencial económico al bajo delta del Colorado.

En lo concerniente al programa de infraestructura que implementó el presidente Miguel Alemán Valdés en el Territorio Norte, se logró materializar una serie de obras de gran relevancia para entidad como la inauguración del ferrocarril Mexicali-Benjamín Hill que conectó a Baja California con Sonora y se terminaron las carreteras Mexicali-San Felipe y Tijuana-Mexicali-San Luis, Sonora.

Por último, tras finalizar la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos experimentó un fuerte crecimiento económico y en términos productivos, su capacidad de exportación y movilidad se incrementó. Con ello aumentó el tránsito de camiones pesados y automóviles, lo que orilló a los estados a trazar nuevas carreteras y a requerir un mayor financiamiento por parte del gobierno federal. Si bien en 1944, el Congreso decretó la *Federal-Aid Highway Act*, en la que se estableció los primeros lineamientos del Sistema Nacional de Carreteras Interestatales de los Estados, el presupuesto se redujo por el conflicto la guerra de Corea.

El temor de un ataque nuclear de la Unión Soviética provocó que el ejército estadounidense solicitara al gobierno de Washington la construcción de carreteras para evacuar de forma masiva a la población. Luego de asumir la presidencia Dwight D. Eisenhower, la infraestructura carretera adquirió una nueva dimensión, esto allanó el camino para que se iniciaran los estudios y financiamiento para la creación de un programa nacional de carreteras que dio como resultado la promulgación de la *Federal-Aid Highway Act*, de 1956. Con esta legislación se estipularon las bases del Sistema Nacional de Carreteras Interestatales y de Defensa, cuyo fin fue diseñar un conjunto de rutas que sirvieran para la defensa militar. Posteriormente, este sistema carretero ocasionó una serie de transformaciones económicas, sociales y urbanas que modificaron la relación con el espacio y la forma de vida de la sociedad estadounidense.

En este sentido, como se pudo constatar a lo largo de la investigación, la construcción de la infraestructura carretera no únicamente sirvió para comunicar a las poblaciones y fomentar las actividades económicas. Además, fungió como mecanismo de vigilancia y control del territorio para propósitos militares. Igualmente, estos elementos se conjuntaron con las necesidades propias de las localidades, los comerciantes y los

empresarios de la región fronteriza del Sur de California y Baja California, junto con los proyectos gubernamentales federales que se instrumentaron para el impulso del desarrollo económico y transformación del espacio fronterizo, el cual reestructuró la forma de pensar el espacio, proyectando un nuevo horizonte de futuro y la idea de progreso material.

El abordaje del estudio de la infraestructura carretera dentro de un proceso histórico a partir del papel que tienen las cámaras de comercio, los empresarios y las relaciones políticas con funcionarios locales y nacionales, ayuda a comprender que los proyectos carreteros responden a diferentes necesidades y contingencias, las cuales deben de ubicarse dentro de un periodo de larga duración. De esta manera, se pueden entender los cambios sociales, políticos y económicos dentro de una región específica, en donde es posible examinar cuáles son los usos y las narrativas asociadas a la construcción de los caminos y carreteras.

Por tal motivo, analizar la infraestructura carretera implica tener en cuenta que contiene diferentes temporalidades y el propósito para el cual fue diseñada, planificada y construida cambia con el tiempo. Asimismo, los tipos de materiales que se emplean, no sólo son transformaciones materiales, responden a un conjunto de conocimientos técnicos y científicos, que también poseen sus propias concepciones de racionalidad y por esa razón los caminos y carreteras son vistos como tecnologías que posibilitan la reconfiguración de un espacio y se les asocian las ideas de modernidad, progreso y desarrollo.

Dicho esto, las carreteras son instrumentos que permiten la producción de un espacio, sirven para la expansión comercial y el flujo de productos, mercancías y personas. Además de que facilitan la movilidad, son mecanismos de control y defensa del territorio por parte del Estado y tienen como finalidad la integración nacional para fines militares. De este modo, son parte de los programas políticos y del aparato gubernamental. Si bien es a

través de los proyectos carreteros que podemos rastrear la forma en que el Estado busca hacerse presente. Contemplar a los otros actores como los empresarios, comerciantes, grupos de presión, los ingenieros e incluso los trabajadores que participan en el tendido carretero, delinea otras formas de explicar cómo éstos se tornan en figuras claves para comprender la injerencia que tienen en la transformación de un espacio y específicamente en esta investigación, en la configuración del espacio fronterizo en el Sur de California y Baja California.

Fuentes

Archivos

Archivo General de la Nación, AGN.

- Fondo Presidentes:
 - Lázaro Cárdenas.
 - Manuel Ávila Camacho.
 - Miguel Alemán Valdés.

Acervo Documental del Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, UABC.

- Colección Archivo General de la Nación:
 - Gobernación.
 - Periodo Revolucionario.
 - Dirección General de Gobierno.
 - Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP).
 - Obregón-Calles.
 - Abelardo L. Rodríguez.
 - Pascual Ortiz Rubio.
 - Lázaro Cárdenas.
 - Manuel Ávila Camacho.
 - Pablo Herrera Carrillo.
 - Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística.
 - Miscelánea.
- La Paz Archives, Colección Donald Chaput, IIH-UABC.
- Colección California Mexicana. Acervo vertical Ascensión y Miguel León Portilla.

Archivo Histórico del Estado de Baja California, AHEBC.

- Fondo Gobierno del Estado.

Archivo Histórico Municipal de Mexicali, AHMM.

- Fondo Alfonso García González.

Archivo Histórico de Tijuana, AHT.

Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, FAPECF.

- Archivo Plutarco Elías Calles, APEC.
- Archivo Plutarco Elías Calles, Anexo, APECA.
- Archivo Joaquín Amaro, AJA.
- Fototeca Colección de Álbumes Fotográficos de los Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, AAPECFT.
 - Fondo Plutarco Elías Calles, AFPEC.
- Fototeca. Archivo Abelardo L. Rodríguez., FAALRO.

Archivo de Concentración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ACSCT.

Biblioteca de la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Centro de Información y Documentación “Antonio Dovali Jaime”, del Instituto Mexicano del Transporte, IMT.

Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público.

National Archives, en College Park, Maryland.

- Records of the office of Inter-American Affairs (Record Group 229).
- Records of the Department of Transportation (Record Group 398).
- Records of the Bureau of Public Roads (Record Group 30).

Acervo Documental en Geisel Library, Special Collections & Archives, University of California, UC San Diego.

- *Ed Fletcher Papers, 1870-1955 (bulk 1920-1950), (MSS 81).*
 - Boal, John E. (San Diego Land and Town Company; Manager, Sweetwater Water Co.), 1893-1932.
 - Chandler, Harry (President, *Los Angeles Times*), 1920- 1935
 - Conway, Norman B. (County engineer, Yuma, AZ, Highway Department), 1921-1922.
 - Darlington, N.D. (Chairman, California State Highway Commission)], 1914-1922
 - Fishburn, R. E. (El Paso, Texas. Consulting engineer of International Boundary Commission), 1921-1922.
 - Gould, E. B., Jr., (President, Hazard-Gould. President, San Diego Chamber of Commerce and Community Welfare Council), 1912-1927.

- Highways
 - \$2,500,000.00 Arizona Bond Bill (defeated), 1922
 - Proposed El Paso-San Diego road race, 1920
- Highway Commission, 1920-1922.
- Imperial County Board of Supervisors, California - Re: Yuma road, 1914-1922.
- Imperial Irrigation District, 1922-1930.
- Lester, Roy A. (Lester Motor Company, El Paso, Texas) - Re: San Diego-El Paso road race, 1920.
- Lugo, Jose T. (Governor of Baja California), 1922
- Maddock, Thomas (Arizona State Engineer) - Re: roads, 1921-1922
- Mansfield, Monte (Automobile dealer, Tucson, Arizona), 1920-1924
- Martin, Ely (Secretary, Southwestern Bankhead Highway Association, Douglas, Arizona), 1921-1922
- McStay, C.E. (Field Secretary, Automobile Club of Southern California), 1921-1922
- Morton, R. M. (Chief engineer, Highway Commission of San Diego County). 1920-1922
- Patch, W.W. (Division VII engineer, California Highway Commission, Department of Public Works), 1917-1922
- San Diego Chamber of Commerce
- San Diego County
 - Board of Supervisors, 1913-1946
- Wheaton, Sherwood (Chairman, San Diego County Highway Commission, with Fred M. White and Ed Fletcher), 1919-1929
- Yuma County, Arizona, Board of Supervisors - Re: highway bonds, 1921

Acervo Documental en Malcolm A. Love Library, Special Collections & University Archives, San Diego State University, SDSU.

- San Diego Vertical Collection 1820-2006.
- *Guide to the San Diego Chamber of Commerce Records (MS-0040).*

San Diego Public Library.

Charles E. Young Research Library, en University of California, UC Los Ángeles.

Prensa

Arizona Daily Star

Arizona Sentinel

Blade Tribune

Calexico Chronicle

El Hispano Americano

Imperial Valley Press

La Frontera

La Prensa

Los Angeles Herald

Los Angeles Times

Morning Press

Oceanside Blade

Riverside Daily Press

Sacramento Union

San Diego Union

San Francisco Call

San Luis Obispo Tribune

San Pedro Daily Pilot

Santa Barbara Weekly Press

The Coronado Strand

The Daily Morning Oasis

The Morning Press

The Press Democrat

San Pedro Daily News

Repositorios digitales

Transcontinental Motor Convoy.

<https://www.dwightdeisenhower.com/368/1919-Transcontinental-Motor-Convoy>

U. S. Constitution.

https://www.senate.gov/civics/resources/pdf/US_Constitution-Senate_Publication_103-21.pdf

Office of the Historian, Foreign Service Institute. United States Department of State.
<https://history.state.gov/>

National Archives. <https://www.archives.gov/education>

Library of Congress. <https://loc.gov>.

- Chronicling America. <https://chroniclingamerica.loc.gov>

City of Santa Fe, “Colorado River Compact, 1922.” (1922).

https://digitalrepository.unm.edu/uc_rio_chama/75

“Boulder Canyon Project Act, 1928”, (1928).

<https://www.usbr.gov/lc/region/g1000/pdfiles/bcpact.pdf>

California Digital Newspaper Collection, University of California, Riverside. CDNC.
<https://cdnc.ucr.edu/>.

USC University of Southern California. <https://digitallibrary.usc.edu/>

- Automobile Club of Southern California collection, 1892-1963.

Internet Archive. <https://archive.org/>.

The Journal of San Diego History, San Diego History Center.

<https://www.sandiegohistory.org/journal-san-diego-history/>

Arizona Historic Digital Newspapers. <https://azmemory.azlibrary.gov/>

Newspapers. <https://www.newspapers.com/>

Hemeroteca Nacional Digital de México, HNDM, UNAM. <https://hndm.iib.unam.mx>

- Periódico Oficial del Distrito Norte de la Baja California / Periódico Oficial del Territorio Norte de la Baja California.

Diario Oficial de la Federación. <https://dof.gob.mx>

IIH Digital - Instituto de Investigaciones Históricas - UABC.

<http://iih.tij.uabc.mx/iihDigital.html>

BIBLIOGRAFÍA

- Aboites Aguilar, Luis. *Norte precario: poblamiento y colonización en México (1760-1940)*. México: El Colegio de México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1995.
- Aboites, Luis y Loyo, Engracia. “La construcción del nuevo Estado, 1920-1945”, en Velásquez García, Erik et al. *Nueva Historia general de México*. México, D.F.: El Colegio de México, 2014.
- Acevedo Cárdenas, Conrado, Piñera, David, y Ortiz Jesús. “Semblanza de Tijuana 1915-1930”, en Piñera Ramírez, David, (Coord.). *Panorama Histórico de la Baja California*. Tijuana: Centro de Investigaciones UNAM-UABC, 1983.
- Adler, Robert W. *Restoring Colorado River Ecosystems: A troubled sense of Immensity*. Washington: Island Press, 2007.
- Alanís Enciso, Fernando Saúl. *They should stay there: The story of Mexican Migration and Repatriation during the Great Depression*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2017.
- Almaraz Alvarado, Araceli. “7. Inversiones y poder empresarial en Mexicali, 1917-1940”, en Gómez Estrada, José Alfredo y Alvarado Almaraz, Araceli (Coords.). *Inversiones, colonización y desarrollo económico en el noroeste de México, 1870-1940*. Mexicali: UABC-COLEF, 2011.
- Alric, Henry J. A. *Apuntes de un viaje por los dos océanos, el interior de América y de una guerra civil en el norte de la Baja California*. Mexicali: SEP, UABC, Colección Baja California, Nuestra Historia, 1995.
- Appel, Hannah, Anand, Nikhil y Gupta, Akhil. “Temporality, Politics, and the Promise of Infrastructure”, en Anand, Nikhil, Gupta, Akhil y Appel, Hannah (Eds.). *The Promise of Infrastructure*. Durham, London: Duke University Press, 2018.
- Beezley, William H., y MacLachlan, Colin M. *Mexicans in Revolution, 1910-1946: An Introduction*. Lincoln, London: University of Nebraska Press, 2009.
- Belasco, Warren James. *Americans on the Road: from auto camp to Motel, 1910-1945*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1979.

Bell, P. L., y Mackenzie, H. Bentley. *Mexican West Coast and Lower California. A commercial and Industrial Survey*. Washington, D. C.: Government Printing Office, United States Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, 1923.

Berger, Dina. “Goodwill Ambassadors on Holiday, Tourism, Diplomacy, and Mexico-US Relations”, en Berger, Dina y Wood, Andrew Grant (Eds.). *Holyday in Mexico: Critical Reflections on Tourism and Tourist Encounters*. Durham, London: Duke University Press, 2010.

Berger, Dina. *Pyramids by day, martinis by night: the development and promotion of Mexico's tourism industry, 1928-1946*. Arizona: University of Arizona, 2002.

Bess, Michael K. *Routes of Compromise: Building Roads and Shaping the Nation in Mexico, 1917-1952*. Lincoln, London: University of Nebraska Press, 2017.

Bezeau, M. V. “3. The Realities of Strategic Planning: The Decision to Build the Alaska Highway”, en Coates, Kenneth (Ed.). *The Alaska Highway. Papers of the 40th Anniversary Symposium*. Vancouver: University of British Columbia Press, 1985.

Blaisdell, Lowell L. *The Desert Revolution: Baja California, 1911*. Madison: University of Wisconsin Press, 1962.

Blow, Ben. *California Highways. A descriptive record of road development by the State and by such counties as have paved highways*. San Francisco: H. S. Crocker Co., California State Automobile Association, 1920.

Bokovoy, Matthew F. *The San Diego World's Fairs and Southwestern Memory, 1880-1940*. Albuquerque: University of New Mexico Press, San Diego Historical Society, 2005.

Bonada Chavarría, Alejandro. “Hacia una Historia Ambiental del Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado: conflictos, colonización y conservación”, Cariño, Micheline, Valiente, Carmina y Ortega Santos, Antonio (Eds.). *El Golfo de California: un espacio excepcional, 1900-2019*. Granada: Comares, Volumen III, 2020.

Bonifaz de Novelo, María Eugenia. “11. Conformación del Distrito Norte de la Baja California 1887-1911”, en Samaniego López, Marco Antonio (Coord.). *Ensenada: nuevas aportaciones para su historia*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 1999.

Bonifaz de Novelo, María Eugenia. “14. El gobierno de Esteban Cantú, 1915-1920”, en Samaniego López, Marco Antonio (Coord.). *Ensenada: nuevas aportaciones para su historia*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 1999.

Bonifaz de Novelo, María Eugenia. “15. Gobiernos en transición”, en Samaniego López, Marco Antonio (Coord.). *Ensenada: nuevas aportaciones para su historia*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 1999.

Brinkley, Alan. *Historia de Estados Unidos, un país en formación*. México: Mcgraw Hill, 3ra ed., 2003.

Buchenau, Jürgen. *The Last Caudillo. Alvaro Obregon and the Mexican Revolution*. UK: Wiley-Blackwell, A. John Wiley & Sons, 2011.

Cantú Jiménez, Esteban. *Apuntes Históricos de Baja California Norte*. México: s. n.e., 1957.

Cárdenas del Río, Lázaro. “Exposición del Presidente de la República sobre la reconstrucción integral de los territorios de Baja California y Quintana Roo, México D.F., 28 de septiembre de 1936, en *Palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas 1928-1970, mensajes, discursos, declaraciones, entrevistas y otros documentos, 1928-1940*. México: Siglo XXI, Vol.1, 1978.

Cárdenas del Río, Lázaro. *Apuntes: una selección*. México, D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Estudios de la Revolución Mexicana Lázaro Cárdenas, 2003.

Cárdenas del Río, Lázaro. *Palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas 1928-1970, informes de gobierno y mensajes presidenciales de año nuevo, 1928-1940*. México: Siglo XXI, Vol.2, 1978.

Cárdenas Sánchez, Enrique. “La economía mexicana en el dilatado siglo XX, 1929-2009”, en Kuntz Ficker, Sandra (Coord.). *Historia económica general de México: de la colonia a nuestros días*. México: El Colegio de México, Secretaría de Economía, 2015.

Cárdenas Sánchez, Enrique. *El largo curso de la economía mexicana. De 1780 a nuestros días*. México: Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, 2015.

Casanova C., Gustavo y Mejía G., Raúl Candelario. *Manuel Matías Monge y la Carretera Mexicali-San Felipe, 1948-1952*. Mexicali: Laredo Impresores, 2007.

Castillo-Muñoz, Verónica. *The Other California: Land, Identity and Politics on the Mexican Borderland*. Oakland: University of California Press, 2017.

Chaput, Donald, Mason, William M., y Zarate Loperena David. *Modest Fortunes, mining in Northern Baja California*. Los Angeles: Natural History Museum of Los Angeles County, Dawson's Book Shop, 1992.

Childs, William R. *Trucking and the Public Interest. The Emergence of Federal Regulation, 1914-1940*. Knoxville: The University of Tennessee Press, 1985.

Comín Comín, Francisco. *Historia económica mundial. De los orígenes a la actualidad*. Madrid: Alianza Editorial, 2014.

Conrad, Sebastian. *What is Global History?*. Princeton, Oxford: Princeton University Press, 2016.

Cory, Harry T. *The Imperial Valley and The Salton Sink*. San Francisco: John J. Newbegin, 1915.

Culver, Lawrence. "Promoting the Pacific Borderlands: Leisure and Labor in Southern California, 1870-1950", en McCrossen, Alexis (Ed.). *Land of necessity: Consumer Culture in the United States-Mexico Borderlands*. Durham, London: Duke University Press, 2009.

Culver, Lawrence. *The Frontier of Leisure, Southern California and the Shaping of Modern America*. Oxford, New York: Oxford University Press, 2012.

Curthoys, Ann y Lake, Marilyn. "Introduction", en Curthoys, Ann y Lake, Marilyn (Eds.). *Connected Worlds: History in Transnational Perspective*. Canberra: The Australian National University, Press, 2005.

Davis, Mike, Mayhew, Kelly y Miller, Jim. *Under the Perfect Sun: The San Diego Tourist Never See*. New York: The New Press, 2003.

De Castro Vicente, Miguel. 9.- *Historia del automóvil*. Barcelona, España: Ediciones CEAC, 1973.

De Vivanco, Aurelio. *Baja California al día*. México y Estados Unidos: s/ed., 1924.

Deverell, William e Igler, David (Eds.). *A Companion to California History*. United Kingdom: Wiley Blackwell, 2014.

Discurso de Protesta como Presidente del Gral. Manuel Ávila Camacho, 1 de diciembre de 1940, en Ulloa, Berta y Hernández Santiago, Joel (Coords.). *Planes en la Nación Mexicana, Libro diez: 1941-1987*. México: Senado de la República, LIII Legislatura, Colegio de México, 1987.

Discurso de Protesta como Presidente del Lic. Miguel Alemán Valdés, 1 de diciembre de 1946, en Ulloa, Berta y Hernández Santiago, Joel (Coords.). *Planes en la Nación Mexicana, Libro diez: 1941-1987*. México: Senado de la República, LIII Legislatura, Colegio de México, 1987.

Dueñas M., Francisco. “El ferrocarril Mexicali-Benjamín Hill”, en Dueñas M., Francisco et al. *Historia del Ferrocarril en el Estado de Baja California*. Mexicali: Instituto de Investigaciones Históricas, 1988.

Dwyer, John J. *The Agrarian Dispute: The expropriation of American Owned rural land in Postrevolutionary Mexico*. Durham, London: Duke University Press: 2008.

Easterling, Keller. *Organization, Space, Landscape, Highways and Houses in America*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1999.

Etcharren Gutiérrez, René. *Manuel de caminos vecinales*. México, D.F.: Asociación Mexicana de Caminos, Representaciones y Servicios de Ingeniería, 1972.

Fletcher, Ed. *An auto trip through San Diego's back country*. San Diego, California: The Board of Supervisors of San Diego County, 1906.

Fletcher, Ed. *The memoirs of Ed Fletcher*. San Diego: Pioneer Printing, 1952.

Flink, James J. *The Automobile Age*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1990.

Galbraith, John Kenneth. *El Crash de 1929*. Barcelona: Ariel, 2008.

García López, Agustín. *Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, septiembre 1949-agosto-1950*. México, D.F.: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1950.

García Martínez, Bernardo. *Las carreteras de México (1891-1991)*. México: Grupo Azabache, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1992.

Gartman, David. *Auto Opium: A Social History of American Automobile Design*. London, New York: Routledge, 1994.

Georgette, José. “La rebelión Delahuertista: sus orígenes y consecuencias políticas, económicas y sociales”, en Garcíadiego, Javier (Coord.). *El ejército mexicano, cien años de historia*. México: El Colegio de México, 2014.

Goldbaum, David. *Reporte de la colonia Carlos Pacheco*, 1917.

Gómez Estrada, José Alfredo. *Gobierno y casinos. El origen de la riqueza de Abelardo L. Rodríguez*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de

Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Colección historia urbana y regional, 2da., ed., 2007.

Gómez, Matías. *Breves apuntes geográficos del Distrito Norte de la Baja California*. San Diego, California: Buck-Molina Co., 1918.

González y González, Luis. *Historia de la Revolución Mexicana, 1934-1940. Los días del Presidente Cárdenas*. México, D.F.: El Colegio de México, Tomo 15, 1981.

Grant, Susan-Mary. *Historia de los Estados Unidos de América*. Madrid: Akal, 2014.

Guzmán Esparza, Roberto. *Memorias de Don Adolfo De la Huerta según su propio dictado*. México: Senado de la República, 2003.

Harvey, Penny y Knox, Hannah. *Roads. An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca, London: Cornell University Press, 2015.

Harvey, Penny, Jensen, Casper Bruun y Morita, Atsuro. *Infrastructures and social complexity. A companion*. London, New York: Routledge, 2017.

Harvey, Penny. “3. Infrastructure in and out of Time: The Promise of Roads in Contemporary Peru”, en Anand, Nikhil, Gupta, Akhil y Appel, Hannah (Eds.). *The Promise of Infrastructure*. Durham, London: Duke University Press, 2018.

Henderson, Tracey. *Imperial Valley*. San Diego, California: Neyenesch Printers, 1968.

Historia de las Obras Públicas en México. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Tomo I, 1999.

Hokanson, Drake. *The Lincoln Highway: Main Street across America*. Iowa City, Iowa: University of Iowa Press, 1999.

Hutchinson, W.H. *California: Two Centuries of Man, Land and Growth in the Golden State*. Palo Alto, California: American West Publishing, 1969.

I Informe de gobierno del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Plutarco Elías Calles, en *Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*, XXXI Legislatura, Año 2, Periodo Ordinario, Tomo II, no. 2, 1º de septiembre de 1925. México: H. Cámara de Diputados LX Legislatura, Informes presidenciales, 2006.

I Informe de Gobierno del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos Manuel Ávila Camacho, en *Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*. XXXVIII Legislatura, Año II, Tomo I, no. 2,

1º de septiembre de 1941. México: H. Cámara de Diputados LX Legislatura, Informes presidenciales, 2006.

II Informe de gobierno del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Venustiano Carranza, en *Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*, XXVIII Legislatura, Año 1, Periodo Ordinario, Tomo I, no. 13, 1º de septiembre de 1918. México: H. Cámara de Diputados LX Legislatura, Informes presidenciales, 2006.

II Informe de gobierno del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Lázaro Cárdenas, en *Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*, XXXVI Legislatura, Año III, Tomo IV, no. 2, 1º de septiembre de 1936. México: H. Cámara de Diputados LX Legislatura, Informes presidenciales, 2006.

III Informe de gobierno del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Álvaro Obregón, en *Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*, XXX Legislatura, Año 2, Periodo Ordinario, Tomo III, no. 2, 1º de septiembre de 1923. México: H. Cámara de Diputados LX Legislatura, Informes presidenciales, 2006.

III Informe de Gobierno del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos Manuel Ávila Camacho, en *Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*. XXXIX Legislatura, Año I, Tomo I, no. 10, 1º de septiembre de 1943. México: H. Cámara de Diputados LX Legislatura, Informes presidenciales, 2006.

Irigoyen, Ulises. *La Carretera Transpeninsular de la Baja California*. México: Editorial América, Libro I y II, 1943.

Irigoyen, Ulises. *La Carretera Transpeninsular de la Baja California*. México: Editorial América, Libro III y IV, 1943.

IV Informe de gobierno del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Plutarco Elías Calles, en *Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*, XXXIII Legislatura, Año 1, Periodo Ordinario, Tomo I, no. 6, 1º de septiembre de 1928. México: H. Cámara de Diputados LX Legislatura, Informes presidenciales, 2006.

Jackson, John Brinckerhoff. *Las carreteras forman parte del paisaje*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, Colección GG mínima, 2011.

Jakle, John A. *The Tourist Travel in Twentieth-Century North America*. Lincoln, London: University of Nebraska Press, 1985.

Jakle, John A. y Sculle, Keith A. *Motorring: The highway experience in America*. Athens, Georgia: University of Georgia Press, 2008.

Jáuregui, Luis. *Los transportes, siglos XVI al XX. Vol 13*, México: Océano 2005.

Jolly, Jennifer. *Creating Pátzcuaro, Creating Mexico, Art, Tourism and nation building under Lázaro Cárdenas*. Austin: University of Texas Press, 2018.

Jones, Michael. "Chapter 3. The Concept of Cultural Landscape: Discourse and Narratives", en Palang, Hannes y Fry, Gary (Eds.). *Landscape Interfaces. Cultural Heritage in Changing Landscapes*. Dordrecht: Springer, Landscape series Vol. 1, 2003.

Jordán, Fernando. *El otro México. Biografía de Baja California*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Colección Baja California: Nuestra Historia, 2005.

Karnes, Thomas L. *Asphalt and Politics: A History of the American Highway System*. Jefferson, North Carolina: McFarland & Company, 2009.

Kennan, George. *The Salton Sea. An Account of Harriman's fight with the Colorado River*. New York: The MacMillan Company, 1917.

Kim, Jessica. *Imperial Metropolis: Los Angeles, Mexico, and the borderlands of American empire, 1865-1941*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2019.

Kindleberger, Charles P. *The World in Depression 1929-1939*. Berkeley, Los Angeles: University of California Press, 1973.

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

Klein, Kerwin Lee. *The last resort: Tourism, Growth, and values in twentieth-century Arizona*. Tesis de maestría: University of Arizona, 1990.

Knight, Alan. "VIII. Carácter y repercusiones de la Gran Depresión en México", en Drinot, Paulo y Knight Alan (Coords.). *La Gran Depresión en América latina*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica, 2015.

Koselleck, Reinhart. *Los estratos del tiempo: estudios sobre la historia*. Barcelona, España: Paidós, 2001.

Krauze, Enrique, Meyer, Jean y Reyes, Cayetano. *Historia de la Revolución Mexicana. Periodo 1924-1928. La reconstrucción económica*. México, D.F.: El Colegio de México, 1977.

Krauze, Enrique. *Reformar desde el origen. Plutarco E. Calles*. México: Fondo de Cultura Económica, Biografía del poder, 7, 1987.

Kropp, Phobes S. "In Search of History and Romance on El Camino Real", en Rothman, Hal K. (Ed.). *The Culture of Tourism, the tourism of culture: Selling the Past to the Present in the American Southwest*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2003.

Kropp, Phobes S. *California Vieja, Culture and Memory in a Modern American Place*. Berkeley: University California Press, 2006.

Krug, J. A. *The Colorado River: "A Natural Menace becomes a National Resource". A comprehensive Report on the Development of the Water Resources of the Colorado River Basin for Irrigation, Power Production, and Other Beneficial Uses in Arizona, California, Colorado, Nevada, New Mexico, Utah, and Wyoming*. United States Department of Interior, The Bureau of Reclamation, 1956.

La Controversia "Pani-De La Huerta", del 20 de octubre al 30 de noviembre de 1923, en Pani, Alberto J. *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, correspondiente a los años fiscales de 1923,1924, 1925*. México: Taller de la Editorial Cultura, Tomo II, 1926.

Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing, 2013.

León Palacios, Ana María. *Plutarco Elías Calles: creador de las instituciones*. México: Instituto Nacional de Administración Pública, 1975.

Lewis, David L., y Goldstein, Laurence (Eds.). *The Automobile and American Culture*. Ann Arbor: The University of Michigan Press, 1996.

Lewis, Tom. *Divided Highways: Building the Interstate Highways, transforming American Life*. Ithaca, London: Cornell University Press, 2013.

Lichtenstein, Nelson. "Part Three: Labor and the Working Class in World War II", en Harper, Marilyn M. (Ed.). *World War II and the American Home Front*. Washington, D.C.: U.S. Department of the Interior, The National Historic Landmarks Program, 2007.

Lincoln Highway Association, *The Lincoln Highway. The story of a crusade that made transportation history*. New York: Dood, Mead & Company, 1935.

- Ling, Peter J. *America and the Automobile: technology, reform and social change, 1893-1923*. Manchester, New York: Manchester University Press, 1992.
- López Mendoza, Sergio A. (Coord.). *Historia de las Juntas Locales de Caminos (1933-1980)*. México, D.F.: Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1990.
- Lotchin, Roger W. *Fortress California 1910-1961: From Warfare to Welfare*. New York, Oxford: Oxford University Press, 1992.
- Loyo Bravo, Engracia. *Gobiernos revolucionarios y educación popular en México, 1911-1928*. México: El Colegio de México, 2003.
- Lu, Suping. *They were in Nanjing: The Nanjing Massacre Witnessed by American and British Nationals*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2004.
- MacDonald, Thomas H. *Report of the Chief of The Bureau of Public, 1936*. Washington, D.C.: United State Department of Agriculture, Bureau of Public Roads, September 1, 1936.
- MacDougal, Daniel T. *The Salton Sea. A study of the Geography, the Geology, the floristic and the Ecology of a Desert Basin*. Washington, D.C.: Carnegie Institution of Washington, 1914.
- Macías, Carlos. *Plutarco Elías Calles. Pensamiento, político y social. Antología (1913-1936)*. México, D.F.: Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, Fondo de Cultura Económica, 1988.
- Marcial Campos, César Alexis. *Un territorio en disputa: el Distrito Norte de la Baja California durante el gobierno de Esteban Cantú 1915-1920*. La Paz: Instituto Sudcaliforniano de Cultura, 2016.
- Marichal, Carlos y Bautista González, Manuel. *La política monetaria en México, 1900-1940: notas históricas y series cuantitativas*. Texto inédito publicado como working paper: Banco de México, 2012.
- Marichal, Carlos. *Nueva historia de las grandes crisis financieras. Una perspectiva global, 1873-2008*. Buenos Aires: Debate, 2010.
- Marín, Miguel Ángel, Pérez Elías, Antonio, Ortiz Hernán, Sergio, Arriaga Soto, Isaac y Jasso G. Remigio. *Documentos para la historia de las carreteras en México. I. Legislación 1925-1963*. México: Secretaría de Obras Públicas, 1964.

Marx, Leo. "The American Ideology of Space", en Wrede, Stuart, Adams, William Howard y Frampton, Kenneth (Eds.). *Denatured visions: landscape and culture in the twentieth century*. New York: Museum of Modern Art, Harry N. Abrams, 1991.

Mauch, Christof y Zeller, Thomas. *The World beyond the Windshield: Roads and Landscapes in the United States and Europe*. Athens, Ohio: Ohio University Press, 2008.

Medina Peña, Luis. *Hacia el nuevo Estado, México, 1920-1993*. México: Fondo de Cultura Económica, 1994.

Memoria de la inauguración del puente México. Camino Tijuana-La Paz. México, D.F.: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección Nacional de Caminos, Departamento de Proyectos y Construcción, 1946.

Méndez Reyes, Jesús. *Capitalizar el campo: financiamiento y organización rural en México, los inicios del Banco Nacional de Crédito Agrícola*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, El Colegio de México, 2017.

Meyer, Lorenzo, Segovia, Rafael y Lajous, Alejandra. *Historia de la Revolución Mexicana. Periodo 1928-1934. Los inicios de la institucionalización. La política del Maximato*. México, D.F.: El Colegio de México, 1978.

Meyer, Lorenzo. *México y Estados Unidos en el conflicto petrolero (1917-1942)*. México: El Colegio de México, 1968.

Mijares Lara, Marcela. "VI. Juan Andreu Almazán y la Compañía Constructora Anáhuac: negocios y política durante la posrevolución (1927-1932)", en Palacios, Marco (Coord.). *Negocios, empresarios y entornos políticos en México 1827-1958*. México, D.F.: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2015.

Moeller, Beverley Bowen. *Phil Swing and Boulder Dam*. Berkeley, Los Ángeles: University of California Press, 1971.

Moraglio, Massimo. *Driving Modernity: Technology, Experts, Politics and Fascist Motorways, 1922-1943*. New York, Oxford: Berghahn Books, 2017.

Moreno-Bird, Juan Carlos y Ros, Jaime. "19. La dimensión internacional de la economía mexicana", en Kuntz Ficker, Sandra (Coord.). *Historia económica general de México: de la colonia a nuestros días*. México: El Colegio de México, Secretaría de Economía, 2015.

Niblo, Stephen R. *Mexico in the 1940s: Modernity, Politics and Corruption*. Wilmington, Delaware: Scholarly Resources, 1999.

Niblo, Stephen R. *War, Diplomacy and Development: The United States and Mexico, 1938-1954*. Wilmington, Delaware: Scholarly Resources, 1995.

Núñez Tapia, Francisco Alberto y Méndez Reyes, Jesús. “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”, en Cruz González, Norma del Carmen y Méndez Medina, D. L. (Coords.). *Enfoques desde el noroeste de México. Poblamiento y actividades económicas en Baja California y Sonora, siglos XVIII al XX*. Mexicali, Baja California: Universidad Autónoma de Baja California, 2018.

Núñez Tapia, Francisco Alberto. “La industria del transporte marítimo y terrestre y el mercado fronterizo en el noroeste de la península de Baja California, 1882-1928”, en Álvarez Palma, Ilse Angélica (Coord.). *Automotores y transporte público. Un acercamiento desde los estudios históricos*. Zinacantepec: El Colegio Mexiquense, 2017.

Olliff, Martin T. *Getting out of the Mud: The Alabama Good Roads Movement and Highway Administration, 1898-1928*. Tuscaloosa, Alabama: University of Alabama Press, 2017.

Olstein, Diego. *Pensar la historia globalmente*. México: Fondo de Cultura Económica, 2019.

Orsi, Richard J. *Sunset Limited: The Southern Pacific Railroad and the Development of the American West 1850-1930*. Berkeley, Los Angeles, California: University of California Press, 2005.

Padilla Corona, Antonio, “Capítulo III.- Semblanza política del Partido Norte de la Baja California, 1848-1882”, en Samaniego López, Marco A. (Coord.). *Breve historia de Baja California*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 2da ed., 2014.

Petroski, Henry. *Remaking the world: adventures in engineering*. New York: Vintage Books, 1997.

Petroski, Henry. *The Road Taken, the History and Future of America's Infrastructure*. New York: Bloomsbury, 2016.

Pierce, Jason. *Making the White Man's West: Whiteness and the Creation of the American West*. Tesis de doctorado, United States: Portland State University, 2000.

Piñera Ramírez, David y Rivera, Gabriel. *Tijuana, historia de una ciudad fronteriza*. Tijuana: Instituto Municipal de Arte y Cultura, Tijuana, 2012.

Pisani, Donald J. *Water and American Government: the Reclamation Bureau, National Water Policy, and the West, 1902-1935*. Berkeley, Los Angeles: University of California Press, 2002.

Pomeroy, Earl. *The American Far West in the 20th Century*. New Haven: Yale University Press, Howard R. Lamar, 2008.

Pourade, Richard F. *Gold in the Sun: The History of San Diego*. San Diego, California: The Union-Tribune Publishing Company, 1966.

Problems of Imperial Valley and Vicinity. Letter from the Secretary of the Interior. Washington: Government Printing Office, U.S. Bureau of Reclamation, 1922.

Proffith III, T. D. Tijuana. *The History of a Mexican Metropolis*. San Diego: San Diego State University Press. 1994.

Protection and Development of Lower Colorado River Basin. Hearings before the Committee on Irrigation of Arid Lands. House of Representatives, 67th. Congress, 2nd. Session H.R. 11449. Part 1, June 15, 16, 21, 1922. Washington: Government Printing Office, 1922.

Quinn, Sister Caitriona. *League of American Wheelmen and the Good Roads Movement 1880-1912: with particular emphasis on the Trans-Mississippi West*. s/ed., 1968. Consultado, 10 de marzo 2019. http://john-sallen.com/LAW_1939-1955/history/quinn-good-roads.pdf

Rae, John B. *The American Automobile: A brief history*. Chicago, London: The University of Chicago Press, 1965.

Rae, John B. *The Road and the Car in American Life*. Massachusetts, London: The MIT Press, 1971.

Reading, James E. *History of San Diego Highway Development*, San Diego, California: San Diego Highway Development Association, 1977.

Riesenberg, Felix. *The Golden Road: The story of California's Spanish Mission Trail*. New York: McGraw-Hill, 1962.

Ripley, Tim. *Wehrmacht. The German Army of World War II, 1939-1945*. London, New York: Routledge, 2013.

Robertson, Breanne. *Camp Pendleton. The Historic Rancho Santa Margarita y Las Flores and the U.S. Marine Corps in Southern California. A shared History*. Quantico, Virginia: Marine Corps History Division, 2017.

Rockwood, Charles R. *Report on the Salton Basin Irrigation Project*. New York: Colorado River Irrigation Company, 1923).

Rodríguez, Abelardo L. *Autobiografía*. México: Novaro Editores, 1962.

Rodríguez, Abelardo L. *Memoria administrativa del Gobierno del Distrito Norte de la Baja California, 1924-1927*. Mexicali: Gobierno del Distrito Norte, 1928.

Rolland, Modesto C. *Informe sobre el Distrito Norte de la Baja California*. Mexicali, Baja California: Secretaría de Educación Pública, Universidad Autónoma de Baja California, Colección Baja California: Nuestra Historia, 1993.

Rose, Albert C. *Historic American Roads: From Frontier Trails to Superhighways*. New York: Crown Publishers, Inc., 1976.

Rose, Mark H., y Mohl, Raymond A. *Interstate Highway Politics and Policy since 1939*. Knoxville: The University of Tennessee Press, 2012.

Salas Rico, Raúl. *Evolución Histórica de los caminos rurales y alimentadores en México*. México: Asociación Mexicana de Ingenieros de Vías Terrestres, 2011.

Salazar, Margaret Nicole. *Representational Conquest: Tourism, Display, and Public Memory in "America's Finest City"*. Tesis de doctorado. Los Angeles: University of Southern California, 2010.

Salinas Álvarez, Samuel. *Historia de los Caminos de México. Siglo XX*. México: Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Tomo III, 1994.

Samaniego López, Marco Antonio. "16. Los gobiernos civiles: una demanda de los comerciantes ensenadenses, 1920-1923", en Samaniego López, Marco Antonio (Coord.). *Ensenada: nuevas aportaciones para su historia*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 1999.

Samaniego López, Marco Antonio. "17. La formación de la burguesía revolucionaria: el gobierno de Abelardo L. Rodríguez", en Samaniego López, Marco Antonio (Coord.). *Ensenada: nuevas aportaciones para su historia*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 1999.

Samaniego López, Marco Antonio. “Capítulo I.- El desarrollo económico durante el gobierno de Abelardo L. Rodríguez, 1924-1928”, en Martínez Zepeda, Jorge y Romero Navarrete, Lourdes (Coords.). *Mexicali, una historia*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Tomo II, 1991.

Samaniego López, Marco Antonio. “Capítulo II.- El impacto de la Gran Depresión. 1929-1933”, en Martínez Zepeda, Jorge y Romero Navarrete, Lourdes (Coords.). *Mexicali, una historia*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Tomo II, 1991.

Samaniego López, Marco Antonio. “Capítulo IX.- Las dificultades económicas y los cambios políticos; 1920-1923”, en Martínez Zepeda, Jorge y Romero Navarrete, Lourdes (Coords.). *Mexicali, una historia*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Tomo I, 1991.

Samaniego López, Marco Antonio. “Capítulo V.- La formación de una economía vinculada con Estados Unidos. Relaciones de poder entre los gobiernos federales y locales, 1910-1945”, en Samaniego López, Marco A., (Coord.). *Breve historia de Baja California*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 2da ed., 2014.

Samaniego López, Marco Antonio. “La emergencia de la crisis económica y los nuevos actores políticos, 1930-1935. Los años del maximato”, en Samaniego López, Marco Antonio (Coord.). *Ensenada: nuevas aportaciones para su historia*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 1999.

Samaniego López, Marco Antonio. “Prologo”, en Rodríguez, Abelardo L. *Memoria Administrativa del gobierno del Distrito Norte de la Baja California: 1924-1927*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California. Colección Baja California: Nuestra Historia, 1993.

Samaniego López, Marco Antonio. *El gremio de choferes y la línea internacional 1920-1933*. Tijuana: Entre líneas, 1991.

Samaniego López, Marco Antonio. *Los gobiernos civiles en Baja California, 1920-1923*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de Cultura de Baja California, 1998.

Samaniego López, Marco Antonio. *Nacionalismo y revolución, los acontecimientos de 1911 en Baja California*. Tijuana: UABC-Instituto de Investigaciones Históricas, Centro Cultural Tijuana, 2008.

Sauer, Carl O. "The Morphology of landscape", en Agnew, John, Livingstone, David N., y Rogers, Alisdair (Eds.). *Human geography: an essential anthology*. Cornwall, Great Britain: Blackwell, 1997.

Schlögel, Karl. *En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la Civilización y Geopolítica*. Madrid, España: Ediciones Siruela, 2007.

Schuler, Friedrich E. *Mexico between Hitler and Roosevelt: Mexican Foreign Relations in the Age of Lázaro Cárdenas*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 1998.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Memoria sobre el camino México-Nuevo Laredo*. México: Dirección Nacional de Caminos, 1936.

Seely, Bruce E. *Building the American Highway System: Engineers as Policy Makers*. Philadelphia: Temple University Press, 2016.

Serrano Álvarez, Pablo. *Los Tratados de Bucareli y la rebelión Delahuertista*. México: Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, Secretaría de Educación Pública, 2012.

Shaffer, Marguerite S. *See America First, Tourism and National Identity, 1880-1940*. Washington: Smithsonian Institution Press, 2001.

Smith, Jason Scott. *Building New Deal Liberalism. The Political Economy of Public Works, 1933-1956*. Cambridge, New York: Cambridge University Press, 2006.

Smythe, William E. *The Conquest of Arid America*. New York: Harper & Brothers Publishers, 1900.

Sosa Rocha, Ernesto. *Historia de la Rumorosa, la sierra misteriosa Vol. 1*. México: Portafolio Editorial, 2010.

Starr, Kevin. *Americans and the California Dream 1850-1915*. Santa Bárbara, California: Peregrine Smith Inc., 1981.

Starr, Kevin. *Endangered Dreams: The Great Depression in California*. New York: Oxford University Press, 1996.

Starr, Kevin. *Inventing the Dream: California through the Progressive Era*. Oxford: Oxford University Press. 1985.

Swensen, James R. *Picturing Migrants: The grapes of wrath and New Deal documentary photography*. United States: University of Oklahoma Press, Norman, 2015.

Sykes, Godfrey. *The Colorado Delta*. Baltimore: Lord Baltimore Press, Carnegie Institution of Washington, American Geographical Society of New York, 1937.

Tally-Jones, Kathy y O'Connor, Letitia Burns. *The road ahead. The Automobile Club of Southern California, 1900-2000*. United States: Automobile Club of Southern California, R.R. Donnelley & Sons, 2000.

Taylor, Lawrence Douglas Hansen. “Baja California, ¿el cuerno de la abundancia? Inversiones estadounidenses y desarrollo económico en el norte de la península, en el Porfiriato”, en Gómez Estrada, José Alfredo y Almaraz Alvarado, Araceli (Coords.). *Inversiones, colonización y desarrollo económico en el noroeste de México, 1870-1940*. Mexicali: UABC-COLEF, 2011.

Torres Ramírez, Blanca. *Historia de la Revolución Mexicana, 1940-1952. México en la Segunda Guerra Mundial*. México, D.F.: El Colegio de México, Tomo 19, 1979.

Torres, Blanca. *México y el Mundo. Historia de sus relaciones exteriores. De la guerra al mundo bipolar*. México: Senado de la República, Colegio de México, Tomo VII, 1991.

Tout, Otis Burgess. *The first thirty years, 1901-1931: being an account of the principal events in the history of Imperial Valley, Southern California, U. S. A.* San Diego: Otis B. Tout Publisher, 1931.

Trejo Lerdo de Tejada, Carlos. *Norte contra sur. Obregón-Calles-Ortiz Rubio. Ensayo de sociopolítica mexicana*. Mexicali, Baja California: Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de Investigaciones Históricas, Colección Baja California, Nuestra Historia, 2007.

Vázquez, Josefina Zoraida y Meyer, Lorenzo. *México frente a Estados Unidos. Un ensayo histórico, 1776-2000*. México: Fondo de Cultura Económica, 2017.

Velázquez Morales, Catalina. “Capítulo III.- El proceso de Mexicanización, 1933-1936”, en Martínez Zepeda, Jorge y Romero Navarrete, Lourdes (Coords.). *Mexicali, una historia*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, Tomo II, 1991.

Verge, Arthur. “Chapter Eighteen.-World War II”, en Deverell, William e Igler, David (Eds.). *A Companion to California History*. United Kingdom: Wiley Blackwell, 2014.

Walther Meade, Adalberto. *El Distrito Norte de Baja California*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California, 1986.

Walther Meade, Adalberto. *Origen de Mexicali*. Mexicali, Baja California: Universidad Autónoma de Baja California, 1991.

Walther Meade, Adalberto. *Tecate, cuarto municipio*. Mexicali, Baja California: Universidad Autónoma de Baja California, 1985.

Wilbur, Ray Lyman y Mead, Elwood. *The construction of Hoover Dam. Preliminary investigations, design of dam, and progress of construction*. Washington: United States Department of the Interior, 1933.

Zeller, Thomas. *Driving Germany: The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970*. New York, Oxford: Berghahn Books, 2006.

Artículos

“Bankhead Pathfinders get to the Pacific, Boosters for Borderland and Central Arizona. Bombard’Em with drumfire Barrage of Banquets”, *Western Highways Builder*, Vol. 1, no. 7, (May 10, 1919): 6.

“California begins construction work on Brawley-Los Angeles Highway”, *Western Highways Builder*, Vol. 1, no. 1, (February 1, 1919): 11.

“Camino Nacional, Mexico’s New \$600,000 Highway”, *Western Highways Builder*, Vol. 1, no. 1, (February 1, 1919): 10-11.

“Convention on the Pan American Highway”, *The American Journal of International Law*, Vol. 31, no. 2, Supplement: Official Documents (Apr., 1937): 66-68.

“Ensenada. Viaje del Gobernador Ibarra al puerto de Ensenada”, *Caras y Caretas*, Año. 1, no. 33, San Diego, California, (1 de septiembre, 1921): 12-14.

“Roads to Improve Baja California”, *Western Highways Builder*, Vol. 2, no. 23, (Nov 6, 1920): 13.

“The Purchaser of an Automobile”, *Country Life in America*, Vol. 1, (1901-1902): 67, (37).

Alanís Encino, Fernando Saúl. “La colonización de Baja California con mexicanos provenientes de Estados Unidos (1935-1939)”, *Frontera Norte*, Vol. 13, no. 26 (julio-diciembre, 2001): 141-163.

Almaraz Alvarado, Araceli. “Algodón en el valle de Mexicali y los límites del intervencionismo estatal (1914-1950)”, *Apuntes*, Vol. 42, no.77, (jul./dic., 2015): 129-159.

Almaraz Alvarado, Araceli. "De interprete y apoderado a empresario. Arturo Guajardo y las redes mercantiles en Mexicali, Baja California, 1916-1929", *Meyibó*, nueva época, no. 3. Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, (enero-junio, 2011): 97-121.

Anaya Merchant, Luis. "Panamericanismo y negocios binacionales. Transportes, carreteras y servicios turísticos (Estados Unidos de América y México, 1920-1940)", *Secuencia*, Vol. 110 (mayo-agosto, 2021): 1-26.

Anderson, Irvine H. "The 1941 *De Facto* Embargo on Oil to Japan: A Bureaucratic Reflex", *Pacific Historical Review*, Vol. 44, no. 2 (1975): 201-231.

Andrews, G. S. "Alaska Highway Survey in British Columbia", *The Geographical Journal*, Vol. 100, no. 1 (July, 1942): 5-21.

Armitage, David. "Horizons of History. Space, time, and the future of the past", *History Australia*, Vol. 12, no. 1 (2015): 207-225.

Avella, Isabel. "El comercio de compensación germano-mexicano (1933-1942)", *Iberoamericana*, Nueva época, Año: 2, no. 7 (septiembre, 2002): 73-90.

Baur, John E. "The Chamber of Commerce Cornerstones: Milestones in Los Angeles Progress", *The Historical Society of Southern California Quarterly*, Vol. 38, no. 1 (1956): 61-70.

Bennett, Evan P. "Highways to Heaven or Roads to Ruin? The Interstate Highway System and the Fate of Starke, Florida", *The Florida Historical Quarterly*, Vol. 78, no. 4 (Spring, 2000): 451-467.

Bess, Michael K. "Routes of conflict: building roads and shaping the nation in Mexico, 1941-1952", *The Journal of Transport History*, Vol. 35, No. 1, (2014): 78-96.

Bevil, Alexander D. "Help the horse to save the Soldier" The American Red Star Animal Relief Program at Camp Kearny, 1917-1919", *The Journal of San Diego History, San Diego History Center Quarterly*, Vol. 63, no.3/4, (Spring, 2017): 189-216.

Blaisdell, Lowell L. "Harry Chandler and Mexican Border Intrigue, 1914-1917", *Pacific Historical Review*, Vol. 35, no. 4 (nov., 1966): 385-393.

Blas, Elisheva. "The Dwight D. Eisenhower National System of Interstate and Defense Highways: The Road to Success?", *The History Teacher*, Vol. 44, no. 1 (2010): 127-142.

- Blodgett, Peter J. *Motoring West. Automobile Pioneers, 1900-1909*, Vol. I. Oklahoma: University of Oklahoma Press, 2015.
- Camp, Stacey Lynn. "From Nuisance to Nostalgia: The Historical Archaeology of Nature Tourism in Southern California, 1890-1940", *Historical Archaeology*, Vol. 47, no. 3, Reversing The Narrative, (2013): 81-96.
- Cárdenas Gómez, Erika Patricia. "El Camino Acapulco hacia la Ciudad de México. Construcción, travesías e implicaciones turísticas", *Estudios y Perspectivas en Turismo* Vol. 28, no. 1, (2019): 227-248.
- Carr, Henry. "The Kingdom of Cantu: Why Lower California is an Oasis of Perfect Peace in Bloody Mexico", *Sunset Magazine*, Vol. 38, no. 3, (April, 1917): 33-34, 65-67.
- Caruso, John Anthony. "The Pan American Railway", *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 31, no. 4 (Nov., 1951): 608-639.
- Castillo, María Eugenia. "El ferrocarril San Diego-Arizona y el ferrocarril Tijuana-Tecate: un corredor de herencia cultural binacional", *Frontera Norte*, Vol.16, no. 32 (julio-diciembre, 2004): 113-141.
- Castro Bojórquez, Rubén. "A Picachos por la cuesta de Cantú", *El Río*, Año, VII, no. 25, (julio-septiembre, 2014):19-32.
- Castro Martínez, Pedro F. "La rebelión delahuertista: lecciones de un ensayo fallido", *Iztapalapa. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, Año 10, no. 19, (enero-junio de 1990): 181-194.
- Chamberlain, Eugene Keith. "The Japanese Scare at Magdalena Bay", *Pacific Historical Review*, Vol. 24, no. 4 (Nov., 1955): 345-359.
- Chaney, Jr. Raymond C. "Racetrack to Highway: San Diego's Early Automobile Days", en *The Journal of San Diego History, San Diego Historical Society Quarterly*, Vol. 17, no.2, (1971). Consultado, 8 de abril 2019. <https://sandieghistory.org/journal/1971/april/highway/>.
- Charles W. J. Withers, "Place and the "Spatial Turn" in Geography and in History", *Journal of the History of Ideas*, Vol. 70, no. 4 (oct., 2009): 637-658.
- Cosgrove, Denis. "Landscape and Landschaft", *GHI Bulletin*, no.35, (2004): 57-71.

Cruz González, Norma del Carmen. “El poblamiento de Baja California y la influencia de la política de población en el periodo cardenista”, *Estudios Fronterizos*, Vol. 8, no.16, (julio-diciembre, 2007): 91-122.

Dalakoglou, Dimitris y Harvey, Penny. “Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility”, *Mobilities*, Vol.7, no. 4 (November, 2012): 459-465.

Díaz Ramírez, Alberto. “La construcción del *American West* como destino turístico: clima, tierras y aguas termales, 1869-1890”, *Meyibó*, Año, 9, no, 17, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, (enero-junio, 2019): 48-84.

Duchemin, Michael. “Water, Power, and Tourism: Hoover Dam and the Making of the New West”, *California History*, Vol. 86, no. 4, Convergence (2009): 60-78, 87-89.

Eddy, Lucinda. “War comes to San Diego”, *The Journal of San Diego History, San Diego Historical Society Quarterly*, Vol.39, no. 1-2, (Spring, 1993). Consultado, 12 de agosto 2022.<https://sandieghistory.org/journal/1993/january/warcomes/>.

Engstrand, Iris. “A Brief Sketch of San Diego’s Military Presence: 1542-1945”, *The Journal of San Diego History, San Diego History Center Quarterly*, Vol. 60, no. 1/2 (Winter/Spring, 2014): 1-26.

Engstrand, Iris. “The Origins of Balboa Park: A Prelude to the 1915 Exposition”, *The Journal of San Diego History*, Vol. 56, no. 1/2, (2010): 154-160.

Errol Wayne Stevens, “Two Radicals and their Los Angeles: Harrison Gray Otis and Job Harriman”, *California History*, Vol. 86, no. 3 (2009): 44-64, 69-70.

Fletcher, Austin B. “The Construction of Macadam Roads”, *Office of Public Roads Bulletin* 29, U.S. Department of Agriculture, Washington, D. C., June 29, (1907): 1-56.

Forbes, Jack D. “The Development of the Yuma Route before 1846”, *California Historical Society Quarterly* Vol. 43, no. 2 (jun., 1964): 99-118.

Freidel, Frank. “FDR vs. Hitler: American Foreign Policy, 1933-1941”, *Proceedings of the Massachusetts Historical Society*, Third Series, Vol. 99 (1987): 25-43.

Fuller, Wayne E. “Good Roads and Rural Free Delivery of Mail”, *The Mississippi Valley Historical Review*, Vol. 42, no. 1 (jun., 1955): 67-83.

Garrido Asperó, María José. “El automovilismo deportivo en México. Sus primeros clubes y competencias (siglo XX)”, *Historia Crítica*, no. 61, (julio-septiembre, 2016): 105-123.

Gendzel, Glen. "Not Just a Golden State: Three Anglo "Rushes" in the Making of Southern California, 1880-1920", *Southern California Quarterly*, Vol. 90, no. 4 (winter 2008-2009): 349-378.

Gómez Estrada, José Alfredo y Villa, Josefina Elizabeth. "Continuidad y cambios en las actividades turísticas de Tijuana, 1920-1949", *Región y Sociedad*, Año. XXX, no.72 (2018): 1-32.

Greb, G. Allen. "Opening a New Frontier: San Francisco, Los Angeles and the Panama Canal, 1900-1914", *Pacific Historical Review*, Vol. 47, no. 3 (august, 1978): 405-424.

Gruel Sánchez, Víctor Manuel. "La Comisión Nacional de Caminos, 1925-1932", *Boletín* 80, Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, (septiembre-diciembre, 2015): 1-47.

Gruel Sánchez, Víctor Manuel. "La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos", *Estudios Fronterizos*, Vol. 18, no. 36 (mayo-agosto, 2017): 126-150.

Gruel Sánchez, Víctor Manuel. "Prensa y nacionalismo en Baja California durante la Segunda Guerra Mundial", *Estudios Fronterizos*, nueva época, Vol. 14, no. 27 (enero-junio, 2013): 151-181.

Guldi, Jo. "The Spatial Turn in History", *A Project of the Institute for Enabling Geospatial Scholarship*, University of Virginia Library. Consultado, 7 de junio 2019. <http://spatial.scholarslab.org/spatial-turn/the-spatial-turn-in-history/index.html>.

Hansis, Randall, "The Political Strategy of Military Reform: Álvaro Obregón and Revolutionary Mexico, 1920-1924", *The Americas*, Vol. 36, no. 2, (oct., 1979): 199-233.

Harmond, Richard. "Progress and Flight: An Interpretation of the American Cycle Craze of the 1890s", *Journal of Social History*, Vol. 5, no. 2 (winter, 1971-1972): 235-257.

Harrel, John S. "San Diego, Guardian of the American Pacific", *Southern California Quarterly*, Vol. 95, no. 1 (Spring 2013): 48-81.

Harvey, Penny y Knox, Hannah. "The Enchantments of Infrastructure", *Mobilities*, Vol. 7, n.4 (2012): 521-536.

Hashemi, Arash. "A brief history of the Plank Road of Imperial County", *The Westerners, Los Angeles Corral*, no. 215, (spring, 1999): 1-24.

Hendricks, William O. "Developing San Diego's Desert Empire", *The Journal of San Diego History, San Diego Historical Society Quarterly*, Vol. 17, no.3 (1971). Consultado, 2 de noviembre 2022. <https://sandieghistory.org/journal/1971/july/desert/>.

Hennessey, Gregg R. "San Diego, the U.S. Navy, and Urban Development: West Coast City Building, 1912-1929", *California History*, Vol. 72, no.2 (1993): 130-131.

Hobart, George S. "The Volstead Act", *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 109, Prohibition and Its Enforcement, (sep., 1923): 85-101.

Hornbeck, Richard. "The Enduring Impact of the American Dust Bowl: Short and Long-Run Adjustments to Environmental Catastrophe", *The American Economic Review*, Vol. 102, no. 4 (June, 2012): 1477-1507.

Hugill, Peter J. "Good Roads and the Automobile in the United States 1880-1929", *Geographical Review*, Vol. 72, no. 3, (july, 1982): 327-349.

Hundley, Norris. "The Politics of Water and Geography: California and the Mexican-American Treaty of 1944", *Pacific Historical Review*, Vol. 36, no. 2 (May, 1967): 209-226.

Hyde, Anne F. "Cultural Filters: The Significance of Perception in the History of the American West", *Western Historical Quarterly*, Vol. 24, no. 3 (aug., 1993): 351-374.

Jakle, John A. "Pioneer Roads: America's Early Twentieth-Century Named Highways", *Material Culture*, Vol. 32, no. 2 (summer, 2000): 1-22.

James, E. W. "Development of the Inter-American Highway", *Engineering Bulletin Purdue University*, Proceedings of the Twenty-Third Annual Road School, Vol. XXI, no. 3 (May, 1937): 9-15.

James, E. W. "The Inter-American Highway", *Engineering Bulletin Purdue University*, Proceedings of the Twenty-Eight Annual Road School, Vol. XXVI, no. 2 (March, 1942): 7-13.

James, E. W., y Brown, D. Tucker. "The Inter-American Highway Reconnaissance in Central America", *Geographical Review*, Vol.24, no. 3 (Jul., 1934): 353-370.

Jensen, Joan M. "The politics and history of William Kettner", *The Journal of San Diego History, San Diego Historical Society Quarterly* Vol. 11, no. 3, (1965). Consultado, 22 de octubre 2020. <https://sandieghistory.org/journal/1965/june/kettner-2/>

Kelchner, Warren. "The Pan American Highway", *Foreign Affairs*, Vol. 16, no. 4 (Jul., 1938): 723-727.

Kelly, Earl Lee. "Pan-American Highway a Great Mexican Achievement", *California Highway and Public Works*, Official Journal of the Department of Public Works, Vol. 14, no. 8 (August, 1936): 10, 24.

Kendall, Charles P. "Planks across the Dunes", *The Journal of Arizona History*, Vol. 21, no. 4 (winter, 1980): 391-410.

Kim, Jessica. "Destiny of the West: The International Pacific Highway and the Pacific Borderlands, 1929-1957", *Western Historical Quarterly*, Vol. 46, no. 3 (2015): 311-333.

Lanks, Herbert C. "The Pan American Highway. II", *The Scientific Monthly*, Vol. 49, no. 5 (Nov., 1939): 417-430.

Larkin, Brian. "The Politics and Poetics of Infrastructure", *Annual Review of Anthropology*, Vol.42, (2013): 327-343.

Leighninger, Robert D. "Cultural Infrastructure: The Legacy of New Deal Public Space", *Journal of Architectural Education (1984-)*, Vol. 49, no. 4 (May, 1996): 226-236.

León, Luis. "El Presidente Calles", *Historia Mexicana*, Vol. 10, no. 2, (38), (octubre-diciembre, 1960): 320-331.

Lukacs, John. "The Coming of the Second World War", *Foreign Affairs*, Vol. 68, no. 4 (1989): 165-174.

Martin, John. "Patriotism and Profit: San Diego's Camp Kearny", *The Journal of San Diego History, San Diego History Center Quarterly*, Vol. 58, no. 4, (2012): 247-272.

Mathes, Michael. "The Two Californias during World War II", *California Historical Society Quarterly*, Vol. 44, no. 4, (December, 1965): 323-331.

McClain, Molly. "The Scripps Family's San Diego Experiment", *The Journal of San Diego* Vol. 56, no. 1, (winter/spring, 2010). Consultado, el 20 de noviembre 2019. <https://sandieghistory.org/journal/v56-1/v56-1mcclain.pdf>

Méndez Reyes, Jesús. "Desarrollo, Movilidad y economía social en Baja California: cooperativas de transporte, (1930-1960)", *América Latina en la Historia Económica*, Año. 25, no.2 (mayo-agosto, 2018): 210-238.

Mendoza Vargas, Héctor y Busto Ibarra, Karina. "La Baja California inventada: visiones sobre un territorio mexicanos a mediados del siglo XX", *Investigaciones Geográficas*, no. 86 (2015): 98-115.

Mendoza Vargas, Héctor. “La construcción del paisaje mexicano en la revista MAPA, 1934-1940”, *Revista de Geografía Norte Grande*, no. 68 (diciembre, 2027): 141-162.

Meyer, Lorenzo. “La Revolución Mexicana y las potencias anglosajonas: el final de la confrontación y el principio de la negociación, 1925-1927”, *Historia Mexicana*, Vol. 34, no. 2 (1984): 300-352.

Mijares Lara, Marcela. “Por los caminos del sur”. La construcción de la carretera México-Acapulco, 1925-1940”, *Alquimia, Sistema Nacional de Fototecas: Espacios y trayectos*, INAH, Año. 22, no. 65, (enero-abril, 2019): 65-80.

Mill, Edward W. “Japan Drives on”, *Current History*, Vol. 2, no. 12 (August, 1942): 421-426.

Mitchell, Daniel J. B. “Earl Warren's Fight for California's Freeways: Setting a Path for the Nation”, *Southern California Quarterly*, Vol. 88, no. 2 (2006): 205-238.

Nash, Gerald D. “Stages of California's Economic Growth, 1870-1970: An Interpretation”, *California Historical Quarterly*, Vol. 51, no. 4 (winter, 1972): 315-330.

Núñez Tapia, Francisco Alberto. “Aspectos del turismo en el Distrito Norte de la Baja California, 1920-1929, *Meyibó*, Año. 3, no. 6, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, (2012): 37-67.

Núñez Tapia, Francisco Alberto. “La Compañía de Mejoras de Ensenada: análisis histórico del ascenso y fracaso de un empresa turística en Baja California”, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, no.69, (enero-junio, 2019): 159-192.

Pace, Ginny. “Automobile Club of Southern California, 1900-1990”, *Southern California Quarterly*, Vol. 72, no. 4 (1990): 393-403.

Packard, John C. “San Diego's Early Hotels”, *Southern California Quarterly*, Vol. 50, no. 3,(1968): 267-278.

Page, Logan Waller. “The construction of automobile roads”, *Transactions, Society of Automobile Engineers*, Vol. 6 (1911): 139-156.

Paxson, Frederic L. “The Highway Movement, 1916-1935”, *The American Historical Review*, Vol. 51, no. 2 (Jan., 1946): 236-253.

Peterson, Thomas H. “Cash Up or No Go: The Stagecoach Era in Arizona”, *The Journal of Arizona History*, Vol. 14, no. 3 (1973): 205-222.

- Petroski, Henry. "Engineering: On the Road", *American Scientist*, Vol. 94, no. 5 (september-october, 2006): 396-396.
- Quattlebaum, Charles B. "Military Highways", *Military Affairs*, Vol. 8, no. 3 (1944): 225-238.
- Rhode, Paul. "The Nash Thesis revisited: An Economic Historian's View", *Pacific Historical Review*, Vol. 63, no. 3, Fortress California at War: San Francisco, Los Angeles, Oakland, and San Diego, 1941-1945 (Aug., 1994): 363-392.
- Riggs, Thomas. "The Alaskan Highway", *World Affairs*, Vol. 105, no. 2 (June, 1942): 111-115.
- Rockwell, Thomas K. Meltzner, Aron J., Haaker, Erik C., y Madugo, Danielle. "The late Holocene history of Lake Cahuilla: Two thousand years of repeated fillings within the Salton Trough, Imperial Valley, California", *Quaternary Science Reviews*, Vol. 282 (2022): 1-20.
- Samaniego López, Marco Antonio. "Cuencas internacionales y usos sociales del agua. Formación de espacios de cooperación y conflicto: norte de México y oeste de Estados Unidos", *Secuencia*, no.83, (mayo/agosto, 2012): 145-177.
- Samaniego López, Marco Antonio. "El control del río Colorado como factor histórico. La necesidad de estudiar la relación tierra/agua", *Frontera Norte*, Vol.20, no.40 (julio-diciembre, 2008): 49-78.
- Samaniego López, Marco Antonio. "El norte revolucionario. Diferencias regionales y sus paradojas en la relación con Estados Unidos", *Historia Mexicana*, Vol. LX, no. 2 (octubre-diciembre, 2010): 961-1018.
- Samaniego López, Marco Antonio. "El poblado fronterizo de Tijuana. Emiliano Zapata y la Revolución da Tavolino", *Historia Mexicana*, Vol. LXVI, no. 3 (2017): 1123-1175.
- Samaniego López, Marco Antonio. "Empresas de extranjeros oficialmente mexicanas en la frontera. Significado e implicaciones en torno a la cuenca internacional río Colorado", *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, Vol. 31, no. 1, (Winter 2015): 48-87.
- Samaniego López, Marco Antonio. "Formación y consolidación de las organizaciones obreras en Baja California, 1920-1930", *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, Vol. 14, no. 2 (1998): 329-362.

Samaniego López, Marco Antonio. “La intervención como estrategia para la unidad del proletariado: Los anarquistas del Partido Liberal Mexicano”, *Revista de Historia Americana y Argentina*, Vol. 54, no. 2, (2019): 91-122.

Saunier, Pierre-Yves. “Going transnational? News from down under: Transnational History Symposium, Canberra, Australian National University, September 2004”, *Historical Social Research / Historische Sozialforschung*, Vol. 31, no. 2 (116), (2006): 118-131.

Schiavon, Jorge A. “La relación especial México-Estados Unidos: cambios y continuidades en la Guerra y Pos-Guerra Fría”, *CIDE*, Documentos de Trabajo, no. 137 (2006): 1-31.

Schonfeld, Robert G. “The Early Development of California's Imperial Valley: Part I”, *Southern California Quarterly*, Vol. 50, no. 3 (September, 1968): 279-307.

Seely, Bruce E. “Engineers and Government-Business Cooperation: Highway Standards and the Bureau of Public Roads, 1900-1940”, *The Business History Review*, Vol. 58, no. 1, Transportation (Spring, 1984): 51-77.

Seely, Bruce E. “The Scientific Mystique in Engineering: Highway Research at the Bureau of Public Roads, 1918-1940”, *Technology and Culture*, Vol. 25, no. 4 (Oct., 1984): 798-831.

Shand, James D. “The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich”, *Journal of Contemporary History*, Vol. 19, no. 2 (Apr., 1984): 189-200.

Shore, Zach. “Hitler, Intelligence and the Decision to Remilitarize the Rhine”, *Journal of Contemporary History*, Vol. 34, no. 1 (Jan., 1999): 5-18.

Starr, Kevin. “Watering the Land: The Colorado River Project”, *Southern California Quarterly*, Vol. 75, no. 3/4, Land Policy & Land Use in Southern California (Fall/Winter, 1993): 303-332.

Stout, Joseph A. “Estados Unidos y México durante la Segunda Guerra Mundial. El trato a japoneses, alemanes e italianos”, *Istor: revista de historia internacional*, año IV, no. 13 (2003): 61-79.

Struck, Bernhard, Ferris, Kate y Revel, Jacques. “Introduction: Space and Scale in Transnational History”, *International History Review*, Vol. 33, no. 4 (2011), 573-584.

Taylor, Lawrence D. “Tightening the Reins of Control over the Country's borders: the role of Governor Rodolfo Sánchez Taboada in the Implementation of the Plan Cardenista in Baja California”, *Meyibó*, Nueva Época, no. 2, (2010): 95-123.

- Taylor, Lawrence Douglas Hansen, "El Ferrocarril Interurbano entre San Diego y Tijuana, 1916-1918", *Journal of Transborder Studies, Research and Practice*, (summer, 2014): 2-20.
- Taylor, Lawrence Douglas Hansen. "La transformación de Baja California en estado, 1931-1952", *Estudios Fronterizos*, Vol. 1, no.1 (enero-junio, 2000): 47-87.
- Thelen, David. "The Nation and Beyond: Transnational Perspectives on United States History", *The Journal of American History*, Vol. 86, no. 3, (1999): 965-975.
- Thomas, Louis B. "Development of Chula Vista, California", *Economic Geography*, Vol. 26, no. 1 (1950): 65-76.
- Tobin, Gary Allan. "The Bicycle Boom of the 1890's: The Development of Private Transportation and the Birth of the Modern Tourist", *Journal of Popular Culture*, Vol. 7, (1974): 838-849.
- Torre, Angelo. "Un «tournant spatial» en histoire? Paysages, regards, ressources", *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, Vol. 63, no. 5, (2008): 1127-1144.
- Toth, Gary. "Place-Conscious Transportation Policy", *The New Atlantis*, no. 31 (2011): 46-53.
- Van der Vleuten, Erik. "Toward a Transnational History of Technology: Meanings, Promises, Pitfalls", *Technology and Culture*, Vol. 49, no. 4 (2008): 974-994.
- Venkatesan, Soumhya, Harvey, Penny, Bear, Laura, Lazar, Sian, Rival, Laura y Simone, AbdouMalik. "Attention to infrastructure offers a welcome reconfiguration of anthropological approaches to the political", *Critique of Anthropology*, Vol.38, no.1 (2018): 3-52.
- Waldon, S. D., "Fitting the Horse-and-Buggy Road to the Automobile", *SAE Transactions*, Vol.19, (1924): 593-622.
- Warner, Charles Dudley. "The outlook in Southern California", *Harper's New Monthly Magazine*, Vol. LXXXII, no. CCCCLXXXVIII, (1891):151-173.
- Weber, Joe. "The evolving Interstate Highway System and the changing geography of the United States", *Journal of Transport Geography*, Vol.25 (2012): 70-86.
- Werne, Joseph Richard. "Esteban Cantú y la soberanía mexicana en Baja California", *Historia Mexicana*, Vol. 30, no. 1 (jul.-sep., 1980): 1-32.

White, Eugene N. "The Stock Market Boom and Crash of 1929 Revisited", *The Journal of Economic Perspectives*, Vol. 4, no. 2 (spring, 1990): 67-83.

White, Richard. "Railroaded: Introduction", *California History*, Vol. 89, no. 1 (2011): 5-11.

Williams, Charles P. "Foundation Treatment at Rodriguez Dam", *American Society of Civil Engineers, Transactions*, Vol. 99, no. 1, (1934): 295-313.

Williams, Rosalind. "Cultural Origins and Environmental Implications of Large Technological Systems", *Science in Context*, Vol. 6, no. 2 (1993): 377-403.

Wilson, Richard Guy. "Machine-Age Iconography in the American West: The Design of Hoover Dam", *Pacific Historical Review*, Vol. 54, no. 4, Architecture and the American West (Nov., 1985): 463-493.

Withers, Charles W. J. "Place and the "Spatial Turn" in Geography and in History", *Journal of the History of Ideas*, Vol. 70, no. 4 (2009): 637-658.

Young, Walker R. "Hoover Dam", *Scientific American*, Vol. 147, no. 3 (September, 1932): 135-138.

Tesis

Berger, Dina M. *Pyramids by day, martinis by night: The development and promotion of Mexico's Tourism Industry, 1928-1946*. Tesis de doctorado, Tucson: University of Arizona, 2002.

Bustos Ibarra, Karina. *El espacio del Pacífico mexicano: puertos, rutas, navegación y redes comerciales, 1848-1927*. Tesis de doctorado. Ciudad de México: El Colegio de México, 2008.

Chamberlain, Eugene Keith. *United States interests in Lower California*. Tesis de doctorado: Berkeley: University of California, 1949.

Corbett, William Paul. *Oklahoma's Highways: Indian Trails to urban expressways*. Tesis de doctorado, Stillwater: Oklahoma State University, 1982.

Díaz Ramírez, Alberto. *La representación del Old Mexico en el turista estadounidense: Sur de California y su relación con el Distrito Norte de la Baja California, 1888-1920*. Tesis de maestría. Tijuana: Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, 2018.

Freeman, John Brian. *Transnational Mechanics: Automobility in Mexico, 1895-1950*. Tesis de doctorado, Nueva York: The City University of New York, 2012.

Fulwider, Benjamin. *Driving the nation: road transportation and the postrevolutionary Mexican State, 1925-1960*. Tesis de doctorado, Georgetown: Georgetown University, 2009.

Garay Molina, Claudia. *Imaginarios turísticos, revistas, guías y mapas en el México Posrevolucionario, 1921-1946*. Tesis de doctorado, Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2021.

Garciadiego, Javier. *Esteban Cantú y la revolución constitucionalista en el Distrito Norte de la Baja California*. Tesis de maestría. Illinois: Universidad de Chicago, 1979.

Gruel Sáñez, Víctor Manuel. *Al margen de la Carretera Transpeninsular: Turismo residencial, agricultura, minería de exportación en Baja California y Baja California Sur durante el siglo XX*. Tesis de doctorado. Ciudad de México: Colegio de México, 2019.

Hansis, Randall George. *Alvaro Obregon, The Mexican Revolution and the politics of consolidation, 1920-1924*. Tesis de doctorado, Albuquerque: The University of New Mexico, 1971.

Hendricks, William Oral. *Guillermo Andrade and Land Development on the Mexican Colorado River Delta, 1847-1905*. Tesis de doctorado. Los Ángeles: University of Southern California, 1967.

Hoyt, Hugh Myron, Jr. *The Good Roads Movement in Oregon: 1900-1920*. Tesis de doctorado. Eugene: University of Oregon, 1966.

Kerig, Dorothy Pierson. *Yankee enclave: The Colorado River Land Company and Mexican agrarian reform in Baja California, 1902-1944*. Tesis de doctorado. Irvine: University of California, 1988.

Mackintosh, Will Beecher. *Expected Sights: The Origins of Tourism in the United States*. Tesis de doctorado. Ann Arbor: University of Michigan, 2009.

Mijares Lara, Marcela. *Cárdenas después de Cárdenas: Una historia política del México Contemporáneo (1940-1970)*. Tesis de doctorado. Ciudad de México: Colegio de México, 2017.

Núñez Tapia, Francisco Alberto. *Espacio marítimo, comercio interregional y transporte costero entre California y Baja California en el Océano Pacífico, 1887-1914*. Tesis de

doctorado. Tijuana: Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, 2016.

Núñez Tapia, Francisco Alberto. *Fracaso de una compañía turística en Ensenada, Baja California. El Playa Ensenada, hotel y casino, 1930-1938*. Tesis de maestría. Tijuana: Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, 2012.

Rast, Raymond W. *Tourist town: Tourism and the emergence of modern San Francisco, 1869–1915*. Tesis de doctorado. Seattle: University of Washington, 2006.

Ruiz Ríos, Rogelio E. *De Colonos “Prósperos” a extranjeros “Reticentes”. Rusos Molokanes en el Valle de Guadalupe, Baja California, 1906-1958*. Tesis de doctorado. Zamora de Hidalgo: El Colegio de Michoacán, 2008.

Samaniego López, Marco Antonio. *Ríos Internacionales entre México y Estados Unidos. Los Tratados de 1906 y 1944*. Tesis de doctorado. Ciudad de México: Colegio de México, 2004.

Simone, Daniel J. *Racing, Region, and the Environment: A History of American Motorsports*. Tesis de doctorado, Gainesville: University of Florida, 2009.

Uribe Núñez, Abraham. *Negociantes, formación de riqueza y actividades económicas en el Partido/Distrito Norte de la Baja California, 1880-1910*. Tesis de maestría. Tijuana: Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, 2016.

Waters, Wendy. *Re-mapping the nation: Road Building as State Formation in Post-Revolutionary Mexico, 1925-1940*. Tesis de doctorado. Tucson: University of Arizona, 1999.

Schwertner, Hillar Yllo. *Tijuandiego: Water, Capitalism, and Urbanization in the Californias, 1848-1982*. Tesis de doctorado, Georgetown: Georgetown University, 2020.

Censos

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

Mapas

American Automobile Association. *General Map of Transcontinental Routes with Principal Connections*. Washington, D.C, 1918. Map. Consultado, 1 de enero 2023. <https://www.loc.gov/item/73692230/>.

American Automobile Association. National System of Interstate and Defense Highways: as of June. Washington, D.C.: The Association, 1958. Map. Consultado, 1 de enero 2023. <https://www.loc.gov/item/2011593044/>.

California Department of Transportation, 2022. National Highway System [Capa vectorial]. California, United States. Recuperado de: https://gis.data.ca.gov/datasets/1f71fa512e824ff09d4b9c3f48b6d602_0.zip?outSR=%7B%22latestWkid%22%3A3857%2C%22wkid%22%3A102100%7D. Licencia CC BY 4.0.

INEGI, 2021. Curvas de Nivel Ordinarias [Capa Vectorial]. 1:100 000. México. Recuperado de: <http://sedena.gob.mx/cartografia/>.

Record Group 30, Records of the Bureau of Public Roads; National Highway System Maps; Pershing Proposal Maps. National Archives, College Park, Maryland.

United States Bureau of Public Roads, and American Association of State Highway Officials. *United States system of highways, adopted for uniform marking by the American Association of State Highway officials, with additions and amendments subsequently approved 1950*. Washington: The Bureau, 1950. Map. Consultado, 27 de diciembre 2022. <https://www.loc.gov/item/00562124/>.

Panfletos

Coronado Beach: a unique corner of the earth, Coronado Beach, California: compliments of the Hotel del Coronado. Oakland, California: Pacific Press Pub., Co., 1890.

Ensenada Mexico. A Real Vacation. San Diego: Wollet Stages, 1915.

Hanbury & Garvey. *Tierra perfecta, the perfect land of the Mission Fathers, Lower California, the Peninsula now open to colonists*. San Francisco, California: Francis, Valentine & Co., 1887.

San Diego Mountain Resorts. San Diego, California: Arts & Crafts Press, 1925.

Where Coronado Beach is and how to get there. Los Angeles, California: Hotel del Coronado, 1898.

Anexos

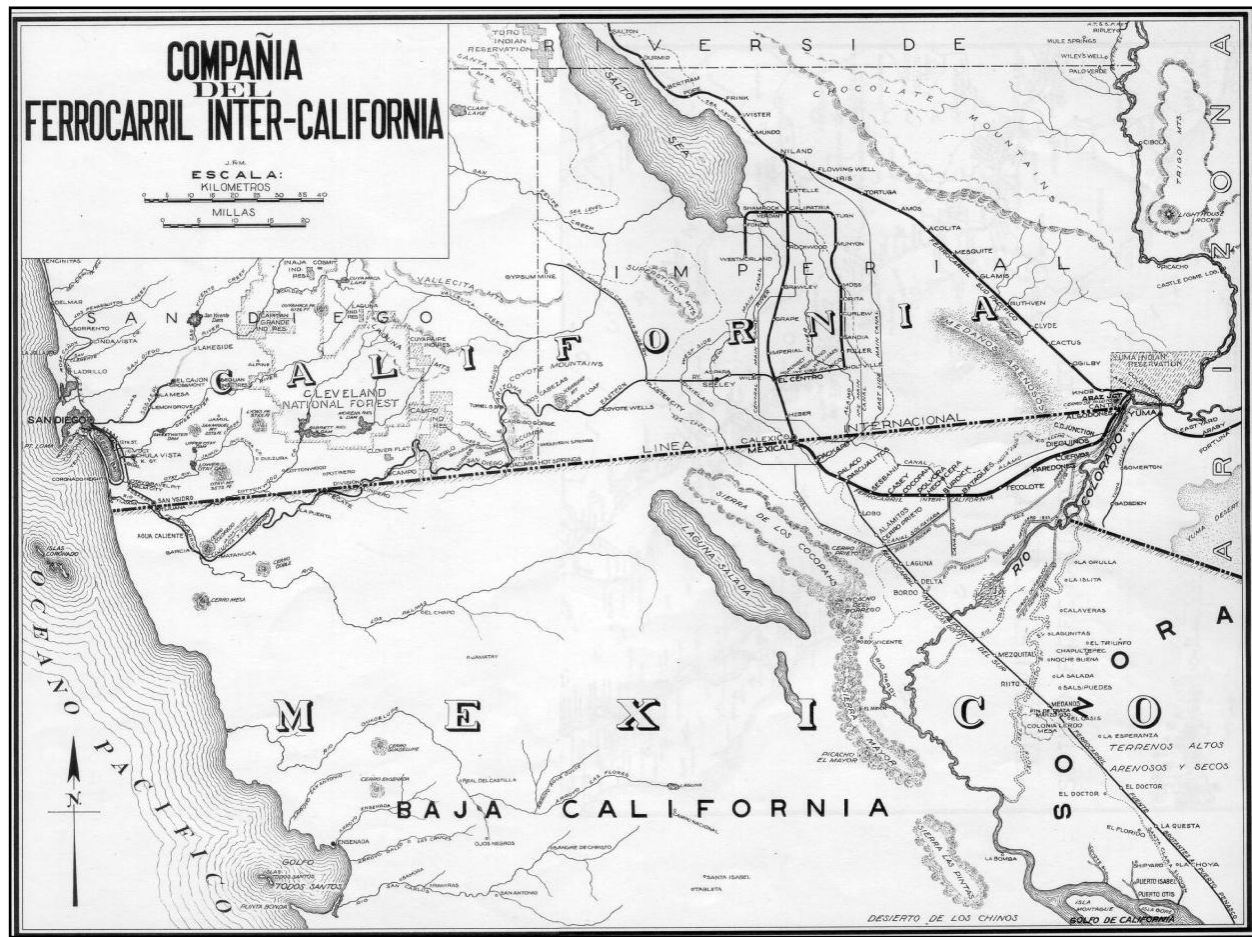
Anexo A. Camino de madero cubierto por la arena a causa del viento.



Fuente: Ben Blow, fotografía, *California Highways*, 1920.¹²⁴⁸

¹²⁴⁸ Blow, *California Highways*, 109.

Anexo B. Mapa de la Compañía del Ferrocarril Inter-California.



Fuente: John A. Kirchner, Southern Pacific Company map, *Baja California Railways*, 1926.¹²⁴⁹

¹²⁴⁹ Kirchner, *Baja California Railways*, 335.

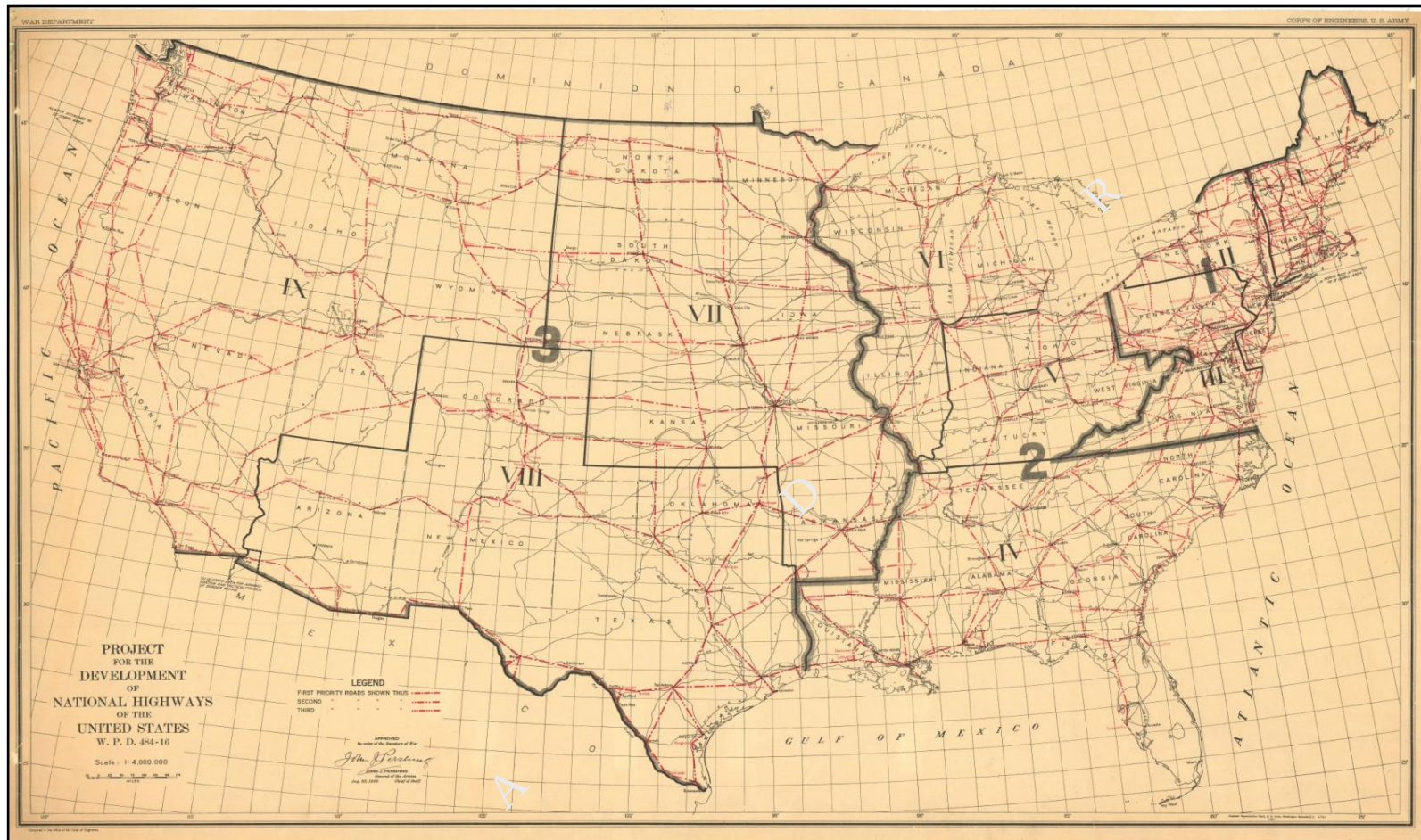
Anexo C. Mapa de las carreteras transcontinentales en 1918.



Fuente: American Automobile Association. *General Map of Transcontinental Routes with Principal Connections*, 1918.¹²⁵⁰

¹²⁵⁰ American Automobile Association. *General Map of Transcontinental Routes with Principal Connections*. Washington, D.C., 1918. Map, consultado, 1 de enero 2023. <https://www.loc.gov/item/73692230/>.

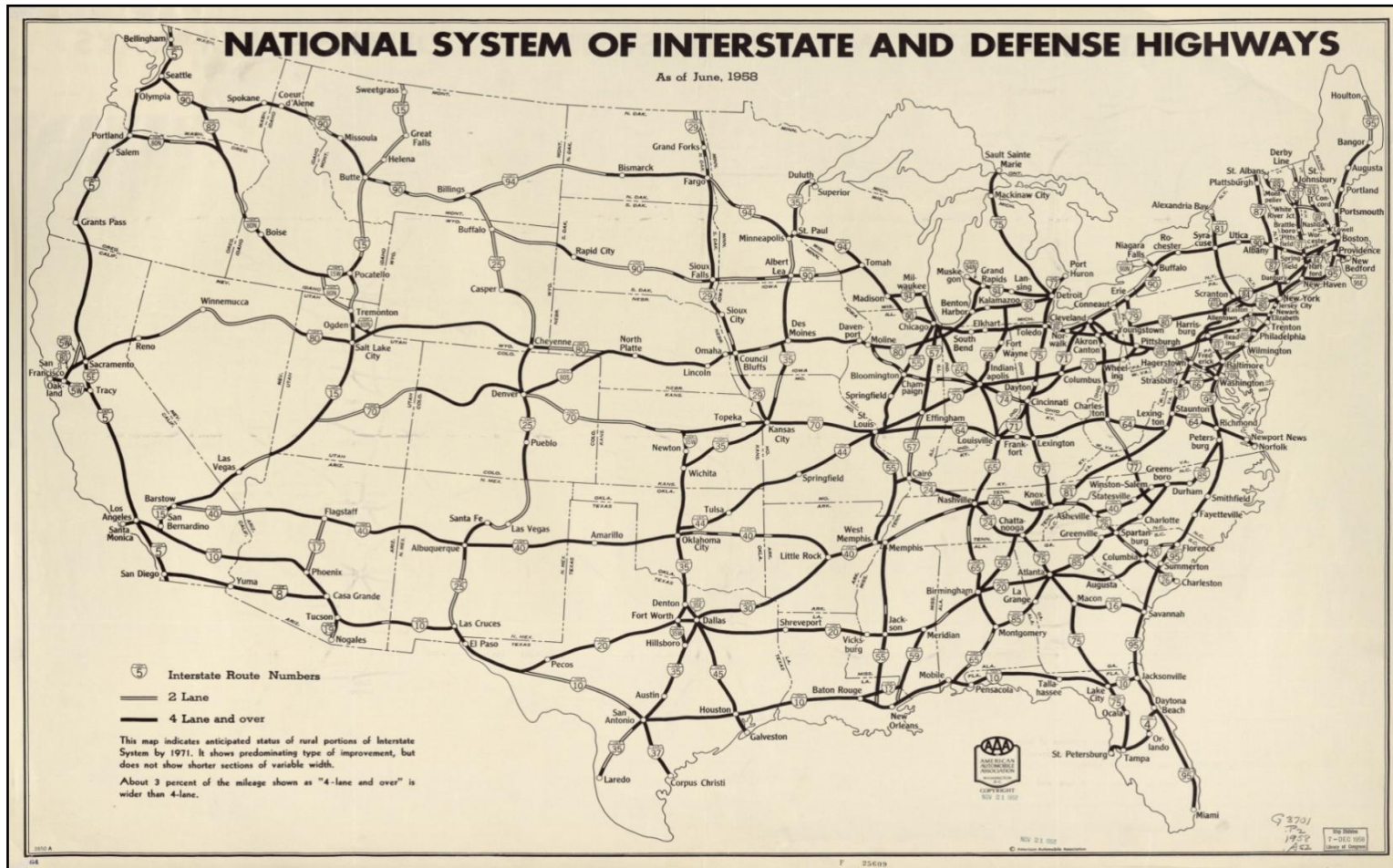
Anexo D. Mapa del Sistema Nacional de Carreteras elaborado por el General John J. Pershing en 1922.



Fuente: General John J. Pershing, *Pershing Map*, Bureau of Public Roads, 1922.¹²⁵¹

¹²⁵¹ Record Group 30, Records of the Bureau of Public Roads; National Highway System Maps; Pershing Proposal Maps. National Archives, College Park, Maryland.

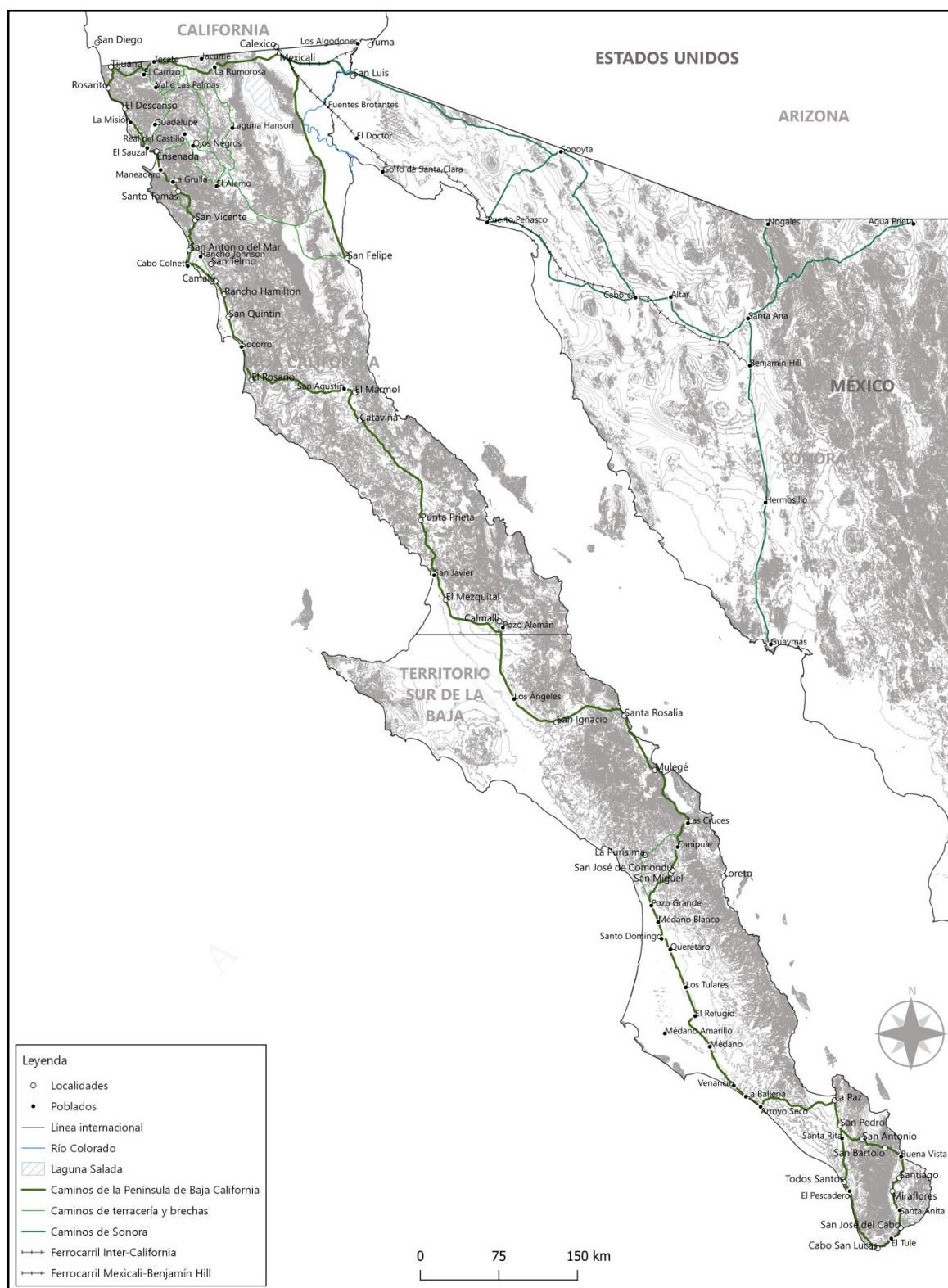
Anexo E. Mapa del Sistema Nacional de Carreteras Interestatales y de Defensa de 1957.



Fuente: American Automobile Association, *National System of Interstate and Defense Highways*, 1958.¹²⁵²

¹²⁵² American Automobile Association. *National System of Interstate and Defense Highways: as of June*. Washington, D.C.: The Association, 1958. Map, consultado, 1 de enero 2023. <https://www.loc.gov/item/2011593044/>.

Anexo F. Mapa de los caminos de la península de Baja California, en la década de 1950.



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, *Curvas de Nivel Ordinarias*, 2021.¹²⁵³

¹²⁵³ INEGI, *Curvas de Nivel Ordinarias* [Capa Vectorial]. 1:100 000, México, 2021.

El autor es Maestro en Historia por el Instituto de Investigaciones Históricas (IIH), perteneciente a la Universidad Autónoma de Baja California (UABC). Licenciado en Historia por la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales de la UABC, Campus Tijuana y egresado del Doctorado en Historia por el IIH. Ha realizado estancias de investigación en la *University of California*, San Diego (UCSD), y en el Instituto de Investigaciones Gino Germani, en la Facultad de Ciencias Sociales, en la Universidad de Buenos Aires (UBA). Igualmente, ha cursado estudios en la *Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines* (UVSQ), en Francia, así como en la *Universitat de les Illes Balears*, en Palma de Mallorca, España. Además, ha tomado cursos organizados por la Universidad Complutense de Madrid junto con la Universidad Nacional de La Plata y la Universidad Nacional Tres de Febrero, en la ciudad de Buenos Aires, Argentina.

Correo electrónico: hablichdira@hotmail.com

© Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.

Forma de citar:

Díaz Ramírez, Alberto. *Caminos e infraestructura carretera en el Sur de California y Baja California, 1906-1956*. Tesis de Doctorado. Tijuana: Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, 2023.