



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS



ARCHIVO DE LA PALABRA

PROYECTO DE HISTORIA ORAL

PANORAMA HISTÓRICO DE BAJA CALIFORNIA

ENTREVISTA A

ING. BASSICH LEYVA

POR

LIC. IRMA APODACA

PHO-1-100

MEXICALI, BAJA CALIFORNIA

SIN FECHA

M-6

MEXICALI

Estamos entrevistando al Ing. Bassich, quien es toda una personalidad dentro de los orígenes de nuestra Baja California; le entrevista Lic. Irma Apodaca.

I.A.- ¿Nos puede proporcionar su nombre completo?

I.B.- Antonio Guillermo Bassich Leyva

I.A.- ¿En cuanto a su apellido, consideramos que no es de origen español, o si es?

I.B.- Mi padre era Yugoslavo; era originalmente Austriaco, porque nació en Dalmasia, en una isla del Adriático y desde 1918 fue Yugoslavo, hasta 1936 que murió.

I.A.- ¿Murió aquí en México?

I.B.- En México, en la capital

I.A.- ¿Su madre?

I.B.- Nació en la Hacienda de Bokers, al norte de S.L.P.

I.A.- Mexicana... ¿tiene hermanos?

I.B.- Si, un hermano y 5 hermanas

I.A.- ¿Usted es casado, su esposa es de origen mexicano?

I.B.- Nacida en Hermosillo

I.A.- ¿Cuántos hijos tiene?

I.B.- Dos mujeres

I.A.- ¿Son las que acabo de ver ahorita?

I.B.- Ellas dos precisamente

I.A.- Muy bonita familia, en cuanto a usted como gran testigo que fue, ocular de muchos, del gran desarrollo que tuvo B. C., quisiéramos que nos platicara en cuanto a su participación aqui en Mexicali, particularmente en cuanto a su llegada, ¿cómo llegó aquí?

I.B.- Vine con la Secretaría de Agricultura en 1930 a trabajar - en Mexicali con la Comisión Inspectora de Aguas y llegando me mandaron a San Luis Sonora con una persona a quien mandaron.

Por 1923, el jefe de la primera Zona de Aguas, el Ing. Javier Sánchez Mejorada, después primer vocal ejecutivo de -

la Comisión Nacional de Irrigación, se propuso mejorar el riego de las entonces colonias de San Luis Río Colorado Sonora; esas colonias usaban desagües y drenajes del Valle de Yuma, pero a queja de alguien, el entonces Comisario de Policía de San Luis, el Mocho Flores pidió al Reclamacion Servis que ya no desfogaran a San Luis sino al Río Colorado; los colonos acudieron al Ing. Sánchez, quien intervino y consiguió que siguieran desfogando cerca del pueblo; el agua seguía por el Riíto, cause que tuvo el río hasta 1909- y que separaba Baja California de Sonora.

Se hicieron pequeñas presas de tierra para derivar, la Grulla, Grullita, Islita, lagunitas e Independencia. En 1930 la Comisión inspectora de Aguas de la Sría de Agricultura y Fomento, envió a un Ing. a ver que podía hacerse por mejorar el riego y aumentar alguna superficie cultivable. No fue a ver, organizó a los agricultores, todos ellos sin recursos para abrir un cause en el pantano; no hubo maquinaria, hachas, machetes, palas; con ellos andaba en el lodo y con el agua al pecho. Al fin se logró conectar todos los canales y suprimir las presas. Ese único canal de llamó Sánchez Mejorada en honor del autor de la idea siete años antes. Se mejoró el riego, se aseguró y se aumentó la producción; no hubo ayuda ni financiamiento externo. Esas tierras eran propiedad de la Sucesión de don Guillermo Andrade, quien las compró de la Federación en 1888 y estaban abandonadas. La Secretaría de Agricultura deseaba reivindicarlas por ocupación de colonos, algunos de los cuales vinieron de California.

En 1918 vino de Sonora el Coronel Francisco S. Peralta, que había sido de las fuerzas del general Obregón y después del general Elías; éste lo mandó a San Luis sin mando de fuerzas a ocupar algún terreno de Andrade; lo que hizo en 400 hectáreas, rancho que llamó La Grulla y que regó con la primera presa sobre el Riíto, que a veces fue destruída por crecientes del Río Colorado que hasta allí llegaban inundándole el terreno. Para asegurarse la propiedad, la solicitó-

en compra a la Secretaría de Agricultura como Nacional y -- además lo compró a la Sucesión de Andrade. Le fue afectada -- en 1937 a favor de gente traída de otros estados a pesar de haber sido compañero de armas del general Cárdenas y su a -- migo, nunca reclamó ni pidió indemnización.

Por esos años también envió el general Elías un destacamen -- to a las órdenes de un Capitán Calles, quien fue muerto en -- riña por un subordinado.

También a principios de los 20s el general Abelardo L. Ro -- dríguez sembró algodón en un terreno que el llamó El Alamar, ahora Ejido Pozas de Arvizu, regado por bombeo de un pozo -- profundo que había perforado una compañía por cuenta de la Sucesión de Andrade.

Cuando el general Rodríguez tomó posesión del gobierno del -- Distrito Norte de Baja California, invitó al Coronel Peralta como inspector general de Policía, puesto en que sirvió durante todo el gobierno del general.

Después se dedicó a su rancho la Grulla y al ser afectado -- éste, a la ganadería. El general Rodríguez trajo de Sonora a don Alberto García, de quien se contaba había sido male -- chor en Sonora, como Jefe de la Policía Montada.

I.A.- ¿Tiene usted conocimiento de actos sobresalientes antes de su llegada, que haya sido en un momento dado testigo?

I.B.- En 1927 y 28, un Ing. Alison rentó terrenos de Colorado Ri -- ver Land Company, y para no comprar aguas de la Compañías -- de Terrenos y Aguas que era la que surtía el Valle, instaló una planta de sifones en pescaderos, para regar terrenos de la margen derecha. Tuvo éxito y trabajó bastante tiempo; se conectó con el canal Delta 2 que ya existía y por algunos -- años funcionó. Con motivo de ese éxito, entonces en la mar -- gen izquierda, frente a pescaderos hizo lo mismo, una insta -- lación de sifones y construyó dos canales, el Bacanora uno -- y el Banacanora dos, el Bananora 1 se servía directamente -- de los sifones, pero el Bacanora 2 se surtía de la descarga -- de los sifones por una planta de bombeo. Pero vino la cre --

ciente del 29 que cambió de cauce el río; antes corría por el río de las abejas, y se metió por el canal Bacanora 1, donde aproximadamente sigue corriendo todavía hasta el ferrocarril. Se abandonó completamente ese sistema. Además construyó un borde de defensa que no tuvo tiempo de enrocar, que es el borde de San Luis, todavía existe. Ya ahora como no hay crecientes en el río no se usa.

I.A.- Ing. después de haber colaborado en San Luis, ¿se trasladó a Mexicali?

I.B.- Si, vine aquí y cuando el Jefe local, Ing. Franco Urias se fue a trabajar con la Comisión Internacional de Límites y Aguas, quedé encargado de la Comisión Inspector de Aguas.

I.A.- ¿Eso fue en qué año?

I.B.- En 1933. A principios de los años 30s hubo un ciclo de bajo escurrimiento en el Río Colorado, por escasa nieve en la cuenca alta. En 1933 ya hubo necesidad de prorratear por algunos días el gasto derivado en la bacatoma de Rokid, entre México y E.U.; es decir, la prorrata era entre México y E.U. y después del gasto correspondiente a México había que prorratear entre los usuarios mexicanos. Ese año duró muy poco la prorrata.

En esos (viajes) los usuarios de aguas arriba del Río Colorado no sufrieron porque todos sus derechos eran anteriores a los del Valle Imperial y a los de México. Algunos desde el siglo pasado; tuvieron únicamente dificultades para derivar.

En 1934, desde marzo se supo de próxima escasez muy grave de agua en el río y la Comisión Inspector de Aguas boletínó entre los usuarios la necesidad de anticipar riegos y sobrerregar, además de dar mas cultivos para conservar la humedad. Solo dos usuarios José Campillo que cultivaba el rancho Hechicera y Francisco Campillo, su hermano, que cultivaba el Dieguinos, se preocuparon seriamente y a diario preguntaban el gasto del río; sobrerregaron a tiempo y en proporción tuvieron la cosecha menos mala del año.

A todos los usuarios se boletínó que sobrerregaran inclusive

la Compañía Industrial Jabonera del Pacífico que era la más importante en refacción boletínó lo mismo entre todos sus usuarios, pero la mayoría no hicieron caso; consideraron que no era oportuno.

A mediados de mayo el gasto fue insuficiente y comenzó la distribución al 50% entre los Valles Imperial y Mexicali, ajustando diariamente para que en forma acumulativa fuera por mitad de acuerdo con la concesión de la Compañía de Terrenos y aguas que era subsidiaria de la Imperial District; nunca hubo protesta de ellos, al menos publicamente, pero les sirvió como argumento ante el Congreso de los E.U. para conseguir la aprobación del canal americano en años posteriores.

El canal Alamo y sus laterales era manejado por la Compañía de Terrenos y Aguas; los usuarios proporcionaban a la Compañía al principiar el ciclo, el dato de superficie que regarían en ese año. En ese dato se basó el prorrateo por compuertas, teniendo cada uno un representante. Se llevó una contabilidad del derecho proporcional y del gasto entregado efectivamente ajustándolo diariamente porque no podía ser preciso lo que se pretendía darles y lo que realmente recibían, a veces recibían de mas y a veces de menos.

El gasto derivado llegó a bajar a 5 m³ por segundo en Rocud, la bocatoma. Previendo una sequía absoluta por pérdidas en los canales, todas las ciudades del Valle Imperial construyeron grandes tanques de tierra, almacenando para uso doméstico. Mexicali también lo hizo en la prolongación de la Av. Internacional al este de la calzada el Pacard, ahora es Justo Sierra, sirviéndoles de bordo, el bordo derecho del canal que conducía a la Planta de Agua, situada entonces entre Zaragoza, F., Lerdo y el propio canal.

I.A.- ¿Cómo es que construyeron?

I.B.- Creo que ya entonces con Bulldozers, se prohibió en todas las ciudades el riego de jardines aun con árboles; allá en el Valle Imperial se respetó esa disposición; allá en el Valle Imperial se perdieron los cultivos perennes, la mayo-

ría cítricos, tal vez se salvaron los datileros. A medio -
septiembre terminó el prorrato, coincidiendo con la tempo-
rada de terminación del riego fuerte.

Como dato curioso, había militares cultivando arrendamien-
tos de la Colorado River Land Company y acudían a la Comi-
sión Inspectora de Aguas pidiendo preferencia, se les nega-
ba. Ocurrían ante el general Agustín Olachea, gobernador y-
Comandante Militar, quien les daba una tarjeta dirigida a la
Comisión recomendándolos, pero antes de que llegaran llama-
ba diciendo que no se les hiciera caso.

Un grupo de agricultores chinos acompañados de un empleado
de la Oficina Federal de Hacienda se presentaron con la mis-
ma petición, que se les negó, como mucha gente lo hacía. Al
día siguiente, el empleado que hacía la limpieza encontró
doscientos dólares debajo de la máquina de escribir. Se lla-
mó al empleado de Hacienda, quien tomó conocimiento del in-
tento de mordida, se le dió el dinero, no quiso recibirlo,
ni dijo dónde podría encontrarse a los agricultores y no pu-
dimos encontrarlos. Se guardó el dinero en la caja fuerte y
a los tres años se distribuyó entre los cuatro empleados de
la Comisión Inspectora de Aguas. Se consumó la mordida sin-
compensación para quien la dió.

El encargado de la Comisión Inspectora de Aguas era también
Jefe de la Comisión Deslindadora y de la Colonizadora, to-
das constituídas por él solo. La Oficina en el Palacio de -
Gobierno del territorio se manejaba con cuatro personas, te-
niendo a veces personal que enviaba la Agencia de Agricultu-
ra en Tijuana para trabajos específicos. Además del jefe ha-
bía un calculista dibujante a quien el Bigotes llamaba don-
Barrango, transponiendo letras; una taquimecanógrafa y el -
Bigotes completaban el elenco. El bigotes era chofer, mensa-
jero, mozo de oficina, sacaba heliografías, atendía la esta-
ción termopluiométrica y de evaporación; diariamente hasta
los domingos; leía termómetro seco y húmedo, telegrafaba -
diariamente a Tacubaya sobre sus observaciones.

En 1935 la Colorado River Land Company gestionó ante el Gobierno Federal, colonizar parte de sus terrenos o todos, pero por secciones y al año siguiente firmó un contrato con la Secretaría de Agricultura para esa colonización. La intervención de la Comisión Colonizadora realmente consistía en aprobarle sus deslindes, las divisiones y fracciones que se iban a colonizar y aprobarles o rechazarles a los solicitantes de terrenos.

A principios de 1937 se interrumpió completamente esto por las afectaciones agrarias de propiedades de la Compañía. Se respetó lo que ya había contratado en el plan de colonización y los terrenos al sur del Valle de Mexicali que no estaban abiertos al cultivo. Anteriormente la Compañía acostumbraba rentar unicamente terrenos, a veces por una cantidad fija al año y otras por porcentaje de la cosecha y la afectación agraria de la mayor parte del Valle que ya estaba abierta al cultivo dejó sin tierras a muchos de los arrendatarios que eran buenos agricultores, que tenían equipo y esto al final de cuentas resultó como una poda para el Valle, puesto que ellos se fueron a abrir terrenos en la parte sur del Valle, terrenos que nunca habían sido desmontados ni cultivados y que solo se regaban por bombeo de aguas del Río Colorado.

En aquel entonces el Departamento Agrario quiso hacer ejidos a las colonias Progreso y Anexas y los colonos protestaron energicamente y cuando ya vieron que se iba a hacer ejidos hicieron una huelga de sentados en los parques alrededor del Palacio de Gobierno del territorio, que provocó gran escándalo, pero al fin se les respetaron los terrenos, muchos de ellos, bueno, todos ellos ya con títulos de propiedad expedidos por la Secretaría de Agricultura. Como yo soy un reaccionario y sigo siendo; era y sigo siendolo y además por lealtad a mi Secretaría de Agricultura, fui enemigo del reparto agrario en Baja California y eso me costó que el gobernador Sánchez Taboada pidiera al Presidente Cárdenas que me cesara. El subsecretario de Agricultura, Dr. Parrés quien había veni

do a Baja California algunas veces y aquí lo había atendido personalmente, lo llevé en mi automóvil a conocer la Presa-Hoover en construcción, algunas veces a San Francisco; con él llevaba alguna buena amistad y me telegrafió que me presentara en México sin decirme de lo que se trataba. Al presentarme me dijo que tenía instrucciones del Presidente de cesarme, pero que no lo iba a hacer, que me daba oportunidad de ir a Piedras Negras, a la Laguna o a Quintana Roo. Le hice ver que en Piedras Negras y la Laguna había el mismo problema de Mexicali, que conociendo mi modo de pensar, que prefería ir a Quintana Roo.

Me embarqué en Veracruz a Progreso donde iban a llegar maspersonal para una Comisión Delindadora de terrenos cerca de Cabo Catoche, esperé allí, como un mes, como no llegaban me regresé a Veracruz y a México y en esos días....

I.A.- En ese año ¿era el año?

I.B.- 1937, fines del 37 o principios del 38, creo. Pero en esos días encontré en México al Ing. Gustavo Serrano, Comisionado Mexicano de Límites y Aguas, me preguntó que andaba haciendo, le dije lo que había ocurrido. El Dr. Parrés, para eso, me había dicho que esperara en México instrucciones para ver a dónde me mandaba, entonces me ofreció trabajo el Ing. Serrano en la Comisión de Límites. Lo encontré en México, D.F. y me dijo que me presentara en Ciudad Juárez, para esto, tuve que ir primero a la Secretaría de Relaciones, porque ya me dió un puesto para que me dieran un nombramiento ahí me tuve que presentar, tuve que ir a San Luis Potosí donde había conservado yo mis actas de nacimiento y todo, mi declaración de querer ser mexicano a los 21 años, regresé a México, la presenté a la Secretaría de Relaciones; entonces, después ya llegué a Ciudad Juárez, entonces me dijeron que tenía que regresar a Mexicali a establecer una Oficina de la Comisión de Límites para los trabajos que se iban a hacer aquí, los estudios. Me presenté al... renté una casa que tenía el... que estaba por la Av. Internacional, del coronel Gutierrez, junto a donde él tenía sus caballerizas y a donde

iba a montar el Coronel Sánchez Taboada gobernador del Territorio. Todos los días ensillaba y montaba algún rato, regresaba como a las siete de la mañana a apiarse y dejar el caballo, y un día me vió que yo estaba arreglando la casa, pintándola, llevando algunos muebles; me preguntó muy amablemente ¿qué estaba haciendo?, le dije que ya había entrado a trabajar a la Comisión de Límites porque él había gestionado que me corrieran de aquí y que allí iba a estar la oficina. Me dijo que era bien venido, que todo lo que se me ofreciera o se le ofreciera a la Comisión nomás le llamara y que estaba a la disposición. Era muy político, pero de allí para adelante hicimos una gran amistad.

I.A.- Ing. ¿Y ya trabajando con la Comisión de Límites, qué sucedió después?

I.B.- Yo trabajaba en la Oficina de la Comisión comenzando a hacer algunos estudios para el tratado que se pensaba hacer de Aguas, tanto del Río Bravo como del Río Colorado, en 1939 no había computadoras, todos los datos que teníamos de antecedentes del río desde el siglo pasado, de gastos del río, de uso del río, de tierras regadas y regables no se podían meter a una computadora y el trabajo era muy laborioso. En algún viaje que hizo el Ing. Fernando MacGregor, que ya era el Comisionado de Límites, yo le sugerí contratar a otra persona que nos ayudara a eso, y sugerí al Ing. Adolfo Uribe, que entonces estaba, acababa de terminar la Presa Rodríguez en Tijuana y lo habían dejado como administrador de un Distrito de Riego insignificante, como era el de la Presa Rodríguez, porque había tenido dificultades entonces con el vocal ejecutivo de la Comisión Nacional de Irrigación. Me dijo que le encantaba el asunto, conocía la capacidad de Uribe, fui a verlo a Tijuana, aceptó, dejó de trabajar con la Comisión de Irrigación y se vino a Mexicali a trabajar con la Comisión de Límites y entre los dos estuvimos haciendo todos los estudios que se mandaban a Ciudad Juárez para que el Comisionado mexicano estuviera preparado en la discusión del Tratado de Aguas que al final se celebró en 1945 (ya no recuerdo exacta

mente). Por ese tiempo salíamos de la oficina como a las tres de la tarde, yo me iba a San Luis a iniciar los trabajos del Canal Bacanora, que había sido el Bacanora 2 y que por sugestión de James Tol lo rehabilitamos, me asocié con otras dos personas, yo en aquel tiempo tenía algo de dinero y aporté a esa compañía y lo rehabilitamos y en 1942 comenzamos a derivar agua con una planta de bombeo que tenía 7 bombas desde 76 centímetros hasta 121 centímetros de diámetro, para regar toda la margen izquierda hasta el ferrocarril. Tuvimos bastantes problemas pero al final entregábamos el agua con bastante oportunidad a los usuarios y a un precio que nos fijaba la Comisión de Irrigación, bastante barato. No sacamos una gran utilidad, sino hasta que se lo vendimos ya a la Secretaría de Recursos Hidráulicos en 1954, el 14 de abril, miércoles santo, nos pagó 800 mil pesos en efectivo al firmarse la escritura y dos millones de pesos a pagarse en un año. Esos dos millones de pesos, a los tres días de firmada la escritura se convirtieron como en un millón doscientos por la devaluación del 17 de abril, el sábado santo, pero allí terminó la aventura del Canal Bacanora.

Cuando llegué a Mexicali se regaban en el Valle de Mexicali aproximadamente unas 40 mil hectáreas y no subió mucho el área de riego hasta 1938, cuando se abrió por los colonos, los arrendatarios desplazados, una superficie mayor. En la margen izquierda de San Luis se regaban como seis mil hectáreas nada más. Todo el resto del Valle era terreno de cachanilla, sauce, tulares, en algunos lugares sesbania, que sobre todo el lado de San Luis se cortaba para exportarse como fertilizante a E.U. Esa planta ya desapareció, como han desaparecido los conejos, los venados, los jabalíes, los burros salvajes, los animales del río, los castores, que había muchos en el Río Colorado, todo eso ha desaparecido, ha sido un desastre ecológica para el Valle, todo el Delta del Río Colorado.

I.A.- Ing. ¿De ese entonces puede relatarnos algunas anécdotas que usted recuerde?

I.B.- Hubo un salvamento, creemos, de un alemán. Durante y después de la campaña de Africa, trajeron a América extranjeros alemanes, debió haber sido por 1943. Cerca de Yuma había un campo de concentración. Para que no se enfermaran por la ociosidad y para aprovecharlos se permitía a los voluntarios trabajar en los campos agrícolas, se les veía al pasar, con el torso desnudo y calzones rojos por el sol. Los rancheros pagaban al gobierno el salario normal y éste les daba a los

Con motivo de fuertes desfuegos de la Presa Hoover, en 1941, 42, y 43, por deshielos y nevadas superiores a lo normal, el Ing. Richard Tail, de la sección americana de la Comisión Internacional de Límites y Aguas, y yo, de la sección mexicana, en esos años navegamos muchas veces el Río Colorado, el Delta, para investigar cambios de cauce y daños a terrenos y canales. Un día embarcamos en el sitio de la antigua bocatoma de Recud, un kilómetro al norte de la frontera de las Californias y unos 20 kms. aguas abajo del tramo internacional, vimos entre los tulares de la margen mexicana una balsa y un individuo sobre ella, giramos en redondo y al aproximarnos se alarmó. Hablaba algo de inglés, le explicamos que no eramos oficiales que pudieran perseguirlo o capturarlo, pero que su fuga podría costarle la vida porque no encontraría en el Delta auxilio ni provisiones y al llegar a la desembocadura podría naufragar al encontrar el burro de marea que como excepción llega a seis metros y que si de allí salía con vida, ambas costas, Baja California y Sonora eran desérticas y sin agua. tardamos casi una hora en convencerlo y aceptó que lo lleváramos a entregarse, pero a autoridades mexicanas, diciéndonos que México estaba en guerra también con Alemania. Frente a San Luis desembarcamos y en un camión de carga llegamos a San Luis, tres kms., donde lo entregamos a los agentes de población con la promesa del jefe de que se le retendría allí y se le entregaría al destacamento mexicano. Después supimos que el mismo día lo entregaron-

a los oficiales de migración americana. Y eso probablemente a la policía militar, pero por lo menos salvó la vida.

I.A.- ¿Puede usted contarnos cómo estaban en aquel entonces las vías de comunicación para trasladarse de Mexicali a San Luis o al Sur de la República.

I.B.- De Mexicali a San Luis y dentro del Valle de Mexicali, todos eran caminos de tierra que se ponían intransitables en tiempo de lluvias. El camino de Mexicali a San Luis era el único que se conservaba, regándolo por mitad con un bordo intermedio y eso lo hacía un concesionario que en aquel tiempo era don Manuel Roncal.

I.A.- ¿En qué año era eso?

I.B.- Desde antes de 1930 hasta 1945 o por ahí.

I.A.- ¿El mismo sistema?

I.B.- Hasta el 48 creo, cuando ya se comenzó el camino de Mexicali a San Luis y de San Luis al resto de la República, digamos a Nogales o a Hermosillo, es el desierto, que por lo menos de San Luis a Sonoita era intransitable. Y en 1928 Navor Flores abrió con un camión, un automóvil, un Buick, abrió la ruta y ya después hubo muchos choferes de automóviles que traían pasaje de Nogales a San Luis y a Mexicali cruzando el río en una panga. Hubo varias muertes. Cuando yo estaba en San Luis usaban un automóvil Dodge Victoria de los que tenía Agricultura, que tenía llanta ancha y cuando se sabía de algún automóvil que se había quedado en el desierto, el Comisario de Policía me pedía el automóvil muy atentamente, siempre se lo prestaba, porque sabía que me lo quitaría si no lo prestaba, con la condición única de que lo manejaran don Navor Flores o Miguel Corrales, dos choferes en los que tenía yo mucha confianza. Navor Flores lo conocía muy bien. Miguel Corrales trabajó conmigo en la Secretaría de Agricultura como chofer, ahí en San Luis, pero el ferrocarril se comenzó a estudiar por 1935, cuando el Presidente Elías fundó la Comisión Nacional de Caminos. No había suficiente experiencia en México en localización moderna de caminos y en su construcción se contrató a Rodes Cost-Company.

Esta trajo algunos topógrafos americanos que desde el principio fueron substituídos paulatinamente por mexicanos, algunos todavía estudiantes; los localizadores fueron mexicanos, todos ferrocarrileros, porque no había localizadores de caminos. (j.L. González) José L. González, hacia Laredo; Carlos Franco hacia Acapulco y Scooth, quien no recuerdo su nombre hacia Puebla. Scoth había sido Ing. de división de los nacionales en San Luis Potosí, era negro, su esposa era mexicana. Siendo estudiante trabajé unas semanas con cada uno y por eso los conocí. Después el Ing. González trabajó con la Secretaría de Agricultura en el Norte de Coahuila y ya que había salido de la escuela estuve a sus órdenes cinco meses. Años después el Ing. González vino a Mexicali para hacer una primera exploración por el desierto para prolongar el ferrocarril de Mexicali al Golfo que había construído una subsidiaria de la Colorado River Land Company hacia estación Médanos, con intención de llevarlo a un lugar cerca de donde es ahora Santa Clara, puerto pesquero al Sur de San Luis, un lugar donde creyeron que podían hacer un puerto y le llamaron Puerto Otis, pero el ferrocarril llegó hasta estación Médanos, precisamente pasando el Valle, ya en el desierto. El Ing. González vino a hacer la exploración desde Médanos hasta Peñasco. Le conseguí como guía y chofer a Navor Flores a quien llamaban el Zorro del Desierto, posteriormente vino el Ing. Carlos Franco, con personal de Localización y Trazo Siguió Navor Flores con él. En diciembre de 36 todos sus ingenieros se fueron de vacaciones, don Carlos Franco quedó en Mexicali. Ya le estaba llegando equipo para iniciar la construcción desde Médanos y en los últimos días de diciembre el Presidente Cárdenas ordenó que el primero de enero se iniciara la construcción. YO estaba entonces en el Hospital recién operado, todavía con una zonda y el Ing. Franco me sacó del hospital para que le consiguiera personal y echar a andar el equipo. Le conseguí en San Luis, choferes y mecánicos, algunos que habían trabajado conmigo, pero sin conocimiento de máquinas diesel. Afortunadamente también conseguí un gran

mecánico de diesel, Pablo Landeros, quien años después trabajó conmigo como jefe de taller en Constructora Atlas. El entrenó al resto de la gente, todo ese personal siguió por años con el Ferrocarril Sonora-Baja California.

I.A.- Ing. disculpe mi interrupción, ¿se suscitaron algunas tragedias en ese período de construcción?

I.B.- Si

I.A.- ¿Podría usted narrarnos algo?

I.B.- Si, días después de que se comenzó la construcción llegó el personal de ingenieros de México y tuve que volver re infectado al hospital por tres semanas y nunca le quise pasar la cuenta a mi ex-jefe el Ing. Franco. Después vino el Ing. Castro, se trataba de estudiar una modificación parcial al trazo del desierto. El vehículo del Ing. Jorge López Collada se atascó y se descompuso, agotaron el agua y murieron todos. Navor Flores pedía desesperadamente desde el día que no regresaron, que rentara un avión y a él se le diera un carro con llanta ancha y se le permitiera ir a buscarlos. El jefe andaba en Los Angeles y ningún empleado podía tomar decisiones. Fui invitado a cenar con ellos. Fuimos al mercado, al menudo. Allí el Ing. Castro Padilla culpó a López Collada de su muerte y de la de sus compañeros y tuve la satisfacción infantil de mentarle la madre. Posteriormente regresó como gerente ya de operaciones el Ing. González, construyó el puente definitivo sobre el Río Colorado y compró el primer tren de pasajeros. Los vagones eran del Circo Haden Vey y con todo lo florido del nombre y adornos corrieron mientras se pintaban uno por uno al color del ferrocarril y con el nombre de éste.

I.A.- Ing, cuéntenos otras anécdotas que nos ha gustado oír, por favor.

I.B.- En Mexicali había un cabaret elegante, el mas elegante quizá el único elegante que tuvimos, a media cuadra de la Garita Internacional, Se incendió por 1952. Abría a medio día cantina y restaurant, algunas veces por amistad con el propietario iba ahí el personal de la Comisión de Límites al aperitivo. Lo frecuentaba un tipo bien parecido de unos 40 años, de porte fino, sombrero de Panamá, traje blanco immaculado, siempre

iba solo al extremo de la barra y ni con el cantinero hablaba. Murmurábase que tenía tipo de invertido, después se supo que era un gallero, jugador, tahur en grande a ambos lados de la frontera. En una ocasión bebían a un extremo de la barra dos ingenieros de la sección mexicana y uno de la americana. Al otro extremo llegó el jugador, poco después a media barra se acercaron tres juniors locales que hablaron a manera que se les oyera de que el señor tenía tipo de invertido o de administrador de mujeres. Cuando creció la provocación apoyada ya por las copas y el número, el jugador se les aproximó, sacó de cada cadera una daga, las puso sobre la barra invitando a que el que quisiera tomara una. Empezaron las disculpas pero él les dijo que solamente las aceptaba de rodillas y así se colocaron y salieron inmediatamente.

La Comisión de Límites tenía un aforador. El cabel de aforo estaba unos 300 metros aguas arriba del puente del ferrocarril. Una vez por vacaciones del aforador fui al Río Colorado acompañado del mecánico de la Comisión, quien había ido otras veces con el aforador.

Se nos dió un bote de aluminio que acababan de mandar de Ciudad Juárez, lo estrenábamos en lugar del de madera. El aforo se hacía con molinete cada cuatro metros y el bote corría por una polea sobre el cable de acero; otra combinación de poleas lo alineaba en cada punto de aforo y luego lo ponía diagonal a la corriente para que ésta lo moviera al siguiente punto. Al llegar dejamos borrega y botas: Esto fue un 16 de enero de 1946, hacía un frío de todos los diablos. Dejamos la borrega y las botas y quedamos con un sueter delgado y zapatos de lona sin amarrar. Yo era buen nadador y me senté sobre el salvavidas y dije a Miguel el mecánico: maestro, póngase el salvavidas, pero no me fijé si lo hizo y no lo obligué. También se sentó sobre de él. El era regular para nadar. Al primer punto de aforo llegamos sin dificultad. Al segundo hizo Miguel una maniobra rápida y el bote de aluminio mas sensible que el de madera no aguantó. Yo caí al agua y sin temor nadé contra la corriente diagonalmente para que ella misma me orillara. Salí unos cien metros agua -

abajo, iba viendo como Miguel hombre fuerte a quien el mismo cable atado a la proa del bote levantó al hundirse, llegó al cable de acero de 22 milímetros y parecía tratar de llegar a la margen a pulso. Siempre que se aforaba se acercaban chicos curiosos. Al siguieron por la- orilla y cuando yo salía entre el lodo y las ramas les oí, ya se calló aquel. Sólo se vió pasar su sombrero. Creo que las puntas de alambre del cable le hirieron tanto las manos que no alcanzó a llegar a la torre de . Cuando- salí fui a la caseta telefónica del ferrocarril a llamar a la oficina. A pesar del viento frío sobre la ropa mojada no sentía frío. Solo al terminar de hablar comencé a temblar. Se acercó el dueño de una tienda cercana y me dió ropa de él dos veces mi diámetro. Más de un mes buscamos a Miguel hasta muchos kilómetros aguas abajo, nunca se le encontró. Nunca dejaré de culparme por no haberle obligado a ponerse el salvavidas. Quizá al verlo pasar flotando hubiera podido sacarlo.

- I.A.- Ing. cuando usted llegó ¿nos puede dar una descripción física de Mexicali en aquel entonces?
- I.B.- Mexicali, que supongo, creo que debe haber tenido unos 18 mil habitantes o algo así, llegaba hasta Palacio de Gobierno únicamente, es decir, hasta la Calle G, digamos. Pavimentos tenía únicamente una cuadra de la Melgar, es decir, desde la Garita hasta la Madero, luego la Madero entre la Melgar y la México y la México entre Madero y Obregón y luego Obregón desde la México hasta el Palacio de Gobierno, todo lo demás eran -- un desastre cuando llovía. Cuando fue gobernador el Lic. Carlos Trejo, para dar ocupación a la gente, a muchas calles no pavimentadas como la Madero desde la México hacia el este, le mandó poner cordones, guarniciones de piedras que traían de la Sierra de los Cucapás o del Centinela y además le puso camellón, lo cual fue peor puesto que hizo mas angostos los carriles y cuando llovía iba uno a chocar con las piedras que habían colocado.

Detrás del Palacio de Gobierno estaba el aeropuerto o campo de aviación, desde el Palacio de Gobierno hasta lo que es a hora la Calle K y allí despegaban avionetas entonces, yo re cuerdo.

I.A.- ¿Comerciales?

I.B.- En 1934 yo volé en una avioneta comercial a México, una de - 5 pasajeros. Ya después vino Mexicana de Aviación con los D-C 3 y aviones mas grandes.

I.A.- Ing. ¿recuerda estas fotos de aquel entonces?

I.B.- El Palacio Municipal, es el mismo que existe ahora, esta es otra vista del mismo Palacio Municipal. La Cervecería Azteca y la Cervecería Mexicali. La Cervecería Azteca cerró cuando se acabó la prohibición de cerveza en E.U., que fue en 1932. La prohibición de aguardiente en E.U. creo que fue al año siguiente, el 33, pero desde entonces cerró la Cervecería Az teca.

I.A.- En 1932

I.B.- La Mexicali cerró hace pocos años y la compraron varias cerveceterías, las tres grandes y la tienen abandonada

I.A.- ¿Nos podría decir algo mas sobre la Cervecería Azteca, tenemos pocos datos?

I.B.- Era. No recuerdo el nombre de los tres socios americanos. Hacían la cerveza A.B.C., que era muy buena, pero siempre fue mejor la Mexicali.

I.A.- Indiscutiblemente. Bueno, ahora Ing., enfocando un poco nuestra atención a San Luis, ¿podría relatarnos algunas anécdotas o una parte del desarrollo de aquellos años de los 30, cuando usted llegó aquí?

I.B.- En San Luis había aproximadamente entre 250 habitantes en 1930 ahora tiene como 140 mil. En Sonora era Ley que los aguardientes debían depositarse en la Comisaría de Policía y los comerciantes los retiraban según lo necesitaran pagando algún impuesto. A veces el Comisario de Policía invitaba amigos y se
de una doña Juana Bacanora. Había un cabaret de lujo donde había habido juego alguna vez y era concurrido por americanos y algunos mexicanos que podían con sus precios. También en él se hacían algunas fiestas especiales del pueblo, como bailes de carnaval, año nuevo. Otras cantinas eran soco-

rridas por agricultores y por yumas, cucapás que hablaban lenguas distintas aunque son de la familia Hocaí. De algún modo se entendían. Sus diálogos pasaban de las palabras a cuchilladas y parece que las mujeres eran las más agresivas. Como no había médico en San Luis y los indios no necesitan pasaporte americano ni mexicano, el Comisario entregaba el herido o el cadaver a los oficiales de migración americana para que se le llevaran a Yuma. Como cosa curiosa, que en el mismo tronco lingüístico y quizá racial, los cucapás y yumas muestran diferencias físicas. Los cucapás son de color moreno cenizo y los yumas tendiendo a rojo. Aquellos son mas delgados y altos o tal vez lo parecían por el turbante común con que se arropaban el cabello. Es posible que la robustez y hasta gordura de los yumas se debiera a mejor alimentación desde que fueron concentrados en reservaciones.

- I.A.- ¿Posteriormente Ing. cuáles fueron sus actividades?
- I.B.- Bueno, todavía trabajando con la Comisión de Límites, una vez compré el Campamento de la Presa Morelos en sociedad con Eufrasio Santana y después compré los talleres, esos ya solo y los revendí todos.
- I.A.- ¿En qué año fue eso?
- I.B.- Eso debe haber sido por el 48, 49, cuando se terminó la Presa Morelos y se iba Morrison Klaiton de aquí. Y todavía los talleres, el mas grande, el taller de diesel está ahí por la López Mateos, compré también algo de herramienta que después se la traspasé a Constructora Atlas en 51, porque el año anterior yo había concursado para mover el puente de trabajo de la Presa Morelos que había desmantelado Morrison Klaiton, moverlo a San Luis, porque se pretendía instalarlo en lugar de las pangas que existían entonces. Concuraron cuatro compañías. La primera, la mas baja con 600 y tantos mil pesos, porque pensaban en llevarlos por los caminos malos de entonces que había que arreglar y probablemente rectificar. Uno llegaba como a 900mil pesos, de los tres, otros concursantes. Y yo propuse 280 mil pesos y me presenté al concurso con la fianza que exigían y además un seguro que no exigían. El Ing.

García González y el Jefe de la Junta Local de Caminos dijeron que no lo podía yo mover por 280 mil pesos y que además para que llevaba seguro. Bueno, estás garantizando con fianza que ustedes piden, estoy garantizando con un seguro, además ya sabrán ustedes el Ing. García González dijo: bueno, si no lo puede mover por esa cantidad va a quedar quebrado y le van a exigir que cumpla con la fianza.

Todas las personas a moverlo por tierra, yo pensé en moverlo por el río y hablé con el gerente de B.B. en Algodones que me prestó una grúa para moverlo. Le cayó en gracia la idea de flotar el puente. Con toda la madera hice 29 balsas y sobre las balsas eché todas las piezas de acero. Llevé a un hombre que conocía mucho del río, ya murió. Era de San Luis, del Ejido Monumentos, se llamaba Francisco Pacheco Domínguez y él en un bote de motor, yo en otro y en cada balsa dos hombres. Legamos 27 balsas a San Luis. Una se nos baró cerca de Sorrentón del lado A del Río. Andaban unos americanos tratando de salvatear la balsa y todo el material porque según ellos de acuerdo con el tratado del 48 el Río Colorado era navegable.

Pero afortunadamente conseguí a tiempo una bomba de alta presión en Mexicali y en un bote la llevé y sacamos la balsa. La otra vino a dar mas abajo de San Luis y ya la estaban desmantelando ahí los ejidatarios, pero hablé con el gobernador García González y los obligó a que entregaran todo el material ahí donde se construyó el puente después, puente que le llamaban la marimba, porque sonaba como marimba. Uno de los concursantes fue constructora Atlas de los que habían concursado con 600 y tantos mil pesos y cuando ya terminé yo el puente de San Luis me invitaron a asociarme con ellos. Y desde entonces estoy asociado con ese grupo, hace 30 años. Comenzamos con hacer obras de cemento para Recursos Hidráulicos tres años seguidos, cuando se acabó ese trabajo hicimos caminos vecinales, el de Pascualitos Pescaderos y algunos otros y todavía se hacen algunas obras para Recursos Hidráulicos y otras para la Secretaría de Obras Públicas.

Constructora Atlas terminó sus operaciones en 1954, cuando ya no había obras, se prefirió liquidar a toda la gente que ya estaban causando problemas, ~~formar~~ un sindicato local. En tonces fui a México conseguí con el Director de Caminos Vecinales un contrato; el de Pascualitos - Pescaderos; nosotros nunca habíamos hecho caminos, compramos equipo, pero nos mandó un gran residente, que fue de hecho el que nos enseñó a hacer caminos. El Ing. Jorge Orozco que acaba de morir, y después hemos tenido muchas obras, nada mas que entonces organizaron Empresas Delta que es la que sobrevive. Constructora Atlas terminó y su nombre ahora es Empresas Delta. Se llamó Empresas Delta porque pensabamos comprar algunos otros tipos de negocios, que siempre no se hizo. Ahora ya Gilen ya salió, ya murió, quedan pocos accionistas, inclusive algunos trabajadores muy viejos ya, algunos jubilados, tienen pocas acciones, pero todavía las conservan.

Después hicieron obras para el Gobierno del Estado cuando el gobernador Maldonado nos ordenó como 3 millones de obras públicas, entre otros pavimentos la primera parte de la Justo Sierra y algunos otros. No nos pudo pagar y entonces nos ofreció la mitad de lo que era el aeropuerto entonces, donde nosotros hicimos el fraccionamiento Los Pinos. Se comenzó en 1956 y vino a terminarse de vender como 10 años después. Ese fraccionamiento tardó mucho, porque ahí no hicimos casas sino que vendimos puros terrenos y años después para ese fraccionamiento se organizó otra compañía que es Urbanizadora de Mexicali. Y años después en 1965, 66 otra operación igual con el entonces gobernador Esquivel. También le hicimos muchas obras y no nos pudo pagar el gobernador del Estado y nos pagó con los terrenos de los que tuvimos que hacer el Fraccionamiento Residencias, nomas que como ya había financiamiento de interés social y ese tipo de financiamiento no permite vender terrenos sino casas, tuvimos que construir casas como vehículo para vender el terreno. Salieron mil y 1 lotes y nosotros hicimos 711 casas. Con 711 casas se llenó el fraccionamiento, claro que vendimos uno que otro

lote que algunas personas quisieran construir su casa y además están los lotes comerciales de la Calzada Benito Juárez. Eso es hasta el momento y ahora estamos en plan de liquidar esa Compañía, porque ya cumplió con su cometido, no hemos conseguido otros terrenos, Inmobiliaria del Estado ha absorbido todo al vendedor de las ciudades y lo vende muy caro y ya no vamos a seguir con fraccionamientos.

I.A.- Ing. ¿tuvo algunos puestos políticos o representaciones ante el gobierno de la Secretaría?

I.A.B_ No, nunca, puestos políticos no. Una vez, en 1945 o 46, cuando por decreto del Congreso de la Unión se fijaron los límites de Baja California y Sonora, siguiendo el cauce de entonces que casi era el cauce actual del Río Colorado hasta el ferrocarril, mi ex jefe en la C.L., localmente Mexicali que era entonces rector de la U. de Sonora, fue el primer rector de la U. el Ing. Francisco Antonio Estesaran, vino a Mexicali para pedirme que representara yo al Gobierno de Sonora en la demarcación de los límites. El representante de Baja California fue el entonces Director de Obras Públicas el Ing. Manuel Fernández Guerra que no podía salir de su oficina por el exceso de trabajo. Yo pedí una licencia en la Comisión Internacional de Límites y conseguí dos topógrafos; vehículos con mucha dificultad porque era todavía tiempo de guerra o acababa de terminar y demarcamos los límites desde San Luis hasta Ríto. Se monumentaron con unos monumentos muy parecidos pero mas chicos que los de la Línea Internacional y ya muchos de ellos han desaparecido.

I.A.- ¿Alguna otra intervención Ing.?

I.B.- P r 1963, 64, construimos un tramo de la autopista de Tijuana a Ensenada, desde el Descanso hasta el Mirador. Una cosa curiosa, en aquel tiempo en Ensenada no había Seguro Social de Tijuana, al Sur no había servicios de Seguro Social. Naturalmente trató el Instituto de cobrarnos cuotas y nos defendimos. El Delegado regional nos daba la razón, que no debíamos pagar cuotas. Nosotros pusimos un especie de sanatorio,

llevamos un médico al que le pagabamos su sueldo, claro con profesión libre, su esposa era enfermera y entre los dos - atendían ahí; llegaba a atenderse cosas relativamente serias. El único caso que tuvimos que mandar a San Diego fue una

en un ojo de un trabajador, porque él no podía no era cirujano de ojo. Lo curioso fue que el Delegado aquí no nos quería dar por escrito una autorización para no pagar - cuotas. YO fui a México y entrevisté al, me hice acompañar del asesor del Seguro Social de la Federación Patronal y -- fuimos a ver al Lic. Reyes Heróles que era el Sub-director-Administrativo y ellos dos eran amigos y se llevaban inclusive fuerte. El Lic. Laniado y Reyes H.

Le presentamos el problema, me dijo que estaba de acuerdo - en que no pagáramos las cuotas, puesto que teníamos los -- servicios nosotros, por lo menos el de accidentes y enfermedades, pero no nos quiso dar nada por escrito, le dió por -- teléfono al Delegado Regional la orden de que no nos cobrara pero aprovechando el viaje le dije que era absurdo que el Seguro Social cobrara las cuotas por grupos de cotización, por que no hacerlo por porcentaje de salario, puesto que cada -- grupo está calculado sobre el salario promedio del grupo. Me dió muchas razones, la última fue que el sistema, me dijo vayan ustedes mucho a la.... tienen toda la razón, pero no podemos hacer nada porque tendríamos que correr al 40% de nuestro personal administrativo y eso no se puede. El director - de entonces del Seguro era precañadidato a la presidencia de la República

Navarro.

Bigotes fue chofer del Gral. Rodríguez cuando llegó aquí, ha de haber sido 1923, 24 y una vez iba manejando a Tijuana con el general y el general le quitó el carro para manejar y ya en la cuesta de la Rumorosa iba a velocidad excesiva el general, entonces el Bigotes le cerró el suich y le quitó la llave. El Gral. lo primero que hizo fue echar mano a la pistola., pero el Bigotes lo que le dijo fue, me presta la pistola o tiro la llave al barranco. El Gral. le dió la pistola, - le quitó los cartuchos el Bigotes, se la devolvió y le devol