MANOS A LA OBRA

CAMINOS NUEVOS, CAMINOS VIEJOS: CARRETERA TRANSPENINSULAR

Varias generaciones de bajacalifornianos tuvieron que esperar poco más de medio siglo para ver hecho realidad el sueño de comunicarse entre sí y con el resto de la República, mediante una extensa carretera de 1,708 kilómetros de longitud conocida como la Carretera Transpeninsular, cuyo inicio se ubica en la fronteriza ciudad de Tijuana (extremo norte) y concluye en Cabo San Lucas (extremo sur).

Antecedentes

Mucho antes de la conquista española, los pobladores de la península fueron haciendo sus propias veredas producto de sus actividades cotidianas como pescar, cazar, sembrar, ir de una población a otra, etc. Varios de esos caminos fueron aprovechados por los primeros frailes para conectar entre sí las misiones que iban estableciendo, de esta manera surgió el Camino Real Misionero de la Baja California. Jesuitas, dominicos y franciscanos se encargaron de evangelizar esta península, los dominicos levantaron su última misión llamada Nuestra Señora de Guadalupe del Norte en el valle de Guadalupe en 1834.[1] Al paso del tiempo algunas de estas rutas o caminos misioneros vendrían a formar parte del trazo de la Carretera Transpeninsular, esto es, se acoplaron caminos nuevos con caminos viejos lo cual produjo nuevos asentamientos y actividades económicas.[2]

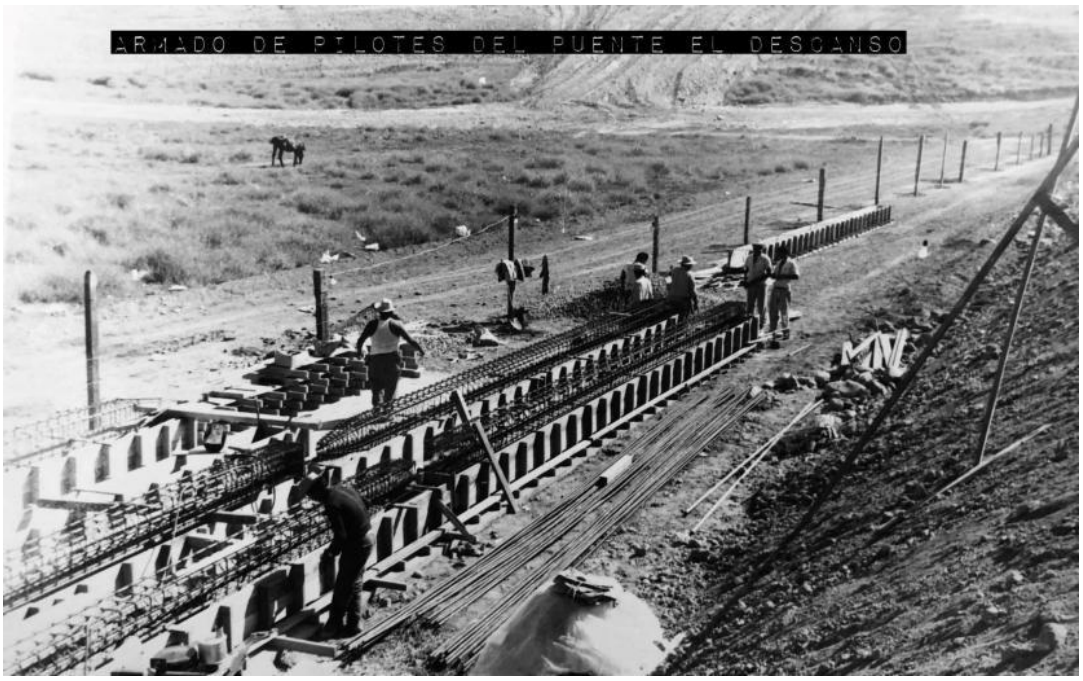
Ni progresista ni moderno

El largo gobierno del general Porfirio Díaz tenía como objetivo principal convertir a México en un país moderno y progresista; este impulso se reflejaba en los estados del centro y norte del país principalmente en la implementación de diversas obras de infraestructura: ferrocarriles, telégrafo, correo, algunas carreteras. El territorio federal de la península de Baja California no formaba parte de ese propósito, sólo era visto como una tierra de la cual se podría extraer una variedad de minerales. El 10 de diciembre de 1916 -en plena revolución armada- los hermanos Manuel Barbachano (propietario de la Compañía Eléctrica y Fronteriza) y Rubén firmaron un contrato con Silverio I. Romero delegado del gobierno en Tijuana para construir la carretera Tijuana-Ensenada sobre una parte del trazo del antiguo Camino Real Misionero de la Baja California, que sería el inicio de la Carretera Transpeninsular.

Construyendo el camino

Fue hasta 1920 cuando se comenzó a construir un pequeño tramo de la carretera Tijuana-Ensenada con escaso e inadecuado equipo y herramientas.[3] El término transpeninsular que se le dio a esta carretera data de los primeros años de establecida la Comisión Nacional de Caminos (1925), sin embargo, no se visualizó plan alguno para

continuar su realización.[4] De acuerdo con algunos investigadores esta obra de infraestructura inició en 1933 con toda la tecnología a su favor.



Armado de pilotes para El Descanso, uno de los pocos puentes fabricados en esta carretera. Octubre, 1963. https://www.sandiegored.com/es/noticias/189239/Conoce-la-historia-de-la-iconica-carretera-que-permite-recorrer-la-Peninsula-de-Baja-California

El gobierno del presidente Lázaro Cárdenas (1934-1940) propuso el Plan Pro-Territorios Federales para impulsar la economía, la organización política y la vinculación de dichos territorios con el resto de la República, así como fortalecer el sentimiento nacional dada su lejanía. El primer paso, respecto al territorio de Baja California, fue ampliar y mejorar sus caminos.[5] Ejemplo de ello fue la extensión de la carretera Tijuana-Ensenada hacia el sur, hasta llegar al puerto de San Quintín ubicado a 100 kilómetros de Ensenada.

Ulises Irigoyen, secretario de Hacienda durante el Cardenismo, incluyó a la Transpeninsular en un proyecto de “zona libre” (régimen aduanal de excepción fiscal de importaciones) a partir de 1939, que resultó exitosa en los años futuros al establecerse varias zonas productivas que serían ligadas por la Transpeninsular: Tijuana como urbe turística; Guerrero Negro, la salinera más grande del mundo; los Cabos San José y San Lucas como corredores turísticos y el Valle de San Quintín, el segundo productor nacional de tomate, después de Culiacán, Sinaloa.[6]

Durante la Segunda Guerra Mundial, el presidente Manuel Ávila Camacho (1940-1946) inició los trabajos de una parte de la Carretera Transpeninsular que va de La Paz a la Base Naval de Bahía Magdalena para la protección de nuestra soberanía. También se tiene noticia de que la Transpeninsular iba a ser financiada por el gobierno estadounidense con el objeto de movilizar sus tropas por la península de Baja California dada la amenaza de Japón de atacar el estado de California, que finalmente no sucedió.[7]

Carretera escénica Playas de Tijuana-Ensenada.
https://twitter.com/pacifica_at_ens/status/925778545493688320

En la gestión administrativa del presidente Adolfo López Mateos (1958-1964) se construyó parte de la Transpeninsular que va de La Paz hacia el Paralelo 28 (división entre Baja California y Baja California Sur) asfaltada en 212 kilómetros, además de la construcción y ampliación que va de Loreto a Santa Rosalía. Asimismo, dieron inicio las obras de la carretera escénica Playas de Tijuana-Ensenada que fue inaugurada en 1967 bajo el periodo presidencial de Gustavo Díaz Ordaz.[8] Cabe señalar que bajo esta administración quedó financiada gran parte de la construcción final de la Transpeninsular.

La Carretera Transpeninsular abierta al público

El 1 de diciembre de 1973 el presidente Luis Echeverría Álvarez, frente a una multitud reunida en el cruce de la Carretera Transpeninsular con el Paralelo 28, inauguró esta nueva vía que hacía posible comunicar a todos los bajacalifornianos del norte con los del sur y viceversa. Se develó entonces un llamativo monumento de 36 metros de altura en forma de águila estilizada cuyas alas cobijan o enlazan a las dos Californias unidas por la patria. La obra escultórica (que hoy forma parte de las instalaciones del 21 Regimiento de Caballería Motorizado) fue diseñada por los arquitectos Edmundo Rodríguez Saldívar y Ángel Negrete González, quienes ganaron cien mil pesos como premio y la dirección del conjunto que incluía -además del monumento- la plaza ceremonial y un albergue parador.[9]

El discurso ofrecido por el presidente Echeverría ponderó la acción de la Secretaría de Obras Públicas que estuvo a cargo de la obra final de la carretera (1959-1973). "...baluarte de la mexicanidad...obra ciclópea destinada [...] a cumplir con los altos fines de integración del país en el bloque monolítico en el que ya no haya regiones segregadas." Por su parte el Ing. Enrique Bracamontes, secretario de Obras Públicas en ese momento, respondió a aquellas críticas de la opinión pública sobre los dos carriles de que consta la Transpeninsular en vez de cuatro donde se pudieran desarrollar altas

velocidades, en ese sentido el Ing. Bracamontes externó: "...el diseño fue pensado para el desarrollo de Baja California...se recorrerá cómodamente permitiendo al turista un verdadero descanso físico y espiritual, apreciar y disfrutar del variado paisaje, aprovechando su recorrido, que puede hacerse en etapas no fatigosas."[10]

1 de diciembre de 1973 ceremonia de inauguración de la Carretera Transpeninsular en el Paralelo 28.
https://twitter.com/ingvazquezcj/status/1163521733069926402

Oficialmente se le bautizó como Carretera Transpeninsular "Benito Juárez" y dentro del concierto carretero del país es la Carretera Federal No. 1. Al respecto el Ing. Bracamontes señaló que su nombre: "... obedecía a que Juárez comprendió que para que México lograra su cabal desarrollo era imprescindible el tener caminos."

La prensa local bajacaliforniana presumía su carretera mencionando el tiempo de recorrido por la Transpeninsular que era de 13 horas saliendo de Tijuana, cuando antes se hacían tres días completos hasta los Cabos. El costo oficial de esta larga vía de comunicación ascendió a 2,600 millones de pesos que no se comparan con los 340 millones de pesos ejercidos para el tramo Tijuana-Ensenada. Los dos carriles diseñados para esta carretera captaban un promedio diario anual de 50 a 500 vehículos.

A fin de cuentas, la península de Baja California no se hallaba tan aislada, pero sí mostraba rezagos en relación a la infraestructura nacional desarrollada hasta entonces en los transportes terrestres aéreos y marítimos. Cabe recordar que el puerto de Mazatlán integró a Baja California Sur con el noroeste del país mediante un servicio de transbordadores de primera clase.

A su paso, la Carretera Transpeninsular enlaza hoy en día poblaciones importantes como Ensenada, Rosarito, Loreto, Guerrero Negro; las pinturas rupestres de la Sierra de San Francisco; Santa Rosalía y su templo dedicado a Santa Bárbara que data de 1894 atribuido al Ing. Gustavo Eiffel; Ciudad Insurgentes (La Toba); Ciudad Constitución (Comandú); La Paz -capital del estado de Baja California Sur-, y los Cabos: San José y San Lucas, entre otras.

REFERENCIAS

[1] "Conoce la historia de la icónica carretera que permite recorrer la Península de Baja California" en: https://www.sandiegored.com/es/noticias/189239/Conoce-la-historia-de-la-iconica-carretera-que-permite-recorrer-la-Peninsula-de-Baja-California consultada el 31 de octubre de 2022.

[2] Víctor Manuel Gruel Sánchez. "Al margen de la carretera transpeninsular:

turismo residencial, agricultura y minería de exportación en Baja California y Baja California Sur durante el siglo XX", tesis El Colegio de México Centro de Estudios Históricos, junio 2019, p. 22.

[3] SOP, "Una breve monografía", p. 22.

[4] Víctor Manuel Gruel Sánchez, op. cit., p. 46.

[5] Taylor Hansen, Lawrence Douglas. *La transformación de Baja California en estado, 1931-1952*. Estudios Fronterizos #1. UABC. Mexicali, 2000.

[6] Víctor Manuel Gruel Sánchez, op. cit., p. 15.

[7] John M. Cabot, "Oral History Interview" p. 5.

[8] "Conoce la historia de la icónica carretera que permite recorrer la Península de Baja California", página ya citada y consultada el 31 de octubre de 2022.

[9] "Sudcalifornia de ayer y hoy" en: http://lapazantigua-sudcalifornia.blogspot.com/2012/04/paraleo-28.html página consultada el 1 de noviembre de 2022.

[10] Enrique Bracamontes, citado en SOP, "La Transpeninsular ya está terminada", p. 28,