

RUTAS, CAMINOS Y COMUNICACIONES EN SONORA

MEMORIA DEL VII SIMPOSIO DE HISTORIA
REALIZADO DEL 23 AL 26 DE NOVIEMBRE DE 1994



COMPILACION J. FAVIOLA ARRIZÓN R.
2011

RUTAS, CAMINOS Y COMUNICACIONES EN SONORA

MEMORIA DEL VII SIMPOSIO DE HISTORIA
REALIZADO DEL 23 AL 26 DE NOVIEMBRE DE 1994



Sociedad Sonorense de Historia, A. C.

**RUTAS,
CAMINOS Y
COMUNICACIONES
EN SONORA**

**MEMORIA DEL VII SIMPOSIO DE HISTORIA
REALIZADO DEL 23 AL 26 DE NOVIEMBRE DE 1994**

Varios Autores
Primera Edición 2011
Derechos para esta edición
Sociedad Sonorense de Historia, A.C.

Mtro. Ignacio Lagarda Lagarda
Presidente de la Sociedad Sonorense de Historia

Dr. Joaquín Robles Linares Negrete
Vicepresidente

Ing. Antonio Obregón Luken
Secretario

Lic. Franco Becerra Boyaín y Goytia
Tesorero

Lic. José Rafael Aguirre Fernández
1ª Vocal

Lic. Fernando López Moreno
2ª. Vocal

Mtra. María Del Carmen Alonso Paz
3ª. Vocal

INDICE

EL ANTIGUO CAMINO DE MÁTAPE A BATÚC

Ángel Encinas Blanco

Sociedad Sonorense de Historia

PROYECTO DE NAVEGACIÓN EN LOS RÍOS

YAQUI Y FUERTE, 1835-1841

Armando Quijada Hernández.

Sociedad Sonorense de Historia

JUAN BAUTISTA DE ANZA SUS CONEXIONES

ÉTNICAS Y LAS EXPEDICIONES A ALTA CALIFORNIA

Donald T. Garate

Sociedad Sonorense de Historia

LA RED CARRETERA EN SONORA

Edmundo Aguirre Clausen

Junta Local de Caminos.

RANCHO “ EL GORGUZ “; UN ACERCAMIENTO

A SU HISTORIA

Feliciano Fernández Díaz de León

Sociedad Sonorense de Historia

CAMINO REAL DE SONORA

Flavio Molina Molina

Sociedad Sonorense de Historia

LA TANUNCIA... EL TRENECITO DE "LA COLORADA

Gustavo Adolfo Figueroa Martínez.

Sociedad Sonorense de Historia

EL FERROCARRIL DEL PACIFICO

Gilberto Escobosa Gámez.

Sociedad Sonorense de Historia

KILOMETRO 242: ESTACIÓN PUNTA PEÑASCO
CRÓNICA DEL FERROCARRIL SONORA-BAJA CALIFORNIA
Guillermo Munro Palacio.

LAS APORTACIONES DEL SECTOR TRANSPORTE
AL PROCESO DE DESARROLLO.
Ignacio Machorro Delmonte

LOS DILIGENCIEROS DEL DESIERTO DE SONORA
Y SU CONTRIBUCION A LAS COMUNICACIONES
Y MEDIOS DE TRANSPORTE
J. Alfonso Molina McAlpin.

EL GOLFO DE CALIFORNIA, UN MEDIO
DE COMUNICACIÓN.
Juan José Gracida Romo
Centro INAH Sonora
Sociedad Sonorense de Historia

CONTRIBUCIÓN A UNA HISTORIA DE LOS
CAMINOS EN SONORA
Julio César Montané Martí
Centro INAH Sonora
Sociedad Sonorense de Historia

EL CORREDOR MARITIMO MERCANTIL DEL NOROESTE
NOVOHISPANO: SAN BLAS - GUAYMAS, 1796-1821.
Juan Domingo Vidargas del Moral
IIIH-UNAM

LOS INICIOS DE LA AVIACIÓN EN SONORA, 1913-1914.
Lawrence Douglas Taylor Hansen

HISTORIA DE LA TRANSPORTACIÓN AÉREA
EN EL ESTADO DE SONORA
Ing. José López Moctezuma Cumming
Sociedad Sonorense de Historia

EL CAMINO REAL COSTERO: SIGLOS XVI-XIX.
ARTERIA VITAL DEL NOROESTE NOVOHISPANO.

José Rómulo Félix Gastélum
Sociedad Sonorense de Historia

EFFECTOS DE LA TELEVISIÓN EN EL MEDIO
RURAL SONORENSE

Juan Ramón Gutiérrez Sánchez.
Sociedad Sonorense de Historia

CAMINOS SERIS

Lic. Sergio Córdova Casas
Sociedad Sonorense de Historia

DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE CONSTRUCCIÓN
DE CAMINOS POR COOPERACIÓN EN SONORA

Ing. Leonardo Melo y Cerda

¿COMO CAMINARON LAS CONCHAS?

R.B. Brown.
Centro INAH Chihuahua

EL ANTIGUO CAMINO DE MATAPE A BATUC

Ángel Encinas Blanco
Sociedad Sonorense de Historia

Mátape fue, en la época colonial de las misiones jesuíticas de Sonora, un centro poblacional de primer orden, pues que era el eje de todas ellas ya por estar situada estratégicamente en el centro del Estado, como por su maravilloso clima nada caluroso. Asimismo, constituyó el punto obligado de intercomunicación del que fue mi pueblo, Batuc, con Hermosillo.

El primer camino que comunicó Batuc con Mátape, fue debido al gobierno progresista de Ramón Corral, quien, en su Informe de 1889 dice:

"En el distrito de Ures, se ha hecho importantes mejoras en los caminos. Se han compuesto los que salen de Mátape para Nácori Grande, Pueblo de Alamos, Batuc y Soyopa con una extensión de 14 leguas o 56 kilómetros. Además, se practicaron los reconocimientos necesarios para trazar un camino carretero que unirá con la Estación Torres y con Hermosillo los pueblos de Batuc, San Pedro de la Cueva, Suaqui y Tepupa, el cual está proyectado para llevarse hasta el mineral de Lampazos y el pueblo de Tepache en el distrito de Moctezuma"¹.

Este proyecto del que habla Corral, no pasó de ser más que eso: proyecto, pues nunca se llevó a cabo. Y el camino a que hace referencia, ni siquiera puede considerarse como tal, pues era de los llamados "de herradura", o sea, exclusivamente para personas montadas.

En Informe del prefecto de Ures, Francisco Aguilar de 5 de abril de 1906, se consigna:

¹ Informe de Gobierno de Ramón Corral. Año 1889. Archivo Unison.

"caminos de herradura reparados: De Mátape al Valle de Batuc, 20 kilómetros. De Batuc a Mátape, 14 kilómetros. No se construyeron caminos carreteros ni de herradura"².

La corroboración de que se trataba nada más de brechas de herradura, lo tenemos en el hecho de que por Ley de 5 de junio de 1895, los Caminos Nacionales quedaron bajo la jurisdicción y vigilancia del Estado. Y en Informe del prefecto de Ures, Francisco Aguilar de 8 de enero de 1910 consigna que "en su distrito no se tienen caminos nacionales"³.

Primer camino para automóviles

Con fecha 19 de junio de 1916, el primer regidor de Batuc, Jesús E. Ortiz se dirigió al oficial mayor del Estado en estos términos:

"En cumplimiento de la Circular Número 34, tengo la satisfacción de comunicar a esa superioridad que hecha la manifestación de su contenido a los ciudadanos de este domicilio, estuvieron todos de acuerdo para el trabajo del camino de ruedas a ayudar al C. Gobernador con su contingente por lo que ofrezco a usted mi ayuda como empleado público, y solo he de merecer me indique el camino que debemos comenzar si por el "Puerto de Mátape" o por "Los Torreones", indico a usted que por lo primero no ha habido camino de ruedas.

"En espera de su disposición me sirvo para dar principio..."⁴.

El 12 de julio de 1916, contesta el Secretario General de Gobierno:

"En contestación al oficio de usted de fecha 19 de junio, manifiesto a usted por acuerdo del C. Gobernador, que deben comenzar los trabajos en la apertura del camino de que se trata, por la vía que sea de más utilidad y urgencia. Firmado: Lic. Gilberto Valenzuela"⁵.

Con fecha 9 de agosto de 1916, el presidente municipal de Batuc, Ramón Othón informa "estar dispuesto a empezar los trabajos de abrir un camino para carros de Batuc a Hermosillo o Ures"⁶.

² Archivo General de Historia del Estado de Sonora. Tomo 203. Año 1905.

³ Idem. Tomo 2467. Año 1910.

⁴ Idem. Año 1916.

⁵ Archivo Histórico del Estado de Sonora. Año 1916.

⁶ Idem. Año 1916.

Así, en 1917, del que era titular Adolfo de la Huerta abrió un camino que comunicaba a los pueblos del Río de Batuc (San Pedro de la Cueva, Batuc, Tepupa y Suaqui) y Mátape o Villa Pesqueira y por ende con la capital Hermosillo, aprovechando una brecha por la que en años anteriores circulaban carros de tracción animal que hacían el acarreo de materiales y productos del antiguo mineral de Lampazos en el municipio de Tepache a Hermosillo. El encargado de la construcción fue el Sr. Manuel M. Gándara de Ures.

"Este camino, o mejor dicho, esta brecha abierta muy superficialmente, pasaba por terrenos bastante accidentados, con cuestras muy pronunciadas, tales como la famosa "Cuesta del Obispo", una cuestra si no muy pronunciada en su pendiente, sí muy larga que se encontraba en plena sierra entre Gallego (rancho del municipio de Mátape) y Huépari (ranchería de San Pedro de la Cueva) y la cuestra de "Las Trincheras", las cuales, los vehículos de aquel entonces, por su poca potencia, las ascendían con grandes dificultades, por lo que se hacía necesario el empuje de los pasajeros, y, además, resultaba un camino muy largo, ya que de Batuc a Mátape había una distancia de 70 kilómetros, el doble de la distancia normal exacta. Para ir de Batuc a Hermosillo, se requerían de dos días bien trabajados. Por cierto, apenas terminado este camino, a mediados de 1917, hizo su entrada a Batuc, el primer automóvil: un Ford tipo "A", tripulado por el joven Gaspar M. López, oriundo de Batuc y vecindado en Hermosillo. Por demás está decir que ello constituyó un acontecimiento espectacular, pues la inmensa mayoría de la gente no conocía los vehículos de motor, por lo que fue motivo de regocijo general".

Esta Cuesta del Obispo, a 15 kilómetros al noroeste de San Pedro de la Cueva, era una cuestra, era una cuestra muy larga y "más que camino, era apenas una brecha", al decir del Sr. Rafael Castillo Encinas⁸ que la recorrió muchas veces; por ella fue por donde pasó la artillería de Pancho Villa para él llegar a San Pedro en donde realizara la matanza, tantas veces noticiada, aquel infausto 2 de diciembre de 1915, y debió su nombre a que cuando el obispo de Sonora, Dr. Juan Navarrete y Guerrero recorrió su Diócesis al llegar a la susodicha cuestra se le conminó a que bajara del vehículo en que iba y descendió la cuestra en "silla de manos": dos hombres forman, uno con su mano izquierda toma fuertemente el brazo derecho y el otro a la inversa: con

⁷ Plática con Angel B. Encinas Duarte durante 1980.

⁸ Plática sostenida en junio de 1994.

su mano derecha así fuertemente su brazo izquierdo, de tal manera que forman el asiento de una silla.

Grabado se quedó en mi memoria de algunas veces que vine a Hermosillo: a la I Exposición Agrícola, Ganadera e Industrial en 1938 y algunas otras más y mi madre bajaba del carro en que viajábamos y a pie conmigo en sus brazos salvaba la cuesta, que le causaba pavor, como me lo comentó tiempo después.

Este camino a través de la Cuesta del Obispo, de Batuc a Mátape, fue reseñado en el Informe de Gobierno de Adolfo de la Huerta, del período comprendido del 19 de mayo de 1916 al 18 de junio de 1917, así:

"Durante este período, se iniciaron los trabajos de apertura y se terminaron los siguientes: De Mátape a Suaqui (pasando por Batuc), 57 kilómetros; de Suaqui a Batuc, San Pedro de la cueva y Tepupa, 15 kilómetros⁹.

Mi padre, el extinto Angel Bernardo Encinas Duarte había ayudado grandemente en la campaña política para el cargo de diputado federal en 1916 a Lino B. Rochín, sonorenses que ocupaba en México la Subdirección General de Correos, haciendo propaganda en los pueblos del Río de Batuc. Lo compensó apoyándolo para el ingreso al Ramo Postal. Y era administrador de correos de La Dura, Sonora, cuando sofocado en 1929 el Movimiento Escobarista o Renovador, uno de los renovadores, el Gral. Román Yocupicio se amnistió en Tónichi y se trasladó a La Dura a pasar algún tiempo mientras se calmaban los ánimos de la efervescencia política, y como ambos se asistían en el único restaurante del lugar, trabaron amistad.

Viene la renovación de poderes para terminar el período inconcluso de 1935-39 del Ing. Ramón Ramos Almada y el Gral. Yocupicio se lanza como candidato a la gubernatura, ayudándolo en su campaña en el distrito de Ures, mi padre, sufragando éste los gastos de su bolsillo.

Se acercaban las nuevas elecciones y en 1939, mi padre recibió -ya radicando en Batuc- una carta del Gral. Anselmo Macías Valenzuela desde México, diciéndole que había resuelto presentarse como candidato a gobernador y que, conociendo su actuación política en las anteriores elecciones, le proponía jugar nuevamente como candidato a diputado por Ures, adherido a su fórmula, y que para tal fin lo invitaba a entrevistarse en Hermosillo en su ya próximo arribo a esta ciudad.

⁹ Archivo de la Unison.

Más, dejemos que sea mi padre quien lo relate:

"En efecto, vine a Hermosillo y tuve una entrevista con el general, en la que nos pusimos de acuerdo sobre la política a seguir, invitándome a acompañarlo en una gira por los pueblos del distrito de Ures, en donde me presentaba como candidato a diputado.

"Antes de salir a esa gira, habló el general con otros aspirantes a diputados y en una forma u otra les hizo saber que desistieran de sus aspiraciones, haciéndoles ver que yo era el candidato a quien él había aceptado. Desde luego, que todos los gastos de la campaña a su favor, me costaron a mí y hasta puse mi carro, marca Chevrolet 1937 al servicio de la campaña.

"Pocos días antes de la Convención del Partido se presentó al general Macías una comisión del Sindicato de Ferrocarrileros de Empalme. De ella, resultó el apoyo a la candidatura a diputado por Ures un ferrocarrilero. Entonces, el Gral. Macías me dijo que sentía mucho lo sucedido y que hacía la formal promesa de que en el siguiente período sería yo el diputado".

(Resultó tan efectiva la campaña proselitista realizada en Batuc por mi padre, que el Gral. Macías Valenzuela obtuvo todos los votos emitidos: 230).

"A raíz de haber tomado posesión de su cargo –prosigue mi padre–, de gobernador, recibí carta del Tesorero General del Estado, don Alejo Bay diciéndome que por instrucciones del gobernador me presentara a su oficina lo antes posible.

"Ya en Hermosillo, decliné el nombramiento de Agente Fiscal de Ures que me había conferido el Gral. Macías. Entonces, el Sr. Bay me llevó ante el gobernador a quien enteró de mi no aceptación del nombramiento que me había asignado y que todos los puestos que podían satisfacerme estaban ya ocupados.

"El general me dijo que sentía mucho lo ocurrido y que me tendría presente para cuando se presentara una oportunidad de ayudarme, a lo que contesté:

--"Mire, general: ábranos un camino de Mátape a los pueblos del Río de Batuc, y con eso quedo más satisfecho", pasando luego a informarle sobre el estado que guardaba la comunicación entre aquellos pueblos, que el actual camino que teníamos distaba de Mátape a Batuc 75

kilómetros por terrenos abruptos y cerriles, y que acondicionando el camino de herradura de Mátape a Batuc (que databa de 1889), resultaría de solamente 35 kilómetros, aunque también por terrenos de serranía.

"El gobernador contestó que aún cuando el Erario del Estado de encontraba en malas condiciones, podía aportar la suma de \$15,000.00 en mensualidades de \$2,500.00, y que yo me encargaría de la administración con un sueldo de \$150.00 mensuales –que nunca percibí–, dando instrucciones a don Alejo Bay de que se me proporcionara desde luego los utensilios necesarios, como palas, picos, etc.

"Desde luego emprendimos la obra. Contraté a un individuo de Cumpas que me recomendaron como experto en caminos, para mayordomo con un sueldo de \$150.00 mensuales, un segundo mayordomo con sueldo de \$90.00 y 30 peones a \$2.00 diarios.

"A los siete meses se dio por terminado el camino y abierto al tráfico, y al dar cuenta el gobernador de la terminación de la obra invitándolo a que lo inaugurara, me dijo:

--"¿De qué camino se trata? ¿Qué siempre lo hiciste?"

"El general Macías creía que con haberle dado una pasadita al camino viejo, podía haberme embolsado una bonita suma.

"Llegado el tiempo de la renovación del Congreso, Abraham Mendivil que era presidente del Comité Ejecutivo del Partido Nacional Revolucionario, me mandó llamar para decirme que por instrucciones del general Macías, yo sería candidato único del Partido para diputado por Ures, como me lo había prometido antes; pero, yo, encontrándome desilusionado por tanto revés y hastiado de la política, rehusé la oferta. Se ve que el general Macías me tomó cariño y quería ayudarme"¹⁰.

Veamos ahora la contabilidad del Camino de referencia.

Egresos:	Ingresos:
Total 7 meses:	

¹⁰ Angel B. Encinas Duarte, protagonista principal: Apuntes Personales bajo el título: "Mi incursión en el campo de la política".

Personal empleado:

1 Mayordomo, mensual \$150.00...	\$ 1,050.00
1 segundo Mayordomo \$90.00.....	630.00
30 obreros a \$2.00 día \$1,800.00..	12,600.00
Total	\$ 14,280.00

Entregado según informe¹¹

1/IX/39 a 31/III/40..... \$ 10,000.00

Total desembolsado por mi padre

De su peculio..... \$ 4,280.00

Más:

Pérdida por Sueldos No Percibidos

En 7 meses a razón de \$150.00, mes.\$ 1,050.00

\$ 5,280.00 Le costó a mi padre el camino.

Si a lo que le costó a mi padre la construcción del camino de referencias (\$ 5,280.00), cantidad considerable para la época, hace 55 años, le agregamos que durante siete meses tuvo que desatender su trabajo de Administrador de Correos y su comercio; si consideramos, asimismo, que mi padre actuó solo, ya que entonces todavía no se había inventado la palabra "solidaridad" ni había personas que realizaran labores sociales en mi pueblo y mucho menos sin percibir estipendio, resalta aún más la meritoria actitud de mi padre, que nunca llegó a tener más que lo suficiente para vivir de su trabajo.

El camino que abrió mi padre, aunque apareció como obra de la administración en turno en el Informe correspondiente ni siquiera le fue proporcionada la ayuda técnica de un ingeniero ni quien lo asesorara, sino que solo siguió el consejo de su gran amigo Teodoro Peñúñuri, a quien consideraba el mejor vaquero de Batuc y que conocía perfectamente bien, palmo a palmo, la región, le fue de enorme utilidad, y a pesar de tratarse de un camino angosto y de terracería, muy accidentado y sin contar con maquinaria alguna, nada más se utilizó pico, palas y bombillos de dinamita para el terreno pétreo, tuvo, sin embargo, la ventaja de ser muy corto: 35 kilómetros, la mitad del anterior y lo trazó tramontando la serranía que dividía los municipios de Mátape y Batuc, por el punto conocido como "Puerto de Mátape", exactamente por donde se había considerado como opción viable en 1916 cuando se construyó por otro rumbo, por Los Torreones, realizando un rodeo por San Pedro de la Cueva. Y lo que es más triste todavía: no faltaron los tipos tosudos en su propio pueblo que lo criticaron acremente porque no lo

¹¹ Informe Gobernador Macías Valenzuela 1/IX/39 a 31/III/40, Imprenta Cruz Gálvez, Hermosillo, Son.- Biblioteca Central de La Unison.

trazó por donde ellos querían... a su conveniencia. Pero, así es de ingrata la gente.

No cuesta trabajo inferir, que cualquiera otra persona hubiese seguido lo aconsejado por el gobernador Macías Valenzuela de que "le diera una raspadita al camino ya existente y podría embolsarse una muy buena cantidad de dinero", como compensación a la ayuda brindada por mi padre durante la campaña que, después de todo, era un pago al trabajo ya realizado, porque no le había encontrado colocación ni le había hecho efectiva la promesa de la diputación. No. Mi padre, hombre bueno a carta cabal, deseaba aquel camino para que los pueblos del Río de Batuc pudiesen contar con una vía de comunicación más corta que la ya existente, que ni a camino llegaba, que los uniera a la capital Hermosillo a través de Mátape.

Quienes sabemos que la incomprensión humana, y quienes, como un servidor conoció perfectamente bien a Angel Bernardo Encinas Duarte, podemos imaginarnos lo que sentía cada vez que transitaba por aquel camino del que no sacó más ganancia, que cuatro llantas nuevas para su carro que lo puso al servicio de la obra -- como me lo recalcó muchas veces mi madre -- pero, la satisfacción de haber puesto un granito de arena -- que aquí fue roca grande -- a contribuir al progreso de su amado Batuc, despojándose por completo de egoísmos humanos y sólo una mira en su pensamiento: el bien colectivo.

BIBLIOGRAFIA.

"Apuntes sobre mi vida: Mi incursión en la política". Trabajo mecanográfico por Angel Bernardo Encinas Duarte.

Plática con Angel Bernardo Encinas Duarte en 1980.

Plática con Rafael Castillo Encinas en junio de 1994.

Informes del Gobierno:

1.- Ramón Corral: 1889.- Biblioteca Central de la Universidad de Sonora.

2.- Adolfo de la Huerta de 19 mayo 1916 a 18 junio de 1917. Biblioteca Central de la Universidad de Sonora.

3.- Anselmo Macías Valenzuela de 1 noviembre de 1939 a 31 marzo 1940. Biblioteca Central de la Universidad de Sonora.

Manuscritos del Archivo General de Historia de Sonora:

- a) Tomo 2023. Año 1905.
- b) Tomo 2467. Año 1910.
- c) Tomo Año 1916 y 1917.

PROYECTO DE NAVEGACIÓN EN LOS RÍOS YAQUI Y FUERTE,
1835-1841

Armando Quijada Hernández.
Sociedad Sonorense de Historia

Don Ignacio Zúñiga fue un inquieto militar y político sonorenses, quien con fecha 21 de diciembre de 1835, solicitó al Congreso de la Unión le fuera autorizado permiso para establecer una empresa de navegación en los ríos Yaqui y Fuerte, en los Departamentos de Sonora y Sinaloa.

La Comisión de Industria del Congreso presentó dictamen de dicha solicitud el día 12 de enero de 1836, al cual se le dio primera lectura el 14 del mismo mes, poniéndose a discusión en el recinto parlamentario hasta el 5 de abril siguiente. Otro día, 6 de abril, se remitió el asunto al Ejecutivo de la Nación para que resolviera conforme a sus atribuciones constitucionales.

El Gobierno de la República recibió el expediente y los pasó a la Dirección de Rentas para que lo estudiara y dictaminara. Fue hasta el 12 de septiembre de 1839, cuando el Ejecutivo devolvió al Congreso el expediente, con la salvedad de que se había extraviado el dictamen.

Mientras se realizaban en la ciudad de México estos trámites, el Gobierno de Sonora y la Junta Departamental del Estado, se dirigieron al Congreso de la Unión apoyando aquella iniciativa y excitando su más pronto despacho.

Como ya se ha dicho, la Comisión de Industria del Congreso opinó en 1836, que sólo el Presidente de la República podía resolver aquella solicitud, pues estaba facultado por la Constitución para conceder privilegios exclusivos, pero la Ley de 7 de mayo de 1832, que no se había consultado, prohibía al Presidente de la República hacer uso de facultades legislativas, consideraciones que motivaron a la Dirección General de Rentas, en su informe del 12 de septiembre de 1839,

declarar la incompetencia del Ejecutivo para conceder los privilegios solicitados en la proyectada empresa.

Don Ignacio Zúñiga hizo público aquél proyecto, mediante un escrito que tituló:

"Memorias sobre el permiso de la navegación de los Ríos Fuerte y Yaqui en los Departamentos de Sonora y Sinaloa, que tiene pendiente ante el Congreso Nacional el C. Ignacio Zúñiga, dedicada a los señores Diputados y Senadores.

En este documento manifestaba, que su empresa era de expectativas, esperanzas y futuros lucros, pero para lograrlo tenía que vencer grandes dificultades, emprender cuantiosos gastos y poner tanta constancia, por las privaciones y padecimientos de los inicios, que la haría desesperada para otros que no fueran hijos de estas tierras y que no estuvieran tan persuadidos de su lisonjero porvenir, como lo estaban quienes le iban hacer frente.

Argumentaba que no era una empresa mezquina, pues no requería para su desarrollo del sacrificio de los habitantes de la región, sino al contrario, serían ellos los más interesados en el adelanto y aprovechamiento de la navegación por los ríos, donde se establecería una Escuela práctica de Arquitectura Naval, un astillero y se estimularían los cultivos y el intercambio comercial en sus márgenes, con lo que los indígenas, particularmente los yaquis, cuya paz había costado tanta sangre, se convertirían en una población útil y laboriosa.

Sobre las dificultades que se presentarían estaban en primero lugar; el establecimiento de los talleres en lugares tan remotos, de difícil comunicación, a más de seis mil leguas de Europa por la vía del Cabo de Hornos, por lo que se solicitaba la dispensa de derechos a la importación de máquinas, herramientas y demás útiles.

Otros inconvenientes eran los altos costos en la contratación de maestros y peritos para la construcción de embarcaciones, lo peligroso del tránsito entre pueblos de indígenas, que por pacíficos que se les suponía, siempre ofrecían peligro, así mismo, la falta de artículos de intercambio en los primeros años, antes de que la navegación fuera activa, considerándose este inconveniente al que se le prestaría mayor atención, mediante la exportación de piedras minerales, pues mientras que las actividades agrícolas no se incrementaran, era natural que el tráfico de sus productos sería muy limitado.

Consideraba el autor de este proyecto, que los yaquis constituirían todo el bien a todo el mal para el desarrollo de la empresa, porque si permanecían pacíficos, se aprovecharía su fuerza de trabajo como carpinteros, herreros, marineros, como

peones en la recolección de maderas, tintes, resinas y en las actividades agrícolas, pero si se inquietaban y revelaban todo estaba perdido, porque:

"...en sus miras especulativas entraba como primer elemento, el número y cualidades del yaqui, sus terrenos y sus producciones..."

Pues el más próximo beneficio sería "la conquista de la tribu para la civilización", mediante el incremento de la agricultura, "las artes" de la industria, el comercio y la colonización, porque su desarrollo necesariamente haría fluir pobladores blancos a la región, quienes:

"... al mezclarse con ellos los familiarizarían con su trato y costumbres, inspirándoles cambiar su físico y moral, oprobio de la especie en el estado en que se encontraban".

Después de este tratamiento discriminatorio, el mismo Zúñiga expresa:

"El yaqui es festivo y bullicioso. Jamás dice que no sabe cuando se le aplica a un trabajo nuevo y desconocido para él, porque entre ellos es dogma que cuanto hace otro hombre también lo pueden hacer ellos y el que pensara con menos elevación sería objeto de odio y desprecio."

A lo anterior había que agregar, que la mayoría de los yaquis eran propietarios de algún predio, de sus casas y algunos semovientes, además, había quienes adoptaban el idioma, usos y costumbres de la cultura dominante, por lo que les conceptuaba próximos a la civilización, considerada ésta, como el conjunto de caracteres propios de la población blanca de la época.

Una vez autorizada la instalación de esta empresa, sus directores se comprometían a construir cuando menos dos embarcaciones durante los dos primeros años, por lo que se solicitaba, para iniciar la navegación por ambos ríos, se permitiera introducir buques de procedencia extranjera, que de acuerdo con la Ley del 24 de Octubre de 1833, se exentarían del pago de derechos por el término de cinco años, contados desde el momento en que se nacionalizaran.

Se solicitaba la exención de derechos de acuerdo con el espíritu de la citada Ley en el fomento de la construcción de embarcaciones, particularmente de una empresa que surgiría con muchos sacrificios, en lugares tan aislados, donde en un principio sólo se comerciaría con mercancías rústicas de muy bajo precio, como pieles de res y venado, maderas, tintes y otros productos, por lo que sin el auxilio de la exención, la empresa fracasaría con el peso de los gravámenes del arancel, antes de que fomentaran algunas industrias y se extendieran los cultivos del algodón, el añil, el trigo, el arroz y otras variedades.

En los años que se pretendía establecer la navegación por los ríos Yaqui y Fuerte, la actividad minera en Sonora se encontraba en franca decadencia, siendo las causas principales la inestabilidad política, económica y social en la Entidad y la carestía de materiales necesarios para su explotación, como implementos de fierro, de acero y el azogue, por lo que eran pocas las minas productivas, hallándose la mayor parte abandonadas.

En su requerimiento de marzo de 1841, don Ignacio Zúñiga manifestaba, que en el Diario Oficial del Gobierno del Estado del día 12 de enero anterior, se había publicado:

"... El portentoso descubrimiento de la Potencia Electro-Química para la extracción de plata, cobre y plomo sin el auxilio del azogue, que produciría en el futuro grandes cantidades de minerales hasta entonces no aprovechados".

Los promotores de la navegación por los ríos Yaqui y Fuerte solicitaban al Congreso de la Unión, el privilegio de poder exportar minerales de baja ley, hasta la cantidad de doscientas mil cargas en un período de diez años, de los cuales los primeros cinco estarían libres de derechos y los restantes pagando dos reales por cada cinco arrobas.

El proyecto contemplaba emplear tres buques en la navegación de cada río, que además de servir para sacra la riqueza mineral del interior de los territorios de Sonora y Sinaloa, transportarían otros productos que se venderían como lastre a los buques de matrícula europea que navegaban por las aguas del Pacífico.

Al terminar la exposición de este proyecto, don Ignacio Zúñiga recordaba a diputados y senadores, que hacía ya cinco años que solicitaba su aprobación, convencido de la utilidad que representaba para los habitantes de los territorios comprendidos entre los ríos Yaqui y Fuerte, pero que se sometía a la voluntad del Supremo Gobierno, si a juicio de él, la empresa de navegación por aquellos ríos representaba algún perjuicio a la Nación.

En la época en que se elevó la solicitud al Congreso de la Unión para que autorizara la instalación de una empresa de navegación en los ríos Yaqui y Fuerte, estos tenían un caudal de tal magnitud, que hacían posible la navegación en embarcaciones de suficiente calado como para poder transportar considerables cantidades de materiales. Se suponía que por el cauce del río Yaqui se podía navegar hasta doce leguas al interior de su desembocadura, aproximadamente en una longitud de cincuenta kilómetros.

Fue idea generalizada durante el siglo XIX, que había dos formas de integrar a los indígenas, particularmente a los yaquis, a la sociedad dominante de entonces; una mediante preceptos legales, de donde resultó una abundante legislación y otra al través de la fuerza, la cual originó muchas inquietudes y constantes rebeliones.

Una de aquellas rebeliones fue la de Yaquis y Mayos en los años de 1825 y 1826, quien dieron lugar a que la legislatura del Estado de Occidente decretara el 30 de septiembre de 1828, la "Ley para el repartimiento de tierras de los pueblos indígenas reduciéndolas a propiedad particular", siendo entonces este tipo de posesión privilegiado por el liberalismo económico de la época. Con estas reformas se pretendió repartir títulos de propiedad a familias indígenas, aprovechando las tierras sobrantes para estimular la colonización mediante el establecimiento de propietarios blancos. En el texto del proyecto de navegación de ambos ríos se puede apreciar con claridad, que junto al propósito de promover el desarrollo agrícola de la región y la comercialización de sus productos, se encontraba implícita la intención de apropiarse de las mejores tierras, amparados por el espíritu de aquella legislación.

El mismo año que don Ignacio Zúñiga elaboró el proyecto de navegación en los ríos Yaqui y Fuerte, 1835, la imprenta de Juan Ojeda, en la ciudad de México, sacó a luz su libro titulado: "Rápida Ojeada al Estado de Sonora", donde el señor Zúñiga manifestó sus intereses, preocupaciones y conocimientos de la problemática social, económica y política del Sonora de entonces. En esta obra se expresan ideas generales, que después aparecen particularizadas en el proyecto de navegación, como las que se exponen en el siguiente párrafo:

"En pocas partes de la República hay tanta facilidad de crear un comercio de intercambio como en Sonora en la parte del Yaqui y en Sinaloa hasta Culiacán, (donde) hay varios ríos navegables que fácilmente se pueden sangrar y formar plantíos y siembras, cuyos frutos unidos a los que se pierden porque no tienen expendio, llegarían a ser el objeto de algunas empresas y especulaciones,..."

Durante el tiempo que duraron los trámites de la solicitud para el establecimiento de la empresa de navegación, el autor del proyecto se vio involucrado en algunos acontecimientos políticos, como el pronunciamiento federalista de Arizpe en 1837, encabezados por su amigo y coterráneo, el general José Urrea y la rebelión del general Antonio López de Santa Anna en 1841. Durante ese mismo período representó a Sonora en la Junta convocada en la ciudad de México para nombrar Presidente de la República de acuerdo con las Bases de Tacubaya y formó parte del Congreso Federal que disolvió al presidente Nicolás Bravo en diciembre de

1842. Sus intervenciones en estos acontecimientos, alternativamente lo acercaron y lo alejaron de sus propósitos relacionados con la empresa de navegación por los ríos Yaqui y Fuerte.

Este proyecto de navegación lo interpretamos como un intento de invadir en forma pacífica las tierras ocupadas por los indígenas que poblaban sus márgenes, pero las circunstancias políticas, económicas y sociales imperantes, tanto en el ámbito nacional como local, no permitieron que se hicieran realidad aquellos propósitos.

Fue hasta los inicios del presente siglo, cuando lo que proyectara don Ignacio Zúñiga por la vía fluvial hacia los anchos espacios del océano, se realizó por un estrecho camino de hierro hacia una sola dirección, la frontera del norte, haciendo posible la irrupción de colonos blancos, nacionales y extranjeros, a la región, quedando desde entonces sus legítimos poseedores marginados en su propio territorio.

Referencias documentales

1. Ignacio Zúñiga.

"Memoria sobre el permiso de la navegación de los ríos Fuerte y Yaqui en los Departamentos de Sonora y Sinaloa, que tiene pendiente ante el Congreso Nacional el C. Ignacio Zúñiga, dedicada a los señores Diputados y Senadores. Impreso por Francisco Blanco, Calle de Factor No. 6. México, 1841.

(Fernando Pesqueira. Documentos para la Historia de Sonora. Mecanuscrito. Tomo II. págs. 442-459. Sala del Noroeste. Biblioteca Central. Universidad de Sonora).

2. Ley No. 89.

"Ley para el repartimiento de tierras de los pueblos indígenas, reduciéndolas a propiedad particular" José María Almada, Vice-Gobernador. Concepción de Alamos. Septiembre 30 de 1828 (Fernando Pesqueira. Documentos para la Historia de Sonora. Mecanuscrito. Tomo I. Segunda Serie, Sala del Noroeste. Biblioteca Central. Universidad de Sonora).

3. Ignacio Zúñiga.

"Rápida Ojeada al Estado de Sonora" Impreso por Juan Ojeda. México, 1836 Ed. del Gobierno del Estado de Sonora Hermosillo, Son. 1981.

JUAN BAUTISTA DE ANZA
SUS CONEXIONES ETNICAS Y LAS EXPEDICIONES A ALTA
CALIFORNIA

Donald T. Garate
Sociedad Sonorense de Historia

Al invierno de año 1774, Juan Bautista de Anza, natural de Fronteras, Sonora, condujo un grupo pequeño de soldados de la frontera en una expedición exploratoria a través de 2,000 kilómetros del desierto a descubrir y establecer una ruta entre Sonora y Alta California. El invierno siguiente condujo una caravana de algunos 300 colonizadores, soldados, arrieros y vaqueros con aproximadamente 1,000 cabezas de caballos, mulas y ganado mayor a través de la ruta nueva para establecer una colonia sobre la Bahía de San Francisco. Aunque el camino no tuvo actividad extensa debido a cambios políticos mundiales y problemas con los Indios Yuma del Río Colorado, la ruta se estableció y el nombre de Anza se registra como el comandante de una gran expedición colonizadora que es famosa en todo el mundo.

Sentir la fama que vendría y los privilegios y poder que estaban al alcance desde el descubrimiento del camino y el establecimiento de la colonia en Alta California, fueron otros hombres quienes habían deseado obtener la comisión para conducir las expediciones. Los Gobernadores Sastre y Crespo de Sonora y el Comandante Rivera y Moncada de California eran tres de los tales contrincantes para este privilegio. El Gobernador Sastre se opuso a la primera expedición e hizo sus intereses conocidos al Virrey.¹ El Capitán Anza había hecho el primer viaje a Alta

¹ Herbert E. Bolto, *Anza's California Expeditions*, Vol. 5 (Berkeley: University of California, 1930), 66, 78, 85.

California antes de que el Gobernador Crespo tomara oficina al morir el Gobernador Sastre. Crespo expresó intereses sobre la segunda expedición. El sintió que como Gobernador era el más calificado para conducir la expedición que Anza. Aún cuando no fue elegido para conducir la expedición, pidió el permiso para acompañar a los colonizadores y expandir la exploración Española a los terrenos de los indios Hopi.² Fernando de Rivera y Moncada, el comandante de las tropas de ambas Californias, aunque fue un poco reservado, hizo muy claro que creía que él había puesto primero la idea de una expedición de Alta California antes de Anza.³ Ni siquiera hay una respuesta registrada a las solicitudes de estos caballeros. Además, todo lo que Anza pidió fue otorgado por el Virrey y el Consejo de Guerra, incluyendo los números de soldados y las familias colonizadoras que él sintió deberían ir en la expedición, la fecha del viaje, el equipaje y el ganado necesitado, y aún el traje, gorra y manteleta que él quería presentarle al jefe de los Yumas, Olleycotekiebe, o Salvador Palma, el nombre que le dieron los Españoles.⁴ Aunque Anza había comenzado a construir una reputación como un soldado leal y bueno en las campañas contra los Apaches del norte de Sonora y contra los Seris en el sur, él no era tan bien conocido políticamente como estos tres hombres.

¿De esto la pregunta viene, "Que tenía Anza que ellos no tenían? Aunque la respuesta a tal pregunta es necesariamente compleja, aquí se indicará que una de las razones que él fué elegido para conducir las expediciones, era por su linaje y el patrimonio étnico como un criollo de descendencia vasca y su compadrazgo. Tal premisa, por supuesto, es difícil desarrollar porque el uso de vínculos étnicos o de compadrazgo por funcionarios del estado para ganar ventaja financiera o política, aunque diseminado en Nueva España, era básicamente ilegal en ese tiempo como es ahora.⁵ Por lo tanto, no se encuentra a Anza haciendo declaraciones sobre su linaje y los vínculos étnicos en la Ciudad de México para ayudarlo a lograr sus metas. Sin embargo, hablado o no, es el hecho que se mostrará aquí. Primero, esto será hecho desarrollado el método para determinar el patrimonio, conciencia étnica y cultural, y la asociación entre vascos a lo largo de Nueva España. Segundo, presentaré por primera vez el patrimonio étnico de la familia Anza en el país vasco de España. Tercero, se establecerá la existencia de una poderosa estructura comercial, financiera y política de los vascos en y alrededor de la

² Ibid., 241-243.

³ Ibid., 99-100.

⁴ Ibid., 209-213, 249-255.

⁵ Linda Arnold, *Bureaucracy and Bureaucrats in Mexico City, 1742-1835* (Tucson: The University of Arizona Press, 1988), 120-122.

Ciudad México. Y último, se mostrará que Anza, mediante su patrimonio y compadrazgo, era capaz de utilizar, y utilizó, la estructura para asegurar ambos la asistencia financiera y política que otros fuera del establecimiento no podrían obtener.

Como he indicado antes, vascuence no era una lengua escrita y porque virtualmente todos los documentos de España Colonial se escribieron en el español,⁶ nosotros debemos examinar algo aparte de la lengua para determinar la etnicidad vasca. Para propósito de este papel he usado una combinación de seis factores para determinar conciencia cultural y el mantenimiento de lindes étnicos por Anza y sus socios sobre la frontera y en la Ciudad de México, Taxco y Zacatecas.

El primer factor determinante es el apellido de la persona. Los apellidos vascos son fácilmente discernibles de apellidos Españoles pero después de una o dos generaciones en otra cultura, el apellido no es necesariamente un indicador de conciencia étnica o cultural. Por lo tanto, el próximo paso era determinar paternidad y el lugar de nacimiento. Podemos presumir que un criollo (una persona nacida en este continente) de padres vascos tendría, por lo menos, una conciencia rudimentaria de su patrimonio étnico. Y, la gente nacida y criada en lo que era conocido como "Vizcaya" en esos tiempos eran virtualmente cien por ciento culturalmente y étnicamente vascos. Como un distrito, esa área de España no era bilingüe como lo es generalmente hoy. A causa de su terreno montañoso y escabroso, la población que vivía allí, especialmente en el interior, eran étnicamente vasca y generalmente sabían poco del resto del mundo.⁷ Cuando ellos emigraron al Mundo Nuevo, podemos presumir que ellos trajeron alguna de su cultura con ellos y se juntaron en grupos de personas con un patrimonio similar.⁸

Un tercer procedimiento usado para determinar la etnicidad era el ejemplo raro en que la persona escribía algo que indicaba que él era Vizcaíno o hablaba Vizcainia o vascongada. Por ejemplo, el padre de Juan Bautista de Anza, en unas pocas ocasiones se refirió a que él era un Vizcaíno.⁹

⁶ Donald T. Garate, *Basque Names, Nobility and Ethnicity on the Spanish Frontier*, (*Albuquerque: Colonial Latin American Historical Review*, Winter 1993), 79-80.

⁷ Stanley F. Payne, *Basque Nationalism* (Reno:University of Nevada Press, 1975), 22.

⁸ Garate, *Basque Names, Nobility and Ethnicity on the Spanish Frontier*, 98.

⁹ Vease por ejemplo una carta de Juan Bautista de Anssa a Joseph Barba, 21 de Abril de 1736, en el Archivo General de la Nación (se verá más adelante como AGN), Historia 333, f. 77, en la cual el padre del sujeto de este papel dijo que él fue admitido a la Compañía de Jesús porque era un "Vizaino," entre otras razones.

Un cuarto indicador de vínculos vascos era la envolvimento con la Cofradía (o hermandad) de *Aranzazu*, realmente dos palabras en vascuence (Aranza -espino, y zu - Ud.), tiene referencia a una visión de un pastor en las montañas altas de Guipuzcoa en que la Santa Virgen se le apareció a él en un espino.¹⁰

Esta palabra no tiene significado a cualquier otro grupo diverso cultural en España, pero a los vascos en todas partes invoca profundos sentimientos emocionales y espirituales de Dios y País.¹¹ La implicación directa con cualquier cosa que tiene el nombre "Aranzazu" es probablemente el mejor indicador singular de la etnicidad vasca que existe.

Por ejemplo, la "cofradía" de Aranzazu es un indicador particular. Casi todos los vascos en México en los días de Anza pertenecían a esa cofradía,¹² una de dos tales hermandades que literalmente controlaron el consulado de mercaderes, o tribunal, de Nueva España. La enciclopedia, "Los Vascos en México" indica que "En 1584, los comerciantes de la Ciudad de México, a fin de proteger sus intereses, criaron una asociación conocida como Real Tribunal del Consulado. Desde sus comienzos, hubo una lucha interna por el control de la asociación entre dos grupos poderosos, los Castellanos de Santander y Burgos, conocidos como los 'montañeses', y los vascos, denominados genéricamente 'Vizcaínos'. Los montañeses resultaron victoriosos en parte porque contaban con una asociación étnica religiosa mayor. 'La Cofradía de Santos Cristo de Burgos.' En 1670, la comunidad vasca de la Ciudad de México (integrada en aquel tiempo por vascos Europeos como por vascos nacidos en México) decidió crear una cofradía religiosa a la que dijeron el nombre de 'Nuestra señora de Aranzazu' que daría origen al partido vasco del consulado."¹³

Aunque los vascos hayan sido instrumentales en formar el carácter de México por aproximadamente tres siglos, los montañeses llegaron a ser prominente en el siglo diez y ocho. En 1742 el Consulado fue oficialmente dividido en dos partidos - vascos y montañeses- cuyos vehículos de partido eran las dos cofradías. Nativos de otras provincias tuvieron que abstener de ser miembros del Consulado.¹⁴

¹⁰ Isaac López-Medizabal, *Etimologías de Apellidos Vascos* (Buenos Aires: Librería del Colegio de Buenos Aires), 298.

¹¹ Jon Bilbao Azkarreta, *América y Los Vascos (San Sebastian, Guipuzcoa: Deia-Diario de Euskadi), 171.*

¹² D.A. Brading, *Miners and Merchants in Bourbon Mexico, 1763-1810* (London: Cambridge University Press, 1971), 108.

¹³ Angel Martínez Salazar y Koldo San Sebastian, *Los Vascos en México: Estudio Biográfico, Histórico, y Bibliográfico* (Estella, Navarra: Gráficas Lizarra, 1992), 138.

¹⁴ Brading, *Miners and Merchants in Bourbon Mexico*, 107.

Criollos de descendencia vasca compitieron para posiciones importantes dentro de la Cofradía de Aranzazu, al igual que los nativos vascos,¹⁵ pero en ninguna parte se encuentra un ejemplo en que alguien que no ofuera vasco tuviera una posición dentro de la hermandad. El grupo era bien cerrado y la mayoría de vascos entraban en los comercios como aprendices en la casa de un pariente, frecuentemente un tío o un paisano de su valle o pueblo propio¹⁶ como se mostrará de aquí en adelante.

Un producto de la Cofradía de Aranzazu y el quinto indicador de etnicidad vasca que he usado para este papel era el Colegio de las Vizcaínas. Oficialmente nombrado "El Colegio de San Ignacio de México," se estableció como una escuela para huérfanas vascas. La construcción del colegio se comenzó mientras el padre de Anza todavía vivía, durante la dministración del Virrey vasco, Juan Antonio de Vizarrón y Eguiarreta.¹⁷ Podemos presumir que toda persona que donaba tiempo o dinero al establecimiento o mantenimiento de una escuela para las huérfanas vascas, ellos mismos eran vascos en su origen. Se numeran entre los fundadores de y los más grandes contribuyentes al Colegio de las Vizcaínas varios hombres muy responsables por haber mandado al Capitán Anza a California.

El último indicador usado para determinar la conciencia cultural vasca y mantenimiento de lindes étnicos para el propósito de este artículo eran los miembros de la Real Sociedad Vascongada de los Amigos del País. La primera tal sociedad establecida en España,¹⁸ fue otorgado la protección y el reconocimiento real por Su Majestad, el Rey Carlos III, en 1765,¹⁹ en cual tiempo se le dio a él el título de "Protector" de la Sociedad. Establecido como una organización económica, científica y educativa, la Sociedad matriculó a los hombres más importantes de las provincias vascas de España.²⁰ Martín de Aguirre Burualde, un representante de la Sociedad, viajó de España en la primavera del año 1773 a

¹⁵ Manuel Mariano de Urquiza, Joachin de Joaristi, et. al., Archivo de La Parroquia Santo Domingo Zacatecas, Diocesis de Zacatecas, Información Matrimonial -Hojas Sueltas, 1751-1760, folios sin número entre las fechas 30 de septiembre 1778 y 29 de noviembre 1779.

¹⁶ Brading, *Miners and Merchants in Bourbon Mexico*, 112.

¹⁷ Gonzalo Obregón Jr., *El Real Colegio de San Ignacio de México- Las Vizcaínas* (México, D. F.: Colegio de México, 1949), 46,58.

¹⁸ Nicolás de Soraluze y Zubizarreta, *Real Sociedad Bsongada de los Amigos del País: Sus Antecedentes y Otros Sucesos con Ella Relacionados* (San Sebastian, Guipuzcoa: Establecimiento Tipográfico de Juan Oses, 1880)

¹⁹ *Estatutos Aprobados por S.M. para Gobierno de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País* (Vitoria, Alava: Tomás de Robles, Impresor de la Misma Sociedad, 1775), 3.

²⁰ Robert Jones Shafer, *The Economic Societies in the Spanish World, 1763-1821* (Syracuse: Syracuse University Press, 1958), 32.

reclutar miembros entre los vascos en México.²¹ Al mismo tiempo y muy lejos en la frontera del norte, Juan Bautista de Anza esperaba la correspondencia del Virrey Bucareli que le contaría si él había sido elegido para explorar la ruta a Alta California.²² Aguirre encontró su primer recluto antes de llegar a México. Viajando con él en el barco había una persona vasca, Francisco leandro de Viana, Oidor de la Real Audiencia de México, quien llegó a ser el primer miembro de la Real Sociedad Vascongada fuera de España.²³ Al llegar a la Ciudad de México estos dos hombres visitaron la oficina del Virrey con una petición para establecer la Sociedad en Nueva España. no solamente recibieron una recepción cordial allí, pero el Virrey Antonio María Bucareli y Ursua, de descendencia vasca por el lado de la familia de su madre,²⁴ llegó a ser el segundo miembro en el Mundo Nuevo.²⁵ Bucareli dio su permiso para este establecimiento en México. El también pidió, y se le otorgó, el título de "Viceprotector" de la Sociedad, una posición que él retuvo hasta su muerte.²⁶

El 4 de Julio 1773, Aguirre empezó a reclutar entre los paisanos en la Ciudad de México. En septiembre de ese año un número importante de los comerciantes vascos más destacados, mercaderes, los políticos y los magnates de plata se habían unido a la organización y suscrito 9,412 pesos.²⁷ Estos eran los mismos paisanos que apoyaron a Anza financieramente y políticamente el mismo otoño cuando él se preparaba a pasear fuera de la frontera en terrenos desconocidos.

Mientras el tiempo progresaba, la Sociedad ampliaba las actividades en la Ciudad de México a las provincias norteñas. Muchas personas con quienes Anza se asociaba llegaron a ser miembros, entre ellas Domingo Elizondo, el comandante de Anza en las campañas contra los Seris.²⁸ Aunque Anza mismo nunca se unió a la Sociedad, su ahijado, Juan Felipe de Belderrain,²⁹ y su amigo y socio, el mercader Francisco de Guizarnotegui,³⁰ eran dos Sonorenses que si lo hicieron.

²¹ *Extractos de las Juntas Generales Celebradas por la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País en la Villa de Vergara por Septiembre de 1773* (Vitoria, Alava: Tomás de Robles y Navarro, Impresor de la misma Real Sociedad, 1773), 1.

²² Bolton, *Anza's California Expeditions*, Vol. 5; 66, 92-93.

²³ *Extractos, 1773, 2.*

²⁴ Alberto y Arturo García Carrallá, *Diccionario Heráldico y Genealógico de Apellidos Españoles y Americanos*, Tomo 17, (Salamanca: Imprenta Comercial Salmantina, 1933), 101-103.

²⁵ *Extractos, 1773, 3.*

²⁶ *Ibid.*, vease también Julián Martínez Ruiz, *Catálogo General de Individuos de la R.S.B. de los Amigos del País, 1765-1793* (Donostia: Donostiak Aurrezki - Kuitxa Munitzipalren, 1985), 36.

²⁷ *Extractos, 1773, 4.*

²⁸ Martínez Ruiz, *Catálogo General de R.S.B.*, 49.

²⁹ *Ibid.*, 34.

³⁰ *Ibid.*, 61.

Una de las razones que Anza no eligió unirse a la Sociedad era el hecho de que los derechos honorarios eran cien reales anualmente -dinero que fue a España y hubiera sido de poco beneficio a él o ellos con quien él asociaba en la frontera.³¹

Antes de establecer la etnicidad de los socios de la Real Sociedad Vascongada de los Amigos del País y su conexión a Juan Bautista de Anza, primero mostraré su propio patrimonio étnico y cultural como se conoce actualmente. El nombre Anza primero aparece antiguamente en el Reino vasco de Navarra a donde varios sucursales de la familia se esparcen a otras áreas. Una tal sucursal se mudó a la comunidad de Irun en Guipuzcoa cerca de la frontera Francesa del día presente, un área de tradicionalismo vasco muy fuerte -en esos tiempos y ahora. Generaciones sucesivas ampliaron los valles, comunidades y aldeas cercanas.³² El registro más temprano de uno de los ascendientes conocidos de Juan Bautista muestra su tatarabuelo, Martín de Ansa, viviendo en la aldea de Berastegui, muy poco al norte de Irun al fin del siglo decimosexto.³³ Su bisabuelo, Juanes de Ansa, se mudó a la aldea cercana de Hernani donde crió una familia de cinco niños. El mayor, Antonio, era el abuelo de Juan Bautista.³⁴

Antonio de Ansa nació, vivió y murió en Hernani donde era un comerciante, concejero, alcalde y financista urbano. Desde 1689 hasta su muerte en 1737 era el dueño y operó la farmacia del pueblo. Se casó con Lucia de Sasoeta de la adinerada y prestigiosa familia Sasoeta de Hernani. Ellos criaron cinco niños en la dicha aldea.³⁵

Era esta herencia que Juan Bautista de Anza, el primero, trajo a la Nueva España cuando llegó en el año 1712.³⁶ El nació en Hernani el 29 de junio de 1693, el

³¹ *Estatutos Aprobados por S.M.* 51.

³² *Estatutos Aprobados por S.M.* 51.

³³ *Información de Hidalguía y Registro de Filiación de Joseph de Anza*, 25 de Septiembre de 1680, en Gipuzkoako Artixibategi Orokoratolosa (se verá más adelante como GAO), PT-1PT Berastegui 55.99. Véase también *Información de Hidalguía de Anza, de Sasoeta, de Bula, de Barcaiztegui y de Elgorriaga (Juan Bautista, Juan Felipe y María Esteban)*, GAO Caja SS212, Expediente 02, folio 17.

³⁴ *Libro 2 de Bautismos y Casamientos de Hernani*, Elizbarutitoko Artixiboa Donostian (se verá más adelante como EAD), ff. 14, 53v, 90, 100, 111v, 128. *Libro 3 de Bautismos de Hernani*, EAD, ff. 37v, 49.

³⁵ *Hernaniko Partidu Judizialeko Protokoloak, Guipuzkoako Protokoloen Artixibo Historikoam Oñatiri* (GPAHO), Legajo III-1267, ff. 77-78v; 1268, ff. 360-363v; 1305, ff. 61-63v, 426-427; 1307, ff. 1-1v; 1308, ff. 311-313; 1310, ff. 135-139; 1311, ff. 38-39v, 151-151v; 1321, ff. 29-31, 199-201, 285-286v; 1337, ff. 404-405v; 1342, ff. 195-197v; 1352, ff. 20-24. *Información de Hidalguía (Juan Bautista de Anza)*, GAO, SS212, 02. *Libro 2 de Bautismos de Hernani*, EAD, ff. 63, 100. *Libro 3 de Bautismos de Hernani*, EAD, ff. 106, 115, 127, 141v, 154. *Libro 2 de Casamientos de Hernani*, EAD, f.53v. *Libro 2 de Fallecimientos de Hernani*, EAD, ff. 86v, 90.

³⁶ *Ansa to Barba*, AGN Historia 333, f. 77, 79v.

segundo de cinco niños.³⁷ Fue el único de su familia inmediata quien emigró a las Américas.

Su hermana mayor, María Esteban, permaneció en Hernani, se casó, crió una familia y heredó la hacienda de su padre.³⁸ El próximo hermano de la sucesión, Joseph, murió joven. Juan Felipe, cinco años más joven que Juan Bautista, se mudó a Caidz y llegó a ser un mercader exitoso.³⁹ El hermano más joven, Nicolás, nació en el año 1700, permaneció en Hernani y llegó a ser el sacerdote párroco.⁴⁰

Juan Bautista de Anza (o Anssa, como él lo deletreó), el primero, entró en el comercio y alminería de plata en la frontera norteña de Nueva España en los puestos de Nuestra Señora de Guadalupe en Aguaje,⁴¹ al sur de Hermosillo y en Nuestra Señora de Aranzazu en Tetuchi,⁴² al sur de Arizpe. Eventualmente se unió a la Caballería del Presidio de Janos en Chihuahua, donde se casó con la hija del Capitán Antonio Bezerra Nieto, María Rosa.⁴³ Ellos llegaron a ser los padres de seis niños; Francisco, María Margarita, María Manuela, María Gertrudis, Josefá Gregoria y Juan Bautista, el segundo.⁴⁴ Juan Bautista, el primero, fué matado por los Apaches el 9 de mayo de 1740⁴⁵ cuando Juan Bautista, el joven, no tenía sus cuatro años.⁴⁶ Podríamos llegar a la conclusión que Juan Baustista, el segundo, no recibió mucha herencia cultural de la parte de su padre si no ofuera por el hecho que su padrino, un primo de su padre, Pedro Felipe de Anza, nació

³⁷ *Libro 3 de Bautismos de Hernani*, EAD, f. 115.

³⁸ *Hernaniko Partidu Judizialeko Protokolo*, GPAHO, Legajoo III-1352, ff. 20-24.

³⁹ *Libro 4 de Fallecimientos de Hernani*, EAD, f. 28v. *Información de Hidalgui de Anza et. al.*, GAO Caja SS212, Expediente 02, f. 21v. *Juan Phelipe de Ansa a Don Francisco Joseph Seggesser*, 29 de Julio de 1738, (Berkeley: Bancroft Library Manuscript Collection) M-M 1805, folios sin numero.

⁴⁰ *Libro 4 de Bautismos de Hernani*, EAD, f. 207; Libro 5, f. 61v.

⁴¹ *Auttos de Visita hechos por el Capitán Don Antonio Bezerranieto en la Provincia de Sonora y Ostimuri*, El Archivo de Hidalgo de Parral (AHP), Año 1718, ff. 17, 19, 22.

⁴² *Juan Bautista de Anssa et. al. a Señor Don Joachin de Rivera*, AHP Año 1720, ff. 491-521.

⁴³ *Bautismos, Casamientos, Informes Militares del Presidio de Janos, 1723-1780*, (El Paso: University of Texas Manuscript Collection) ff. 8v, 14.

⁴⁴ *Ibid.*; vease también *Bautismos de Basochuca*, (Tucson: University of Arizona Microfilm Collection, 811) bajo de Arizpe y Nacosani, folios sin números y *Bautismos de Guevavi y Bautismos de Santa María de Suanca* (Tumacacori: Tumacacori National Historical Park Microfilm collection) en los cuales María Manuela and María Gertrudis de Ansa fueron madrinan; *Prueba de Nobleza de José Luis Torres Vildosola*, Gemikako Batzar-Etxea Artxibo, Filiación 1593, ff. 197, 228, 229, 243; *Expediente promovido por Doña Ana María Perez Serrano*, Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Leg. 289, Año 1789, f.5.

⁴⁵ *Belauzaran al Virrey, 6 de Julio de 1740*, AGI, Guadalajara 88, f.564.

⁴⁶ *Perez Serrano Expediente*, AGI, Leg. 289, Año 1789, f.5

y fue criado solo unos pocos kilómetros de Hernani en San Sebastian.⁴⁷ Pedro, como el padrino del joven Juan, probablemente ayudó a criarlo después de la muerte de su padre.

También, Juan Bautista, el segundo, comenzó su servicio militar en Fronteras donde nació. A la edad de diez y seis años, él llegó a ser un cadete⁴⁸ bajo el tutelaje de su cuñado, Gabriel Antonio de Vildósola, un vasco del mundo viejo de la comunidad de Elejabeitia en Vizcaya.⁴⁹ De hecho, los vínculos culturales de Vildósola en Vizcaya eran tan fuerte que él volvió a Elejabeitia con su esposa, Josefa Gregoria de Anza, y sus dos hijas y un nieto. Mientras Capitán Anza y los colonizadores de California viajaban lentamente a través del duro y seco desierto de Sonora en el otoño de 1775, su hermana y la familia de ella estaban de viaje al país vasco.⁵⁰ Gregoria, como la conocían, vivió el resto de su vida en la hacienda Vildósola en Elejabeitia donde ella murió en el año 1800.⁵¹ Ella fue la última de la familia Anza-Bezerra Nieto a morir.

Con la etnicidad de la familia Anza firmemente establecida en el país vasco, ahora pongamos nuestra atención al establecimiento vasco de funcionarios del estado, mercaderes, y mineros de plata en Nueva España durante la época de Anza. Primero, examinaremos los funcionarios del estado. Como anteriormente mencionado, el Virrey mismo, Antonio María Bucareli y Ursua, era de descendencia vasca. Su implicación con la Real Sociedad Vascongada se ha establecido también. Esa implicación no era simplemente una incidencia aislada o una manifestación para ganancia política. El hermano de Bucareli, Josef Miguel, quien vivió en Cadiz, era también un miembro contribuyente de la Sociedad por diez años.⁵² Como anteriormente mencionado, Francisco de Viana de la Audiencia Real de México era el primero miembro en el extranjero. Joseph Antonio de Areche, fiscal mayor de la Audiencia Real, un hombre quien promocionaba la expedición exploratoria de Anza tan temprano como Octubre de 1772,⁵³ era un

⁴⁷ *Libro 3 de Bautismos del Castillo-Elejabeitia*, Bizkaiko Eleizaren Histori Arkibua Seminario Ikastexea Deroian (BAS), 10 de noviembre de 1722, folios sin número; *Prueba de Nobleza de José Luis Torres Vildósola*, GBA, Filiación 1593, ff. 197, 223, 229, 233, 235, 254, 286.

⁴⁸ *Hoja de Servicio de Coronel Don Juan Bautista de Anza*, facsimile published in Alfred Barnaby Thomas, *Forgotten Frontiers - A study of the Spanish Indian Policy of Don Juan Bautista de Anza, Governor of New Mexico, 1777-1787* (Norman: University of Oklahoma Press, 1932), 365.

⁴⁹ *Libro 3 de Bautismos de Castillo-Elejabeitia*, Bizkaiko Eleizaren Histori Arkibua Seminario Ikastexea Deroian (BAS), 10 de noviembre de 1722, folios sin número; *Prueba de Nobleza de José Luis Torres Vildósola*, GBA, Filiación 1593, ff. 197, 223, 229, 233, 235, 254, 286.

⁵⁰ *Ibid.*, 283.

⁵¹ *Libro de Fallecimientos de Castillo-Elejabeitia*, BAS, 3 de mayo de 1800, folios sin número.

⁵² Martínez Ruiz, *Catálogo General de R.S.B.* 36.

⁵³ Bolton, *Anzas's California Expeditions*, Vol. 5, 12-23.

nativo de Valmaseda, Vizcaya⁵⁴ y un miembro de la Sociedad.⁵⁵ Cuando Areche se enviaron a Perú se reemplazó como el fiscal mayor de la Audiencia por Domingo de Arangoiti,⁵⁶ otro vasco del país viejo⁵⁷ y miembro de la Sociedad.⁵⁸ Otra persona, hasta más alta en la escalera política que el Virrey y la Audiencia, era Julian de Arriaga, otro nativo vasco.⁵⁹ El también tuvo que pasar aprobación sobre todos los planos de Anza y presentárselos al Rey.⁶⁰

Dos abogados vascos de la Audiencia Real quienes conocieron a Anza personalmente y apoyaron su causa eran Francisco Xavier de Gamboa y Agustín Josef de Echeverría y Orcolaga. Gamboa era un famoso criollo, el jurista minero quien escribió las reglas de gobierno para el Colegio de las Vizcaínas⁶¹ y era un miembro titulado de la Real Sociedad Vascongada en México.⁶² Echeverría nació en el país vasco⁶³ y también se unió a la Sociedad en 1773.⁶⁴

Otro departamento gubernamental que tuvo que aprobar todas las propuestas de Anza fue el Consejo de Guerra. Por lo menos la mitad de sus miembros eran de origen vasco y pertenecían a la Real Sociedad Vascongada. Estos eran Antonio Bucareli, Antonio de Villaurrutia, Josef Antonio de Areche, Juan Chrisostomo de Barroeta, y Fernando Mangino.⁶⁵ El único criollo en el grupo era Villaurrutia. Su etnicidad vasca fue bien establecida por su asociación con la disnatía de Fagoaga,⁶⁶ que será mencionada más adelante.

Ahora, examinaremos la etnicidad de algunos de los mercaderes y financistas principales en México en el tiempo de Anza -las personas con quien él hizo negocio regularmente. Aunque Juan Bautista de Arosqueta murió en 1730, antes del nacimiento de Anza, él había comenzado un negocio, que mediante el casamiento y otras asociaciones, evolucionaron en el establecimiento económico más poderosos de toda Nueva España. Natural del pueblo pescador Lequeitio en

⁵⁴ Hacinto Suárez, *Diccionario biográfico vasco-mexicano* (Reno: Basque Studies Library, unpublished manuscript, 5 vols., n.d.) páginas sin número.

⁵⁵ Martínez Ruiz, *Catálogo General de R.S.B.*, 27.

⁵⁶ Bolton, *Anza's California Expeditions*, Vol. 5, 377.

⁵⁷ Suárez, *Diccionario biográfico*, páginas sin número.

⁵⁸ Martínez Ruiz, *Catálogo General de R.S.B.*, 26.

⁵⁹ Suárez, *Diccionario biográfico*, páginas sin número.

⁶⁰ Bolton. *Anza's California Expeditions*, Vol. 5, 53-54, 77, 78, 95-98-, 102-108, 162, 169-188, 192-197, 259-261, 293-296, 331-334.

⁶¹ Brading, *Miners and Merchants in Bourbon Mexico*, 108.

⁶² Martínez Ruiz, *Catálogo General de R.S.B.*, 54.

⁶³ Suárez, *Diccionario biográfico*, páginas sin número.

⁶⁴ Martínez Ruiz, *Catálogo General de R.S.B.*, 47.

⁶⁵ Suárez, *Diccionario biográfico*; Martínez Ruiz, *Catálogo General de R.S.B.*, 47.

⁶⁶ Brading, *Miners and Merchants in Bourbon Mexico*, 207, 348.

Vizcaya, él abrió una casa de importación en la Ciudad de México al final del siglo decimoséptimo que fue valuado en 118,486 pesos cuando murió.⁶⁷ Su hija, Josefa, quien se había casado con Francisco de Fagoaga en 1716,⁶⁸ heredó la hacienda de su padre y lo combinó con las tenencias extensas de su esposo.⁶⁹

Francisco de Fagoaga e iragorri nació en Oyazuran, Guipuzcoa en 1679 y vino a Nueva España en 1706.⁷⁰ Al mismo año alquiló la Real Casa de Apartado por la primera vez, donde todo el oro y la plata en México se separaban.⁷¹ La mayoría del negocio lucrativo continuó con la familia Fagoaga a lo largo del siglo y el hijo de Francisco, Francisco manuel, era el primero en la familia de ser otorgado el título real de "Marquez de Apartado."⁷² Aparte el negocio de importación que la familia tuvo mediante la herencia de Arosqueta y la Oficina del Apartado, ganada por la cita real, Francisco de Fagoaga estableció y poseyó el banco de plata, conocido como el Banco Real de Plata de México.⁷³ Aunque él murió en 1736,⁷⁴ la familia continuó a operar los tres negocio sumamente lucrativos. En el tiempo de Anza, los hermanos Fagoaga y Antonio de Basoco, y sus cuñados, los Villaurrutia y Castañiza, constituyeron un establecimiento colonial poderoso en el mundo comercial, religioso y judicial sin igual en todo México.⁷⁵

La próxima persona de involucrarse en este establecimiento fue Manuel de Aldaco, quien se casó con la hija de Fagoaga y administró los negocios para la familia. Como su suegro, él era un miembro activo en la Cofradía de Aranzazu. El banquero principal de plata de su día, él se conocía como un apoyo de sus paisanos vascos. Financieramente respaldó muchos de los principales mineros de plata que eran vascos de Nueva España, incluyendo Pedro de Anza, padrino de Juan Bautista, y José de La Borda.⁷⁶ Pedro de Anza fue parcionero principal de Borda quien se consideró ser el minero con más sabiduría en todo el mundo y el hombre más rico en todo México.⁷⁷

⁶⁷ Ibid., 120.

⁶⁸ Salazar and San Sebastian, *Los Vascos en México*, 186.

⁶⁹ Brading, *Miners and Merchants in Bourbon Mexico*, 174.

⁷⁰ Salazar and San Sebastian, *Los Vascos en México*, 184.

⁷¹ Brading, *Miners and Merchants in Bourbon Mexico*, 173.

⁷² Ibid., 206.

⁷³ Ibid., 171.

⁷⁴ Ibid., 120.

⁷⁵ Ibid., 207; Graciél Romandía de Cantú (editor), *Los Vascos en México y Su Colegio de las Vizcaínas* (México: Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, 1987), 6,7.

⁷⁶ Ibid., 176; Salazar and San Sebastian, *Los Vascos en México*, 38.

⁷⁷ Ibid., 198-199.

José de Gálvez, el progresivo Ministro de las Indias, llamó a Manuel Aldaco el "Padre de Su País."⁷⁸ Gálvez no sabía el secreto que la familia Fagoaga y los otros socios cercanos en esta red vasca guardaban desde él y el mundo. La historia contada a todos era que Aldaco fue el sobrino de Fagoaga, una decepción que se ha mantenido hasta esta presentación.⁷⁹ En realidad, Aldaco probablemente se relacionó a Fagoaga porque ambas familias habían estado en la misma aldea pequeña por generaciones. La abuela de Aldaco y la madre de Fagoaga ambas tenían el apellido "Iragorri", pero si hay una relación ahí está demasiado distante para detectar. Manuel, un hijo ilegítimo de Diego de Aldaco, un funcionario menor de la iglesia, y María Angela de Urbietta, nació en el año 1696.⁸⁰ Aunque la legitimidad de nacimiento generalmente es de poca importancia hoy, era sumamente importante en la época de Aldaco y él y sus amigos vascos guardaron bien el secreto. Porque las familias de Aldaco y Fagoaga eran ambas residentes de la parroquia y aldea minúscula de Oyarsun en Guipuzcoa, los dos indudablemente se conocían el uno al otro bien antes de cualquier de ellos emigrara a Nueva España.⁸¹

Aunque Manuel de Aldaco murió antes del establecimiento de la Real Sociedad Vascongada en México, se considera ser uno de los fundadores del Coelgio de las Vizcaínas.⁸² El murió el 28 de septiembre 1770, en la Ciudad de México⁸³ donde una calle cerca del Colegio se tiene su nombre.⁸⁴ Aldaco había sido el ejecutor y uno de los herederos de la hacienda de Francisco de Fagoaga.⁸⁵ El testó su hacienda a Francisco Manuel de Fagoaga, hijo de Francisco y cuñado de él.⁸⁶

Cuando Francisco de Fagoaga murió en 1736,⁸⁷ su viuda, Josefa de Arosqueta, había asignado la administración de toda la hacienda a Manuel de Aldaco.⁸⁸ El, a la vez, asignó administración del Banco Real de Plata y la Casa Mercantil de los Fagoaga a un paisano joven nombrado Ambrosio de Meave.⁸⁹ Meave operó el Banco de Plata hasta su muerte en 1781 por la gran suma de trece y medio

⁷⁸ *Ibid.*, 162.

⁷⁹ *Ibid.*, 120; Salazar an San Sebastian, *Los Vascos en México*, 38.

⁸⁰ *Libro 6 de Bautismos de Oyarsun*, EAD, f. 152; Obregón, *El Real Colegio de San Ignacio*, 48.

⁸¹ *Ibid.*, *Libro 3*, f54v; *Libro 4*, ff. 24,33,44v,53; *Libro 5*. ff. 13v,14v,27v,47v,51v,59v; *Libro 6*, ff. 13,31,44v,137,152.

⁸² Obregón, *El Real Colegio de San Ignacio*, 48.

⁸³ *Ibid.*, 88.

⁸⁴ Salazar and San Sebastian, *Los Vascos en México*, 38.

⁸⁵ Obregón, *El Real Colegio de San Ignacio*, 89.

⁸⁶ *Ibid.*, 48.

⁸⁷ Salazar and San Sebastian, *Los Vascos en México*, 186.

⁸⁸ Brading, *Miners and Merchants in Bourbon México*, 176.

⁸⁹ *Ibid.*, 120.

por ciento de todas las ganancias.⁹⁰ Con el control completo de la plata de México, Meave era probablemente el soltero más poderoso financieramente en toda Nueva España.

Juan Bautista de Anza en 1768, preocupándose, como hacia frecuentemente, si él y sus soldados iban a ser pagados, hizo la declaración eficaz, "No he tenido el gusto de saber si me pague nada y cuando Meave calla prodigo en entredicho."⁹¹ Meave conoció a Anza personalmente y lo consideró para ser "...un hombre de toda verdad."⁹²

Ambrosio de Meave nació y fue criado en Goiencale, o "Calle Arriba", en el pueblo de Durango, Vizcaya.⁹³ Emigró a Nueva España como un adolescente. Se unió a la Cofradía de Aranzazu⁹⁴ y llegó a ser la fuerza grande impulsora detrás de la Real Sociedad Vascongada en México.⁹⁵ El era uno de los tres fundadores del Colegio de las Vizcaínas.⁹⁶ Al tiempo de su muerte su hacienda fue administrada por sus compatriotas vascas, Manuel Ramón de Goya, Antonio de Basoco, Juan José de Echveste y Francisco Xavier de Gamboa.⁹⁷

El tercer fundador del Colegio de las Vizcaínas era Francisco de Echeveste, un militar famoso quien murió cuando Anza era todavía un adolescente.⁹⁸ Su heredero, sin embargo, Juan José de Echeveste,⁹⁹ fue administrador de adquisiciones para ambas Baja y Alta California en la época de Anza.¹⁰⁰ El fue activo en fundar el Colegio, también, y controló los monopolios de tabaco, naipes, y pólvora.¹⁰¹ Su casa y la casa de Ambrosio de Meave estaban conectadas, la una a la otra, en Calle San Agustín en la Ciudad de México.¹⁰²

⁹⁰ Salazar and San Sebastian, *Los Vascos en México*, 293.

⁹¹ *Juan Bautista de Anza a Juan Claudio de Pineda*, 1 de noviembre de 1768, Biblioteca Nacional México (BNM), Departamento de Manuscritos, Estampas e Iconografía, Núm. 253/931, f.10.

⁹² *Prueba de Nobleza de José Luix Torres Vildosola*, GBA, f.268.

⁹³ Jaime de Kerexeta, *Fogueraciones de Bizkaia del Siglo XVIII* (Bilbao: Instituto Labayru - Bilbao Bizkaia Kutxa, 1992), 110; Salazar and San Sebastian, *Los Vascos en México*, 293.

⁹⁴ Romandía de Cantú, *Los Vascos en México y Su Colegio*, 9.

⁹⁵ *Extractos*, 1773, 3; 1777, 132-41; 1782, 4,5,11-12, 104-203; 1783,7.

⁹⁶ Salazar and San Sebastian, *Los Vascos en México*, 293.

⁹⁷ Obregón, *El Real Colegio de San Ignacio*, 283.

⁹⁸ Romandía de Cantú, *Los Vascos en México y Su Colegio*, 11.

⁹⁹ Obregón, *El Real colegio de San Ignacio*, 67.

¹⁰⁰ William A. Douglas and Jon Bilbao, *Amerikanuak- Basques in the New World* (Reno: University of Nevada Press, 1975), 186.

¹⁰¹ Obregón, *El Real colegio de San Ignacio*, 49.

¹⁰² *Padron de la Parroquia del Archangel San Miguel de Esta Ciudad de Mexico, Año 1776*, Archivo General de la Curia Metropolitana de México (AGM), Padrones Vol. 4, folio empezando con "suma de la vuelta 237".

Nacido y criado en la Parroquia de San Vicente del pueblo de San Sebastian en Guipuzcoa, Juan José de Echeveste conocía bien la familia del padrino de Juan Bautista de Anza, Pedro de Anza. Pedro también era natural de la misma parroquia. De hecho, la madrastra de Pedro y la madre de Juan José eran primas.¹⁰³ Además, una pariente hembra de Juan José de Echeveste se casó con uno del clan de Anza en Hernani,¹⁰⁴ lugar de nacimiento de Juan Bautista de Anza, el primero. Además de esto, todos los Anza, los Aldaco, los echeveste, y los Fagoaga vinieron de aldeas chiquitas a simplemente unos pocos kilómetros el uno del otro.¹⁰⁵ ¡Las familias se conocían bien antes de empezar a dejar el país viejo, los echeveste y los Anza se casaron mutuamente en España, y Jua Josoé de Echeveste, quien había ido al Presidio de Monterey por barco antes de que Anza llegó allí,¹⁰⁶ controlaba el embarcadero, abastecimiento y el capital implicado en la colonización de Alta California!

Cuan temprano Juan Bautista de Anza comenzó a utilizar esta estructura para obtener sus necesidades en la frontera no ha sido establecidoa totalmente. Se conoce que negociaba con Ambrosio de Meave tan temprano como Febrero de 1767,¹⁰⁷ pero el registro es demasiado incompleto para determinar exactamente qué eran esos negocios.

El registro de Juan Bautista de Anza como un soldado habla por sí mismo. El era un orgaizador y un estratega óptimo. El era celoso en el servicio de su Rey¹⁰⁸ - un celo que él heredó de su abuelo materno y su padre quien ambos habían sido capitanes presidiales endurecidos en batalla.¹⁰⁹ Aún así, él adelantó rápidamente y tuvo amigos en lugares altos quien lo ayudaron hacerlo.

Gabriel de Vildósola, cuñado de Anza, entrenó en España como un oficial de caballería. Vino de una familia de soldados fmaosos en Vizcaya quienes habían

¹⁰³ *Libro Quinto bautismal de San Vicente de San Sebastian*, EAD, f.32; *Libro Sexto bautismal de San Vicente de San Sebastain*, EAD, f.54v.

¹⁰⁴ Vease partidas de bautismo de los niños de Joan Baptista de Ansa y Maria Nicolasa de Echebeste, *Libro 5 de Bautismos de Hernani*, EAD, ff.29v, 42v,61v,71v,106,127v.

¹⁰⁵ *Euskal Herriko Atlas*, (Donostia: Eusko Jaurlaritzako Hezkuntza Sailaren inezpena jasoa, 1982) 14, 15; también vease partidas de bautismo, casamiento y fallecimiento de *Hernani*, *San Sebastina*, *Usurbil* y *Oyarzun*, EAD.

¹⁰⁶ Douglas and Bilbao, *Amerikanuak*, 186.

¹⁰⁷ *Juan Baptista de Anza al Gobernador Don Juan de Pineda*, 17 de febrero de 1767, BNM, 236/914, f.9v.

¹⁰⁸ *Hoja de Servicio del Capitán Don Juan Bautista de Anza*, AGN, Provincias Internas 147, f.261.

¹⁰⁹ *Juan Baptista de Anza al Marques de Croix*, AGN, Provincias Internas, 70, ff. 360-360v.

servido su Rey desde el siglo decimoquinto.¹¹⁰ Asignado como el capitán del Presidio de Fronteras, Vildósola tomó su cuñado joven a su hogar como un cadete en el año 1752.¹¹¹ En unos dos y medio años Anza se hizo teniente.¹¹² En otros cuatro y medio años en el 12 de Diciembre, 1759, él se hizo el capitán por el gobernador vasco de Sonora, Juan de Mendoza.¹¹³ Poco después, el capitán primero del nuevamente establecido Presidio de Tubac, el vasco, Juan Tomás de Belderrain, murió a causa de heridas recibidos en una campaña contra los Seris¹¹⁴ y Anza se nombró para tomar su lugar.¹¹⁵ Ahora, con la responsabilidad de proveer provisiones para una tropa enter, los negocios de Anza con la red en la Ciudad de México comenzaron a surgir.

El frecuentemente se quejó de no ser capaz de obtener las necesidades para sus soldados. Lamentó el hecho de que ni él ni ellos podrían cobrar sus jornales.¹¹⁶ Se preocupó que él siempre tenía que pedir dinero para abastecer sus tropas con sus necesidades más básicas. Durante sus años como comandantes en Tubac aparece que prestamo de plata y abastecimiento del Banco de plata, la Casa del Apartado y la Casa de Importación de los Fagoaga en la Ciudad de México fueran ocurrencias anuales. Por ejemplo, a principios de la primavera de 1768, él dió demostración positiva de su incapacidad para abastecer y equipar su compañía y solicitó de su aviador, o "suministrador," Ambrosio de Meave, un préstamo para cubrir su necesidades. Meave no quiso avanzar la cantidad de dinero que quiso Anza sin un garante. Por eso, Capitán Anza pidió un garante de la Ciudad de México. Ese garante era Juan José de Echeveste.

El dinero se avanzó y por medio de eso se le hizo posible mantener su compañía por un año más. El próximo año él envió una carta a Echeveste hicieron arreglos para que Anza obtuviera una cantidad desconocida de dinero y provisiones de Manuel de Aldaco y Ambrosio de Meave. Echeveste proveyó la seguridad otra vez para el avance.

Aunque la cantidad exacta del préstamo no es conocido, para el 20 de agosto 1769, Anza había recibido una carga parcial en Guaymas. Echeveste, el agente de las California, había embarcado los materiales en San Blas, renunciando el

¹¹⁰ Alberto y Arturo García Carralía, *El Solar Vasco-Navarro*, Tomo VI, (San Sebastian, Guipuzcoa: Librería Internacional, 1967), 271-272.

¹¹¹ Thomas, *Hoja de Servicio de Coronel Don Juan Bautista de Anza*, 365.

¹¹² *Hoja de Servicio de Don Juan Bautista de Anza*, AGN, Provincias Internas 147, f. 263.

¹¹³ *Hoja de Servicio del Capitán Don Juan Bautista de Anza*, AGN, Provincias Internas 147, f.261.

¹¹⁴ *Luis María Belderrain Petición*, AGN, Provincias Internas 250, ff. 334-334v.

¹¹⁵ *Hoja de Servicio de Don Juan Bautista de Anza*, AGN, Provincias Internas 147, f. 263.

¹¹⁶ *Anza a Pineda*, 9 de agosto 1766, BNM, 205/883, ff.1,2.

impuesto de embarque. Faltaba todavía para procesar 11,700 pesos en plata y provisiones que quedaba en la Casa de Importación de los Fagoaga, retenidos por Manuel de Aldaco. Además de esta cantidad, 2,000 pesos fueron retenido para pagar los costos de embarque. Anza tenía planes de gastar 1200 pesos para comprar quince caballos para su compañía.¹¹⁷

Ya que el costo de cada caballo era solamente ochenta pesos, se puede ver que la cantidad del préstamo no conocido fué una cantidad tremenda. Es dudable que hasta los oficiales militares bien conocidos en la Ciudad de México hubiesen podido obtener la clase de préstamo que Anza pudo obtener sin haber recibido ayuda de adentro de la estructura.

Cuando Anza fué a la California, Manuel de Aldaco había muerto.¹¹⁸ La historia de la expedición colonizadora se ha contado y contado otra vez. Es un hecho bien conocido que Juan Bautista de Anza y Juan José de Echeveste planificaron el presupuesto para la expedición.¹¹⁹ También es muy conocido que el Virrey y el Consejo de Guerra unánimemente aprobaron todo simplemente de la manera que Anza lo pidió.¹²⁰ También está muy establecido que Manuel Ramón de Goya se puso a cargo de procurar el dinero y los provisiones para la expedición.¹²¹ Y finalmente, un hombre vasco y el funcionario de abastecimiento anterior para las campañas de Elizondo contra los Seris, Miguel Gregorio de Echarri, se puso a cargo de la acumulación actual de dichas provisiones.¹²² Y todo se pagó por la Corona Española.

Lo que no es tan conocido es que Juan Bautista de Anza personalmente financió la primera expedición exploratoria de 1774. Lo hizo cojiendo prestado el dinero de la Casa de Apartado mediante el Marqués de Apartado, Francisco Manuel de Fagoaga. Para éste préstamo Ambrosio de Meave era el garante. No solamente estaba Meave actuando como suministrador para Anza en este momento, sino también fue manejando sus finanzas para él como su agente con el poder legal.

Después de su llegada a la Ciudad de México de su viaje primero a California el 5 de noviembre de 1774, Anza no solamente estaba hondamente endeudado con la Oficina del Apartado, pero habían otros individuos que le habían prestado dinero

¹¹⁷ *Dos cartas de Juan Baptista de Anza al Marques de Croix y desconocido a Don Juan Bautista de Anza*, AGN, Provincias Internas 70, ff. 358-361v.

¹¹⁸ Obregón, *El Real colegio de San Ignacio*, 88.

¹¹⁹ Bolton, *Anza's California Expeditions, Vol. 5, 233*.

¹²⁰ *Ibid.*, 249-254.

¹²¹ *Ibid.*, 225; también *Noticia de lo que Regula Librarse a Don Ramon de Goya, en esta Ciudad, y a mi en la Provincia de Sonora*, AGN, Provincias Internas 237, folios sin número.

¹²² *Ibid.*, 256.

para el viaje también. Además le debía a Meave y al Banco de Plata por préstamos de provisiones a su compañía por los años 1773 y 1774. Habiendo viajado toda la distancia a la Ciudad de México él encontró que ni siquiera podría cubrir los "precisos gastos de su persona y familia". Por eso, le aplicó a Virrey Bucareli para el alivio.¹²³

El resultado de su pedido a Bucareli no es conocido pero parecería lógico o que sus paisano lo ayudarían porque comenzó otro viaje a la California en la primavera con colonizadores y ganado, todo al gasto del Rey. También no se sabe cuánta ayuda él consiguió de su padrino, Pedro de Anza. El hecho que Pedro estuvo asociado con su paisano vasco, José de La Borda, "el hombre más rico en todo México", parece sugerir que él seguramente estaba en posición de ayudarlo.

La fortaleza del compadrazgo intrincada en la historia de las Expediciones de Anza se cuenta en su capítulo final cuando el famoso Teniente Coronel Anza trajo al jefe de los Yjmas, Salvador Palma, y tres de sus parientes a la Catedral de la Ciudad de México para ser bautizados. Literalmente cualquier miembro bueno de la iglesia se hubiese pedido para participar con ellos en la ceremonia, pero la lista actual de participantes nos da mucho a conocer.

Desempeñando los bautismos para los cuatro Indios era el sacerdote, Agustín Josef de Echeverría y Orcolaga, abogado de la Real Audiencia y miembro de la Real Sociedad Vascongada.¹²⁴ Juan Bautista de Anza, por supuesto, fué el padrino de Palma mismo.¹²⁵

Pedro de Anza, minero adinerado de plata en Taxco y socio de la Real Sociedad Vascongada,¹²⁶ fué el padrino del hermano de Palma.¹²⁷ El también actualmente fue padrino propio de Juan Bautista de Anza.

El primo segundo de Juan Bautista y sobrino de Pedro, Marcelo de Anza, minero adinerado de plata de Zacatecas y miembro de la Real Sociedad Vascongada¹²⁸ no podía estar allí ese día. Por eso, Manuel Ramón de Goya se paró como padrino "a

¹²³ *Juan Baptista de Anza a Exelentísimo Señor Don Antonio María Bucareli y Ursua*, AGN, Provincias Internas 237, folios sin número.

¹²⁴ *Libro de Bautismos de CAsas del Sagrario de esta Santa Iglesia de México que comienza en 1 de septiembre de 1776 hasta 30 de septiembre de 1778*, Archivo de Catedral Metropolitana de la Ciudad de México (ACM), ff49v-50v.

¹²⁵ *Ibid.*, 49v..

¹²⁶ Martínez Ruiz, *Catálogo General de R.S.B.*, 26.

¹²⁷ *Libro de Bautismos*, (ACM), f.50v.

¹²⁸ Brading, *Miners and Merchants in Bourbon Mexico*, 164; Martínez Salazar y San Sebastian, *Los Vascos en México*, 54.

nombre y con poder de " Marcelo para uno de los Yumas.¹²⁹ Goya, por supuesto, era agente de adquisición para la segunda Expedición de Anza y rector para ambas la Cofradía de Aranzazu y la Real Sociedad Vascongada.¹³⁰

El cuarto padrino fué Juan Lucas de Lasaga,¹³¹ rector de la Real Sociedad Vaascongada,¹³² abogado para los propietarios vascos de minas de plata,¹³³ y el administrador general del nuevamente establecido Corte y Cuerpo de Minería.¹³⁴

A causa de su naturaleza delicada del uso del compadrazgo para conseguir ganancia personal, probablemente nunca se encontrará prueba firme de Anza haber usado sus conexiones para obtener sus metas de carrera. Ni es la intención de este papel para apartar de cualquier forma de la naturaleza heroica de sus realizaciones. Por otra parte, sin embargo, se aclara abundantemente que él tuvo vínculos étnicos, familiares y espirituales con los "Vizcaínos" que proveyeron los medios para lograr esas grandes realizaciones.

¹²⁹ *Libro de Bautismos*, (ACM), f.50v.

¹³⁰ Martínez Ruíz, *Catalago General de R.S.B.* 26.

¹³¹ *Libro de Bautismos*, (ACM), f. 50.

¹³² Martínez Ruíz, *Catalago General de R.S.B.*,70.

¹³³ Brading, *Miners and Merchants in Bourbon Mexico*, 163-164.

¹³⁴ Walter Howe, *The Mining Guild of New Spain and its Tribunal General*,(Massachusetts: Harvard University Press, 1949), 79.

LA RED CARRETERA EN SONORA

Edmundo Aguirre Clausen
Junta Local de Caminos.

Como antecedentes al tema que se desarrolla en esta ponencia, resulta de importancia describir los orígenes que dieron vida a la Junta Local de Caminos del Estado de Sonora; organismo responsable del desarrollo de la mayoría de la red caminera pavimentada a la que nos referimos.

Organizacion

El territorio mexicano presenta características fisiográficas que representan serios obstáculos para el aprovechamiento inmediato de los recursos naturales de algunas de sus regiones, corresponde a los gobiernos de este siglo el haber iniciado en forma organizada la integración territorial, integración que en nuestros días muestra un gran desarrollo en materia de comunicaciones en este país.

Dentro de este desarrollo, los caminos construidos por cooperación, resuelven varios problemas, de tipo nacional al entroncar con las redes federales; incorporan al resto del país zonas potencialmente ricas que han quedado aisladas, regiones cuya capacidad productiva es alta, pero que por no contar con medios de comunicación adecuados están incapacitadas para producir, o sus productos no pueden salir de ella, ligan grupos de población cuyo desarrollo es menor al del resto; hacen posible la creación de industrias o centros de trabajo para la población rural, evitando el desempleo y mejorando el nivel económico de las familias beneficiadas.

Aún cuando en el año de 1925 en el que se creó la Comisión Nacional de Caminos por Cooperación ya se construían caminos, fue hasta 1932, al integrarse la Dirección de Caminos por Cooperación, dependiente de la

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, cuando se estableció oficialmente el sistema de cooperación con los estados.

Las juntas locales de caminos, se establecieron por medio de un decreto del Gobierno Federal, y para su implementación en cada una de las entidades, fue necesario un decreto de las legislaturas locales.

La Junta de Caminos del Estado de Sonora, fue creada mediante el decreto que creó la Ley No. 165 del 25 de enero de 1933, en la cual se estableció como antecedente, la fracción III, de la base segunda del Acuerdo Presidencial No. 1746, del 22 de diciembre de 1932.

En el año de 1933 se expide la “Ley Sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados” y en 1941 se expide el “Reglamento Correspondiente”.

Al realizarse en 1958 la División de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, se crea dentro de esta última, la Dirección General de Carreteras en Cooperación que habría de organizar, localizar, construir y conservar carreteras y aeropistas en cooperación, en forma bipartita o decreto que crea la Comisión de Caminos Vecinales; de la Dirección General en Cooperación, dependen las Juntas Locales de Caminos, organismos que funcionan en cada estado o territorio de la República, situación en que prevaleció la Junta del Estado de Sonora, hasta el 26 de abril de 1986, fecha en que se firmó el acuerdo entre las Secretarías de Programación y Presupuesto, de Comunicaciones y Transportes y el Ejecutivo Libre y Soberano de Sonora, para convertir la Junta Local de Caminos en un organismo descentralizado estatal, denominándose solo como Junta de Caminos del Estado de Sonora; tal y como funciona hasta la fecha.

La construcción de caminos en Sonora se remonta al inicio de los años treinta.

En 1932 se inicia la construcción de lo que hoy es la carretera federal No. 15, en el tramo Nogales-Magdalena, con la participación de los soldados de las guarniciones respectivas, entre otros de la 3ra. compañía del 39vo. Batallón.

En 1933 se inició la construcción del camino de Pitiquito a Puerto Libertad, terminándose en 1935. En 1934 ya se registraban inversiones en los caminos Hermosillo-Nogales y Hermosillo-Guaymas; Cumpas-Baviácora, Cd. Obregón-Campos Agrícolas y Agua Prieta-Bavispe, a nivel de brecha, cuyo recorrido era verdaderamente penoso.

En 1936, la red de caminos había crecido con los caminos Magdalena-Sinoquipe, Cananea-Naco, Empalme-Agua Caliente, Hermosillo-Bahía de Kino, Guaymas-Miramar, Cananea-Agua Prieta, Cananea-Bacoachi, Cananea-Imuris, Moctezuma-Mazocahui, Cd. Obregón-Tesopaco, Tesopaco-Movas, Nuri-La Dura-Yécora, Cd. Obregón-Bácum, Pitiquito-Puerto Libertad; todos estos segmentos de comunicación eran precarias brechas, sin obras de drenaje y polvorientos.

En esta década, el único camino construido con especificaciones para pavimentarse, fue el que comunicó Sonoyta y Puerto Peñasco, y se dio como una necesidad de los norteamericanos por tener salida hacia el mar, la idea era construir un puerto en Punta Peñasco, obra esta que el Gobierno de los Estados Unidos ejecutaría con sus recursos, la pavimentación se dio en la siguiente década.

Decada de 1940 - 1950

En 1940, se inició la carretera Navojoa-Etchojoa-Huatabampo, terminándose en 1941, siendo esta carretera y la de la Ciudad de México al Desierto de los Leones, las únicas que se construyeron en esta época totalmente de concreto hidráulico, desgraciadamente esta carretera a Huatabampo tuvo fallas de cimentación en tramos considerables, reflejándose en alabeo de las losas dejando la carretera de tal forma intransitable que en el año de 1960, ya todo el movimiento de la carretera se hacía por debajo de la misma; por otra parte esta carretera era sumamente peligrosa, tanto por sus condiciones físicas, como por su ancho de seis metros, pero principalmente por que en el afán de ornamentarla, se sembraron árboles a ambos lados del camino a corta distancia de sus orillas, lo que impedía la visibilidad con anticipación y por consiguiente tener tiempo para la reacción, resultando frecuentes accidentes, por fin el año de 1963, se inició la “reconstrucción” del camino, pavimentándose en su totalidad con el sistema tradicional de base hidráulica y carpeta de un riego, terminándose los trabajos en el año de 1967, a un costo de: \$ 11'097,578.00; de esos tiempos, aún hoy es posible ver a la altura del kilómetro 28, los restos del camino original de concreto en una curva a la que se le mejoró su alineamiento, en nuestros días esta carretera tiene un tránsito promedio diario anual del orden de 5000 vehículos, convirtiéndose en la vía más importante de comunicación en el valle del Mayo, además de la que tiene mayor ancho de corona pavimentada con 9 metros.

También en el año de 1940, se inició la construcción a nivel terracerías del camino: Hermosillo-La Colorada-San José de Pimas-Tecoripa, a la que se dio

por llamarle “La Carretera del Amor”, pues si bien es cierto que actualmente forma parte del importante eje horizontal que comunica las capitales de Chihuahua y de Sonora, en aquella época no estaba considerada de esta forma, por las dificultades propias de su construcción, y porque aún cuando la zona que atravesaba, contaba con minería y ganadería, esto no justificaba el proyecto, comparado con su alto costo, sin embargo, en Tecoripa había una bella dama de quien el gobernador estaba prendado, y al no lograr convencerla de que viniera a residir a Hermosillo hubo que acelerar la construcción del camino, el cual quedó a nivel de terracerías.

Estos caminos en la sierra son los más costosos, pero a la vez, los que cumplen mejor y dejan sentir los beneficios, ya que generalmente existe un círculo vicioso en las regiones serranas, en el que estas no se desarrollan por falta de carreteras y estas no se construyen por falta de justificantes económicos de producción para autorizar su construcción, por lo que en estos casos debe tomarse una decisión política y romper este círculo para inducir el progreso, pues hay minerales que no pueden explotarse por no resistir el alto costo del transporte por brechas sucediendo lo mismo con los pequeños valles agrícolas enclavados de estas regiones que no pueden sacar sus productos o la madera de los bosques; convirtiendo a estas zonas en “pobres” aún teniendo riquezas, provocando finalmente que los pobladores emigren a las grandes ciudades en busca de mejores horizontes de vida.

Para darle significado a la importancia de estas carreteras, basta decir que en 1940 se hacían tres días de Moctezuma a Hermosillo, ya que la ruta iba de Moctezuma al Mineral de la Verde, luego Arizpe-Bacoachi-Cananea-Imuris-Hermosillo, pues aún no existía el camino del Río Sonora, en 1946 se construyó el camino de terracerías Hermosillo-Ures-Mazocahui-Moctezuma, con lo que el tiempo se redujo a nueve horas, que aún resultan excesivas, si consideramos que esta distancia se recorre actualmente en dos horas y media por camino pavimentado.

Mientras tanto en el año de 1942, un grupo de verdaderos pioneros de las comunicaciones, los chóferes cooperativistas de la Línea de Transportes Norte de Sonora, iniciaron la conquista del desierto, pues el avance en la construcción del ferrocarril, Sonora-Baja California era lento, por las dificultades técnicas y presupuestales, por lo que directamente ellos abrieron la ruta Santa Ana-Caborca-Puerto Peñasco-San Luis Río Colorado-Mexicali, ya que la necesidad de transporte de personas era grande y no todos estaban en condiciones de hacer el viaje, por el lado americano, vía Nogales-Yuma, realmente era una epopeya estos viajes en que salían en caravanas de dos o tres

vehículos desafiando las inclemencias del tiempo y las tormentas de arena que borran las rodadas del camino.

Por otro lado, la comunicación carretera hacia el sur del estado se hacía por brechas, pues aún cuando el tramo Hermosillo-Guaymas, tenía revestimiento y puentes, no fue hasta el año de 1949, que inició su pavimentación, al terminar la construcción Nogales-Hermosillo, cuya pavimentación se terminó en el año de 1948, como datos generales para enmarcar toda la actividad constructiva se fecha la terminación a nivel pavimento en 1953, para el tramo Guaymas-Cd. Obregón, Obregón-Navojoa en 1954 y en 1955, hasta el límite con el estado de Sinaloa, esto es Estación Don.

Por último a finales de la década en 1949, se da inicio a la construcción de la carretera de San Luis Río Colorado hacia el Golfo de Santa Clara, con meta importante, el de cubrir el valle agrícola hasta Estación Riito en el kilómetro 44, lográndose un avance de 12 km. formando así la arteria principal de la cual derivarían los ramales a todos los poblados de ese importante valle agrícola.

Decada 1950 - 1960

En esta década se continuó el camino San Luis Río Colorado-Estación Riito-Golfo de Santa Clara, lográndose la meta a Estación Riito en el año de 1953, con un costo global de \$ 31'436,536.88.

En el año de 1951, con la cooperación del gobierno federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, se inicia la construcción del camino Imuris-Cananea, en agosto de 1952 la obra presentaba avances al kilómetro 22+000 a nivel de revestimiento y su localización estaba completa hasta Cananea kilómetro 82+000.

La ruta toca las partes montañosas de la región y no obstante las dificultades naturales de construcción, el camino fue terminado sin pavimentar en el año de 1955, quedando desechado el camino antiguo del cajón de Cocóspera, que en época de lluvias es intransitable, a causa de las avenidas del río Sásabe, lo que obligaba prácticamente a transitar por el lado americano de la frontera de Nogales y Naco.

En 1952, la construcción del camino Hermosillo-Bahía de Kino presentaba avances de 80 kms. en su localización, de terracerías en 25 kms. el revestimiento en 20 kms. y en obras de drenaje en 9 kms. La construcción de este camino se considera de mucha importancia, por dos conceptos; por que resolverá el problema de transporte de la producción agrícola de la región de

la costa, que siempre han confrontado los agricultores y porque será un medio para atraer al turismo, tanto extranjero como nacional. El costo de la construcción de este camino, es por cuenta del Comité Nacional de Caminos, de los agricultores de la región y del Gobierno del Estado, aportando sumas iguales. En el Informe de Gobierno de 1952, se describía lo siguiente:

“Para resolver integralmente el problema de los transportes agrícolas de la Costa, se proyecta para un futuro próximo la construcción de dos ramales; uno que se desprenderá de la Calle 12 sur y otro que arrancará de la Calle 36 hacia el norte.

En cooperación con la Junta de Caminos y el Comité de Caminos Vecinales, del que hemos recibido una amplia colaboración y también para facultar el transporte de los productos agrícolas de la región del yaqui, se ha proyectado una red de caminos vecinales, habiéndose iniciado ya la construcción de dos de ellos a saber; el de Cd. Obregón a Tobarito (Calle 12) y el de Cd. Obregón a la Calle 200. En el primero la consolidación del terreno ha quedado terminada hasta el km. 12+000, el riego de impregnación al km. 9+500 y el segundo camino se encuentra terminado totalmente hasta riego de impregnación.

Actualmente se está trabajando en la construcción del camino: Navojoa-Alamos, el cual además de facilitar las comunicaciones de transporte entre las terminales, servirá para intensificar el turismo extranjero, el cual tendrá la oportunidad de admirar las bellezas naturales de la región y joyas históricas de la Cd. de Alamos, en la que prevalece la infraestructura colonial.

Este camino tendrá una longitud de 53 km. y su ruta será por terreno plano hasta el km. 40, siguiendo después por terreno ligeramente montañoso hasta el punto denominado “Minas Nueva”.

Se tienen construidas las terracerías desde el km. 0+000 al 45+300, las obras de arte hasta el km. 50+000 y el revestimiento del 40+600”... hasta aquí la cita. Este camino se pavimentó de 1957 a 1960.

Esta década se caracteriza por ser la que empieza a mostrar inversiones de apoyo a los valles agrícolas, pavimentándose 455.80 kms. de caminos, en los valles agrícolas.

En el Valle de San Luis Río Colorado, 61.4 km., construyéndose 32 km. del camino San Luis Río Colorado Estación Riito, con lo que se llegó a este punto y 29.4 km. en ramales entre otros el de Monumentos, Moctezuma I, Islitas,

Campillo I, Lagunitas Lateral Luis B. Sánchez, Ejido Sonora y Lateral la Grullita.

Valle de Cd. Obregón, con 40.9 kms. con los caminos Calle 8, Calle 12, Calle 600 y Esperanza-Cócorit, este el único al 100%.

Valle de Guaymas-Empalme, con 40.6 kms., con el camino Providencia-Ortiz, que aún en nuestros días es el principal camino de este valle, y del cual derivan varios ramales.

Valle del Mayo, con el camino Bacabachi-Huatabampo con una longitud de 28.3 km. terminados al 100%.

El Valle Agrícola de la Costa de Hermosillo, es el que tiene mayor inversión, lográndose pavimentar los siguientes caminos:

Calle 4 sur, en 35 km. de los 86 km. con los que cuenta, Hermosillo-Bahía de Kino, 106.1 km. hasta el poblado de Kino Viejo, en la década del 60-70 se pavimentó hasta el fraccionamiento, Calle 12 sur 35.6 km., Calle 20 sur 34.4 km., Calle 28 norte 18km., Calle 28 sur 29 km., Calle 36 norte 34.8 km., y Palo Verde Reforma con 20 km., de los 94 km. resaltando este valle con un total de 312.9 km, de caminos a nivel pavimento, década que resulta la de más impacto para la Costa de Hermosillo, ya que esta longitud representa el 46% de la red actual.

De suma importancia en el fuerte desarrollo de caminos pavimentados resultó la creación de los Comité de Caminos Vecinales por el año de 1954, ya que estos se abocaron a impulsar la construcción de caminos en los valles agrícolas en un plan transportista que dio magníficos resultados, aportando los agricultores una parte, el gobierno del estado otra y la federación el 33% restante.

En esta década se construyó el tramo de Santa Ana-San Luis Río Colorado No. 2 atacando por ambos lados.

Hay caminos que deben su origen a la construcción de diversas obras, tal es el caso del camino empedrado que va de la carretera Agua Prieta-Nacozari, a la presa de La Angostura, construido en el año de 1935, de la carretera de Esperanza a la presa Alvaro Obregón (Oviachic) construido en 1950, de Nacozari a la mina de La Caridad y la más curiosa de las carreteras en cuanto a las etapas de construcción, fue la que construyó la Comisión Federal de Electricidad, de la presa Plutarco Elías Calles (Novillo) a la Ciudad de Hermosillo.

Esta carretera presentaba grandes dificultades técnicas, pues de Rebeico a el Novillo (aproximadamente 20 km. por la actual carretera), mientras se construía la carretera actual, se aprovechó un camino que iba a una mina, esta ruta tenía tal alineamiento vertical y horizontal que sólo podían transitar vehículos de tracción en las cuatro ruedas, este camino se construyó de 1958 a 1959, pues bien, lo curioso de esta obra, es que se hizo del centro hacia el origen que era Hermosillo, pues el tramo Hermosillo-Mazatán, era un camino de herradura mejorado, y de Mazatán a Rebeico una brecha, por lo que para ir de Hermosillo a la presa se tenía que pasar por caminos primitivos si así se le puede llamar, y después llegar a Rebeico donde ya había una buena carretera hacia el Novillo, es así, que en el período de 1959 a 1960 se construyó el tramo Mazatán-Rebeico, y de 1960 a 1961 el de Hermosillo a Mazatán a nivel de revestimiento.

Decada 1960 - 1970

Esta década, y la de 1970-1980, se caracterizaron por ser en las que se dio mayor impulso a la construcción de carreteras, sobre todo en las zonas agrícolas.

En la red San Luis Río Colorado, se continuó a partir de 1962 la construcción del camino San Luis Río Colorado-Estación Riño-Golfo de Santa Clara, en su tramo, Estación Riño-Golfo de Santa Clara, con una longitud de 70.3 km., de los cuales quedaron terminados a nivel pavimento 50 km., más 40.4 km. de ramales o laterales a este camino principal, como el de San Luis-La Grullita, el ramal a ejido San Luis, a la Azteca, etc.

En la red Caborca, se pavimentó el camino Caborca-El Desemboque con 101.3 km. el que al igual que el camino San Luis-Riño-Golfo de Santa Clara constituye el principal de esta red, pavimentándose el ramal a Estación Sahuaró de 1960 a 1968, que viene siendo la liga con el camino recién terminado que une a Caborca con Puerto Peñasco a través del desierto, en total se pavimentaron en esta región 183.1 kms.

Obra importante que fue atacada a nivel pavimento lo constituye el camino Imuris-Cananea cuya construcción se efectuó de 1962 a 1964, y el tramo Cananea-Agua Prieta de 1964 a 1967, en lo que actualmente conocemos como ruta No. 2; podemos decir que esta década marca el inicio en la construcción de caminos serranos, pues también se pavimentó de 1964 a 1965 el tramo Hermosillo-Ures con 62.2 km. el cual, forma parte del camino: Hermosillo-Ures-Mazocahui-Moctezuma-Agua Prieta y/o San Miguel Bavispe-Agua Prieta,

obra importante en este primer tramo, la construcción del puente “El Gavilán” con una longitud de 230 metros ubicado en el kilómetro 43+590, cuya ejecución duró de 1967 a 1969 a un costo de \$3'725,739.00, mientras tanto a partir de 1963 destacan también los trabajos de acondicionamiento para su posterior pavimentación el tramo de Ures a Mazocahui, con una longitud de 34.8 km. el cual fue incluido en 1969. La empresa a cargo de estos trabajos fue la Cytasa, tramo que incorpora a la actividad económica de la entidad, a una basta porción de territorio que había venido quedándose rezagada por falta de comunicación, y también estimula el turismo de Hermosillo y lugares comunicados por la carretera internacional hacia esa zona central del estado que posee, especialmente a lo largo del río Sonora, paisajes, clima y atractivos de diversa índole para el turista; sobre todo, que a finales de esta década ya se tenían avances del orden de 35 km. de terracerías en el camino de Mazocahui-Cananea.

En la Red de Valle del Yaqui, fue terminada la Calle 12-1400-16, de 41 km. pavimentados hasta Villa Juárez, se construyen las calles meridiano y 1100, en su totalidad, entre otras, por señalar solo las más importantes.

En la Red Hermosillo, se termina el camino Siete Cerros-Costa Rica de 28 km. de longitud, también el camino llamado Liga 36-28 norte, en el camino Hermosillo-Bahía de Kino, se terminó de pavimentar el tramo final del poblado de Kino al fraccionamiento.

Obra importante construida en esta década, lo es sin duda, la Calle 4 sur, que liga a la región agrícola de la Costa, con el Puerto de Guaymas con una longitud de 86 km.

En la Red de Guaymas-Empalme, destaca la construcción del camino Guaymas-Bahía de San Carlos, con una longitud total pavimentada de 12 kms.

En la Red del Valle del Mayo, se inicia en 1963 la construcción del nuevo camino Navojoa-Etchojoa-Huatabampo, procedimiento que consistió en eliminar el pavimento de concreto hidráulico, el cual fue concluido en 1967, además se pavimentaron los caminos Margarita-Villa Juárez, San Ignacio-Jupatahueca-San Ignacio, Navojoa-San Ignacio-Bacobampo, Fundación-Jecopaco, Huatabampo-Yavaros, Calle 26, el Castillo-Bacobampo, y el ramal a Bacobampo, para un total de 167 kms.

En la Costa de Hermosillo, se terminó en 1964 el camino Calle 0 sur, y el libramiento Periférico Norte, actual zona urbana, con una longitud de 8 kms., obra que en ese tiempo fue considerada de suma importancia para resolver el

problema de congestionamiento de tránsito en la zona urbana de Hermosillo, que presentaba mayor movimiento, al facilitar la circulación de vehículos pesados entre la carretera internacional en la salida a Nogales y la carretera a Bahía de Kino.

Se inició en 1964 la construcción del libramiento Periférico Sur de Hermosillo, de 16 kms. de longitud, que constituye la segunda etapa del proyecto para resolver el problema de circulación de vehículos entre la carretera internacional y la de Bahía de Kino, en este mismo año se inició la ampliación de la corona del camino Hermosillo-Bahía de Kino, en el tramo de Hermosillo-La Manga, debido a que el excesivo volumen vehicular, hacía indispensable esta acción, resumiendo los avances en esta década, tenemos que se pavimentaron 1,292.6 kms. de caminos, esto fue posible al aprovechar el gran avance que en la anterior década se tenía en caminos a nivel de terracerías con especificaciones para su pavimentación.

Decada 1970 - 1980

En 1968, se anunciaba el inicio de la construcción de la carretera Altar-Saric, como una obra que comunicaría y daría vida a los pueblos intermedios y que posteriormente habría de ligarse con Nogales y con Sásabe, para integrar en parte el circuito turístico de las misiones del padre Kino, esta obra fue terminada su pavimentación en el año de 1973, al igual que los ramales que derivan de los construidos entre 1971 y 1973 como lo son, Tubutama, a la Reforma, Atil y Oquitoa. Además algunos otros ramales de los que citaremos los de mayor longitud, entre estos el ramal a El Deseo, a la Alameda y Caborca-Estación Pitiquito.

Obras camineras en zonas serranas que destacan en esta época lo son sin duda la carretera del río Sonora "Mazocahui-Cananea" la de Ciudad Obregón-Agua Prieta, en su tramo Esperanza-Tesopaco-Nuri-San Nicolás, la continuación del camino Hermosillo-Ures-Mazocahui-Moctezuma-Huásabas y Moctezuma-Agua Prieta en la parte noreste del estado, y en la zona oriental la pavimentación de 145 kms. del camino Hermosillo-El Novillo, pavimento que sus primeros 100 kms. fueron construidos entre 1973 y 1975, y los 45 kms. restantes de 1976 a 1979, gracias a que el camino fue recibido de Comisión Federal de Electricidad completamente revestido, se inició la pavimentación del camino Hermosillo-Yécora a partir de agosto de 1972 en su tramo, Hermosillo-Tecoripa, terminando en 1975. Esta carretera fue continuada hasta Chihuahua, contratándose su construcción inicialmente para el tramo de

Tecoripa-Tónichi, en una longitud de 50.5 km. empezando los trabajos en julio de 1975 y terminándose en 1977.

Antes de concluir el tramo Tecoripa-Tónichi, en octubre de 1976 fueron iniciados los trabajos para construir el tramo Tónichi-San Nicolás, con longitud de 58.6 km tramo alojado 100% sobre terreno montañoso, lo que lo hizo más costoso que toda la longitud anteriormente construida, además que sobre él hubo necesidad de construir siete puentes importantes, entre los que destacan el “San Nicolás” y “El Yaqui”, este último, el de más longitud con 220 metros y con el diseño estructural y estético más avanzado de esa época, y que vino a resolver un gran problema de comunicación en la región, al permitir cruzar “El Río Yaqui” aguas abajo de la presa Plutarco Elías Calles, comúnmente llamada presa del Novillo, estas siete obras, con una longitud total de 479 metros fueron construidas entre octubre de 1976 y finales de 1979, por la empresa Construcciones y Diseños, S. A., empresa muy seria y capaz que contaba entre sus filas con gente muy profesional, entre ellos el Ing. Arturo Basaldúa Olvera, de estas obras como anteriormente destacaba fue construido el puente Yaqui, entre 1976 y 1977 a un costo de \$12'144,000.00 y el total del paquete de siete puentes, a un costo de \$32'470,304.48.

Finalmente el tramo San Nicolás-Yécora-Límite de Estados, fue iniciada la construcción a nivel pavimento, logrando el enlace o unión en marzo de 1992 con la carretera Chihuahua-Ciudad Guerrero-Límite de Estados que el vecino estado de Chihuahua construyó, quedando con esto ligadas las capitales de los estados más grandes de la República Mexicana, hecho que representa una salida al mar para nuestros vecinos y un impulso al turismo para Sonora.

La carretera del río Sonora se considera la de mayor impacto al incorporar a varios municipios con el resto del estado, como lo son, Baviácora, Aconchi, San Felipe de Jesús, Huépac, Banámichi, Bacoachi y Cananea, población esta última a la que se llegó con pavimento a mediados de 1982.

En la zona del Desierto de Altar, se continúa la construcción del camino para ligar a Puerto Peñasco con Caborca, a la altura de Estación Sahuaro, punto al que ya se llegaba con pavimento, la longitud a librar es de 69 kms., desgraciadamente se le dio poco impulso en esta década construyéndose los primeros 13 kms. entre 1979 y 1980, partiendo de la población de Puerto Peñasco hacia Caborca.

Desarrollo en los valles agrícolas.

En el Valle de San Luis Río Colorado, se concluyeron los 20 km. restantes para llegar al Golfo de Santa Clara, y tres ramales entre los que destaca el lateral Nuevo León con 14.2 km. y Ejido Lagunitas-Colonia Independencia, con 9.4 km.

Costa de Hermosillo, se concluye la Calle 12 Norte con 14.9 km., para un total de 23.3 kms., se construye la Calle 13 con 24.7 kms. y algunos accesos con longitudes pequeñas.

Valle Guaymas-Empalme, se construyen un total de 24.0 kms. en siete caminos, entre los que destacan por su longitud el Aguilitas-Bárceñas, Guaymas-Unidad Industrial Pesquera y ramal a Cochorit.

Valle del Yaqui, esta zona es la que mayor impulso tuvo entre los valles, para un total de 203.3 kms. de caminos pavimentados, entre los que por su importancia citaremos, la Calle 900 con 41.8 km. esta obra fue iniciada en 1965, pero su pavimentación ocurre de 1970 a 1973, y en 1976 sus últimos 4.2 km., Calle 1300 con 2.5 km., Calle 1600 con 8.2 km., Calle 1900 con 20.1 kms.

Valle del Mayo, para este valle resulta otra década en la que se destinaron grandes recursos en la construcción de caminos logrando pavimentar 128 km. en las siguientes obras. Navojoa-Tesia-Camoá, Calle 16, Calle 2700, Calle 32, Etchojoa-Bacobampo, La Línea-Citavaro-El Sahuaral, Citavaro-La Esquina, Huatabampo-Etchoropo y Huatabampo-Jupare-Tabare, quedando con esto pavimentada la cuadrícula principal de la zona de riego y enlazando las principales poblaciones del bajo río Mayo.

Decada 1980 - 1990

Desarrollo en la Zona Serrana, se continuó la construcción del camino Hermosillo-Pitic-Cd. Juárez, en el tramo de Huásabas hacia Bavispe, logrando pavimentar el tramo Huásabas-el Coyote, mención especial tiene la construcción del “Puente Huásabas” de 102 metros de longitud, inaugurado en 1986, el cual causó el júbilo entre los pobladores de la llamada Sierra Alta, al asegurar la comunicación al centro del estado, vía Moctezuma ya que la salida vía colonia Morelos-Agua Prieta no es factible en toda época del año por el necesario cruce del río Bavispe, actualmente se construye el puente “el Oso”, el cual resolverá este problema.

En la zona oriente se continuó la pavimentación del camino Hermosillo-Sahuaripa logrando pavimentarse el tramo del Novillo a Bacanora con 41.5

kms. quedando pendientes 23 kms. para ligar Sahuaripa con Hermosillo, se comunicó Villa Pesqueira (Mátape) con Mazatán a través de 23 km. los que en la mayoría fueron ejecutados por administración directa por la Junta de Caminos, contando con la participación económica de los beneficiarios.

En la parte norte del estado, se pavimentó el camino de Magdalena a Cucurpe, con 46 kms. y Santa Ana-Trincheras en su tramo Santa Ana-Ejido el Claro, quedando Trincheras entre las pocas cabeceras municipales que no tiene acceso pavimentado.

Región Caborca, el camino Caborca-El Arenoso fue pavimentado en los primeros 16.5 kms., se continuó la pavimentación del camino Puerto Peñasco-Estación Sahuaro a partir de 1988 logrando construir 17 km. acumulando un total de 30 kms. de los 69 de longitud, se construyó de Sonoyta al Ejido El Plomo 38 kms. de 125 kms. que se proyectaba ejecutar para hacer un circuito con el camino Caborca-El Arenoso.

Valle de Guaymas-Empalme, en este valle hubo poca inversión en caminos construyéndose 19.3 kms. en cuatro caminos, con los que prácticamente se cubrió el área productiva y con población, estos caminos fueron los llamados, ramal a Sociedad-Ejido de Empaques, Aguilitas-Libramiento, Guaymas-Empalme, Las Palmas-Mi patria es primero, y entre los caminos que dan servicio a las comunidades yaquis se pavimentó del entronque de la carretera internacional No. 15 a Guasimas con 3 kms.

Valle del Yaqui, solo se pavimentaron 39.1 kms. distribuidos en cinco caminos, se continuó y terminó de Estación Vicam a Calle 600 con 19.6 kms., Lomas de Bácum-Batanconcica con 5.1 kms., Pótam-Rahum-Huirivís en 10 kms. de 22 kms. que conforma el proyecto para salir de nuevo a la carretera internacional No. 15, a la altura del poblado yaqui llamado Belem o Estación Pithaya, se concluyó la pavimentación de la Calle 23 en 2 kms. y Estación Corral con 2.4 kms.

Con el avance hasta esta fecha queda cubierta en un 90% la cuadrícula del fraccionamiento Richardson por lo que es de esperarse pocas inversiones en caminos nuevos en esta red, donde lo más importante resulta conservar lo existente.

Valle del Mayo, se pavimentaron un total de 44 kms. en 5 caminos, entre los que destaca el libramiento de Navojoa con 13.2 kms. de los cuales se tenía un avance de 5 kms. ejecutados entre 1978 y 1980, esta obra tuvo un avance lento, sobre todo por problemas de tenencia de tierra, debe decirse que la idea de

librar Navojoa no fue resuelta, ya que el camino tiene funciones de anillo periférico actualmente, sin embargo libra el tránsito pesado de la calle Pesqueira, tramo urbano de la carretera No. 15 y vialidad principal de esta ciudad.

Los otros cuatro caminos son: Lomas del Refugio-Mezquital del Buiyacusi; Entronque carretera No. 15 a Bacame Nuevo, la pavimentación del camino Moroncarit a las playas de Huatabampito, la conclusión del camino Etchojoa-Tres Carlos en 7 kms. y se construyó el puente Banámichi de 151 ml. entre 1986 y 1989.

Periodo 1990 - 1994

En este período se han pavimentado 167 kms. de caminos, de los cuales solo tres han sido concluidos, resultando el más importante el de Puerto Peñasco-Estación Sahuaro, induciendo bastante movimiento al acortar en aproximadamente 80 kms. la ruta para llegar a Puerto Peñasco. Para los viajeros de sur a norte, esta ruta esta llamada a convertirse en una costera pues su trazo a través del desierto puede ligarse con el Golfo de Santa Clara y San Luis Río Colorado.

Se ha avanzado en 32 kms. el camino de Cucurpe a Sinoquipe, 20 kms. en el camino Moctezuma-Tepache, obra esta que forma parte del eje vertical para comunicar Ciudad Obregón a Agua Prieta a través de la ruta Ciudad Obregón-San Nicolás-Tepache-Moctezuma-Agua Prieta, y de la cual se han logrado avances a nivel pavimento en los tramos de Sahuaripa a San Nicolás del orden de 31 kms.

Se terminó el camino Caborca-El Arenoso en su primera etapa con 8.5 kms. y se comunicaron las cabeceras municipales de Huásabas y Granados con la carretera Moctezuma-Huásabas-El Coyote a través de 7.2 kms., se terminó el tramo de Bacanora a Sahuaripa con 23 kms. quedando comunicada a Sahuaripa y la capital del estado a lo largo de 206 kms.

Se construyó el puente El Tabelo de 60 ml. ubicado en el kilómetro 16+350 sobre el camino de terracería Alamos-San Bernardo asegurando la comunicación en toda época del año hasta Techobampo en viaje al norte y hacia el este hasta Milpillás, Chihuahua y hacia el sur de Alamos de construyó el puente Cuchujaqui, sobre el arroyo del mismo nombre, asegurando la comunicación entre las rancherías al sur de Alamos.

Conclusiones

De las gráficas que se muestran de longitudes de caminos pavimentados por décadas.

Tenemos que la red de la Costa de Hermosillo, tuvo su mayor impulso en la década del 50 al 60 y en proporción menor pero significativa en la del 60 al 70, en cambio los valles de San Luis Río Colorado, Caborca, Yaqui y Mayo, su crecimiento importante fue en la década del 60 al 70 lo cual está muy ligada a la época en que cada una de estas zonas tuvieron las mayores actividades agrícolas.

Por otra parte se observa que las inversiones en pavimento a los caminos serranos, iniciaron en la década del 60 al 70 pero su mayor inversión se dio en la década de 1970 a 1980, destaca la ampliación a 4 carriles de la ruta No. 15 entre Nogales y Estación Don. En la década de 1980 a 1990.

Existen 17 cabeceras municipales a las que aún no se llega con carretera pavimentada, dentro de estas podemos decir que Divisaderos y Tepache saldrán de esta lista en 1995 con la terminación del camino Moctezuma-Tepache.

Se observa también en los valles agrícolas del Yaqui y Mayo que se tiene cubierta en un 90% la cuadrícula Richardson. Considerando para este porcentaje el perímetro de riego en explotación y con grupos de población, están comunicados a nivel pavimento, resultan importante algunas algunas ampliaciones a las carreteras existentes hacia la costa con población de la tribu yaqui y en la zona sur del bajo Río Mayo, pero resulta más importante que esto, el destinar los recursos suficientes para la conservación oportuna en las redes de estos valles.

En la zona serrana es importante continuar la construcción del eje vertical Ciudad Obregón-Agua Prieta, el cual tiene avances del 100% de Ciudad Obregón a San Nicolás y se trabaja en los tramos de San Nicolás-Sahuaripa y Tepache-Moctezuma. El tramo Sahuaripa-Tepache se encuentra a nivel de estudios y proyectos. Con la construcción de este eje existirán dos alternativas de sur a norte, pero sobre todo arraigaría en sus orígenes a los pobladores de esa región.

Por último, se encuentra en construcción el tramo del Coyote-Huachineras-Bacerac-Bavispe, con proyecto de ligarlo a la Ciudad de Agua Prieta vía colonia Morelos.

RANCHO “ EL GORGUZ “; UN ACERCAMIENTO A SU HISTORIA

Feliciano Fernández Díaz de León
Sociedad Sonorense de Historia

Introduccion

De los tantos temas que faltan por investigar a profundidad en Sonora, está el relativo al origen, desarrollo y funcionamiento de los ranchos, estancias y haciendas que fueron básicas para el desenvolvimiento socio - económico de nuestra entidad. Con el propósito de aportar un granito de arena sobre el tema, dedicamos éste trabajo a un asentamiento llamado El Gorgúz, cercano a la ciudad de Hermosillo.

Más que el manejo de la disciplina histórica nos guía la curiosidad, la que deseamos sea tan motivante para los profesionales de la historia como la ha sido para nosotros; y que ellos con mucha más preparación académica, se lancen alguna vez a cultivar este terreno casi virgen para un conocimiento más integral de nuestro Estado.

Antecedentes

Con relación al significado del nombre Gorgúz, el diccionario lo define como una especie de lanza o garrocha que lleva en uno de sus extremos una pieza de hierro o puya bifurcada. Según informes verbales recogidos entre la gente de campo, servía para dirigir a los animales al arar la tierra o uncidos a la carreta.

La mención más temprana que conocemos en la aplicación del vocablo en la toponimia sonorense: la hallamos el 24 de febrero de 1768 en el diario de Juan Bautista de Anza, que cumpliendo órdenes del Gobernador don Juan Claudio de Pineda para el reconocimiento que iba a hacer al Cerro Prieto donde estaban los enemigos seris y pimas. Preparó una expedición con un

sargento segundo, dos cabos de escuadra y 58 soldados del cuartel del Pitic, quienes andadas 5 leguas siguiendo el cauce del río Sonora, que entonces estaba abundante de agua, hicieron alto antes de llegar al “ cerrillo de Gorgúz “ donde cambiaron su rumbo al sur, al destruído Real del Aguaje continuando por el arroyo La Poza.¹

Después de apaciguados los indígenas rebeldes en 1770, los seris fueron asentados en San Pedro de la Conquista del Pitic, ocasionando que nuevos pobladores acudieran al lugar y empezaran a requerir tierras aptas para ser cultivadas y darle mayor vida y estabilidad al poblado.

El experimento tuvo éxito a pesar de que los problemas con los indígenas continuaron. Para principios del siglo XIX todas las parcelas irrigadas por el río Sonora en los alrededores del Pitic, se habían repartido y algunos empezaron a probar fortuna poco más lejos. Río arriba ya funcionaban ranchos y haciendas con buenas perspectivas de progreso, entre ellas El Alamito y el Cerro Pelón sobre el río San Miguel o El Gavilán y San Francisco del Tanque en el río Sonora.²

Su origen

Río abajo parecía territorio más difícil de ser aprovechado a causa del amago seri por un lado y la escasez de agua por el otro. Pese a esto, un ciudadano bien conocido en el Pitic, Francisco Eduardo Escobosa, cuando menos desde 1841 estaba en posesión de un terreno donde levantó un rancho que bautizó como El Gorgúz.

El 23 de junio de 1841, el Sr. Escobosa se obliga a pagar a Francisco Villanueva \$ 227.00, hipotecando a su favor 50 vacas paridas a satisfacción del acreedor las que “ he habido después de que hipotequé mi rancho del Gorgúz ... ”³

Aunque desconocemos las causas, para 1847 la propiedad del Gorgúz ya aparece en manos de Don Victor Dávila, mismo que el 3 de diciembre del mismo año otorgaba a sus hijos Faustino y Juan Dávila, la mitad del rancho, que les correspondía por herencia materna debido al fallecimiento de su

¹ ANZA, JUAN BAUTISTA DE. Diario que formó hay 24 de Febrero de 1768, años en que salgo a hacer de orden del Sr. Gobernador Don Juan de Pineda a las aguas inmediatas al Cerro Prieto, copia mecano escrita.

² MOLINA, FLAVIO. Historia de Hermosillo antiguo. Edición del autor 1983. Págs. 242-245.

³ GALAZ FERNANDO A. Dejaron Huella en el Hermosillo de ayer y hoy. Crónicas de Hermosillo de 1700 a 1967. Hermosillo 1971. Pág. 242.

esposa Bárbara Buelna, más los semovientes que tuvieran la marca de Faustino.⁴

José Francisco Velasco en sus Noticias Estadísticas, publicada en 1850, escribe que el camino más trillado de Hermosillo al Embarcadero - hoy Bahía Kino -, pasaba por el rancho y tierras de labor del Gorgúz, lo que significaba que ya revestía cierta importancia al considerarlo como escala casi obligada.⁵

Parece probable que hasta ese tiempo la situación del rancho no se hubiera legalizado más allá del denuncia, cabe pensar en esto, al considerar que en 1853 aparece don Víctor Dávila y su hijo Jesús con el título que amparaba cuatro sitios y diecisiete y media caballerías de tierra en El Gorgúz. (7771.50 hectáreas).⁶

En reciente conversación con el Sr. Alfredo Dávila Uruchurtu, descendiente de don Víctor, comentaba que la superficie explotada era mucha más que la del título, quizá llegaba a diez mil hectáreas. Esto fue motivo para que se creara un litigio con el Sr. Pedro Dessens, cuyos intereses llegaron a abarcar extensas planicies costeras donde fundó sus ranchos. Parece ser, que él denunció terrenos colindantes y después de largo debate se entendió con los hijos del Sr. Dávila, herederos como hemos visto por parte de su madre.⁷

Este arreglo originó el abandono del Gorgúz viejo, con casas, almacenes, cementerios, rastras y tahonas para el molido del grano y mineral al quedar dentro de la nueva medida. Los restos de éstas construcciones que el 1890 daban vida a 203 personas, son aún visibles, incluso el cementerio tiene tumbas con fechas tan recientes como 1992.⁸

Su desarrollo

No sólo la ganadería y la agricultura se practicaban en el rancho, también se probaba suerte con la minería. Probablemente inspirados en el escrito de

⁴ OB. CIT. PAG. 283.

⁵ VELASCO JOSE FRANCISCO. Noticias Estadísticas del Estado de Sonora. 1850. Gobierno del Estado de Sonora. 1985. Pág. 116.

⁶ SIN AUTOR. Títulos de terrenos de Sonora y Sinaloa. Copia mecanoscrita. Pág. 65.

⁷ DAVILA URUCHURTU, ALFREDO. (80 años de edad, descendiente directo del dueño original. "Cuarta Generación". En conversación sostenida en El Gorgúz el día 20 de Octubre de 1993.

⁸ ROBLES ORTIZ, MANUEL Y FELICIANO FERNANDEZ. Reconocimiento del Gorgúz Viejo en Octubre de 1993.

Velasco de 1850, acerca de la mina perdida llamada La Tarasca de riqueza fabulosa, don Víctor y otros interesados en el mismo tema, salieron del rancho hacia el sur, con el fin de explorar los cerros que por ahí se hallan. Entre dos puertos, dieron con muchas minas antiguas recogiendo unas diez arrobas de metal (110 kilos aproximadamente), el que ensayado por medio de fuego y azogue, les rindieron doce marcos de plata (casi tres kilos). La amenaza de los seris que entonces andaban haciendo asaltos en el camino Hermosillo a Guaymas les hizo dejar pendientes los asuntos mineros.⁹

Más tarde, se hicieron algunos denuncios en los cerros colindantes al Gorgúz, los cuales amparaban pequeñas vetas donde las leyes contenían plata y cobre. Entre 1867 y 1881 se mencionan San Lorenzo, como a mil varas de las casas del rancho; Todos Santos ubicada al poniente del cerro, al sur del rancho; San Juan Nepomuceno en los cerros y Santa Inés, cerca de las casas del rancho.¹⁰

Pero la más importante parece haber sido La Mina del Agua, como a tres leguas al sur del Gorgúz, ya que el perito nos dice que tenía una ley de \$ 60 pesos por tonelada de plata y cobre. Esta mina parece que entró en litigio con gente importante de Hermosillo, entre ellos Pedro B. Chisem, Bulle y Huerta quienes estaban involucrados en negocios grandes en varias partes del Estado. Para 1882 la trabajaban los Dávila, Francisco, José, Víctor, Manuel y su padre.¹¹

Basados en el número de actividades practicadas, estamos convencidos de que fue más allá de su clasificación como rancho, mereciendo mucho mejor el calificativo de hacienda; aunque no hemos encontrado evidencias de su reconocimiento como tal. Algo de esto sugiere Velasco en cierta forma, al referirse al lugar como rancho y tierras de labor del Gorgúz.¹²

Este punto es más cierto en el caso del Nuevo Gorgúz, establecido a medio kilómetro al norte del anterior, entre el río Sonora y el arroyo La Poza, donde a causa de los mejores y más extensos terrenos y un cambio en la dinámica general de este tipo de empresa, la agricultura adquirió mayor fuerza y la balanza se inclinó a este renglón económico.¹³

⁹ VELASCO. OB. CIT. PAGS. 202-203.

¹⁰ ROBLES ORTIZ, MANUEL. Minas Antiguas de los Distritos de Hermosillo y Ures. 1850-1930, sacadas del Archivo Histórico del Gobierno del Estado. 1981. Hoja No. 12.

¹¹ OB. CIT. PAG. 13.

¹² VELASCO OB. CIT. PAG. 116.

¹³ DAVILA URUCHURTU, ALFREDO. En conversación.

Pero para entender mejor el significado del papel jugado por este sistema económico dentro del desarrollo estatal, debemos volver la vista al pasado hasta el siglo XVIII cuando todavía la economía española se sustentaba en los metales preciosos: oro y plata.

Entonces la Nueva España enfocaba todo su esfuerzo en la explotación minera a través de la población civil, para lograr esto y llegar a ser negocio redituable, se requería de comestibles, herramientas y bienes de consumo indispensable en el laboratorio de las minas.

Después la compañía de Jesús, que era la principal proveedora de estos satisfactores con sus excedentes dejó de funcionar a causa de su expulsión en 1767. Los pequeños ranchos y estancias establecidas a la par de los Reales de Minas y que también participaban en menor escala en ese mercado de consumo, encontrar una senda abierta sin mayores obstáculos donde podían comercializar su producción.

Ante este punto, no debemos perder de vista lo que en ese renglón significaba abastecerse del centro de México, la enorme distancia y las pésimas condiciones de los caminos hacían prohibitivo el acceso a los escasos centros industriales o manufactureros a causa de los costos y el tiempo invertido en el viaje.

De este esquema, dado en forma rudimentaria, podemos ver como los ranchos y estancias tienden a estabilizarse y crecer conforme al empuje de la demanda, dando pie a la aparición de las haciendas donde se conjuga lo agrícola y lo pecuario, llevándolas con el tiempo a ser entidades autosuficientes como lo fueron en su momento las misiones.¹⁴

Cuando menos para Sonora, existe marcada diferencia en cuanto a lo que debemos catalogar como rancho y como hacienda. El primero se concentraba en la cría de ganado mayor, igual que la concepción básica actual; la segunda trataba de combinar la explotación de todos los recursos naturales basándose en su mayor extensión superficial, por lo consiguiente su manejo era más complejo pero con probabilidades de éxito casi seguras.

Se ha escrito poco respecto al funcionamiento de las haciendas sonorenses, sin embargo, poseemos descripciones si no completas por lo menos suficientes para darnos idea de lo que sucedía dentro de ellas.

¹⁴ RADDING DE MURRIETA, CYNTHIA. Las Misiones de Ostimuri y la Sublevación Indígena de 1740. Memoria VII Simposio de Historia de Sonora. 1982, págs. 85-86.

Para 1828 se decía que allí se fabricaba azúcar, miel panocha, queso y aguardiente, según lo permitía la naturaleza del terreno, como el de uva, el mezcal o el de caña. Al mismo influjo estaban sujetos los granos se fomentaba por lo regular en las mismas haciendas que variaban mucho de varlo en razón de los recursos de sus dueños.

La mano de obra empleada en las labores procedía de los indígenas, cuyos jornales eran tan modestos que jamás excedían de tres reales, incluso el alimento, bien entendido que el trabajo era recio, muy especialmente el de las labores de las minas. La labor de los campos se practicaba por lo general con bueyes, el acarreo de las producciones agrícolas se hacía en mulas y el servicio menor con asnos.¹⁵

Considerando que el desarrollo del Estado marchaba con lentitud a causa de los problemas indígenas, revueltas militares, enfrentamientos políticos, invasiones extranjeras y mil cosas más, la escena que hemos delineado de las haciendas debió haber permanecido si no estática, al menos con pequeñas variaciones en el tiempo.

Otro autor nos dice que las haciendas y ranchos se servían de peones generalmente indios: mayos, yaquis, ópatas y mulatos ... el salario de los peones era de cinco a seis pesos al mes y la ración semanal de dos almudes de maíz. Se solía adelantar a los trabajadores el sueldo de cinco o seis meses para obligarles a permanecer atados a una especie de servidumbre; pero el acuerdo con frecuencia se rompía con la fuga y era difícil encontrarles dónde se hubiesen ido.

Con 6 peones se sembraban o cultivaban una fanega de maíz o de 4 de trigo. Un peón hacía 50 adobes o 200 ladrillos de jornada, cerca de 20 varas de cerco o 140 lotes pies cúbicos excavados en las acequias.

El arado que se usaba se parecía al de los antiguos griegos, palas y azadones se usaban para el riego y el cultivo de la caña. Había una especie de hoz para deshierbar y era desconocido el fertilizar la tierra. Los productos surtían al comercio interior de éstos departamentos, exportándose por Guaymas y Mazatlán, pieles, añil, algodón, harina y frijol.¹⁶

¹⁵ RIESGO JUAN M. Y ANTONIO J. VALDEZ. *Memoria Estadística del Estado de Occidente*, Guadalajara, Jal. 1828.

¹⁶ ESCUDERO, JOSE AGUSTIN.- *Noticias Estadísticas de Sonora y Sinaloa*, México 1849. pág. 30.

Entre 1864 y 1866 ante los ojos de un extranjero que nos visitó con propósitos bélicos antes de la ocupación francesa, la situación la resumió así: “Hermosillo es la única población de Sonora que merece el nombre de Ciudad, cuenta con 15,000 habitantes y es en realidad la Capital del Estado, aún cuando el Gobierno, generalmente se haya establecido en otros lugares. La prosperidad de Hermosillo se explica por su proximidad relativa al Puerto de Guaymas y por la facilidad de sus relaciones con el resto del País, ya que varios caminos que salen de ahí van directamente a El Altar, Magdalena y de ahí a Tucson, San Miguel, Arizpe, Oposura y Sahuaripa, así como el distrito minero de San Marcial y Alamos. La riqueza de algunas Haciendas situadas en la parte más fértil del valle inferior de Sonora, y el gran número de molinos de trigo, que ahí se encuentran establecidos contribuyó a aumentar su prosperidad, casi todo el comercio de Sonora está monopolizado por Hermosillo y Guaymas”.¹⁷

Como puede verse, el panorama estaba resultando más halagador tocante al despegue económico del Estado y no puede negarse tan descollante que estaba teniendo el sistema de haciendas. Pero no sería hasta que don Porfirio Díaz, con su llegada a la presidencia de México, atrajera con su política a inversionistas extranjeros entre 1877 y 1910 le imprimiera una nueva dinámica al país, llevándolas a vivir sus días dorados.

Entonces fue posible llevar a cabo obras que, como los ferrocarriles interconectaron regiones productoras antes aisladas con los centros de consumo en expansión.¹⁸

Los negocios encontraron un camino pleno de posibilidades y lo aprovecharon, sobre todo aquello que como El Gorgúz, se hallaban a corta distancia de mercados con necesidades en aumento a causa de su crecimiento, su estratégica posición respecto a otros sitios poblacionales y el mejoramiento de las comunicaciones que permitieron desplazamientos mucho más lejos y de manera rápida.

Hasta donde sabemos por comunicación personal del Sr. Alfredo Dávila Uruchurtu y la investigación bibliográfica desde la perspectiva mercantil el trigo se convirtió en la “estrella” del cultivo por varias razones entre las cuales sobresalen: el menor requerimiento de mano de obra para sembrarlo y

¹⁷ CAPITAN GUILLET. Notas sobre Sonora (1846-1866): Documentos para la Historia de Sonora. Tomo IV, 1857-1892. Compilación de Fernando Pesqueira. Colección del Noroeste. Biblioteca Central Uni-Son.

¹⁸ CORRAL RAMON. Memoria de Gobierno, 1891. Tomo I págs. 339 a 347.

cosecharlo, además de la posibilidad de darle valor agregado al convertirlo en harinas y derivados.

Señalemos en este aspecto, la cercanía del molino harinero “Europa”, establecido a corta distancia del Gorgúz, casi frente a frente pero en la otra banda del río, separados por escasos cinco kilómetros de buen camino. Este entonces moderno establecimiento era propiedad del Gobernador Rafael Izábal, y fue fundado en la última década del siglo XIX.¹⁹

Aunque no estamos seguros por carecer de información alusiva, creemos que la producción triguera del Gorgúz, si no toda cuando menos parte de ella pudo haberse maquilado en el citado molino, a causa de su proximidad.

Otras de las actividades desarrolladas en algunas haciendas situadas estratégicamente respecto de los mercados de consumo, era el corte de leña. Este energético era de uso común en lo doméstico como en lo industrial; el mineral de La Colorada y su ferrocarril de vía angosta que lo conectaba al de Guaymas-Nogales, consumía leña que se suplía bajo contrato con el rancho “El Gorgúz”.²⁰

Los trabajadores dedicados a este negocio eran en su mayoría indígenas yaquis, quienes tenían como diaria obligación cortar una cuerda de leña según recuerda nuestro informante el Sr. Alfredo Dávila Uruchurtu.

Para suplir otras necesidades internas, las tierras también se sembraban de maíz, forraje para las bestias, frijol, clabazas, sandías, trigo de temporal, garbanzo, etc. y por supuesto no existía escasez de carne, leche, queso, mantequilla, huevos y todo aquello capaz de ser producido en el pequeño mundo que era la hacienda.²¹

En total acuerdo con las observaciones de un autor reciente y que corresponde a la idea que hemos manejado... “las haciendas eran una propiedad rústica que cumplía con un conjunto específico de actividades económicas, agrícolas, pecuarias, extractivas, manufactureras, que contenía una serie de instalaciones y edificios permanentes, que mostraba cierto grado de autonomía jurisdiccional en la explotación del peonaje por deudas...”²²

¹⁹ GARCIA Y ALVA, FEDERICO. Album Directorio del Estado de Sonora, 1905-1907. S/N.

²⁰ DAVILA URUCHURTU, ALFREDO. En conversación.

²¹ IBID.

²² GRACIDA, JUAN JOSE. “Génesis y Consolidación del Porfiriato en Sonora (1883-1895)”. Historia General de Sonora. Tomo IV, capítulo I. pág. 50.

Quien visite hoy día los remanentes de este histórico sitio que fué El Gorgúz puede darse cuenta de su esplendoroso pasado en pocos minutos de recorrido por las instalaciones hoy silencioso y tranquilo, casi inactivo difícil de imaginar cual sería el diario vivir de los moradores que para 1910, probablemente a consecuencia de la revolución ya se habían reducido a 113, divididos en 51 hombres y 62 mujeres.²³

Pero aún faltaba escribir otra página de la historia, quizá la más dolorosa por que significaría su muerte como empresa de primera categoría para pasar a ser burda imagen del pasado. Lo más triste es que este episodio vendría en la época que se auguraba un brillante porvenir para Sonora, contradicción que El Gorgúz sería incapaz de enfrentar.

El hombre que manejaría la guillotina que decapitaría al predio, fue el general Abelardo L. Rodríguez durante su gestión como Gobernador del Estado entre 1943 y 1948. Esto vino a consecuencia de la construcción de la presa que llevaría su nombre y que captaría las aguas del río Sonora.

El propósito de la obra no solo era asegurar el abastecimiento del vital recurso a la Ciudad de Hermosillo, sino igualmente para abrir el cultivo mayor número de hectáreas con el fin de lograr la transformación de la región en un emporio agropecuario industrial.²⁴

Pero lo que fué bueno para unos resultó negativo para otros, con la apertura del distrito de riego “Abelardo L. Rodríguez” en 1948, al ser detenido al caudal del río Sonora y encausada el agua hacia terrenos de ciertos propietarios entre los que no estaban los Dávila, los terrenos río abajo empezaron a ser inutilizables en su mayor parte para la agricultura y muchos de ellos pasaron a ser de temporal cuando las lluvias lo permitían.²⁵

La acequia con la que onducían el agua para el riego, con su toma en el río Sonora, a la mitad del camino entre El Gorgúz y Hermosillo, con la presa dejó de tener sentido y se abandonó, como se fueron abandonando las habitaciones de los trabajadores que ente el creciente descenso de las faenas agrícolas buscaron su destino en otras partes; la escuela también dejó de funcionar y un velo de silencio se enseñoreó supliendo la algarabía de los niños idos, la gran casa de los patrones con sus amplios corredores inundados de luz se fue

²³ ANONIMO. Sonora censo de habitantes 1910, pág. 45.

²⁴ GUADARRAMA ROCIO. ET. AL. El Gran Proyecto. Historia General de Sonora, tomo V capítulo IX, pág. 171.

²⁵ DAVILA URUCHURTU, ALFREDO. En conversación personal.

quedando cada vez más sola; los buenos tiempos habían quedado atrás y aún los más optimistas, aquellos aferrados al terruño familiar donde nacieron y crecieron no pudieron ocultar un gesto de profunda tristeza. El Gorgúz, su preciada heredad había sido, más ya no era.

“ EN EL CERRO DEL GORGUZ “

En el cerro del Gorgúz
una tumba se encontraba
una piedra y una cruz
era lo que lo indicaba.

Ante aquella sepultura,
una joven enlutada
de delicada hermosura
tarde a tarde, ahí rezaba.

Observando su quebranto
quise darle yo un consuelo
y me dijo le amo tanto
como bien lo sabe el cielo.

Era un héroe innominado
en su tumba nunca huída
por su Patria dió l vida
y hoy la Patria lo ha olvidado.

Compositor: Jose Lopez Portillo y Weber

Refiere la tradición oral de la familia Dávila Uruchurtu que este personaje se dirigía a las playas de Tastiota, procedente del puerto de Guaymas, haciendo escala en la Hacienda del Gorgúz, una tumba de ahí le inspiró la composición anterior, la cual se musicalizó teniendo gran aceptación en los salones de baile de aquellas épocas. Al citado autor se le atribuye también la inolvidable canción “LA BARCA DE GUAYMAS”, ambas fueron escritas a principios de 1900.

La tumba que le inspiró pertenecía en realidad a una hermosa joven adolescente de apenas 15 años, FRANCISCA PUEBLA DAVILA, Panchita, la que por las tardes cantaba acompañada de su guitarra sentada en la cima de un cerro y le pedía a su padre que cuando muriese la sepultara en ese lugar.

La desgracia la acompañó ya que para esas fechas una epidemia de fiebre tifoidea azotaba a la región siendo ella una de sus víctimas. Sus padres concediéndole el deseo que en vida pidió, la sepultaron en la cima del cerro donde ella solía cantar.

El gorguz en mi recuerdo

Rodeado de cariño por los míos esta noche serena cruza por mis recuerdos cual agua de los ríos tiempos ya idos que yo añoro con pena.

No quiero que esto se interprete que borrar el presente yo deseo, pues aún cuando vivimos al garette doy gracias al Señor en quien yo creo.

Solo quisiera honrar a mi terruño esa tierra de amor que me dió vida por lo que yo levantaré mi puño esa tierra tan seca y tan sufrida.

Vienen a mi memoria aquellos días de mi infancia feliz tierna y serena. Aquella casa grande de mis tías con olor a jazmín y yerbabuena, y en las noches obscura los veranos, bajo el tibio regazo de mi madre cobijábamos todos los hermanos deseando la llegada de mi padre. Todos con l vista hacia el camino al escuchar un ruido de camino nos alegraban al confirmar con tino que si era la luz de su troncón. Y mi madre corría a la cocina con la cara sonriente de emoción apurando en el fuego la cecina que cocinado había con ilusión. Y el llegar arrojábamos felices y todo aquello era algarabía dulces, cuadernos, juguetes de matices y la tos del abuelo se sentía, con su tos el abuelo nos decía cual padre preocupado y receloso que si el hijo no llegaba él no dormía a pesar de4 su temple de coloso.

Y si un instante de silencioso hacia un lejano murmullo oías tú, venía de las casas de mis tías en especial el de mi niña Chú.

La viejita que todo lo veía, la ancianita que todos estimaban, mostrar también satisfacción quería, y al punto las hermanas la callaban.

Quisiera hacer una especial mención de esta ancianita a quien deseo la gloria, quien sin ser madre igualó su acción con tres sobrinos huérfanos y elevó su historia.

Toda una historia vivida con ce4rriño tiene mi padre de esta dulce abuela pues trabajo y respeto desde niño. Fue él quien lo inculcó y le dió escuela y siguiendo mis versos al garette dejaría un vacío muy profundo, si dejase a un lado de ese mundo a nuestro inolvidable “Tío Pepe”, hombre de bien por

todos apreciados su placer, la mujer fue el mero mero por la misma razón que no fue cesado, fue siempre agricultor temporalero.

Al evocar esos lejanos días con su semblante noble y bondadoso lo recuerdo montado en su “Barrozo” dirigiendo un embarque de sandías. Y ya después de edad más avanzada cercano ya de su final historia, lo veo encaminar a la mulada para que beban agua por la noria, hace un esfuerzo, se apoya en un bastón, un suspiro de lo más hondo emana y con la vista fija hacia el rincón quizá recuerde a su otrora Juliana.

Siguiendo la historia de aquel reyno, observó con fugaz vencer el hierro, el tenaz Eugenio al calor del forjón de la herrería, allí todos por todos trabajaban y por eso no había carestía, todos igual con su sudor pagaban la paz que ese tiempo se vivía.

Hoy que el destino lejos me ha tenido de aquella tierra que me vio nacer, brota en mis ojos llanto reprimido y quema mis mejillas al correr.

Tierra bendita de recuerdos llena, cuna de hombres modelos en verdad quiero con tu recuerdo ahogar mi pena. En ti no existen vicios ni maldad.

Y si acaso en mi destino está marcado morir lejos de ti, tierra añorada es mi mayor deseo y noble empeño que el seno de esa tierra idolatrada guarde mis restos en mi eterno sueño.

DEDICO ESTE TRABAJO CON TODO MI CARÍO A MI PADRE, EL
SEÑOR ALFREDO DAVILA URUCHURTU, CON MOTIVOS DE SU
SEXAGESIMO ANIVERSARIO.
NOVIEMBRE 21 DE 1973.

ALFREDO DAVILA CAMOU
“EL PACHI”
Q.E.P.D.

NOTA: Estos hermosos versos fueron escritos en la fecha arriba señalada.

CAMINO REAL DE SONORA

Flavio Molina Molina
Sociedad Sonorense de Historia

Prenota:

Al conquistar Hernán Cortés la Ciudad de Tenochtitlán, capital de Anáhuac, los mexicanos poseían una red de caminos propios, que no sólo enlazaban las ciudades y aldeas entre sí, teniendo por centro Tenochtitlan, sino además, para comodidad de los mercaderes y demás viandantes, tenían rutas públicas a las regiones de Pánuco y Tehuantepec. Estas rutas que arreglaban todos los años después de las aguas, gozaban en los montes y despoblados de ciertas casetas que servían para alojamientos a los viajeros, y en los ríos, balsas y puentes; no hay que olvidar que los caminos y rutas estaban destinados para gente de a pie. Todo lo que transportaban se llevaba a espaldas, para lo cual había muchos indios de carga que llamaban tamemes,¹ destinándolos desde niños a ese ejercicio en que debían emplearse toda la vida. La carga no debía pasar de 25 kilos y la jornada de 25 kilómetros²; no obstante, hacían con ella viajes de 400 y 500 kilómetros, a veces por montes y quebradas ásperas. Transportaban el algodón, el maíz y otras cosas en un petlacalli³, que era una caja tejida de cierta especie de caña y cubierta de cuero, que siendo ligera protegía la mercancía del sol y del agua⁴.

¹ Tamemes: el que lleva algo a cuestas, indio de carga. Fray Alonso de Molina, Vocabulario en lengua castellana y mexicana y castellana. México, 1979.

² Clavijero afirma que los correos se ejercitaban en las escaleras del templo mayor de México, y para alentarlos a ese ejercicio acostumbraban los sacerdotes dar algunos premios a los que con mayor ligereza subían las 113 de aquella escalera: Francisco Javier Clavijero, Tomo I, pg. 206. Historia Antigua de México; cuatro tomos. Edición y Prólogo del R.P. Mariano Cuevas. México, 1958

³ De pétlat, petate, y calli, casa.

⁴ Ibidem.

Acerca de los correos y postas, de que usaban mucho los mexicanos, había a trechos, por los caminos del reino, unas torrecillas en que habitaban los correos, prontos a ponerse en camino a cualquier hora. Luego que se despachaba el primero correo corría con una celeridad hasta la primera posta, diez kilómetros, en donde comunicaba a otros el mensaje y le entregaba la pintura que le servía de carta, si acaso la llevaba. Este segundo corría sin dilación alguna hasta la segunda posta, y de esta suerta en continua y nunca interrumpida carrera caminaba el mensaje, hasta 500 kilómetros en un día. De este adbitrio se valió Moctezuma II para comer pescado fresco del seno mexicano, que por el camino más breve no dista de la Capital menos de 400 kilómetros, aunque, a la verdad, poco necesitaba de esa diligencia teniendo en sus estanques tantas especies de peces de mar y río.⁵

Diego de Guzmán (1533)

En 1533, Diego de Guzmán, sobrino del conquistador de la Nueva Galicia, Nuño Beltrán de Guzmán, fue el primer blanco que pisó suelo sonorenses. La expedición de Guzmán partió de El Fuerte, Sinaloa, y avanzando hacia el norte penetró en la región del Mayo, llegando al río Yaqui el 7 de octubre, día de Nuestra Señora del Rosario. Por este motivo, el capitán Guzmán bautizó a dicho río con el nombre de "Nuestra Señora". Algunos deducimos que por esta razón el Estado lleva el nombre de SONORA; pues el nombre SEÑORA desfiguróse por los yaquis al pronunciar SENORA. Quien confirma esta versión es Domingo del Castillo, al publicar en 1541, ocho años después que Guzmán descubriera el Yaqui, la primera carta geográfica de la costa del Pacífico de México, en donde claramente aparece el río Yaqui con el nombre de Río de "Na. Sa".⁶

Ruta de Alvar Núñez Cabeza de Vaca (1536)

La otra referencia que tenemos acerca de los primeros blancos que pisaron suelo hoy sonorenses, data de 1536, cuando Alvar Núñez Cabeza de Vaca, Alonso del Castillo Maldonado, Andrés Dorantes y el Negro Estebanico, únicos sobrevivientes de la desafortunada expedición de Pánfilo de Narvaez a la Florida, en la cual se perdió su gente y su armada, unos ahogados y perdidos en barcas que hicieron mal hechas, y otros de hambre, hasta comerse unos a otros. Estos peregrinos quienes atravesaron el Continente Americano desde la Florida hasta

⁵ Ibidem.

⁶ Joaquín García Icazbalceta, Colección de Documentos para la Historia de México. México, 1971, Tomo II.

San Miguel de Culiacán, llegaron al valle de la nación Opata, en donde hicieron mansión durante seis meses.

El camino que anduvieron dichos peregrinos, a su paso del hoy Estado de Chihuahua a Sonora, fue el mismo camino que transitaban los indígenas, es decir, por los Llanos de Carretas, Cañón del Pulpito o del Diablo, Llano de San Luis, donde empieza la jurisdicción de Sonora, Cañada de Guadalupe, Arroyo de San Bernardino, Cahuiona, Corodéhacho o Fronteras, río Sonora, por Bacoachi, hasta Ures. Al parecer, fue en Ures, donde los náufragos de la Florida fueron agasajados con cinco puntas de plechas de esmeralda, y más de 600 corazones abiertos de aves y animales. De Ures al río Yaquí, los guías ópatas condujeron a Cabeza de Vaca, por la ruta de Los Tanques, Pueblo de Alamos, Nácori Grande, Adivino, La Rastra, Llano Colorado, Rebeico, Soyopa, Tónichi, Onabas, Río Chico, Mobas, Tesopaco, Arroyo de Cedros, Topahui, Conicari, la hoy Ciudad de Alamos, Arroyo Hondo y Bacamaya, para llegar al El Fuerte Sinaloa. Esta fue la ruta más probable a seguir por los náufragos de la Florida; pues, como veremos después, este camino de a pie, será el camino de herradura que transitarán Niza, Coronado y Francisco de Ibarra. Además, esta ruta es geográficamente la más natural y expedita y, por lo tanto, la más accesible para ser transitada por peatones y cabalgaduras, aparte de ser la más directa, no cruzar tantas sierras y gozar de las ventajas de los ríos y arroyos. Igualmente la entrada al hoy Estado de Sonora, por el noroeste, será en lo sucesivo por Carretas⁷.

Fray Marcos de Niza (1539)

Don Antonio de Mendoza, primer virrey de la Nueva España, que la gobernó de 1535 a 1550, envió al fraile franciscano Marcos de Niza para que fuera en busca de las Siete Ciudades de Cibola. Le dio por guía al negro Estebanico, uno de los cuatro sobrevivientes de la fracasada expedición a la Florida. Además, acompañaron a Niza, otro fraile llamado Honorato, y 86 indígenas, seis de los cuales eran de Jalisco y el resto de Sinaloa. Partieron de la Villa de San Miguel de Culiacán, el 7 de marzo de 1539, yendo todos contentos y siendo recibidos con flores y comida por los lugares que pasaban. En Petatlán quedó enfermo fray Honorato, quien poco después murió. Niza llevaba la orden de ver si en las regiones que iban descubriendo había mucha o poca gente y de dar razón de las plantas, animales, sierras, etc.

⁷Juan Jaramillo. "Relación hecha por el capitán Juan Jaramillo, de la jornada que había hecho a la tierra nueva en Nueva España y al descubrimiento de Cibola, yendo por general Franciso Vázquez Coronado", Pacheco y Cárdenas, vol. XIV, pp. 305-306.

Siendo el negro Estebanico, el esclavo de Dorantes, quien guió al fraile franciscano, hacia la banda del norte, tuvo que haber recorrido, a su paso por Sonora, la misma ruta que él había recorrido en compañía de Cabeza de Vaca en 1536, es decir, camino de El Fuerte, Sinaloa, Bacamaya, Arroyo Hondo, Los Alamos (véase arriba ruta de Cabeza de Vaca), etc., hasta la hoy frontera con Arizona. También se puede deducir, que en esta expedición exploratoria ya se usaron las recuas⁸.

Francisco Vazquez de Coronado (1540)

Las noticias tanto de Cabeza de Vaca, como de Niza, acerca de las supuestas Ciudades que no llegaron a descubrir, despertó más la codicia del virrey don Antonio de Mendoza, que no tardó en organizar otra expedición exploratoria, ahora al mando de don Francisco Vázquez Coronado, Gobernador de la Nueva Galicia, quien guiado por el padre Niza fueron en su búsqueda a mediados de 1540. Al mismo tiempo, el virrey envió por mar a don Hernando de Alarcón para socorriera a Coronado⁹.

Coronado partió de Culiacán, rumbo al norte, en compañía de 300 españoles y 800 indígenas. Según el capitán Juan Jaramillo, uno de los cronistas de dicha expedición, Coronado, al adentrarse al hoy Estado de Sonora, procedente de Sinaloa, llegaron al arroyo de los Cedros, que es afluente del río Mayo; del arroyo de Cedros, después de caminar tres jornadas, llegaron al "YAQUEMI" (río Yaqui); de aquí a tres días de camino, llegaron " a otro arroyo a donde están unos indios poblados, que tenían ranchos de paja y sementeras de maíz, frijoles y calabazas". Por los nombres de lugares que ha mencionado Jaramillo; a saber: Arroyo de los Cedros y río Yaqui, y por las distancias que caminaron en jornadas o días, se puede afirmar sin temor a equivocarse, que el arroyo en donde encontraron indios poblados, que tenían ranchos de paja, es el arroyo de Mátape, y el poblado, Nácori Grande. Es muy importante anotar esto, pues es la clave que conduce a dar con la ubicación exacta del Pueblo de los Corazones, el cual , Cabeza de Vaca nombre, pero no lo ubica. Prosigue diciendo Jaramillo; Salidos de aquí (de Nácori), fueron a dos jornadas al arroyo y Pueblo que se dice de los Corazones, el cual nombre le pusieron Dorantes y Cabeza de Vaca, etc. Está en un arroyo de riego y tierra caliente (aquí claramente se está refiriendo a Ures), y tiene sus viviendas en unos ranchos, que después de armados los palos, casi a manera de hornos, aunque muy mayores, los cubren con unos petates. Tienen

⁸ Herbert E. Bolton, Knight of Pueblos and Plains. Albuquerque New Mexico, 1949, pp. 29-39.

⁹ Baltazar de Obregón, Descubrimientos Antiguos y Modernos de la Nueva España. México, 1924. SEP., pp. 9-10.

maíz, frijoles y calabazas para su comer, que creo no les falta. Vístense de cueros de venados y aquí por ser este puesto al parecer cosa decente, se mandó poblar una villa de los españoles que iban traseros, donde vivieron hasta cuando casi la jornada pereció. Sigue diciendo Jaramillo, que allí hay hierba de la flecha, etc.¹⁰

¿Porqué afirmamos que ese punto se trata del hoy Ures? Porque Jaramillo prosigue diciendo: Que del Pueblo que se dice de los Corazones, caminando arroyo arriba (o sea de Ures hacia el norte por el cause del actual río Sonora), pasaron por un puerto que va cerca del arroyo y bajaron al mismo arroyo que sale del Valle de Señora; o sea, que por no caminar por el cañón del río Sonora, lugar comprendido entre la Puerta del Sol y Mazocahui, fueron faldeando dicho cañón, probablemente porque el río llevaba bastante agua¹¹.

Expuestas, pues, estas reflexiones que hemos fundamentado en hechos históricos y en cartas geográficas antiguas y modernas de Sonora, decisivamente afirmamos que el indefinido "Pueblo de los Corazones", de Cabeza de Vaca, Dorantes, etc., fue, ni más ni menos, que la hoy ciudad de Ures.

Ahora, si consideramos otra Relación Anónima, que probablemente sea la de Pedro de Castañeda, el general Fransico Vázquez de Coronado, desde Cibola, había ordenado a su lugar teniente don Tristán de Arellano, que se encontraba con el grueso del ejército de la expedición, en el Pueblo de los Corazones (Ures), que pasase a Cibola y dejase poblada una Villa en el Valle de Sonora, lo cual hizo, y en ella dejó ochenta hombres de a caballo y con ellos al capitán Melchor Díaz, transfirió la primera Villa que los españoles habían fundado en Ures con el nombre de "Pueblo de los Corazones".¹²

¿Dónde se hizo esta segunda fundación, es decir, de una Villa en el Valle de Sonora?

La Relación Anónima dice que fue fundada en "Lo mejor de todo lo poblado en un valle que llaman Señora, que está a diez leguas más adente de los Corazones, a donde después se pobló una Villa". Hasta aquí la Relación. Ahora bien, a diez leguas más adelante de los Corazones, es decir, de Ures, está o se abre el valle propiamente que se llamó de Sonora, y que da principio en Mazocahui y termina

¹⁰ Jaramillo, op. cit., pp. 305-206.

¹¹ Ibidem.

¹² Matías Angel de la Mota Padilla, Historia de la Conquista de la provincia de la Nueva Galicia, escrita en 1742, Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. México, 1870; "Relación del suceso de la jornada que Francisco Vázquez hizo en el descubrimiento de Cibola. Año de 1531 /debe ser 1541/". Pacheco y Cárdenas, vol. XIV, p. 21.

en Sinoquipe, donde se cierra. Por tanto, es de creerse, que dicha segunda fundación de la Villa, tuvo lugar entre Huépac y Banámichi; es decir, en lo que los ópatas llamaron "SUNUTA" y los españoles "SONORA", y que todavía podemos observar en algunos omapas antiguos. Por tanto, fue en este lugar donde don Tristán de Arellano fundó en 1540 la segunda Villa en el hoy Estado de Sonora, poniendo a su frente al primer alcalde que fue don Melchor Díaz. A dicha Villa se le dio nombre de "SAN JERONIMO DE LOS CORAZONES"¹³.

Dice Matías de la Mota Padilla: "Después que se pobló y asentó una villa en la parte que mejor convino, y se puso por nombre San Jerónimo de los Corazones, quedaron por alcalde mayor y capitán don Melchor Díaz. Dejó puesto en orden lo de la nueva población (Melchor Díaz), dejando en su lugar y guarda de ella a otro vecino, conquistador de Culiacán, que se llamaba Juan de Alcaraz, y es aquel con quien se contraron Cabeza de Vaca, Castillo y Maldonado, cuando salieron de la Florida, viniendo en su peregrinación. El Capitán Díaz, pues tomando consigo cuarenta hombres de a caballo y un golpe de carneros para su comida, por hallarlos de buen género para su sustento e irse por su pie sin darles pena, caminando muy bien cuatro y cinco leguas, que como van siempre comiendo, van gordos y que bueno, y al que se desea, aquel comen primero, y que con un carnero, aprovechando todo y buen tasado, bastaba par amás de veinte hombres, con otras cosas que llevaban, y que cuando se rancheaban, arriconándolos a la noche a una parte, con algún indio que los mire, están seguros; y con llevar cada uno harina de maíz o pinole, iban bastecidos para muchos días sin padecer necesidades de hambre.

"Caminaron hacia la parte a donde tuvieron noticia que darían más presto con el Mar que dicen del Sur, y al cabo de algunos días de camino de tierra fragosa y gente mísera y ruín, que se entiene son de la Isla o Ancón del Mar que dicen es la California (la Península de California aún se tenía por Isla), de que se refiere, por lo que se sbe de ella que toda está poblada de gente; y habiendo bajado algunas sierras e ido hacia donde s pone el sol, dieron con una gente de grande estatura que llamaron gigantes, con los cuales se avinieron y llevaron bien, y caminaron hasta dar con la mar y por sus orillas fueron algunos día spor tierra de aquellos indios, los cuales les dieron mucho pescado que era lo más de sus comida, no embargante que tenían maíz, y el capitán se lo recompesaba dándoles rescates por ello y tratándolos con toda amistad. Fueron caminando casi tres o cuatro días hasta dar con un río grande muy profundo (río Colorado) en el cual pueden entrar navíos, porque allí desemboca el mar.

¹³ Ibídem.

"Andan aquellos indios por el mar, tan corpulentos, desnudos en tiempo de frío, que lo hace allí grande, porque aquella tierra se va metiendo al norte, y cuando algunos de ellos van de una parte a otra, en lugar de ropa, llevan un troncón ardiendo con que calientan los pechos y delantera; estando caliente aquella parte, vuelven el tizón a las espaldas y es tan usado esto entre ellos, que no se camina de otra manera, por lo cual los nuestros le pusieron por nombre el Río Tizón, y se tiene por cierto que este es el río de la gran barranca que vió don García López de Cárdenas y los que fueron con él abajo de Cíbola.

"Llegaron, pues, a este gran río, vieron cerca en un cnapo alto, un árbol hincado que había sido cruz, en el cual estaban escritas unas letras que decían: "AL PIE ESTA UNA CARTA", y buscándola la hallaron en una olla, bien envuelta para que no se humedeciese; y habiéndola abierto, vieron que decía cómo a tantos días del mes y día de 1540, había llegado allí Francisco de Alarcón con tres navíos; entrando por la barra de aquel río que era muy hondo, y que traía herrajes, ropa y comida para la gente de quien iba por general Francisco Vázquez de Coronado, enviado todo por el virrey don Antonio de Mendoza; y que habiendo estado allí muchos días sin tener noticia alguna de la gente y campo, les fue forzoso salir de allí, porque se comían los navíos la bruma, y se iban a dar la razón al virrey de lo sucedido.

"Habiendo tenido noticia de ésto el capitán Melchor Díaz, por la carta que hallaron, y viendo la incomodidad de la tierra y que los indios no daban noticias ni razón de cosa alguna de las tierras de más adelante del río, y que para más certificación de ello él había pasado cuatro jornadas de la otra parte, y para pasarlo se había puesto en un evidente y gran peligro, y que pagándolo a los indios, pasaron a cada español en uno como escriño o cesto grande que los indios tienen aderezados con un betú, que no lo gasta ni pasa el agua; y así dos o tres o cuatro indios nadando, pasaron hasta la otra parte del río, sirviéndose de aquel instrumento como e barcas, y hasta las indias ayudaban, siendo el primero que se metió al peligro el capitán Melchor Díaz; y habiendo pasado todos, hallaron todas aquellas jornadas, que dije, despobladas y sin rastro algunod e gente y la tierra mala, con que se determinaron volver a la nueva población y enviar relación de todo; y el capitán por ser aquellos indios tan corpulentos, quiso enviar uno al virrey, y mandó cuatro españoles cogiese un muchachón, que por allí andaba, para llevarlo consigo, el cual hizo tanta fuerza, que los cuatro españoles no fueron poderosos para amarrarlo, y daba tan grandes gritos, que lo hubieron de dejar y se escapó huyendo.

"Dieron los nuestros la vuelta y prosiguiendo su camino, estando velando una noche el capitán Melchor Díaz, que nunco quiso dejar de velar su cuarto, un mal

perrillo dio en ladrar y arremeter a los cameros que llevaban, con que se esparcieron, y aunque el capitán le amenazó y fue tras él, no bastó, de que muy enojado con el perro le arrojó la lanza, la cual se clavó en el suelo, y como pasó el caballo corriendo, encontrose con la lanza de tal manera, que el recatón de ella se metió por la ingle del capitán y dió con él amortecido o en tierra. Acudieron los soldados y le tuvieron por muerto; pero él era un hombre de ánimo, y vuelto en sí y viendo que no había entre los soldados ninguno que se atreviese a curarle, él mismo se curó, y llevándole en unas andas, decía con deseo de vivir, y se esforzaba diciendo: "CON UN CANUTO DE PLATA PODIA SERVIR"; pero como caminasen a prisa con deseo de llegar a la población para que se confesase, por que había en ella clérigo, murió a los dieciocho de enero de 1541; y los soldados le enterraron con harta tristeza, en un cerrillo, y pudiseron una cruz y mucha tierra y piedra; y se fueron a la población y Villa de los Corazones, de que todos los de la Villa tuvieron mucho pesar.

"Luego, Diego de Alcaraz, su lugarteniente, procuró con toda diligencia, se le dijese misas y le hizo sus honras lo mejor que se pudo; que todo lo merecía, porque fue un gran varón y para mucho, muy bien quisto y muy amado de sus soldados, y había sido capitán y alcalde mayor en la Villa de Culiacán y conquistador de aquella provincia, y tuvo uno de los mejores repartimientos de indios que en ella se repartieron, el cual después hubo don Pedro de Tobar, por haberse avvicinado en aquella Villa"¹⁴.

NOTA: Esta Villa de San Jerónimo de los Corazones fue devastada por los ópatas, mientras el general Francisco Vázquez de Coronado exploraba las famosas Ciudades de Cibola.

Volviendo con la ruta de Coronado, por Sonora; de Ures siguió caminado río Sonora arriba, pasando por Baviácora, Arizpe, Bacoahi y Cananea, para introducirse al actual Estado vecino de Arizona, por el arroyo de San Pedro, que nace en Cananea y se introduce al vecino Estado.

Jose de Galvez en Sonora (1767-1769)

A mediados del siglo XVIII, los presidios, misiones y particulares de Sonora se aviaban del comercio de Guadalajara y de la Ciudad de México por tres rutas: Por el camino de Sonora, que viniendo de Sinaloa penetraba por Alamos y Conicari a la provincia de Ostimuri: Por el camino real de Sonora, que procediendo del Parral, Chihuahua, entraba a Sonora por Yécora, Sahuaripa, hasta el Real de San

¹⁴ Mota Padilla, op. cit.

Juan Bautista: Y por Carretas, que comunicaba el norte de Sonora con Parral y Santa Fe, Nuevo México¹⁵.

Dadas estas circunstancias, el visitador don Rafael Rodríguez Gallardo proponía en 1750, que el único medio de salvar a Sonora de su atraso era comunicar el sur, centro y norte de Sonora con el resto del país por medio de la navegación, por los puertos de Isla de Lovos, en el Yaqui, Guaymas y actual Puerto Libertad. En esta forma se agilizaría el comercio desechándose las recuas que tardaban un año de ida y vuelta a la Ciudad de México, lo mismo que los correos por tierra, que venían siendo los más caros de la Nueva España¹⁶.

Por lo que respecta al uso de carruajes en los caminos de Sonora, la Historia nos escasea las noticias. En 1694, el Padre Kino en una de sus expediciones a la costa de Caborca, la hizo en carruaje. Igualmente, en 1760 y 1766, los viajes que llevaron a cabo Romeral y Lafora, respectivamente, se cree se hicieron en carruaje. Esto lo afirmamos por deducción, porque expresamente no consta que hayan viajado en carruaje por lo menos en Sonora. No obstante, ya para 1767, sí consta claramente de la existencia de caminos carreteros en Sonora, por lo menos de Mátape a San José de Guaymas; pues en una misiva de Juan José Bergosa, desde Mátape, al gobernador Juan de Pineda en Horcasitas, le hace saber, que los sacerdotes Juan Nentuig y Nicolás Peréa (que iba al destierro), por inválidos, serán transportados a San José de Guaymas "en la volanta por Tecoripa"¹⁷.

Otra noticia que deja entrever la existencia de caminos carreteros en Sonora, fue el hecho de que don José de Gálvez, en 1769, fue trasladado de Alamos al Pitic, hoy Hermosillo, en una litera, "que por milagro se había encontrado", vía Real de la Aduana, Las Animas, Buena Vista, Ures; de aquí, Río Sonora abajo, pasando por San José de Gracia, hasta el Pitic, en donde permaneció algunos días; partiendo poco después por Fronteras, por el camino de Carretas, a Chihuahua¹⁸.

Itinerario que deberán seguir los cuatro piquetes de dragones desde el canton del Pitic a la Ciudad de México (1771)

¹⁵ J. Rafael Rodríguez Gallardo, Informe sobre Sinaloa y Sonora 1750. Edición de Germán Viveros.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ Pedro Tamarón y Romeral, Demostación del Vastísimo Obispado de la Nueva Vizcaya- 1765. Con una introducción bibliográfica y acotaciones por Vito Alessio Robles. México, 1937.

¹⁸ Luis García Navarro, Don José de Gálvez y la Comandancia General de las Provincias Internas del Norte de la Nueva España. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos. 1964.

¹⁹ Archivo Franciscano Biblioteca Nacional de México.

CAMINO CARRETERO

TRANSITO

Salieron del PITIC AL

- 1.- Potrero de Santa Rosalía.....
Campo
- 2.- Santa Rosalía.....
Misión
- 3.- San José de Pimas.....
Idem
- 4.- Descanso....
- 5.- La Pilas.....
Campo
- 6.- Tecoripa..... Misión
- 7.- Al Puertecito..... Campo
- 8.- Alameda..... Campo
- 9.- Cumuripa..... Misión
- 10.- Descanso...
- 11.- Buena Vista..... Presidio
- 12.- Arroyo de Santa Ana... Campo
- 13.- Real de Baroyeca..... Pueblo
- 14.- Batacosa..... Misión
- 15.- Descanso....
- 16.- Tepagüi..... Misión
- 17.- Conicari..... Idem
- 18.- Real de los Alamos..... Pueblo
- 19.- Descanso...
- 20.- Arroyo Hondo..... Rancho
- 21.- El Fuerte, Sinaloa..... Villa
- 22.- Descanso....
- 23.- Vega..... Rancho
- 24.- Coroni..... Misión
- 25.- Sinaloa..... Villa
- 26.- Descanso...
- 27.- La Siénega..... Rancho
- 28.- La Morita..... Rancho
- 29.- Canaporito..... Rancho
- 30.- Descanso...
- 31.- La Majada..... Campo
- 32.- Las Higueras..... Idem
- 33.- Culiacán..... Villa
- 34.- Descanso
- 35.- La Tapia..... Rancho
- 36.- Tabala..... Tabala
- 37.- Abuya..... Pueblo
- 38.- Descanso
- 39.- Chiquigüitán..... Rancho
- 40.- Piastra..... Idem
- 41.- De Ponce..... Idem
- 42.- De Mole Idem
- 43.- Descanso
- 44.- Guasimillas Idem
- 45.- Mazatlán Pueblo
- 46.- Agua Caliente de los
Pardos.....Rancho
- 47.- Real del Rosario..... Pueblo
- 48.- Descanso
- 49.- Escuinapa..... Pueblo
- 50.- Piedra Gorda..... Campo
- 51.- Mirador..... Rancho
- 52.- Caponeta..... Pueblo
- 53.- Descanso.....
- 54.- Buena Vista..... Hacienda
- 55.- Chilapa..... Idem
- 56.- Río de San Pedro..... Campo
- 57.- Escuinatla..... Pueblo
- 58.- Papalote..... Hacienda
- 59.- Descanso...
- 60.- Guaristumba..... Rancho
- 61.- Tepique..... Pueblo
- 62.- Descanso...
- 63.- San Daniel..... Pueblo
- 64.- Titán..... Hacienda
- 65.- Guacatlán..... Pueblo
- 66.- Descanso
- 67.- Istlán..... Rancho
- 68.- Mochitilte..... Hacienda
- 69.- La Magdalena..... Pueblo
- 70.- Descanso

- 71.- Matitán..... Pueblo
- 72.- Velasco..... Rancho
- 73.- Guadalajara..... Ciudad
- 74.- Descanso...
- 75.- Zapotlán..... Pueblo
- 76.- Tacomatán..... Rancho
- 77.- Las Adjuntas..... Idem
- 78.- Cerro Gordo..... Hacienda
- 79.- Descanso...
- 80.- El Sauz..... Rancho
- 81.- Trias..... Hacienda
- 82.- De la Concepción..... Idem
- 83.- Descanso...
- 84.- Los Orcones..... Rancho
- 85.- Irapuato..... Pueblo
- 86.- Salamanca..... Idem
- 87.- Descanso...
- 88.- Molino..... Hacienda
- 89.- Celaya..... Villa
- 90.- Apasco..... Pueblo
- 91.- Descanso...
- 92.- Querétaro..... Villa
- 93.- Colorado..... Hacienda
- 94.- San Juan del Río..... Pueblo
- 95.- Descanso...
- 96.- Arroyo Sarco..... Hacienda
- 97.- Gotera..... Idem
- 98.- Tula..... Pueblo
- 99.- Descanso
- 100.- Güegüetoca..... Hacienda
- 101.- Tlaneplantla..... Pueblo
- 102.- México.

Pitic, 27 de marzo de 1771.

Domingo Elizondo.

"LA TANUNCIA... EL TRENECITO DE "LA COLORADA"

Gustavo Adolfo Figueroa Martínez.
Sociedad Sonorense de Historia

En 1890 llega a Sonora Federico H. Seymour súbdito inglés, lo acompañaba su cuñado John Symonds; venían en busca de intereses mineros. Después de construir un ferrocarril de vía angosta en el Municipio de Inuriris llegan a La Colorada donde Seymour adquiere uno de los derechos de la mina "La gran Central" que posteriormente venden él y Ramón Corral a una compañía inglesa.

En 1896 solicita al Gobierno del Estado una concesión para construir un ferrocarril de vía angosta de Estación Torres a Minas Prietas, aprobándola el Congreso del Estado el 30 de abril del mismo año, además por su buena relación con Ramón Corral, recibió el aval del Gobierno en apoyo a los trabajos que comenzó la primera semana de mayo para terminarse en septiembre de 1897.

Ramón Corral en compañía del general Mariano Escobedo visitan Minas Prietas, arribando a la población a bordo del citado ferrocarril quedando muy impresionado el General por el desarrollo del centro minero.

La estación en "La Colorada" que tenía servicio de telégrafo estaba donde actualmente se encuentra la Tele-Secundaria y los lugareños le llamaban El Dipo; siempre se encontraban allí carros de sitio ojalados por mulas, que se encargaban de transportar pasajeros y carga para Ures, Mátape, San Pedro, Soyopa, La Dura, San Javier; es decir, era el "Puerto" de entrada a la sierra. Había 4 viajes diarios, salía de Estación Torres a las 8:30 A.M. y llegaba a La Colorada a las 9:15 A.M.

Salía de La Colorada a las 4:30 P.M. y llegaba a E. Torres a las 5:15 P.M. El pasaje costaba \$ 1.32 en primera clase y \$ 1.10 en segunda; su asombrosa velocidad fue de 30 km por hora y recorría 22 kms. entre una población y otra.

La fuerza motriz para accionar molino, bombas y dínamos era a base de vapor, por lo que las necesidades de leña verde para "atizar" las calderas era mucha. El contratista proveedor de este combustible era el cacique político D. Feliciano Monteverde, compadre de Ramón Corral y cuñado del general Lorenzo Torres. Ante la conveniencia del volumen de leña que se movilizaba, la empresa decidió ampliar la vía 11 kms. hasta el represo de Monteverde, construyendo almacenes para depositar la carga y adquiriendo una locomotora más para esta operación. Esto sucedió en el año de 1906.

A principios de 1910 muere en Londres el Sr. Seymour forman una sociedad tomando el nombre de Ferrocarril Mexicano Unión, colocando acciones en la bolsa londinense: aunque poco tardío, la nueva navegación emprende en el año de 1912 la ampliación de la vía hasta el "Campo Verde" lugar donde se había establecido un nuevo campo leñero, construyendo almacenes. La longitud de la vía llegó a 63 kms.

Este nuevo tramo consturido se hizo desafiando el hostigamiento de los Indios Yaquis que frecuentemente trataban de asaltar el tren correteándolo a caballo y haciendo disparos que eran contestados por la escolta de "Nacionales" que siempre traía el convoy. En una ocasión, los Yaquis eliminaron a los guardias que guarnecían "El Represo de Monteverde" y se emboscaron en el interior de los almacenes que allí existían para esperar el tren que venía del norte (Campo Verde) al cual descarrilaron haciendo una matazón de soldados y pasajeros; (1915).

Otra mala racha para "La Tanuncia" fue cuando Pancho Villa en su retirada para Chihuahua llega al mineral; las máquinas se encontraban apagadas porque no había agua para las calderas ya que los americanos, que eran quienes proporcionaban el servicio, habían huido con mucha anticipación, poniéndose fuera del alcance del "Centaurio" o "Napoleón Mexicano" como lo llamaban los gringos antes de que éste les incendiara "Columbus". Las hordas villistas saquearon el almacén de la estación y todos los furgones de la empresa.

El gobernador Adolfo de la Huerta cita a Mr. Symonds que era el superintendente y gerente general y le da un "jalón de orejas" instándolo a continuar la construcción de la vía hasta Ures, so pena de perder la concesión de no obedecer. Mr. Symonds solicita la intervención del consulado Británico como mediador, porque en honor a la verdad, el ferrocarril estaba tronado y su principal cliente "El Crestón Colorada Co." después del atentado villista en sus instalaciones ya no volvió a trabajar, liquidando unos 30 trabajadores que le quedaban en julio de 1917.

El ferrocarril continuó operando, me imagino que cuando completaba la carga para traer a La Colorada y al Campo Verde, sacando apenas los gastos; los tiempos de las "Vacas Gordas" habían pasado y un día 27 de octubre de 1925 llegó "La Tanuncia" de uno de sus tantos viajes estacionándose para no volver a circular por las llanuras del municipio; triste final para un ferrocarril que en sus 27 años de existencia transportó 443 mil 496 toneladas de carga y 264 mil 123 pasajeros. La Tanuncia, se encuentra representada simbólicamente en el Escudo del municipio de La Colorada.

EL FERROCARRIL DEL PACIFICO

Gilberto Escobosa Gamez.
Sociedad Sonorense de Historia

Un día histórico.

Bajo el cielo de Hermosillo -la nueva Capital de Sonora- era el 4 de noviembre de 1881. Frente a la Estación de madera del Ferrocarril de Sonora, había una muy grande concurrencia de personas y en todos los rostros se notaba la alegría y alborozo. Por unas horas aminoró el abismo existente entre las clases sociales alta, media y humilde, saludándose con camaradería los ricos y los pobres. Personas muy destacadas estaban allí esperando al señor Gobernador del Estado, Lic. Carlos R. Ortiz Retes, quien venía en el tren que inauguraría el Ferrocarril de Sonora, procedente de Guaymas.

Tres orquestas tocaban las canciones más alegres de aquellos tiempos: Era un día de fiesta que pasaría a la historia.

Dos kilómetros antes de llegar a Hermosillo, la locomotora comenzó a lanzar al aire sus silbidos y gran parte de la muchedumbre se colocó en el centro de las paralelas para divisar el convoy. Cinco minutos después el tren paraba y uno de los coches descendía el Sr. Gobernador acompañado de varios funcionarios estatales y federales. Los abrazos abundaron; también era el día onomástico del Primer Mandatario Estatal.

Entre aquellos caballeros presentes, quienes previeron que cambiaría el destino de Sonora con esa vía de comunicación, estaban varios de apellidos de raigambre sonorense : Los Cubillas, los Pesqueiras, los Torres, los Izábal, los Elías, los Romo, los Corella; Don Celedonio Ortiz; Don Guillermo Carpena; Don Juan Antúnez; Don Manuel Téllez; Don Benigno García; Don Francisco Aguilar; Don Carlos Nanetti, Don Manuel Escalante, Don Ramón Corral,

Don Ignacio Salazar, Don Manuel Gándara, Don Jesús Aguilar, Don Juan Pedro Camou, Don Jesús Carranza, Don Alfredo Monteverde, Don Fernando Astiazarán, Don Dionisio González, Don Filomeno Loaiza, Don Emeterio Aguayo, exdiputado por Sahuaripa; Don David Escobosa Hugues, etc. Este último fue mi abuelo, quien no vino acompañado de su esposa María de Jesús Romero a la Inauguración del Ferrocarril de Sonora, porque el más pequeño de sus hijos -José María- con seis meses y diecisiete días de nacido, estaba padeciendo una fuerte gripe.

Al correr del tiempo, aquel bebé, -José María- ya en este siglo se convertiría en mi progenitor, con la dulce amorosa complicidad de una guapa muchacha de La Colorada, Sonora, de diecinueve años y medio de edad: MARIA GAMEZ LUCERO.

Tramo Guaymas-Hermosillo.

La actual vía férrea que comunica Nogales con Guadalajara, en un principio no fue planeada en su actual trazo; tampoco se proyectó que de Guaymas continuara hacia el sur. Originalmente se pensó construir una comunicación férrea entre Chihuahua y Sonora.

Sin embargo, quizá la Sierra Madre Occidental disuadió a aquellos hombres de empresa que soñaron con comunicar a estos dos estados nortños, de realizar esa obra titánica aún para estos tiempos que estamos viviendo. Pero tuvieron la visión de prever que los ferrocarriles llegarían a tener una prolongada edad de oro. Las vías férreas fueron un factor muy importante para el advenimiento de la revolución industrial de Europa y de los Estados Unidos, y aún hoy constituyen una importante vía de comunicación para el transporte de grandes tonelajes de mercancías, que el hacerlo por carreteras resulta mucho más caro el flete.

Desde 1850 se intentó por vez primera, oficialmente, el construir una vía férrea que comunicase a Guaymas en Sonora con Paso del Norte en Chihuahua. Además de proyectaba construir una línea telegráfica paralela a la vía.

Posteriormente varios empresarios intentaron construir dicha vía; pero unas veces por cuestiones legales, otras por la Guerra de Secesión de los Estados Unidos o por la Intervención Francesa en México, quedaron solamente en proyecto.

Empero, después de varios intentos, el 19 de julio de 1877, el Ministerio de Fomento, siendo Presidente de la República el señor General Porfirio Díaz Mori, otorgó una concesión a los señores Robert Syron y David Ferguson, para que por sí o por la empresa que organizaran, construyeran una línea férrea de Guaymas al Paso del Norte (C. Juárez). el plazo y vigencia de la concesión fue de noventa y nueve años, con una subvención de siete mil pesos, por kilómetro herrado, derecho de vía de setenta metros e introducción al País de materiales y equipo exentos de impuestos, por quince años.

Los concesionarios organizaron la “Compañía del Ferrocarril de Sonora” e iniciaron el tendido de rieles en el lugar llamado Punta de Arena, de Guaymas, el día 6 de mayo de 1880, con una cuadrilla de obreros bajo la dirección del mayordomo José Mitchel. Y fue el 4 de noviembre a las 16:00 hrs., de ese año, cuando se puso sobre la vía la primera locomotora que tocó la geografía sonorensis. A este respecto el Profesor Laureano Calvo Berber en su libro NOCIONES DE HISTORIA DE SONORA, afirma que ésto aconteció el día 17; sin embargo el suceso tuvo lugar el día 4.

Cuando esa primera máquina lanzó al aire su silbido, un grito de júbilo salió de la garganta de cada uno de los circunstantes. Las autoridades municipales y la Empresa repartieron cerveza al pueblo y champaña a los funcionarios presentes. el acto oficial fue precedido por el señor Ing. Antonio Moreno, en representación del Presidente de la República y del Ministro de Fomento.

El 1º. de enero de 1881, la locomotora hizo por primera vez el recorrido por los diez kilómetros que se habían construído. En la actualidad hay nueve kilómetros de la Estación de Guaymas a la de Empalme (que en aquel tiempo no existía, por tanto el tramo con su tendido de riel llegaba a un kilómetro adelante de donde hoy entronca el ramal de Guaymas, que en esa fecha era vía directa hacia el norte.

Pocos días antes de fines de octubre de 1881, se terminó el tendido de vía de Guaymas a Hermosillo, pero la inauguración se llevó a cabo el 4 de noviembre de ese año, para que coincidiera con el día onomástico del señor Gobernador Don Carlos Rodrigo Ortiz Retes, quien presidió y viajó en el primer tren del puerto guaymense a la capital de Sonora.

El primer viaje fue gratuito para los pasajeros, y como se dio mucha publicidad a éste y además todo mundo deseaba viajar en un tren, los viajeros fueron demasiados y hubo que agregar varias plataformas al convoy.

Cuando salió de Guaymas el tren, la pequeña locomotora que quemaba leña para dar presión a sus calderas, resoplaba y lanzaba humo y vapor. El júbilo de los pasajeros y los que resenciaban la partida era indescriptible: gritaban delirantes. Los perros callejeros corrían por doquier llenos de pavor y los caballos de los carros urbanos se encabritaban. Dos barcos de vapor que estaban surtos en la bahía acompañaban a la locomotora con sus silbidos. Dichas embarcaciones acababan de desembarcar material para el ferrocarril.

Desgraciadamente el convoy hubo de cesar en su marcha al llegar a la primera pendiente de la vía; la locomotora perdió tracción por la enorme carga que jalaba. Para tristeza de unos y disgusto de otros, desengancharon dos carros para que el tren siguiese adelante. Hubo un intento de motín y, como siempre sucede -lo mismo ayer que hoy- salieron líderes improvisados que trataron de culpar al Gobernador Ortiz Retes. Pero realmente todo se debió a la imprevisión e inexperiencia de los directivos del Ferrocarril.

Ese mismo día, después de aproximadamente cinco horas de marcha, llegó el tren a Hermosillo. Enseguida el Gobernador Carlos Rodrigo Ortiz Restes envió una comunicación al señor Presidente de la República, Gral. Manuel González Flores.

Construcción del ferrocarril de Hermosillo a Nogales.

La nueva empresa ferroviaria ya había formado brigadas de localización y unos ingenieros determinaron que para lograr una rápida comunicación con la frontera estadounidense, lo conveniente era hacer un trazo de Hermosillo al lugar llamado “Los Nogales” (hoy c. de Nogales), que en ese entonces era una rancharía con un pequeño retén militar una posta. Se proponía también que la vía pasase por la Villa de Magdalena porque este poblado ofrecía buenas perspectivas comerciales al Ferrocarril; ya desde aquel tiempo la hoy ciudad de Magdalena de Kino era un lugar próspero, de hombres recios y trabajadores.

Pero para cambiar los términos de la concesión y la Compañía se comprometió a construir un ramal de Hermosillo a Paso del Norte (Cd. Juárez), pasando por la Cd. de Ures. Empero, al transcurrir el tiempo se sospechó que la Cía. del Ferrocarril de Sonora se comprometió a construir esa vía a aquella ciudad de Chihuahua, sólo para que las autoridades federales agilizaran los trámites de la concesión que les autorizaría a cambiar la ruta a la frontera. Algo debe haber de cierto, pues nunca se llevó a cabo esta obra.

El último riel en Nogales se fijó el día 16 de octubre de 1882 y la inauguración de la línea se efectuó el 25 del mismo mes.

En esas fechas había mucha agitación política en el Estado, el grado de que existían dos Legislaturas locales y el Gobernador Ortiz Retes había roto sus relaciones con el General Guillermo Carbó, Jefe Militar de la Zona, por lo cual la inauguración de ese tramo no tuvo el lucimiento que se esperaba. En esa época México toda vía estaba, a pesar de las Leyes de Reforma, bajo la bota militar.

El día 30 del mes de octubre del mismo año de la inauguración de la Línea, el señor Lic. Carlos R. Ortiz Retes se trasladó a la Ciudad de México y allá envió su renuncia.

A partir del 25 de octubre de 1882 -como señala- quedó establecido el servicio de trenes de Guaymas-Hermosillo-Nogales, pero fue hasta el mes de abril de 1884 cuando se conectó con las líneas norteamericanas al construir una de éstas un ramal al lugar que hoy es la Ciudad de Nogales, Arizona.

En 1887 el Ferrocarril de Sonora fue tomado en arrendamiento por el Ferrocarril Southern Pacific Co., de los Estados Unidos y diez años después pasó a ser propiedad de la Atcheson Topeka y Santa Fe Rail Road. Posteriormente volvió a ser arrendado por el Southern Pacific Co., que terminó por adquirirlo.

Las locomotoras se surtían de agua en Maytorena, Ortiz, Moreno, Torres, Hermosillo, Pesqueira, Carbó, Querobabi, Llano, Magdalena, Casitas y Agua Zarca.

El Ferrocarril de Sonora estimuló grandemente el comercio entre Sonora y Arizona, estableciéndose una muy cordial amistad de sonorenses y arizonenses, pues este territorio norteamericano tenía pésimas comunicaciones con el resto de la Unión, al igual que Sonora con el Sur de México. Esa amistad todavía perdura. Son pocas las familias sonorenses que no tengan familiares que residan en Arizona.

Construcción del Ferrocarril hacia el sur.

“ACTA NUMERO CUATRO MIL CIENTO VENTINUEVE.-- En la Ciudad de México a nueve de octubre de mil novecientos nueve, yo, NATIVIDAD LAZO. Notario Público en ejercicio, asistido de mi adscripto el Licenciado JOSE DIAZ LOMBARDO, de cuarenta y dos años de edad, soltero, vecino de esta Capital con su habitación en la casa número trece de la Avenida del Palacio Legislativo, en cumplimiento de lo mandado por el señor Juez Primero de lo Civil de esta Capital señor Licenciado MANUEL M.

DIAZ DOMINGUEZ, en su auto fecha seis del actual, protocolizó y agregó el apéndice en el legajo correspondiente a esta acta, marcado con la letra "A" un expediente de ochenta y cinco fojas que contiene originales en idioma inglés, con sus correspondientes traducciones al castellano, los siguientes documentos: Certificado de incorporación de la COMPAÑIA DEL FERROCARRIL SUD PACIFICO DE MEXICO.- Los Estatutos de la misma Compañía.- el contrato de traspaso celebrado entre la Compañía Sud-Pacífico, la Compañía del Ferrocarril de Cananea, Río Yaqui y Pacífico y la Compañía del Ferrocarril Sud-Pacífico de México; el informe del Embajador de México en Estados Unidos y el Oficio número cuatro mil novecientos treinta y tres de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas protocolizó igualmente las diligencias promovidas por el señor Licenciado JOAQUIN D. CASASUS, para obtener su protocolización.- Leída esta acta a mi adscripto, la firmó.- DOY FE. J. Díaz Lombardo. Rúbrica.- México octubre doce de mil novecientos nueve.- En esta fecha y en esta Ciudad autorizó el acta que procede.- David Lazo. Rúbrica.- el sello de autorizar dice. --David Lazo-- Notario # 27.- Ciudad de México.

M A R G E I N A L

"NOTA TERCERA.- Al calce del testimonio de esta escritura expedí para la Compañía, obra la nota que dice: -- México, octubre 16 de 1909. Registrado bajo el número 421 a fojas 159 volumen 35/a del Libro # 3.- L- Castañeda.- Un sello que dice: Registro Público de la Capital.- Sección de Comercio.- México.- Sin derechos.- Lo que asiento para constancia.- David Lazo. Rúbrica.

A N E X O S

ESCRITURA. De Constitución de la Compañía del Ferrocarril Sud Pacifico de México. Nosotros lo que suscribimos, con el objetivo de formar una compañía para los fines que se expresan y con sujeción a las disposiciones del Decreto de la Legislatura del Estado de New Jersey intitulado "Leyes sobre Sociedades Anónimas". (Revisión de 1896) y los otros Decretos que han modificado la misma ley y la han complementado, por virtud de este instrumento, certificamos lo siguiente:

ARTICULO I.- el nombre de la Compañía es el de: (SOUTHERN PACIFIC PAILROAD COMPANY OF MEXICO) Compañía del Ferrocarril Sudpacífico de México.

ARTICULO II.- el domicilio principal de este Estado se halla en el número 15 de Exchange Place. Ciudad de Jorsey. Condado de Hudson, el nombre del Agente establecido por los Estatutos y contra quien se debe proceder en todo juicio que se inicie a esta Compañía es: The Corporation Trust Company.

ARTICULO III.- Los fines para los cuales se ha establecido la Compañía, son los siguientes a saber: I. Adquirir, poseer, conservar y explotar la concesión fecha 14 de agosto de 1905 otorgada por la República de México, a J. A. Naugle representante de la “Southern Pacific Company modificada por la concesión de julio 17 de 1907, hecha por la República de México al Licenciado ROSENDO PINEDA representante del concesionario que lo fue la Compañía del Ferrocarril de Alamos de Guadalajara y modificada además por la concesión de noviembre 5 de 1907 otorgada por la República de México en favor del Licenciado Ignacio Brugao representante del concesionario que lo fue la Compañía de Alamos a Guadalajara y en consecuencia, para construir, y para adquirir y poseer lo ya construido así como para conservar y poseer y explotar las siguientes líneas de ferrocarril a saber: A) Una línea que partiendo de la Estación de Navojoa, un punto del Estado de Sonora, en la línea descrita en la fracción D del Párrafo 2 de este art. III, se extiende en una dirección Sureste a Culiacán, Capital del Estado de Sinaloa, en una distancia total de 354.17 kilómetros (229.12 Millas).

B) Una línea que partiendo de Culiacán se extienda en dirección Sureste por 224.41 kilómetro (139 - 147 Millas) hasta el Puerto de Mazatlán, Estado de Sinaloa.

C) Una línea que partiendo de Mazatlán se extienda en dirección Sureste por 307.95 kilómetros (191.39 millas), a la Ciudad de Tepic, en el Territorio de Tepic.

D) Una línea que partiendo de la Ciudad de Tepic, se extienda desde allí en dirección Sureste por 289.96 kilómetros (180.21 Millas) a la ciudad de Guadalajara, Estado de Jalisco.

POR LA DESCRIPCIÓN PARCIAL DE ESTA ESCRITURA, QUEDAMOS ENTERADOS DE LA FECHA EN QUE SE CONSTITUYO LA RAZON SOCIAL, EN ESPAÑOL, DE “FERROCARRIL SUD PACIFICO MEXICO”.

Los trabajos de construcción hacia el sur, partieron de lo Que hoy es Empalme, Sonora, se iniciaron en agosto de 1905 y en mayo de 1907 llegó la

vía a Navojoa; en diciembre del mismo año las paralelas alcanzaron San Blas, Sinaloa, y en ese mes se inauguró El Ramal de Alamos.

El 28 de febrero de 1908 las puntas de hierro alcanzaron Bamoa, Sinaloa, y El 29 de junio de ese año quedó inaugurado El servicio ferroviario hasta Culiacán.

Siguiendo los trabajos adelante, la construcción se emprendió simultáneamente de Culiacán al Sur y de Mazatlán al norte, quedando inaugurado este tramo El 11 de abril de 1909. Esta noticia fue motivo de júbilo para El señor Presidente de la República, General Porfirio Díaz Mori.

En enero de 1912 hubo una ceremonia muy importante en Tepic, presidida por El señor Vicepresidente de la República, Don José María Pino Suárez, al establecerse El servicio de trenes de esa Ciudad a la Villa de Nogales, Sonora.

La construcción del Ferrocarril Sud Pacífico de México en El Estado de Jalisco, empezó en Orendain en julio de 1908, fijándose El primer clavo de la vía con una placa Que tenía la siguiente inscripción: "A LA CIUDAD DE GUADALAJARA Y AL SR. CORONEL DON MIGUEL AHUMADA, GOBERNADOR DEL ESTADO DE JALISCO. LA COMPAÑIA FERROCARRILERA SUD PACIFICO. JUNIO 28 DE 1908". Aquel tramo llegó hasta La Quemada, con una longitud de setenta kilómetros.

Al sobrevenir la convulsión revolucionaria Que principió en 1910, la construcción del Ferrocarril Sud Pacífico de México quedó suspendida sin llegar a Plan de Barrancas. Fue hasta los años veintes cuando se reanudaron las obras de construcción de Norte a Sur y de Sur a Norte. El 27 de Abril de 1927 quedaron unidos los rieles en El majestuoso Puente de Salsipuedes. Con ello quedó comunicado El Noroeste de México con El Centro de la República.

En El último tramo construido hay obras admirables de ingeniería, pues además del Puente de Salsipuedes existen otros 35 túneles, algunos de ellos como El 12 y El 18 Que tienen una longitud cercana al kilómetro. Aquellas obras fueron dirigidas por El Ing. Ticomb, después representante fiscal del Ferrocarril Sud Pacífico de México en la Capital de la República.

La Nacionalización de la Línea.

El 21 de diciembre de 1951 El Gobierno de la República adquirió en compra El Ferrocarril Sud Pacífico de México y éste continuó operando provisionalmente con El mismo nombre, hasta El 8 de marzo de 1952 en Que

se constituyó la empresa denominada FERROCARRIL DEL PACIFICO, S.A. DE C.V., y fue nombrado Gerente General El Sr. Ing. José Rivera, quien desde luego emprendió los trabajos de rehabilitación de la Línea y la compra de locomotoras Diesel para sustituir a las antiguas de vapor.

El 31 de octubre de 1957 quedaron terminados los trabajos de rehabilitación y tal acontecimiento se celebró en la Cd. de Hermosillo, Sonora, con la asistencia del señor Presidente de la República, Don Adolfo Ruiz Cortínez, y varios miembros de su gabinete. También concurrieron El señor Gobernador del Estado, Don Alvaro Obregón Tapia y El Sr. Embajador de los Estados Unidos de Norteamérica.

Es necesario asentar Que El cambio de propietario del Ferrocarril Sud Pacífico, S.A., a manos oficiales, benefició grandemente la Línea, debido a Que la antigua compañía usaba equipos de deseco de las empresas norteamericanas.

El 29 de febrero de 1955 llegaron a Empalme, Sonora, las últimas dos locomotoras de vapor Que quedaban en servicio: La número 666 y la número 530. La primera llegó a las 23:30 Hrs. y la segunda a las 23:40 Hrs. Desde ese momento en El Pacífico las máquinas de vapor pasaron a la historia.

KILOMETRO 242: ESTACION PUNTA PEÑASCO CRONICA DEL FERROCARRIL SONORA-BAJA CALIFORNIA

Guillermo Munro Palacio.

En septiembre de 1920, Melquiádes Palacio Valenzuela, acompañado de su hermano Ignacio Ruiz Valenzuela y de su hijo Alejandro Palacio Chávez entraron al estero del "Cerro la Ballena", refugio natural y lugar donde los pescadores que viajaban al Golfo de Santa Clara del Colorado hacían su descanso. Melquiádes subió al cerro y desde allí vio que estaba rodeado de inmensos arenales. Las dunas se agigantaban al norte del lugar y se extendían hasta donde alcanzaba su mirada y seguían aún más y más allá. Era un paisaje de contrastes: El turquesa del mar, las blancas arena de las playas y médanos se recortaban contra un cielo azul límpido y transparente.

No existían sahuaros ni mezquites, solo había arbustos grises, casi secos que no alcanzaban ni un metro de altura. Una región árida, sin sombra donde guarecerse. Melquiádes oteó el paisaje y vio algunas sierras blanquecinas; la sierra San Francisco, La Sierra Blanca y la Sierra Pinta. Pegada al mar estaba otra sierra igual de pálida e infestada de lobos marinos. Los americanos la llamaban Sea Lion Point y tiempo después sería conocida cerro La Cholla. Le llamó la atención una sierra negra que se alzaba imponente al norte del lugar y que al paso del tiempo reconocería como El Pinacate.

Ocho años pasarían antes de que se escucharan el nombre de ese refugio. Jamás por el resto de sus vidas sabrían que fue un aventurero inglés, veterano de la marina británica, el osado teniente Robert William Hale Hardy, quien a bordo del velero "La Bruja" y en la ambiciosa búsqueda de perlas y metales preciosas, recorrió las costas de Sonora y Baja California en 1826, bautizando varios parajes, entre ellos éste que él llamó Rocky Point.

El paisaje en sí, le pareció un lugar triste y desolado.

Aunque Melquiades no los puedo ver, existían ya "caminos" trazados. Estos "caminos" que llegaban a éste desolado puerto, eran antiguas veredas indias trazadas por San Dieguitos, Hohokam, Amargozan, Cia'had y Tohono O'odham que visitaban los esteros de la región en búsqueda de pescado, moluscos y sal.

Cuando el padre Kino exploró la región del Pinacate en el año de 1698, encontró a varios indígenas que viajaban a la costa, éstos indígenas errantes pertenecían a una tribu que se les llamó Pinacateños, indios pápagos pertenecientes al sub grupo de areneros o Cia'had O'dham que recorrían las veredas que conducían al mar. Estas veredas fueron recorridas también por atrevidos sonoytenses, descendientes algunos de los Cia'had y Tohono O'dham. Siguieron el contorno del río Sonoyta que entraba al valle del Pinacate y se perdía en los arenales hasta llegar al mar, así encontraron la hermosa bahía y los atractivos y ricos esteros de Rocky Point.

Fueron éstos mismos residentes de Sonoyta quienes trajeron a los primeros norteamericanos que llegaban atraídos por las abundantes especies como la totaba que llenaba los esteros hasta vararse, las grandes bayas y pescadas, los gigantescos pez velas y pez espada. Poco a poco, más y más atrevidos americanos empezaron a visitar las playas de Rocky point.

Recorrían el tramo de la frontera al mar equipados de la minas y palas y tardaban entre seis u ocho horas para recorrer el zigzagueante camino para toparse frente a las aguas del golfo de California, conocido también como Mar de Cortés.

Mientras tanto, los vagabundos del mar, pescadores de Guaymas la mayoría, continuaban atracando en "Cerro Ballena" a descansar para después continuar hacia la boca del Río Colorado: Santa Clara y San Felipe.

Por aquellos años se inició el auge algodonero en Mexicali, Baja California. Se necesitaron brazos para pisarlos, pero la realidad era que casi no había gente en aquel intransitable territorio. No existían caminos ni ferrocarril, solo una brecha en medio del gran desierto y campos de lava del Pinacate. Pero unos cuantos atrevidos vaqueros, como Los López, Los Ortega, los Parra y los Celaya, residentes de Sonoyta y algunos de éstos emparentados de alguna manera con los indios pápagos, se atrevían a guiar ganado contratados por ganaderos sonorenses, solo ellos, gracias al conocimiento del terreno y del lugar exacto de las tinajas de agua, incrustadas en los cerros entre Sonoyta y San Luis Río Colorado, lograban hacerlo.

Tras éstos, surgieron otros atrevidos hombres y mujeres, choferes que desafiaban el desierto llevando consigo algunos osados viajeros que tenían la necesidad o

urgencia de trasladarse a Baja California, y que no contaban con los documentos o la manera para hacerlo por los Estados Unidos, vía Nogales - Tucson - El Centro California.

Fue así como los agricultores bajacalifornianos viajaron a Sinaloa para contratar piscadores o "enganchados" como les decían entonces. Firmaron un convenio con los patrones y capitanes de los pailebots y barcos para trasladar el "enganche" a los puertos de "La Bomba", "La Bolsa" y "El mayor", situados dentro del entonces caudaloso Río Colorado, lugares hoy abandonados y enclavados en pleno desierto bajacaliforniano.

Los barcos más famosos que hicieron aquellos viajes fueron el "Mexicali" de Hilario Ruiz, el "Mavari", el "Abel Miranda", el "Pasita" de don Arnulfo Liera", capitaneado por Leopoldo Angulo y después por Alejandro Abaroa, el "Río Colorado", la "Lolita" de don Emilio Orantes, el "Dos de Abril" de don Nicolás Bercovich y otro al que los pescadores apodaban "La Ploncha" del yaqui Cumichi y el trágico "Topolobampo" que se deshizo en el reventón del burro, fenómeno formado por la poderosa marea que subía y las caudalosas aguas del Río Colorado que bajaban inexorables en épocas del deshielo.

Estas embarcaciones que viajaban de Topolobampo a la desembocadura del Colorado, acarreaban no solamente "enganchados" y familias sino también maquinaria y equipo y algunas veces dos o tres canoas con todo y tripulación.

Durante los años veinte surgieron a lo largo de la frontera mexicana una infinidad de centros de diversión operando legal o ilegalmente; allí acudían los norteamericanos a bailar, a tomar y en algunos casos hasta a apostar en los diversos juegos de azar o simplemente a divertirse con la variedad de los prostíbulos que nacieron gracias a la prohibición en los Estados Unidos.

Inspirados por la cercanía del mar, John Sofus Janssen planearon en 1927, la construcción de un club especializado en la pesca deportiva pero que ofreciera a sus visitantes licor y juegos de azar, fue así como empezaron la construcción del "Marine Club", construido totalmente con las rocas de "Cerro ballena" registrada en las cartas marinas como Rocky Point. Perforaron un pozo de agua a veintitrés kilómetros del lugar para abastecerse de este preciado y escaso líquido.

Enseguida se dieron a la tarea de improvisar una pista de aterrizaje para su recién formada línea aérea que bautizaron con el nombre de Scenic Airlines con vuelos directos a Tucón y Phoenix Arizona. Esto fue en 1929.

Al darse cuenta que existía un pozo con agua potable, los pescadores empezaron a establecerse, primero en carpas y cuevas y después, gracias al material traído

por los compradores de pescado, fueron construyendo casas de madera y cartón de yeso.

A principios de 1934, cuando los pescadores estaban hundidos en el marasmo del medio día, cuando los güicos no se mueven y las moscas no tienen fuerzas para volar, vieron llegar varios automóviles y camionetas. De uno de los vehículos bajo el general Lázaro Cárdenas que al ver aquél triste espectáculo de hombres y mujeres que parecían vivir de milagro, en cuevas, en carpas y al descubierto, greñudos y casi sin ropa, sus ojos se le humedecieron.

La comitiva subió al cerro y, desde ahí, Cárdenas ideó lo que sería un enorme muelle donde atracarían buques cargueros, un ferrocarril que uniera a Baja California con el resto de la república y una carretera hacia los Estados Unidos. Preguntó por el nombre del lugar y dijo: "desde hoy será Punta Peñasco".

El 19 de mayo de 1936, el Presidente Lázaro Cárdenas firmó el decreto para que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas se encargara de la localización y construcción del Ferrocarril Mexicali-Punta Peñasco.

En el mes de junio de 1936, la pequeña brigada, al cargo del Ingeniero Carlos Franco inició la osada aventura de localización, para el tendido de la vía ferroviaria desde Fuentes Brotantes, atravesando las inmensas dunas que unían Baja California con Punta Peñasco, en los más inhóspito del desierto sonorense, donde la ardiente temperatura era de 120 grados bajo sombra, sin embargo, terminaron su encomienda el mes de noviembre del mismo año. Cabe aclarar que esto no hubiera sido posible sin el guía que los acompañaba: Nabor Flores Camargo, "El Guía del Desierto".

En el libro publicado por el Patronato del Instituto de Investigaciones Históricas del Estado de Baja California en 1988 dice: A las 11:30 de la mañana del 20 de marzo de 1937, el Ing. Angulo entregó a la Sra. doña María de Jesús Irigoyen, viuda de Irigoyen, dama septuagenaria para quien la edad no fue impedimento, y a al Sr. José Castanedo, director de la revista Minerva y corresponsal de La Opinión, para que éste ayudara a la señora Irigoyen a colocar las planchuelas, los tornillos y clavos del primer riel, sobre el que se rompió la reglamentaria botella de champagne. Acto seguido, los señores Ulises Irigoyen, director general de ferrocarriles, y el Teniente coronel Rodolfo Sánchez Taboada, gobernador del territorio norte, y los ingenieros Castro Padilla y Melquiades Angulo Gallardo, jefe de construcción, requirieron marros para hundir los clavos en el primer durmiente.

Así se inició la conquista del gran desierto, en un clima hostil, calcinante, lucha que duraría once largos años.

Mientras tanto, algunos Ingenieros movieron su residencia a Punta Peñasco, pactaron con doña Tecla viuda de Bustamante para tachar y reacondicionar el hotel de piedra o Marine Club, del cual solo quedaban los muros ya que al abandonar Rocky Point, el infame John Stone lo había quemado en su totalidad, como también había dinamitado el único pozo de agua potable.

Tomaron los ingenieros este edificio como residencia y oficinas. El material para arreglar el hotel, arribó el 29 de Septiembre de 1936. Para la alegría de los rocaportenses, rehabilitaron también el pozo dinamitado, y enseguida Obras Marítimas se dio a la tarea de construir un gran muelle y otros ingenieros a planificar y lotificar la zona urbana de la ciudad y a construir un gran hotel de lujo.

Por desgracia, este muelle se incendió totalmente en noviembre de 1948.

Y sucedió que de un campo pesquero olvidado, Rocky Point vio venir aquel hormiguero de ingenieros, cadeneros, choferes, peones de vía y cientos de trabajadores que vinieron a sacarlo de aquel melancólico marasmo

Ante aquel calor infernal, las llantas de los vehículos reventaban casi a diario, los radiadores explotaban y los motores se calentaban, pero poco a poco los ferrocarrileros le fueron ganado al desierto.

Los candentes rieles y los ardientes durmientes bañados de creosota quemaban y desgarraban los hombres y las despedazadas manos de los trabajadores en el fatigoso tendido de la vía, sobre aquel desolador paisaje de gigantesco dunas.

El 2 de julio de 1937, una nueva brigada de localización, formada por el ingeniero Jorge López Collada, los cadeneros José Sánchez Islas y Jesús Torres Burciaga y el chofer Gustavo Sotelo, se preparaban llevando consigo víveres para dos días y sesenta litros de agua, otro de los ingenieros, el Sr. Arturo Acosta Escobar, le dijo a López Collada; "Llévate a Nabor Flores, no vaya a ser la de malas". El ingeniero López Collada sonrió y contestó que no era necesario. "Mira, -le dijo- llevo toda la instrumentación para no perderme, pero si no estoy aquí en tres días, o sea el miércoles, entonces si, manda a Nabor a buscarme".

A los tres días la gente del campamento del Doctor empezó a preocuparse. El jueves salió la primera brigada que regresó en la tarde sin encontrar ni siquiera huellas. El viernes salió la segunda brigada y regresó hasta muy tarde sin resultado alguno. Esa madrugada, como a las 4 de la mañana, el cocinero de campamento del kilómetro 142 (Torres Burciaga) divisó una luz en lo alto de un medano,

calculó que era una distancia de 15 kilómetros rumbo al este y posiblemente era el "carbunco", pero marcó el lugar de referencia clavando en cruz u horqueta, 2 varejones y sobre ésta una vara apuntando hacia el lugar de aquél extraño fulgor.

El sábado salieron dos brigadas de cuatro vehículos con cuatro hombres en cada camioneta pick-up en su busca, al mando de una unidad iba el ingeniero Arturo Acosta Escobar llevando de chofer a Raúl Quiroz Morando y en el otro vehículo, iba como chofer Pedro Robles. La otra brigada eran otras dos camionetas pick-up y como jefe, el general Miguel Santa Cruz y como choferes Miguel Corrales y Nabor Flores con las siguientes personas: Ingeniero Subteniente José Osio, Ingeniero Subteniente José Plata, Miguel Saucedo sr., Miguel Saucedo Jr., Secundino Meza, Reyes Vega Santana y un muchacho de apellido Jerez, sin embargo, una tormenta de arena les impidió moverse.

El agobiante calor de mas de 115 grados, la pegajosa humedad de la costa y la arena que se les pegaba en el cuerpo y se les metía en todas partes, los hizo regresar.

El domingo por la tarde llegó el Ing. Castro Padilla en una avioneta rentada en Browley, California. Volaba además un avión Bellanca de seis plazas de la SCOP, tripulada por el capitán Antonio Cárdenas Rodríguez, como también dos aviones de los llamados Corsarios de la fuerza aérea mexicana que llegaron a Hermosillo para redoblar la búsqueda.

Las brigadas por tierra que llevaban víveres y gasolina para los aeroplanos y para ellos, se adentraron en los arenales.

La avioneta voló a Punta Peñasco, donde se creía que podían haber llegado y donde los trabajos del ferrocarril, del muelle, la planificación de la ciudad, y la construcción del edificio de lujo que sería el Hotel Cortez, ocupaba una gran cantidad de trabajadores. Gracias a esto, la economía en el puerto iba mejorando, al ir surgiendo todo tipo de comercios.

Se organizaron otras cuadrillas a cargo del jefe de localización, ingeniero Ramón Martínez que salieron de Punta Peñasco al encuentro de las que venían de Fuentes Brotantes.

También de Punta Peñasco, los pescadores se organizaron y en pangas y canoas se trasladaron rumbo a los medianos costeros para ayudar a la localización de los extraviados.

La avioneta del Ing. Castro Padilla avistó la camioneta perdida como a treinta kilómetros al norte de la costa y al dar la vuelta, cosa extraña, no la pudieron encontrar.

El lunes muy temprano, la camioneta pick-up que seguía las huellas, localizó la camioneta Ford extraviada y vieron que los tripulantes la habían abandonado, siguieron sus huellas pero oscureció y, marcando el lugar con una banderola para continuar al día siguiente, regresaron al campamento.

Al otro día se acordó que dos personas salieran a pie con los vehículos siguiéndolos. Era una día extremadamente caluroso y las blancas arenas, reflejaban aún más la abrasadora temperatura.

El cuerpo estaba boca abajo, muy cerca de una mata de gobernadora o creosota, López Collada, había escarbado bajo esta rama tratando de buscar la humedad que tanta falta le hizo. Su cabeza descansaba sobre su brazo izquierdo, tenía los labios partidos y el cuerpo hinchado y descompuesto.

A su alrededor se encontraron varias cartas de su familia dirigidas a él, su último pensamiento fue para ellos y muy probable, también a lugares de clima más benigno y más altos como es la ciudad de México, de donde era originario y a donde fueron enviados sus restos mortales.

Dos kilómetros más allá, el avión localizó dos cuerpos, dejó caer un mensaje escrito, y las brigadas se dirigieron hacia el lugar señalado. Allí encontraron los cadáveres de Sánchez Islas y Torres Burciaga, junto a ellos estaban las cenizas de una fogata, Nabor Flores recordó que la noche anterior, alguien mencionó la extraña luz que el cocinero había "alucinado" cuatro días antes.

Tenían las manos entrelazadas como animándose uno al otro a seguir adelante, sus rostros reflejaban la angustia y el sufrimiento desesperante que la sed provoca, que entorpece la mente y provoca la locura, debieron sentir el sofoco de la lengua al inflamarse, hasta hacerlo perder el conocimiento en el enervante sueño de la muerte.

Siguieron las huella del chofer Gustavo Sotelo, lo encontraron 300 metros de ese lugar; por sus huellas, se apreciaba que había caído varias veces, los últimos pasos, arrastró su cuerpo al caminar a gatas.

Después de esta tragedia, se presentó otra de mayores proporciones. Una fatídica tarde, después de terminarse la faena diaria, los trabajadores eran transportados en armones a sus campamentos, esa tarde, en vez de jalarlos, se le ocurrió a alguien, empujar la hilera de armones imprimiendo tan alta velocidad, que

descarriló el primer armón llevándose consigo a los demás que lo antecedían, ante los desgarradores gritos de los heridos golpeados tan fuertemente, que ocasionaron la muerte de once trabajadores y decenas de heridos.

En 1939, se iniciaron los trabajos de terracería para unir por carretera a Punta Peñasco con la línea internacional en el fronterizo poblado de Sonoyta. Esta actividad vino a reforzar aún más la economía de Punta Peñasco y Sonoyta, ya que los ingenieros y trabajadores, dividían su residencia entre estas poblaciones.

Se ha hablado mucho acerca de la situación de esta carretera que llegó a ser la primera de Sonora.

La leyenda dice que la construyeron los norteamericanos y en parte quizás tengan razón.

Lo que si es verdad es que existió un acuerdo entre el Presidente Lázaro Cárdenas y Franklin Delano Roosevelt, presidente de los Estados Unidos de América, para que México pavimentara la parte que pertenecía hasta la línea fronteriza, comprometiéndose para hacer lo mismo, el gobierno de Estados Unidos en el lado norteamericano. La idea original fue del entonces Secretario de Comunicaciones, general Francisco J. Mújica, ya que había necesidad de material estadounidense para terminar el tramo de vía Punta Peñasco-Benjamín Hill, y unir totalmente a Baja California por ferrocarril al resto del país.

Por el otro lado, los norteamericanos tenían una invasión por el golfo de California, donde se habían avistado submarinos, de esta manera, podían movilizarse rápidamente.

El caso es que a México se le terminó el presupuesto a escasos treinta kilómetros, menos de la tercera parte de los 105 kilómetros a la frontera.

En el oficio No. 16249, fechado en febrero 17 de 1940, del gobernador Roman Yocupicio al presidente de la República le notifica que se solicita se termine la carretera de Sonoyta a Punta Peñasco, ya que la Secretaría de Comunicaciones ha ordenado a los contratistas se concretan a hacer trabajos por la equivalencia de \$500,000.00 pesos o sean 30 kilómetros de terracería y cuñetas faltando setenta y cuatro, y que se autorice a los contratistas para que hagan el financiamiento de la cantidad que faltaba, ya que se había concertado con el gobierno de Arizona para que estos hicieran su tramo hasta la línea internacional y ellos ha habían terminado.

El cinco de mayo de 1940, la población de Punta Peñasco, recibió con júbilo el arribo del primer tren con diez vagones y más de 600 pasajeros que inauguraba la

vía del ferrocarril Sonora-Baja California, tramo. Mexicali-Punta Peñasco, kilómetro 242; siendo el Ing. Melquíades Angulo Gallardo, secretario de comunicaciones y obras públicas quien inauguró este tramo en representación del Presidente de la república, general Lázaro Cárdenas. De esta fecha, don Gilberto Villascusa, quien trabajó de chofer en el ferrocarril de 1937 a 1947, relata que durante el festejo donde hubo mucha comida y bebida, asistieron el gobernador de Baja California, Teniente Coronel Rodolfo Sánchez Taboada y por Sonora el General Anselmo Macías Valenzuela y que a Sánchez Taboada lo tuvieron que sacar de volada en un armonicito cuando la discusión entre Sánchez Taboada y Anselmo Macías se puso al rojo vivo ya que el gobernador Macías le reclamó a Taboada el que Baja California se adjudicara la mitad del poblado del Kilómetro 57, que quedó dividido por una calle tomando el nombre por el lado de Baja California, como ciudad Coahuila y por Sonora, San Luis B. Sánchez.

La vía que se tendió fue de la siguiente manera:

En 1936...69 kilómetros

En 1937...74 kilómetros

En 1938...26 kilómetros

En 1939...50 kilómetros

En 1940...23 kilómetros

Y los puentes construídos entre Pascualitos a Punta Peñasco fueron 161.

De enero de 1937 a diciembre de 1940 se gastó la ciudad de 8,812,147.70.

Mientras tanto se proyectó la formación de la Sociedad Cooperativa de transportes del Desierto de Sonora, quienes recogían el pasaje que bajaba del tren en Santana, Sonora a estación Punta Peñasco, para transbordar al tren a Mexicali, Baja California. Tiempo después se proyectó la cooperativa Transportes Norte de Sonora, esto vino a suscitar pleitos entre las dos empresas. Para evitar esto, la Secretaría de Economía Nacional y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas sugirieron que los transportistas se fusionaran en una sola, quedando solamente Transportes Norte de Sonora.

Por otro lado la carretera de Punta Peñasco a Sonoyta seguía en problemas. En un telegrama fechado el 25 de julio de 1940, el General de División, comandante de zona, Francisco J. Múgica, al Presidente Lázaro Cárdenas le dice que se había suspendido el tramo Sonoyta-Punta Peñasco, y que había una asociación que le ofrecía al Gobierno de México dinero para terminar la construcción hasta el fin, contra obligaciones de Secretaría de Hacienda pagaderas en enero próximo y le notifica que las autoridades americanas habían concluido su tramo.

En agosto 7 de 1940, el Presidente Lázaro Cárdenas le contesta al General Francisco J. Múgica, diciéndole que ya había dado órdenes a la Secretaría de Comunicaciones para que atendiera la proposición que hacía la asociación para que se terminara la mencionada carretera.

En ningún documento se menciona el nombre o razón social de la misteriosa asociación que tan interesadamente ofrecía ayuda económica para terminar la carretera.

Pero en fin, ésta se terminó en el año de 1942.

Durante la segunda guerra mundial se escasearon los materiales y las maquinarias deteniéndose al tendido de vía. Con la llegada del ingeniero Raúl Sánchez Díaz en 1942 se iniciaron los trabajos de puentes y drenajes hasta 1947, año en que se reanudó la importación del material ferroviario de los Estados Unidos. Por mientras se seguía acarreado caliche y balasto para la terracería y que estuviera listo para el tendido de la vía. Cuando el Lic. Miguel Alemán Váldez ocupó la presidencia de la república (1946 a 1952) decidió que había necesidad de acelerar los trabajos de vía de Punta Peñasco a Benjamín Hill; para entonces ya muchos de los puentes y terracería se había deteriorado, por lo que se recurrió a repararlos.

Se adquirió maquinaria pesada y equipo como también se compraron tres locomotoras diesel de 80 toneladas cada una, plataformas, carros-campamentos, carros-tanques y equipos de bombeo. Así se formó un tren de trabajo que permitía avanzar en el tendido de la vía a razón de 1500 metros por día, auxiliado por trabajadores traídos ex profeso del interior del país. Como dato curioso cabe relatar un dato muy interesante que aparece en el libro "Memorias" de Gonzalo N. Santos donde dice: Un día leí en los periódicos que se habían suspendido los trabajos del ferrocarril de tal estación, en Sonora, a Punta Peñasco. Los ingenieros que la andaba construyendo se perdieron en el desierto y se murieron de sed, así como una cuadrilla de trabajadores; que esta línea debería de terminarse y que nadie quería irse a trabajar a este desierto. Hice que mi secretaria recortara esa noticia y me la guardara para hacer uso de ella en primera ocasión. En mi primer viaje a México me entrevisté con el presidente Avila Camacho, como lo hacía cada vez que iba a la capital, y después de tratarle varios asuntos saqué el recorte del periódico en que hacía referencia de lo de Baja California, y le dije: "Compadre, este asunto yo lo puedo solucionar si usted me ayuda". "¿Cómo lo solucionará?", me preguntó. "bueno -le dije-, yo mando los voluntarios que vayan a trabajar, ¿Cuántos se necesitarán?", le pregunté. El presidente me dijo: "Ahorita le voy a contestar". Cogió el teléfono y le habló por la red a l gerente general de

Ferrocarriles Nacionales de México, general Enrique Estrada, y le preguntó: "¿Cuántos trabajadores se necesitan para la continuación de la vía de Punta Peñasco?". El General Estrada era mi amigo y había sido mi suplente cuando yo fui secretario del México de afuera en el comité de la candidatura del general Avila Camacho. Le pregunté al presidente, mientras estaba hablando con Estrada qué salario iban a ganar los trabajadores. Estrada le contestó que en el trabajo de esa vía en el desierto, los ferrocarriles estaban dispuestos a pagar 30 pesos de salario mínimo. "Bueno -me dijo el presidente-, que ayuda necesita usted para esto?". "Un tren especial -le dije-, que lleve al los voluntarios de la ciudad de San Luis Potosí al puerto de Manzanillo, y en fecha que yo le diré a usted oportunamente esté en el puerto de Manzanillo un barco de guerra que los traslade a Baja California, y quiero también que le ordene al general Estrada que el tren que los conduzca a Manzanillo lleve vía libre". Regresé a San Luis Potosí y, acompañado de mis esposa y de un grupo de damas, hice una visita a los presos de la penitenciaría. Les llevamos a los reclusos dulces, cigarros y refrescos de regalo y a todos los presos, sin excepción, les saludamos y nos despedimos de mano mi esposa y todos los acompañantes, y yo les prometí que pronto los visitaría nuevamente. Ya para entonces había solicitado y obtenido el canje de superintendentes; el de Cárdenas, Manuel Chavero, ocupó la división de San Luis Potosí y Alfonso E. Plancarte ocupó la división de Cárdenas. Llamé a Chavero, que además de ser un gran ferrocarrilero era muy hombre y muy adicto a mí y le dije: "¿Me puedes hacer una 'espuela' (desviación de línea de ferrocarril) de la estación vieja a la espalda de la penitenciaría?" Me contestó: "Si la puedo hacer". "Pero no quiero que pidas autorización a México -le dije- quiero resolver este asunto solamente de acuerdo tú y yo, si de México se dan cuenta y preguntan inventa lo que quieras". "¿Cuándo comienzo?", me preguntó. Yo le contesté: "Ayer". Chavero, a los pocos días de nuestra entrevista, empezó la construcción de la "espuela" y hasta que la terminó, nadie ni México ni de San Luis Potosí, le hizo ninguna pregunta. La obra no era espectacular ni le interesaba a la ciudad y pasó desapercibida. Cuando ya tenía terminada la "espuela", Chavero me fue a entrevistar y me dijo: "está listo el trabajo, pero ahora cuéntame, qué vas a hacer con esta 'espuela'?". Le dije: "Acompañame a la penitenciaría para que sepas lo que vamos a hacer con ella, pero como hombres nos guardamos el secreto". Chavero me contestó: "Soy una tumba".

Fuimos efectivamente a visitar la penitenciaría, donde el capitán Faustino Petriz Toledo, director del penal, ya estaba prevenido y los presos también de que el gobernador del estado les iba hacer otra visita. Se repartieron, como la primera vez, refrescos, dulces y cigarros; (...) ya el capitán Petriz Toledo me tenía una lista de los presos sentenciados que pasaban de los trescientos, que yo me había

comprometido a mandar a la Baja California. Después de dirigir un saludo a los reclusos en general, pedí que me pasaran a los sentenciados a otro patio y allí me trasladé con ellos y mis acompañantes. Les dirigí la palabra, diciéndoles: "Todos ustedes son sentenciados, algunos tiene sentencias muy altas, desde los cinco hasta los veinte años de prisión. Quiero decirles a ustedes que estoy en condiciones de proporcionarles trabajo muy bien remunerado a todos ustedes, ¿Qué prefieren - les pregunté- echarse conmigo un trabajo en plena libertad o seguir aquí de ociosos y sufriendo el castigo que la ley les ha impuesto?" Se armó un gran alboroto pues todos gritaban al mismo tiempo que querían salir a trabajar. (...) Nos fuimos al palacio y le dije a Chavero: (...) "Para pasado mañana en la tarde, fórmame un tren y me lo tienes listo con cupo para trescientos trabajadores, su máquina respectiva y la tripulación". A los dos día, Chavero me dijo: "Ya tienes el tren a tu disposición". Ya que el tren estuvo listo le hablé al presidente Avila Camacho y le dije: "Compadre, hágame favor de ordenarle al general Estrada, gerente general de los ferrocarriles, que ordene vía libre al tren que lleva a los trabajadores voluntarios a Baja California, hasta Manzanillo y esté listo el barco para que leve anclas tan luego como se embarquen y los conduzcan a Baja California" (...) Quedó todo sincronizado y el día de la partida del convoy mandé hacer una puerta en la pared de atrás de la penitenciaría, a donde llegaría el tren a recoger a los voluntarios, a las dos de la mañana, con órdenes precisas mías de que todo mi cuerpo de ayudantes precipitaran el embarque y éste debería terminar a las tres de la mañana. (...) Chavero y yo nos fuimos a la estación vieja y, a las tres en punto de la mañana, vimos pasar el tren a vuelta de rueda por la estación vieja y dio tres pitadas, lo que quería decir que todo iba bien. (...)

En una larga narración, Gonzalo N. Santos relata paso a paso los problemas a los que después se enfrentó cuando las esposas, madres y parientes de los reclusos le reclamaron la desaparición de los presos y como el juez de distrito lo mandó llamar para leerle un amparo por el "secuestro". Gonzalo N. Santos reaccionó diciéndole: por lo pronto usted de se me va a la chingada, porque el gobernador del estado no permite que nadie lo venga a amenazar", y llamando al coronel Vizcarra, jefe de policía, que estaba allí presente, y a mi ayudante, Fidel Garza les dije: "Saquen a este cabrón de aquí y me lo ponen en el primer tren de pasajeros o de carga que salga para el norte y se van ustedes escoltándolo hasta Saltillo, donde lo sueltan". (...) Gonzalo N. Santos relata como el presidente de la República lo mandó llamar por lo de los 300 presos desaparecidos y por la expulsión del juez y cómo en un desplante de prepotencia y amparándose en la Constitución del Estado que el mismo Gobernador Santos elaboró, sorteó el problema con Avila Camacho y con el presidente de la Suprema Corte y con el licenciado Miguel Alemán para que todo fuera favorable. Así solucionó Gonzalo

N. Santos de una vez por todas el problema de mantener y alimentar a 300 ladrones, violadores y asesinos que ocasionaban un enorme gasto al erario de su estado. Todo esto de común acuerdo con el presidente Avila Camacho y el Lic. Miguel Alemán y muchos otros políticos, como lo relata en sus memorias.

El número de trabajadores que laboraban en el tendido de la vía era de 600 de los cuales siguieron trayéndose del interior del país ya que eran muchos los que desertaban constantemente, unos para quedar libres, otro para regresarse o trabajar en otras labores para internarse a los Estados Unidos.

Regresándonos a la construcción de la vía, cabe mencionar que de Punta Peñasco a Benjamín Hill se tendieron 271 puentes.

El material utilizado en el tramo Pascualitos-Benjamín Hill fueron 19,500 toneladas de riel y 7,000 toneladas de accesorios.

El costo del tramo Punta Peñasco a Benjamín Hill fue de \$ 47,227,325.35.

El tramo del ferrocarril a Benjamín Hill se terminó el 16 de diciembre de 1947 quedando integrada la península de Baja California con el resto del país en una titánica lucha contra las inclemencias y el desierto.

Además del Ing. Melquiades Angulo Gallardo y del general Francisco Múgica, otros grandes hombres que participaron en tan gran proyecto fueron el Lic. Agustín García López, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas; el director de Construcción de Ferrocarriles, el Ing. Federico O'Reilly; el ing. de construcción Miguel Espinoza; el ing. de división Raúl Sánchez Díaz y los cientos de peones de vía, cadeneros, choferes y demás hombres que sin su heroico trabajo y sacrificio no hubiera sido posible esta gran azaña.

El ferrocarril Sonora-Baja California fue inaugurado el 7 de abril de 1948 por el presidente de la república Miguel Alemán, en un recorrido en el tren Olivo y SCOP parando en Trincheras, Pitiquito, Caborca y Punta Peñasco donde fue recibido por el comisario Jesús L. Tena. Enseguida se dirigieron a Mexicali, Baja California, llegando el 8 de abril y quedando así integrados totalmente al resto de México.

Bibliografía

Huerta Daniel. *Historia del ferrocarril en Baja California*. (Costa-Amic 1979).
Instituto de Investigaciones Históricas de Baja California, *Historia del ferrocarril en el Estado de Baja California*, (junio de 1988).

Matrecito Valdemar, *Por las rutas del desierto* (Gobierno del Estado de Sonora 1988)

Gamboa Jorge Luis, *Archivo personal*.

Villaescusa Gilberto, *Entrevista*. 1994

Verdugo Fimbres María Isabel, *Historia del municipio de Puerto Peñasco* (INAH-SEP 1985).

Santos Gonzalo N. *Memorias* (Editorial grjalbo, 1984).

Munro Guillermo, *Las voces vienen del mar, novela* (Instituto Sonorense de Cultura, 1994).

Munro Guillermo, *Pesca de la totoaba* (El Imparcial, nov. 17 de 1992).

LOS DILIGENCIEROS DEL DESIERTO DE SONORA Y SU CONTRIBUCION A LAS COMUNICACIONES Y MEDIOS DE TRANSPORTE

J. Alfonso Molina McAlpin.

Introducción

La presente ponencia tiene como objetivo:
Dar a conocer una parte de la historia del autotransporte de pasajeros por la región del Desierto de Sonora entre los años 1928 a 1942, su relación con el ferrocarril y el servicio postal.

El motivo que me impulsa a participar, se resume en los siguientes considerandos:

Que fueron hechos importantes para el desarrollo de la región; que influyeron en las familias de esa época y las subsiguientes; que la historia regional los ha omitido; que son hechos que no vivimos pero que hacen reflexionar y porque me son motivo de orgullo e identificación.

Los personajes centrales son los choferes o diligencieros que ofrecían los servicios de transportación a los migrantes por el desierto, padeciendo muchas dificultades y peligros; venciendo las adversidades del medio.

El aspecto de la contribución, lo cubren las aportaciones que ellos realizaron y que fueron los inicios de esta gran obra, que se configura en las rutas, caminos y comunicaciones del norte de Sonora.

El desierto de Sonora.

El desierto de Sonora se localiza en el noroeste del Estado, tiene una extensión de 66,940 km², equivalente al 37% de la superficie total del Estado.

VEGETACION: matorral mediano parvifolio (asociación de arbustos).

ESPECIES: gobernadora, franseria, ocotillo, sahuaro, rama blanca, pithaya, palo fierro, choyas, sina barbona.

TEMPERATURA: 128° F = 53°C.

El autotransporte de pasajeros

Por el desierto de Sonora el autotransporte de pasajeros se inició en el año de 1928. En esta actividad se vieron involucrados varias personas residentes de la región noroeste y norte del Estado.

El ser humano es un ente dinámico; impulsado por este dinamismo, el hombre se ve obligado a trasladarse de un lugar a otro para la consecución de un objetivo el cual supuestamente proporcionará la satisfacción de alguna necesidad.

En aquellos años el trasladarse de la región norte al noroeste de Sonora, al territorio de la Baja California o a Estados Unidos por California, representaba un serio problema, máxime si el compromiso era ineludible por alguna circunstancia, ya que la zona era inhóspita y peligrosa. Este fue el motivo por el cual un grupo de personas se organizaron para prestar ese servicio, adoptándolo como su fuente de trabajo.

Los choferes del Desierto fueron:

José Ayón, Leobigildo Alvarez, Ramón Araiza, Benedicto Araiza, Alfonso Barce, Valdemar Barrios, Luis Napoleón Barrios M., Juan Bustamante, Samuel Butter, Daniel Castellón, Ramón Cota, Miguel Corrales, Juan Contreras, Francisco Cuen, Manuel Domínguez, Jesús Gutiérrez, Juan García, Arcadio García, Gilberto Herrera, Fidel Hernández, Andrés Jaramillo, Vicente Joy Garay, Daniel Lomelí, Francisco León, Hilario López, Juan Macú, Secundino Meza, Cándido Meza, Juan Meza, Gustavo Meza, Margarito Martínez, Salvador Martínez, Ernesto Moreno, Eugenio Molina Clark, Alfonso Molina G., Eugenio Molina G., Antonio Molina G., José Molina G., Jorge Morachi, Antonio Oros, Manuel Pineda, José Luis Quiñónez, Teófilo Rico, José Roldán, Alfredo Reyes, Eusbaldó Reyes, Edmundo de la Rosa, Diego Salcido, Alberto Salazar, Roberto Urquídez, Agustín Valencia, Florencio Villalobos, Roberto Villa, Raúl Villa, entre otros.

El autotransporte de esa época al igual que otras actividades planteaba las mismas inseguridades que cualquier otra empresa, desde el punto de vista de la rentabilidad económica, pero además se ponía en juego la vida, esto nos da una idea de la imperiosa necesidad de transportistas para ganarse su sustento, ya que el espíritu de servicio que le imprimían a su trabajo, mostraba solidaridad al prójimo.

A pesar de lo arriesgado de su empresa, el éxito no se dejó esperar, ya que era un servicio sumamente necesario, por lo que se contó con la demanda suficiente que hizo prosperar y aumentar en número a los prestadores del servicio, que más tarde se organizaron en unión, aún sin registro ante ninguna autoridad; el grupo se fue sujetando a turnos de salida respetado por todos y con el tiempo fue creciendo el número de “socios” con automóvil, la unión adquirió prestigio debido a su organización y honorabilidad y estaba encabezada por Don Antonio G. Molina, que tiempo después fue relevado por su hermano Eugenio.

El servicio de pasajeros lo iniciaron los Señores Manuel R. Domínguez, Juan Meza, Jorge Morachi y Nabor López, quienes salían de Nogales rumbo a Mexicali en el año 1928. El precio por el servicio era de \$40.00 y en los estribos veinte pesos y le llamaban ir de “bandera”. La duración de un viaje de Nogales-Santa Ana-Mexicali, sin contratiempos duraba 28 horas, ya que el recorrido eran 620 km. en muy mal estado. Entre Sonoyta y San Luis Río Colorado había 246 km. de desierto incluyendo 72 km. de arena tan fina como talco.

La brecha que comunicaba la región nadie le realizaba mejoras materiales, es decir ninguna instancia o autoridad se hacía cargo de ella. Los usuarios de la brecha instalaron tres postas (tambos de 200 litros), que eran abastecidos por Nabor Flores y Pomposo Matus hijo. Fue el gobernador Topete quien realizó las primeras mejoras a la brecha.

El secretario de Obras Públicas de aquel entonces, general Francisco J. Mújica y el general Juventino Espinoza, gobernador de Nayarit, realizaron un recorrido por el desierto, siendo el diligenciero Don Ramón Araiza Parra, el encargado de conducirlo y en otra diligencia conducida por Juan Contreras Delgadillo. La comitiva fue escoltada en su recorrido por dos aviones Steelman, los cuales en el paraje “Laguna del Chango”, aterrizaron provisiones adquiridas en Yuma, Az., comieron melones refrigerados, nieve, pollos y frutas en el desierto. En San Luis Río Colorado fueron recibidos por el gobernador de Baja California.

El general Mújica quiso cruzar personalmente el desierto para conocer como se transitaba hacia Baja California, ya que no existía vía del ferrocarril. La impresión que tuvo el general Mújica de esta travesía por el desierto, aceleró la toma de decisiones para permitir la introducción de la vía férrea.

Otra personalidad nacionalmente conocida que vivió los contratiempos del desierto al inicio de la década de los años treinta, fue el general Lázaro Cárdenas del Río, lo acompañaron Efraín Buenrostro, ministro de Economía Nacional; general Anselmo Macías Valenzuela, gobernador de Sonora; general Pedro J. Almada, Inspector general del Ejército; todos ellos fueron conducidos por Eugenio Molina Clark (El Queno), quien contaba con 17 años de edad y era el más joven de los choferes del desierto.

El general Cárdenas, volvió al desierto en los tiempos de la Segunda Guerra Mundial, cuando era comandante de la Región del Pacífico. Cárdenas llegó a Santa Ana para ir a Puerto Peñasco y quiso que fuera el mismo jovencito y sus ayudantes quien lo condujeran y nuevamente Eugenio Molina Clark, tuvo el agrado de colaborar con el General Cárdenas, llevándolo a Peñasco tomando ahí el Ferrocarril Fuentes-Brotantes rumbo a Mexicali, no sin antes designar a “El Queno” por ser el más joven, el mejor chofer del desierto.

La ruta de Nogales-San Luis Río Colorado, estaba compuesta por tres jornadas, la primera incluía a: Planchas de Plata, La Reforma, Tubutama, Atil, Oquitoa, Altar, Pitiquito y Caborca.

La segunda: Tajitos, Llamaradas, Siberia y Sonoyta. Posteriormente abrieron la brecha (San Luisito, costa Rica, El Cajón y Quitobac). La tercera jornada era: Santo Domingo, La Salada, La Laguna del Chango, Arroyo 2 de Abril, Los Diputados, Choclosduros, El Puerto del Aguila, El Batamote, Sierra del Viejo, El Banco del Zumbador, El Banco de los Húngaros, Los Hungaritos y San Luis Río Colorado.

El ferrocarril “Sud-pacífico de Mexico” y el ferrocarril “fuentes-brotantes”.

Los “diligencieros” participaron en la gira de reconocimiento para la localización del Ferrocarril Sud-Pacífico de México y la carretera Nogales-Hermosillo, siendo el Ing. José Luis González el encargado del trazo, aportando de esta forma en 1930 un “granito de arena” para esta obra, que hoy es una super carretera.

Al asumir el general Lázaro Cárdenas la Presidencia de la República (1935-1940), hizo figurar en su plan de gobierno el trazo de un ferrocarril, porque ya

conocía las necesidades de comunicación y transportación entre la península con el resto del país. Fue el 19 de mayo de 1936 cuando se dictó el acuerdo de que se hiciera la localización y construcción del Ferrocarril entre Mexicali y Puerto Peñasco, para más tarde entroncarlo con el Ferrocarril del Pacífico.

Los trabajos de localización empezaron en un punto llamado Fuentes-Brotantes, atravesando una parte del desierto de Sonora, lográndose los primeros estudios en julio de 1933 y un año más tarde, la brigada compuesta por el Ing. Jorge López Collada, acompañado de los señores Sotelo, Sánchez Islas y Torres Burciaga, en sus difíciles y peligrosas labores encontraron la muerte por insolación y sed, no sin antes lograr los trazos preliminares. Los diligencieros que ayudaron a sus búsquedas fueron: Eugenio (Queno) Molina y Nicolás Matus Acosta.

Los trazos definitivos (1936) permitieron el tendido de los siguientes tramos de vía a partir del kilómetro 69, llamado Fuentes Brotantes:

En 1937 desde el km. 69 hasta el km. 146, al año siguiente (1938) desde ese punto (km. 146) hasta el km. 169; en 1939 desde el km. 169 hasta el km. 219; para concluir en 1940, desde ese punto (km. 219) hasta el km. 242 (Puerto Peñasco).

Posteriormente se siguió con el tendido de vías hasta Benjamín Hill, Sonora, para entroncar con el Ferrocarril del Pacífico.

El servicio postal en el noroeste de México

En 1938 el servicio postal Santa Ana-Mexicali-Puerto Peñasco era cubierto por uno de los choferes del desierto, el Sr. Valdemar Barrios usando la brecha que conducían anteriormente, ya que a estas fechas todas las diligencias corrían hacia Puerto Peñasco, donde llegaban provisionalmente los armones del Ferrocarril Fuentes Brotantes, remolcados con motores de gasolina rumbo a Mexicali.

El tráfico del servicio postal era de 4000-7000 piezas mensuales que aumentó a 18000 piezas debido a la guerra mundial, ya que el servicio postal marítimo fue suspendido.

El servicio postal hacia Puerto Peñasco se suspendió en 1942, siendo el Sr. Barrios Matrecitos, el último chofer del desierto.

Anecdotas

Los pioneros del transporte de pasajeros por el Desierto de Sonora vivieron muchas y variadas dificultades.

Por motivo de descomposturas mecánicas las más frecuentes eran quebraduras de: engranes de bomba de aceite, engranes del tiempo, cigüeñal, bielas, diferencial, ejes y muelles, distribuidor, radiador, clutch, chumaceras y ponchaduras.

La diligencia de Daniel Lomelí sufrió una descompostura del radiador en “Choclosduros” y permaneció un día y una noche en ese lugar, al día siguiente, la gente sedienta y desesperada tuvo que tomar alcohol, brillantina y agua de colonia. Fueron ayudados por Pedro Landeros, llevándoles 30 galones de agua.

La diligencia de Ignacio Araiza Navidad permaneció 8 días en el desierto y se alimentó de viznagas y raíces tatemadas al terminársele los alimentos y el agua que llevaba.

Los aviones de la U.S.A.F. (Fuerza Aérea de los Estados Unidos) les aventaban cantimploras con agua y daban aviso a Sonoyta al ver a las diligencias en dificultades en el desierto.

En un viaje el Sr. José Roldán Martínez sufrió una descompostura de una chumacera, la cual reparó con alambre de cobre, pero al terminársele sus alimentos tuvo que comer una víbora de cascabel. En otro viaje se le desvió el motor y lo salvó el Sr. Alfonso Barce en un lugar ubicado a 15 millas de San Luis Río Colorado; los acompañaban 12 pasajeros.

El Sr. Jorge Mérida instaló la primera estación de gasolina en S.L.R.C. y era quien prestaba auxilio a los viajeros en el área cercana.

Era muy común debido a la sed y escasez de agua:

- Tomar agua del radiador mezclada con gasolina, con aceite, con café molido, con orines, etc.
- Recibir amenazas de muerte por los “Pasajeros bravucones” que se oponían al racionamiento.

En épocas de lluvias, los ríos y arroyos hacían que el recorrido durara 10 días.

Algunas hazañas mecánicas para solucionar sus problemas fueron:

Daniel Castellón Herrera fabricó los engranes de la bomba de aceite con “palo de chino”, la reparación duró 3 días, prosiguió su viaje y buscó el engrane,

como no lo encontró, dejó los hechizos y en otro viaje a Mexicali los compró e instaló.

En un viaje de Valdemar Barrios hubo necesidad de fabricar una chumacera de “palo fierro” con una hoja de segueta y una lima triangular, lo logró en 10 horas de trabajo, la instaló y prosiguió su viaje a Mexicali. La pieza fue exhibida en una refaccionaria en Quitovac.

Además cuentan que otros diligencieros lograron:

- Fabricar un rotor para distribuidor con el mango de una lima,
- Anillar el vehículo en el Desierto,
- Fabricar empaques con cintos de vaqueta,
- Reparar roturas de radiador con bagazo de café,
- Reparar cloutch con un sombrero y una falda,
- Reparar cloutch con una bota,
- Etc.

Solidaridad gremial

Sinónimo del compañerismo, prestación de auxilio y salvación de vidas entre ellos mismos.

Entre los diligencieros existía un gran compañerismo, se ayudaban unos a otros al presentarse algún problema, regularmente salían diligencias de ayuda en auxilio de otra en desgracia.

Ser chofer del Desierto era una actividad muy peligrosa pero debido a la organización que existía entre ellos minimizaban riesgos, no se tiene conocimiento de pérdidas humanas de quienes usaban el servicio de diligencias. Las pérdidas humanas que se registraban eran regularmente de gentes que se aventuraban cruzar el desierto sin conocimiento de la región, como fue el caso del 6 de agosto de 1942, donde una persona para calmar su sed cortó sus venas y debió su propia sangre. Los diligencieros en su recorrido encontraban a otros grupos de personas en problemas y les prestaban ayuda, dando agua, alimento, refacciones, etc. En las diligencias se registraron infinidad de acontecimientos, se sabe de nacimientos a bordo de los vehículos, casos extraños como fue el del “hombre teléfono”, rescate de niños moribundos para posteriormente crecieron y conocieron a quienes salvaron su vida, etc.

Comentarios

Son verdaderamente sorprendentes los relatos de los hombres protagonistas de los hechos anteriormente expuestos.

Sus aportaciones a la comunidad se pueden clasificar en:

Inmediatas:

Aquellas que consistían en la prestación del servicio y eran las más importantes para la gente de aquella época.

Para del desarrollo regional:

Contribuyeron en 3 ámbitos del sector comunicaciones y transportes, que son las aportaciones que más valor tiene en nuestros días consisten en:

- Trazar el rumbo aproximado de los últimos 620 km. de la carretera México-Tijuana,
- Colaborar en la localización del ferrocarril que hoy conocemos como Ferrocarriles Nacionales de México (Secciones Sonora-Baja California y del Pacífico),
- Prestar el servicio de correos a Baja California.

Estos hombres llegaron a formar una poderosa empresa transportista que fue un pilar de la economía sonorenses de los años cincuenta por su participación del Producto Interno Bruto Estatal, la generación de empleos, distribución del ingreso, pago de impuestos, etc. pero a mediados de la década de los sesenta, fue vendida a una empresa del autotransporte con oficinas en el Distrito Federal. Recientemente este grupo del autotransporte fue adquirido en octubre de 1993 por una empresa de Chihuahua.

Agradecimientos a:

Los organizadores de este Simposio,
Sr. Valdemar Barrios M.,
Lic. Adelaida Bustamante O.,
Ing. Jorge Yeomans Collantes,
Srita. Cecilia Miramontes Robles,
Sr. Adolfo Núñez G.

Bibliografía

Barrios Matrecito Valdemar,
"Por las Rutas del Desierto"
San Luis Río Colorado, Sonora.
Patronato de Ediciones Culturales
Reg. No. 3835/77 Junio de 1977

LAS APORTACIONES DEL SECTOR TRANSPORTE AL PROCESO DE DESARROLLO.

Ignacio Machorro Delmonte¹

En primer lugar, deseo expresar mi reconocimiento al Comité Organizador del VII Simposio de la Sociedad Sonorense de Historia, A. C., convocado para tratar el tema: "Rutas, Caminos y Comunicaciones de Sonora", por la oportunidad que me brinda para participar en tan señalado evento con mi modesta intervención relativa a las aportaciones del sector transporte al proceso de desarrollo.

En nuestro tiempo, el desarrollo visto como un camino conducente al bienestar general, constituye una aspiración generalizada que da expresión concreta al interés colectivo. Efectivamente, en la actualidad, en todas las naciones se contempla al desarrollo como el objetivo más deseable y al transporte como uno de los factores indispensables para alcanzarlo.

Consecuentemente, las mentes preocupadas por la historia, entendida como el registro y análisis de los acontecimientos y los eventos que involucran a los hombres y a los pueblos; análisis que se hace ciencia mediante el examen minucioso de sus causas y sus efectos, no están sustraídos a esta gran preocupación sobre el desarrollo, al mismo tiempo que quienes se ocupan específicamente del transporte y del desarrollo como fenómeno general, encuentren en el análisis y estudio del pasado un soporte sólido para aplicar fructíferamente su imaginación y su voluntad para configurar el futuro que se desea inducir.

¹ Arquitecto, Director General de la firma de Consultoría "PLANYCON, S.A.", Titular de la materia "La Arquitectura y la Ciudad" en la facultad de Arquitectura, UNAM.

Nuestras reflexiones sobre la relación entre desarrollo y transporte deberán partir evidentemente, de definiciones someras pero esenciales, sobre estos dos fenómenos, cuya interacción es tan intensa como recíproca. Más y mejor transporte estimula y hace viable al desarrollo y en el otro sentido, el proceso sostenido de desarrollo genera necesidades y hace necesario y posible el progreso del transporte.

El desarrollo económico y social podemos definirlo como un proceso dentro del cual las funciones de producción y de consumo en el seno de una sociedad, tienden a establecerse con aprovechamiento pleno de la tecnología contemporánea.

Es decir que para la producción de bienes y servicios se haga intervenir en busca de la máxima productividad y competitividad, a todos los recursos que en ciencia y tecnología ha hecho disponibles la cultura contemporánea. Y asimismo, para la consolidación de las estructuras de consumo - disponibilidad, abasto, precios-, se hagan intervenir también todos los recursos derivados de la tecnología actual.

Por otra parte, la definición clásica del transporte lo señala como el traslado de bienes y personas desde un sitio llamado "origen" a otro considerado "destino". Esta definición por demás simple, entraña una compleja red de actividades e instalaciones para facilitar el traslado de personas desde el sitio donde se encuentran hasta otro en el cual desean estar, para entender a muy diversos requerimientos, unos vinculados con la producción como el trabajo y el comercio, otros vinculados con el consumo y en general con el bienestar, como la educación, la salud, el placer y asimismo, otros relacionados con la administración como el gobierno y la cultura en general.

Asimismo, una red igualmente amplia de actividades e instalaciones para asegurar el traslado de los bienes de donde se producen a donde se consumen, fenómeno que en la hora actual crece en importancia; toda vez que el transporte pasa de hecho a ser parte del proceso productivo industrial, dentro de procesos de fabricación de algunos bienes que se han fraccionado para realizarse parcialmente en diversos lugares del planeta, lo que asigna al transporte requerimientos para funcionar de "puerta a puerta" y "justo a tiempo" que debe poder desempeñar con precisión y rigor industriales.

A la luz de esta definiciones, puede entenderse con claridad que el transporte es al mismo tiempo factor y consecuencia del desarrollo y que a lo largo de ese proceso de desarrollo, se plantean progresivamente nuevos requerimientos al transporte, a cuya satisfacción la sociedad debe aplicar y aplica su imaginación y su esfuerzo, dando lugar a fenómenos históricos de suma importancia, al

transformarse el aprovechamiento de los recursos naturales de distintas regiones, a la concentración de la población en nuevos emplazamientos que modifican los esquemas que relacionan a la población con el territorio.

Este fenómeno es claramente perceptible a lo largo del devenir histórico de nuestro país, especialmente del noroeste del mismo. Su análisis conduce a considerar que sin transporte no hubiese sido posible el desarrollo que ahora se observa, lo cual hace evidente que el transporte no sólo ha contribuido a general y a condicionar el desarrollo; sino más ampliamente, a la propia historia.

El mundo prehispánico.

Efectivamente, si a título de antecedentes en nuestro país, se lanza la atención hacia atrás en el tiempo, encontraremos que en el antiguo mundo mesoamericano, -en las culturas precortesianas- que con base en el desarrollo de la agricultura, llegaron a constituir sociedades complejas con funciones y actividades relativamente diversificadas que comprendían la propia actividad agrícola, la artesanal y aún las correspondiente a la ciencia, la tecnología, el arte y desde luego el gobierno, la administración y el comercio.

A este respecto, cabe señalar los interesantes datos que revela en su libro Anne Chapman, publicado en el marco de investigaciones del Instituto Nacional de Antropología e Historia en el que se detalla el sistema de comercio a gran distancia que relacionaba entre sí a los grandes aglomeraciones urbanas entre el Altiplano Mexicano, la Península de Yucatán y Centroamérica, sistema comercial cuyo soporte fundamental fue el transporte para asegurar el intercambio de bienes que hizo posible el desarrollo de esas ciudades, el avance de esas propias culturas y el nivel de vida que fueron capaces de proporcionarse los pueblos que dieron origen a ese sistema comercial.

La importancia del comercio a gran distancia y del transporte en él involucrado, se hace evidente si se considera que los testimonios arqueológicos que se observan en Yucatán por ejemplo, cuyas espléndidas obras arquitectónicas realizadas en piedra caliza relativamente suave, único material pétreo existente en la Península, sólo pudieron ser labradas mediante instrumentos de piedras duras manufacturados en regiones distantes del Altiplano Mexicano donde abundan basaltos y rocas ígneas de dureza considerable.

El transporte contribuyó a conformar la cultura alcanzada por esos pueblos al facilitar el intercambio, por una parte, de artefactos fabricados con piedras duras para hilar el algodón, para construir, para labrar la tierra; así como armas, vestidos y enseres domésticos y por otras, productos primarios como el algodón, la miel,

el pescado seco, las pieles y las plumas y asimismo, otros bienes como el jade, el oro, las conchas marinas, abundantes en las regiones tropicales y costeras. Intercambio que se aseguraba mediante un sistema de comercio y transporte de gran importancia que funcionaba con enormes recorridos hasta cierto punto semejantes a las caravanas que aseguraban el comercio entre la China y las costas del Mediterráneo, por el llamado "camino de la seda".

Este comercio a gran distancia de la organización eficiente del transporte puesto que implicaba recorridos a muy grandes distancias -de orden superior a los 1,200 km.-, para efectuar el traslado de los bienes mediante tecnologías muy limitadas. Se debe considerar que para esas culturas el único modo de transporte disponible además de la carga a espalda humana, era la canoa, por lo que las operaciones incluían transporte terrestre por caminos establecidos, alternados con rutas fluviales y aún marítimas y sitios dispuestos, donde los cargadores se transformaban en remeros. Este sistema contribuye a explicar el gran adelanto que en muchos campos tuvieron esas culturas que se desarrollaron en forma autónoma, cuyas limitaciones tecnológicas contrastaban fuertemente con las realizaciones de otras civilizaciones mejor intercomunicadas.

Sin embargo, las citadas limitaciones tecnológicas eran ampliamente compensadas por la eficacia del sistema que comprendía la existencia de una casta de comerciantes de elevado rango social, - entre los aztecas los "pochtecas", es decir "los que viajan"- que contaban con un estatuto propio que incluía el derecho de paso del comercio; independientemente de los conflictos que solían suscitarse entre los diferentes pueblos a lo largo de los recorridos y asimismo, de puertos de intercambio para fraccionar los grandes recorridos en distancias más accesibles.

Estos puertos de intercambio con un funcionamiento muy semejante a los puertos libres en la actualidad, a pesar de su importancia, no eran ciudades en sí; sino centros poblados en los que se hablaban todas las lenguas que correspondían a los pueblos que comerciaban y donde los comerciantes tenían localizados sus almacenes para asegurar el flujo regular de las mercancías, -la Malinche que fue entregada a Cortés con otras doncellas en Xicalango, principal puerto de intercambio en la relación de los pueblos del Altiplano con los mayas de Yucatán, hablaba el náhuatl y el maya por esa razón-. Este sistema de transporte, a pesar de la modestia de los recursos empleados, podría decirse que con su libertad de movimiento a través de territorios correspondientes a muy diversos pueblos y el funcionamiento de sus puertos de intercambio, tendía a parecerse al esquema de globalización comercial que se contempla para el futuro.

Conformación del virreinato de la Nueva España

La conquista como resultado del encuentro de las culturas mesoamericanas con la cultura occidental en su versión española, determinó cambios profundos en la vida; tanto de las poblaciones indígenas como de los propios conquistadores.

Entre esos cambios destacan notablemente los relativos al transporte que recibió dos aportaciones tecnológicas de gran significación: los animales de carga y de tiro y la navegación a la vela.

La presencia de caballos y de ganado mayor estimuló el transporte terrestre, mediante animales de carga y de tiro que sustituyeron ventajosamente al transporte a espalda humana. Estos nuevos recursos facilitaron enormemente la conquista y colonización de territorios cada vez más alejados del centro del país, mediante las grandes expediciones y fundación de Presidios en los nuevos confines que caracterizaron a los siglos XVI y XVII. Estas primeras grandes expediciones encabezadas por "Adelantados" a quienes la Corona firmaba Capitulaciones, se organizaban a partir de un reducido número de españoles y enormes contingentes de indígenas cristianizados y sus familias que constituirían el grueso de la colonización al asentarse en las nuevas poblaciones que se fundaban en el curso de las expediciones, cuya duración era de muchos años.

Así, se efectúa la conquista y colonización de Yucatán con la expedición encabezada por Pedro de Alvarado para la conquista y colonización del reino de "Guatemala". Hacia el noroeste, se efectuaron expediciones de señalada importancia como la de Francisco de Coronado y ya en el siglo XVIII las expediciones de Juan Bautista de Anza "El Mozo", desde la provincia de Sonora hasta San Francisco de California para abrir el camino terrestre que protegiera la Alta California frente a los intereses de rusos e ingleses. La segunda expedición con grandes contingentes de colonización para fundar un gran Presidio y asegurar la comunicación por tierra que cubrió 594 leguas, más de 2,000 Km., es la más larga efectuada en Norteamérica antes de la colonización de Oregon.

Este preclaro hijo de Sonora, natural del presidio de Fronteras e hido de Juan Bautista de Anza "El Viejo", colonizador de Chihuahua, realizó también otra notable expedición para establecer el camino entre Arizpe y Santa Fé de Nuevo México, toda vez que había sido nombrado comandante de Sonora y gobernador de la provincia de Nuevo México.

Estos esfuerzos de reducción y cristianización de las poblaciones indígenas redundaron a través de la fundación de presidios, villas y misiones en la integración de las provincias a lo largo del Virreinato y al establecimiento de una verdadera red de "caminos de herradura" que constituyeron el primer paso para el desarrollo en términos del Virreinato novohispano. Desarrollo que recibe un

fuerte impulso cuando, al quedar sin sucesión la casa de Austria, el trono de España al término de la guerra así llamada, pasó a la casa de Borbón y el primero de los reyes borbones, Felipe V -nieto de Luis XIV-, nacido en Versalles, establece con auxilio de asesores enviados por su abuelo el sistema administrativo establecido en Francia por el propio "Rey Sol", a iniciativa de su ministro Colbert. El sistema francés de Intendencias fue establecido en la España peninsular primero y a continuación, en el Virreinato de la Nueva España para extenderlo después a otros virreinos.

La intendencia constituyó una eficiente instancia de administración pública con cabecera en las ciudades principales dentro de cada circunscripción al implicar cuatro funciones sustantivas: hacienda, ejército, justicia y policía. Esta nueva estructura de la administración tuvo una importancia muy relevante en el tema que nos ocupa; puesto que en esa época el término "policía", tenía un significado más amplio que en la actualidad, toda vez que implicaba todo lo relativo a la ciudad, a la "polis", es decir, no solo al cuidado del orden; sino también en forma específica a las obras públicas, urbanas e interurbanas; señaladamente caminos y puentes. Esto significó a la Intendencia como promotora de la construcción de la red de caminos reales en todo el territorio del Virreinato. Caminos que contribuyeron sólidamente al progreso económico del mismo en el siglo XVIII.

En el noroeste, estos caminos reales enlazaban las principales ciudades y villas de entonces que habían sido fundadas en tierras relativamente altas que disfrutaban de un clima más benigno y de mejor precipitación pluvial para fines agrícolas; tal era el caso de Alamos, Ures, Magdalena y Nogales, así como las ciudades altas de Sinaloa: Choix y la propia Sinaloa, hoy de Leyva.

En lo que concierne al transporte marítimo, las acciones y esfuerzos emprendidos durante el Virreinato fueron, tal vez, de mayor significación. Basta considerar que sólo seis años después de la caída de la Gran Tenochtitlán en 1527, se construía en Zihuatanejo la flota necesaria para la primera expedición que cruzaría el Pacífico hasta las islas Filipinas. Hazaña que se vio confirmada y superada por la célebre expedición capitaneada por López de Legazpi que bajo la mano hábil del piloto Fray Andrés de Urdaneta, aseguró no sólo el arribo -como en las dos expediciones anteriores-, sino también el "tornaviaje" para establecer entre Manila y Acapulco el sistema de transporte que permitió durante casi tres siglos, un intenso comercio entre la Nueva España y el lejano Oriente.

Efectivamente, el galeón de Manila que a partir de 1570 hasta 1813, funcionó ininterrumpidamente y que constituye la empresa marítimo-comercial de mayor duración en la historia, acercó a la Nueva España a los confines de China y de

Japón "Catay" y "Cipango", puesto que la ruta implicó la habilitación de puertos de recala en las costas de China, en Nagasaki, en Alaska -Valdés y Córdoba- y en San Francisco; toda vez que la navegación de retorno se efectuaba con el favor de la corriente caliente del Japón que sube hasta el Estrecho de Bering para descender gracias a la corriente fría que baja desde Alaska, hasta cerca del Ecuador.

Podría decirse que durante más de dos siglos el Pacífico Norte sólo fue cruzado por naves novohispanas que finalmente aseguraban el comercio entre el extremo oriente y las islas de la especiería por una parte, y la Nueva España y la propia Europa occidental por otra, comercio que para esta última región se había visto violentamente interrumpido en su vía terrestre por la toma de Constantinopla por los turcos, poco antes del descubrimiento de América.

La navegación fue también intensa durante ese período, en el Mar de Cortés; puesto que desde Guaymas se aseguraba la comunicación con la antigua California, hoy llamada Península de Baja California.

Evolucion del transporte en el Mexico Independiente

La guerra de Independencia y las vicisitudes por las que atravesó el país en sus primeros 50 años de su vida independiente, retrasan el proceso propiciatorio del desarrollo hasta la restauración de la República en 1870, cuando en los últimos años del gobierno del Presidente Juárez se reinicia la construcción organizada y sistemática de obras públicas para el transporte.

Con cierto retraso con respecto a muchos otros países, se emprende entonces la construcción de vías férreas, bajo el sistema de concesiones otorgadas a empresas extranjeras que cobra su mayor importancia durante los gobiernos de Lerdo de Tejada y de Porfirio Díaz.

El funcionamiento de los ferrocarriles en los últimos años del siglo XIX y primeros del siglo XX, respondía en principio al esquema que surge de la consolidación de los imperios comerciales de los países que fueron los primeros en realizar la revolución industrial y que requerían del suministro de materias primas de los países periféricos, lo que explica que todas las líneas entonces construidas se orientaran a la conexión con los sistemas de transporte de esos países, sea en la frontera o en los puertos, más que a la satisfacción y estímulo de los intereses nacionales. Por otra parte, a lo largo del Porfiriato se dio también importancia a la construcción de puertos; toda vez que las nuevas embarcaciones propulsadas por vapor y por tanto, una mayor profundidad en los puertos que lo que habían requerido las embarcaciones de madera.

Sin embargo, el transporte ferroviario fue el factor determinante del cambio en el esquema de desarrollo regional establecido por los caminos reales. Un ejemplo de ello ocurre en el Noroeste, donde el trazo del ferrocarril Sudpacífico se aloja por razones técnicas y de costo sobre la llanura costera, lo que significó que las ciudades altas servidas por los caminos reales quedasen apartadas; mientras se estimulaba el crecimiento de las hasta entonces modestas villas situadas a lo largo de la vía férrea.

Al mismo tiempo, el nuevo modo de transporte ofrecía estímulo a nuevas actividades agrícolas en la zona costera, primero en las vegas de los ríos; pero que va a culminar posteriormente con las grandes obras de irrigación.

Transformaciones propiciadas por la Revolución Mexicana

El movimiento social de 1910 desencadenó transformaciones de gran significación para el desarrollo del país y consecuentemente para el transporte.

Primeramente, puede decirse que en lo que concierne a las operaciones militares que las líneas ferroviarias constituyeron un factor determinante para el triunfo del movimiento y también, la tarea inmediata que debían resolver los regímenes surgido del propio movimiento social para la reconstrucción de las líneas dañadas por la guerra y en segundo lugar para la construcción de nuevas líneas, ahora sí con una visión hacia adentro, es decir, hacia los intereses nacionales. Tal fue el caso del ferrocarril del sureste y especialmente por lo que respecta al Noroeste del país, el ferrocarril Sonora-Baja California.

Por otra parte, la Revolución Mexicana ocurre en forma casi coincidente con la aparición de un nuevo modo de transporte terrestre; toda vez que en Alemania, a finales del siglo XIX, Gottfried Daimier y Karl Benz intentan el motor de explosión y crean con ello la posibilidad de contar con un vehículo de transporte autónomo y con viabilidad práctica. Puede decirse entonces que el transporte automotor, ya como realidad disponible en el mercado, coincide en el tiempo con las primeras fases de la etapa constructiva de la Revolución Mexicana.

Así, junto con la Comisión Nacional de Irrigación y la Comisión Federal de Electricidad, se crea la Comisión Nacional de Caminos que va a integrarse posteriormente, a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

El transporte automotor, por su flexibilidad y por su agilidad, resultó el modo indicado para las etapas iniciales del desarrollo generalizado; puesto que es el modo de transporte que mejor se adapta a la multitud de acciones a pequeña escala que caracterizan la iniciación del proceso.

Las actividades diversificadas para el mejor aprovechamiento de los recursos y sobre todo para la distribución de los bienes para el consumo, se ven altamente favorecidas por este nuevo modo de transporte que va a requerir de la existencia de vías terrestres diseñadas y construidas para permitir las velocidades susceptibles de ser alcanzada por los nuevos vehículos.

Ello implicó la formidable tarea en la que el país se ha comprometido a partir de la década de los 20's, para construir una red federal de carreteras que une todos los Estados de la República, todas las ciudades de grande y mediana importancia, los puertos fronterizos y marítimos y sobre todo, una red creciente de carreteras de significación regional y local que abren las posibilidades máximas de aprovechamiento del territorio.

Esta construcción acelerada de caminos constituyó un factor decisivo para desencadenar el desarrollo deseable, al articular las diferentes acciones en ese sentido. Por ejemplo, las grandes presas que crearon los distritos de riego hubiesen carecido de sentido si no hubieran existido las vías por las cuales fluyese la producción hacia los mercados y asimismo, no hubiese sido posible iniciar el proceso de industrialización del país y el fortalecimiento de un verdadero mercado interno, si los bienes no hubiesen contado con vías que los acercaran a los consumidores en todo territorio nacional.

Las ventajas del transporte automotor de flexibilidad y agilidad, han asegurado el desarrollo como un proceso sostenido que permite contemplar objetivos cada vez más ambiciosos. En lo que concierne al noroeste del país y específicamente al Estado de Sonora, es pertinente señalar la trascendencia de la obra caminera realizada durante la administración del gobernador Félix Valdés, en el que por una parte, existe ya una vía de latas especificaciones que recorre el estado de norte a sur; así como vías que aseguran la comunicación con el vecino Estado de Chihuahua, antes brutalmente separado por la Sierra Madre Occidental.

El transporte es pues, condición "sine qua non" del desarrollo. Su progreso nos permite contemplar el futuro con mucha mayor seguridad de alcanzar los objetivos que deseamos como protagonistas de la historia.

EL GOLFO DE CALIFORNIA, UN MEDIO DE COMUNICACION.

Juan Jose Gracida Romo
Centro INAH Sonora
Sociedad Sonorense de Historia

Cuando una viaja en avión cruzando el golfo de California, y mira por la Ventanilla el precioso mar interior. Con sus islas, sus costas paradisíacas playas. Piensa uno en aquellos que lo consideran un obstáculo para las comunicaciones y medio de aislamiento de la Península con el macizo continental y viceversa, y no como Fernand Braudel, una “superficie de Transporte”¹.

Este mar Bermejo que cruza uno en pocos minutos por avión, ha tenido diferentes dimensiones en el tiempo dependiendo del momento histórico en que nos encontremos. Para sus primeros navegantes tanto indígenas como españoles, que empiezan a llegar con las expediciones de Hernán Cortés en 1532, la distancia y los tiempos eran enormes, y cruzarlo representaba todo un reto; para nosotros es un cómodo, rápido y placentero viaje en avión.

Ahora bien, el golfo ha sido un medio de comunicación que cuando ha contado con las condiciones para su funcionamiento como navíos, rutas marítimas, puertos y ciudades comerciales ha servido para impulsar el crecimiento económico de la región, como fue a lo largo del siglo XIX.

El Golfo de California

El golfo de California que se encuentra entre los 18 y 35 grados de latitud norte, en el noroeste de México. Es una cuenca marítima alargada de orientación suroeste noroeste que limita el oriente con los Estados de Nayarit,

¹ Fernand Brudel. El Mediterráneo, el espacio y la historia, México, F.C.E. 198 p. 51.

Sinaloa y Sonora, al occidente con la Península de Baja California y al sur con una línea imaginaria que va de Cabo San Lucas, Baja California a Cabo Corrientes en Jalisco. El golfo tiene una longitud de aproximadamente 1,400 kilómetros y una superficie de 181,000 kilómetros cuadrados. Su máxima amplitud es de alrededor de 210 kilómetros y su mínima de 90 en el área de Isla Tiburón.²

Posibilitando la creación y desarrollo de Circuitos Comerciales que habían tenido como característica la marginalidad.

Si bien el comercio del Pacífico en la primera mitad del siglo XIX fue escaso, por estar alejado de las rutas comerciales tradicionales, en comparación con los volúmenes comerciados en el golfo de México, representaba para 1827 el 7% de las 45,600 toneladas de las importaciones y el 3% de las 36,000 toneladas de las exportaciones.³

El anterior registro no toma en cuenta un factor determinante del comercio de la región, el contrabando, que en muchas ocasiones jugaba el papel de las ferias comerciales que nunca tuvo la región. Por eso cuando llegaban los barcos extranjeros a cualquiera de sus puertos o puntos escogidos para realizar el contrabando, venían de las ciudades del interior y de la sierra (mineras principalmente) a comprar la mercancía que estos traían por la plata que se explotaba.

Este comercio legal e ilegal, no cabe duda, fue la base del desarrollo económico de la región y del florecimiento de las oligarquías locales.

La región, caminos terrestres en este período se fueron transformando en prolongaciones de las rutas marítimas, que fueron comunicando, principalmente de los centros mineros de Durango, Chihuahua, Zacatecas, Sinaloa y Sonora que buscaban una salida al mar, dándole también, otras características a los caminos de tierra adentro y real costero.⁴ De esta relación fueron consolidándose complejos comerciales como fueron San Blas- Tepic; Mazatlán- El Rosario; Mazatlán- Durango y Zacatecas: Altata- Culiacán y Guaymas- Hermosillo.

² Javier Moctezuma Barragán y Manuel Serrato Tejeda (Coordinadores) Islas del Golfo de California México. Secretaría de Gobernación/UNAM. 1988. p. 45.

³ Inés Herrera Canales. La circulación: Transporte y Comercio. México en el siglo XIX (1821-1910) México, Nueva Imagen. p. 207.

⁴ Jesús Félix Uribe García. Sonora: Pueblos y Caminos. Hermosillo, La Diligencia. 1991. p. 51.

El comercio exterior en la primera mitad del siglo XIX fue de carácter transoceánico, dominado principalmente por los europeos que instalaron almacenes a lo largo de las costas del golfo de California, teniendo relaciones con Asia, Centroamérica, Sudamérica, Europa y Norteamérica. A los puertos fueron inmigrando europeos, y algunos norteamericanos y sudamericanos que dieron origen a los comerciantes en los diferentes puertos. En el complejo San Blas- Tepic los ingleses y norteamericanos Eustaquio Barrón y Guillermo Forbes que formaron la firma Barrón y Forbes dominaron el comercio de la primera mitad del siglo XIX; En Mazatlán que llegó a ser el principal puerto del pacífico mexicano, para 1854, en su momento de mayor crecimiento, tenía 134 establecimientos comerciales. Al puerto llegaron a establecerse, principalmente alemanes y españoles como los Moller y Echeguren que establecieron las casas comerciales J.R. Moller y Cía. y la Casa Redonet Echeguren: En Guaymas se establecieron franceses, alemanes, españoles y norteamericanos como los Camou, Moller, Spencer, Robinson, Iberri y Fourcade.⁵

La navegación de cabotaje y el comercio nacional se establece a lo largo del siglo con Sinaloa, Baja California y el occidente del país, a través de los puertos de San Blas, Mazatlán, La Paz, Altata y Guaymas. Entre lo que intercambiaron se encuentran telas, textiles, harina de trigo, trigo, garbanzo, azúcar, panocha, tabacos, sombreros de palma y cueros.

Dos acontecimientos cambiaron el comercio y la navegación a mediados del siglo XIX en el Pacífico y el golfo de California: la llegada de los vapores, que permitirá una transportación más rápida y de mayor volumen; y el descubrimiento del oro en California en 1849 que llevará al desarrollo del Puerto de San Francisco por el capital bostoniano en la costa occidental norteamericana.

Lo anterior llevó al crecimiento de la actividad comercial en los diferentes puertos del golfo y al aumento de las rutas comerciales y al recorrido de navíos de diferente tipo en el comercio internacional y de cabotaje. Ahora bien, poco a poco los comerciantes y navíos norteamericanos fueron desplazando a los europeos hasta llegar a ser los más importantes de la región.

⁵ José Ma. Muriá y Pedro López González. Nayarit, del séptimo cantón al estado libre y soberano. Guadalajara. Universidad de Guadalajara. p. 280; Luis Antonio Martínez Peña. Historia del comercio en Mazatlán. 1823-1877. Tesis de Maestría. UAS. 1991. p. 58.

De los 424 barcos que salen de San Francisco entre 1855 a 1875 para México. 211 irán a Mazatlán, 74 a Guaymas, 39 a San Blas, 17 a la Paz y 3 al Río Colorado.

Para 1872-73 el comercio del Pacífico para del 7% de las importaciones en 1827 al 27%, y del 3% de las exportaciones en 1827 al 22%. Para 1859 se encontraban en el Pacífico la mitad de las 86 embarcaciones existentes en el país.⁶

En la segunda mitad del siglo se incorporan al tráfico marítimo, nacional e internacional los puertos de Topolobampo, Santa Rosalía e Isabel en la desembocadura del Río Colorado.

Para finales del porfiriato su participación en las exportaciones e importaciones, debido a las transacciones fronterizas que permitirán los ferrocarriles caerán a un 6% de las importaciones y a un 4% de las exportaciones, aunque en forma absoluta los ingresos aumentaron en las importaciones de \$ 5 438 608 en 1889 a \$ 11 667 539 en 1910 y en las exportaciones de \$ 8 777 930 en 1889 a \$ 12 995 895 en 1910.⁷

Para finalizar daremos dos ejemplos de la importancia del tráfico marítimo del siglo XIX en la región y que ejemplifican lo que hasta aquí hemos expuesto. El primero es el proyecto que Guillermo Andrade llevó a cabo en 1876, como parte de su plan de colonización con la Colorado River Land Company de las riberas del Río Colorado, que consistió en establecer una línea entre Guaymas y San Francisco, para la conducción de correspondencia, pasajeros y mercancías. Línea que se llamó “Compañía Anónima de línea Acelerada del Golfo de Cortés”, se dividió en tres partes. La primera, enlazaba los puertos de Guaymas, Libertad, San Felipe e Isabel con Ciudad Lerdo, por medio de un vapor, recorriendo una distancia de 740 kilómetros en dos días y medio (que ya realizaba la compañía norteamericana del Colorado); la segunda Ciudad Lerdo a Yuma con una distancia de 120 kilómetros recorrida en diligencia en un día y medio; la tercera parte de Yuma a San Francisco por ferrocarril en 38 horas. En este primer ejemplo se ve como las rutas marítimas se proyectan en los caminos terrestres y se comunica con lo que sería su principal destructor: el ferrocarril. La compañía recibió de parte del gobierno

⁶ Inés Herrera Canales. La circulación: transportes y comercio. México en el siglo XIX (1821-1910). México, Nueva Imagen. 1983 p. 205-209.

⁷ Colegio de México. Estadísticas Económicas del Porfiriato. México, Colegio de México.

mexicano un generoso subsidio de \$ 1 800 pesos por cada viaje redondo de 18 días.⁸

El segundo ejemplo es el de Luis A. Martínez, empresario que fue accionista principal de la “Compañía de Transportes Marítimos de Mazatlán, Sinaloa”, entre 1886 y 1888, llegó a Guaymas con el cargo de agente de la compañía, en 1894 obtuvo el permiso y la subvención de \$ 300 para el establecimiento del buque correo “Río Yaqui” entre Sonora y Baja California. Establece una casa mercantil cerca del muelle, en donde vendía harina, azúcar, café manteca, etc., al mayoreo y menudeo. Es comisionista de la compañía Exploradora de sal de la Isla del Carmen, que abastece al norte y noroeste del país. En 1898 establece la Compañía de Vapores de la costa del Pacífico” que daba servicio de Guaymas a Topolobampo.

En 1902 se fusiona con la compañía de Navegación del Pacífico” y fundan la empresa más grande de la República Mexicana y orgullo de la historia naviera del Noroeste. “La Compañía Naviera del Pacífico S.A.”, con un capital de un millón ochenta y cuatro mil pesos”, tenía 5 barcos de más de mil toneladas y 6 de menos de mil, 4 remolcadores y 3 pontones.

Con lo anterior podemos decir que el golfo de California fue a lo largo del siglo XIX, una superficie de transporte, que permitió comunicar a la región en su conjunto, además de que nos permite afirmar, que nuestra región si cuenta con una tradición marítima que se tendrá que recuperar con trabajos más amplios y profundos como los que se están realizando y que sus avances o planteamientos iniciales se han presentado en este Simposio.

⁸ Guillermo Andrade y Cía. Proyecto de una línea Guaymas y San Francisco de la Alta California. México. Imprenta Jens y Zapian. 1876. Archivo Histórico de la SCOP. Ferrocarril de Sonora 6/99-1 p. 4-16-

CONTRIBUCION A UNA HISTORIA DE LOS CAMINOS EN SONORA

Julio César Montané Martí
Centro INAH Sonora
Sociedad Sonorense de Historia

La posesión y el traslado en un espacio geográfico sólo es posible a través de rutas, por los caminos que nos permiten ir de un lugar a otro de manera que nos aseguramos de llegar, de que no nos perdamos, y de poder volver al lugar de partida. Los caminos que los hombres siguen en un comienzo generalmente fueron las huellas tradicionales de los animales que se trasladan a las diferentes áreas en donde encuentra los recursos alimenticios estacionales.

A los hombres con su amplia capacidad de utilizar distintos recursos naturales se les hacen del todo insuficientes las rutas formadas por los animales. Si bien las utilizan, abren muchas otras según sus necesidades de recursos, de comunicación con otros grupos de hombres y de intercambio con los que están más lejos. Por otra parte el hombre sólo puede subsistir explotando distintos medios ambientes a los cuales tiene que llegar en lo posible por los caminos más cortos. Por ello allá donde la topografía lo permite los caminos de los aborígenes son rectos pasando los obstáculos sin rodearlos cuando ello es posible. Debe entenderse que andando a pie suele ser más práctico subir un cerro que rodearlo.

Tenemos escasos conocimientos de la amplia red de caminos de la antigüedad sonorense antes de la llegada de los europeos. Lo muy poco que conocemos lo hemos recopilado en dos trabajos anteriores¹. Sabemos que los antiguos caminos

¹ Julio César Montané: Desde los orígenes hasta 3000 años antes del presente. En: Historia General de Sonora. Gobierno del Estado de Sonora, Hermosillo, 1985. p. 175-221. "Los caminos" p. 213-216.

Julio César Montané: Las Apachetas en el Estado de Sonora. Boletín de la Sociedad Sonorense de Historia 45: 4-7, Hermosillo, 1988.

de Sonora antes de la llegada de los europeos tenían hitos votivos consistentes en montículos de piedra que Adolph Bandelier denominó con el término quechua de Apachetas, pues estos montículos habían sido descritos antes para el Perú. En ciertos lugares de la ruta, lugares de descanso, y/o de cambio de ruta, se hacían ofrendas de distinta índole, entre ellas piedras, están son las que se han conservado. Tales montículos constituyen muy buena indicación de los caminos prehispánicos. Pero sólo nos dan a conocer hitos de estos caminos. Solía encontrarse a las entradas y salidas de los pueblos. O en lo agujajes en las zonas desérticas, como los montículos que se han descrito para el Camino del Diablo que llevaba al río Colorado. El jesuita Hernando de Santarén en carta que le escribe al Provincial Francisco Vázquez le indica que "En las juntas de los caminos suelen tener un montón de piedra, en el cual ponen un manojito de zacate y una piedra encima para no cansarse en el camino".²

El misionero jesuita Ignacio Pfefferkorn nos informa de los caminos indígenas testificando Que.:

"Al lado de los caminos pueden verse montones de piedras que tuvieron su origen en una antigua costumbre de Sonora. Cada viajero ponía en determinado lugar una piedra al pasar por ahí y con el paso del tiempo y de muchos viajeros se hicieron montones. Los indios no convertidos todavía tienen este hábito... Si a los indios se les pregunta porqué ponen esas piedras contestan "lo hacemos para que durante el viaje no nos suceda ninguna desgracia y para poder correr rápidos y sin cansarnos por cerros y cañadas "... En la región de las misiones esta costumbre ha disminuido notablemente, algunos de estos montones están casi destruidos y otros se han desintegrado, solo unos cuantos son los que siguen manteniéndose"³

² Carta de Hernando de Santarén al Provincial Francisco Vázquez, de 1596. Francisco Zambrano: Diccionario Biobibliográfico de la Compañía de Jesús. México, 1974. Tomo 13 p. 523.

³ Ignacio Pfefferkorn: Descripción de la Provincia de Sonora, Tomo II., Hermosillo, 1983. p. 86-87.

Cuando se establecen los límites de las divisiones políticas coloniales se emplearon con frecuencia estos montículos como mojoneeras, generalmente en ellos se les colocaba una Cruz. Así por ejemplo:

"Cosala: Esta jurisdicción linda por oriente con la de San Andrés de la Sierra, a los planos de la cuesta de Santa Ana en un Montón de Piedra que está, a un lado Del Camino...". Esta costumbre de los montículos votivos está muy ampliamente difundida en el continente americano. Años atrás, en 1960, me tocó hacer una de estas ofrendas en una Apacheta del camino del inca en el norte de Chile. Pues las personas que me mostraron el montículo de piedra en la ruta incaica hicieron ofrendas, y naturalmente y también dejé allí una ofrenda para tener buen viaje. ¡ Además uno nunca sabe!

También son indicadores de los caminos los lugares con arte parietal. Se suelen encontrar en cruce de caminos, agujeros, o sitios adecuados para descansar o pernoctar antes de iniciar otra jornada. Y para poder seguir la ruta sin percances se hacían dibujos como ofrendas a fin de tener un viaje exitoso.

Tenemos muy escasas noticias de los caminos aborígenes para Sonora en los documentos del siglo XVI. Aunque en ese siglo varias expediciones atravesaron este territorio, no nos dieron cuenta de los senderos de los indios, seguramente porque ellos no tenían que buscarlos ya que iban con guías indios. Por tal motivo llama la atención que Francisco de Ulloa al visitar el Puerto de Guaymas, que denominó Puertos de los Puertos, señalara que había un sendero de los indios que iba al interior. Para la costa de la Península de California el mismo Ulloa también reconoció un sendero costero.⁵

Los primeros españoles que penetran a Sonora por el norte parecen haberlo hecho desde Chihuahua entrando por el camino que en la colonia se llamaría de Carretas. Esta sería la ruta de Cabeza de Vaca y sus compañeros españoles e indios. Pero la crónica de Cabeza de Vaca es muy vaga como para establecer el camino seguido por Sonora. Claro está que era el camino de los indios y eran ellos los que guiaban a los españoles.

Los caminos indios en Sonora eran huellas, es decir caminos trazados en el ir y venir de un punto a otros. Estos caminos no siempre los pudieron utilizar los españoles, pues cuando andaban con animales las necesidades de agua se

⁴. Fernando Ocaranza: Los franciscanos en las provincias internas de Sonora y Ostimuri. México, 1933. p. 18.

⁵. Julio César Montané Martí. Francisco de Ulloa. Unison, Hermosillo. (En prensa).

tornaban mucho mayores que las que tenían los indios que sólo eran para el consumo personal. Por lo que los agujeros de los caminos del desierto se tornaban del todo insuficientes para las expediciones españolas, por la gran cantidad de agua que consumían los caballos y demás animales que traían los conquistadores.

Los mapas antiguos, bastantes abundantes para el siglo XVI, traen importante información para el litoral, señalando sus accidentes a los cuales frecuentemente nombra con vocablos españoles. Pero no muestran información para el territorio continental. Si bien indican a veces los cursos de los ríos, ellos están señalados con un trazado imaginario. Y también las frecuentemente señaladas siete ciudades se encuentran ubicadas al azar.

Tenemos que esperar hasta mediados del siglo XVIII, cuando los misioneros sienten la necesidad de disponer de mapas, para encontrar las referencias a los caminos coloniales. Que en aquel tiempo seguían una ruta semejante al camino de los indios. Claro está que cuando se introdujeron las carretas fue necesario abrir caminos apropiados. Curiosamente los varios mapas de Eusebio Francisco Kino no indican los caminos.

El mapa más antiguo que conozco en que se encuentren señalados los caminos es el mapa del Jesuita José Palomino que se fecha en 1744⁶. A continuación señalamos el Camino Real en el mapa de Palomino.

De la observación del mapa de Palomino podemos hacer el siguiente resumen de los caminos y las distancias. Se trata del denominado Camino Real:

A partir de la Villa de Sinaloa se hacen 6 leguas para llegar a Ocoroni. Desde este pueblo cruzando una sierra se llega a Tegueco en las orillas del río El Fuerte después de andar 18 leguas. Desde allí hay 24 leguas a Conicari pasando por el Real de Frailes (el antiguo Alamos). Desde Conicari en el Río Mayo tenemos 5 leguas a Tepage. Y desde aquí 25 leguas para llegar a Mobas. De Mobas el camino seguía recto a Onabas que distaba 14 leguas. Con otras siete leguas se llegaba a Toniche en las orillas del río Yaqui. Se seguía al norte cruzando el yaqui para llegar a Rebeico después de 12 leguas. Andadas 10 leguas se llegaba a Mátape. De allí se podía ir al sur a Nacori. O bien seguir a Alamos, también ir a Pescadero para llegar a Ures y pasar a San Xavier. Esta es la ruta que se empleó en toda la colonia. Al norte seguía el camino por el río Sonora para desviarse después de Arizpe a Tucón donde finalizaba. O bien hacia el Presidio de

⁶. Ernest J. Burrus. La obra cartográfica de la Provincia Mexicana de la Compañía de Jesús (1567-1967). Ediciones José Porrúa Turanzas, 2 tomos. Madrid 1958.

Fronteras y de ahí a Bavispe para seguir a la cuesta de Carretas y al presidio de Janos.

El Camino Real desde Chihuahua entraba a Sonora desde Parral que pasando por la misión de Tutuaca llegaba a Sahuaripa. Es el camino que hizo Fray Simón del Hierro en 1736⁷. Pero a finales del siglo XVII se abrió el paso por la cuesta de Carretas y el Púlpito.

El Brigadier Pedro de Rivera realizó una visita a los presidios septentrionales de la Nueva España en una viaje por el norte del país que duró tres años y nueve meses. Entró a la provincia de San Juan de Sonora desde Janos, para pasar después a la provincia de San Ildefonso de Ostimuri y la provincia de Sinaloa. Es el primero y el único que en la Colonia describe con cierto detalle, y no mucho, los caminos de Sonora. Razón por la cual lo citaremos ampliamente:

Rivera nos cuenta que el 24 de octubre de 1726 terminada su visita al Presidio de Janos se encamino a Sonora por la ruta Oeste caminando 10 leguas. "las cuatro primeras por tierras de lomerías, con monte de mezquite, pasando a esta distancia el arroyo que llaman de Palotada, en cuya margen hay algunos fresnos, y prosiguiendo la marcha por tierra llana y sin monte alguno, hico alto en un despoblado que llaman los Chispaderos, cerca de la sierra de Enmedio ". Al día siguiente camino otras 10 leguas rumbo al noroeste y un cuarto del camino al oeste. "Las cinco primeras de la tierra llana, tratable y sin monte, en cuyo intervalo pasé un arroyo y a poca distancia de él se encuentra un aguaje que llaman la Tinaja, habiendo sido las últimas cinco leguas restantes de tierra quebrada por las muchas lomerías y cañadas que se encuentran, habiendo hecho noche este día en un despoblado, situado entre la sierra de las Animas y de la Espuelas. Al día siguiente 26 de octubre siguió rumbo al Oeste, "por tierra de las dos prevenciones del día antecedente, caminé nueve leguas, y a las cuatro andadas pasé una cuesta grande, siguiendo después un arroyo, profundo que dirige su curso por entre elevados cerros, siendo el monte de sus márgenes de encinos y alizos; habiendo hecho noche en un despoblado cerca del prescripto arroyo, y por no haber hallado agua, se tomó la providencia de hacer una carimba que la ministró en abundancia". Al día siguiente siguieron haciendo otras 10 leguas rumbo al oeste y cuarta al Noroeste. Las tres primeras leguas "siguiendo el arroyo del día anterior y luego por sobre una mesa y lomería tendida con cañadas, con montes de mezquite y nopaleras, pasando por el aguaje que llaman de San Bernardino, y encontrando con el despoblado que llaman el Alamillo" acampando allí. "El día

⁷. Rafael Cervantes Aguilar. Fray Simón del Hierro, 1700-1775, y el Norte de México. Unam, México, 1985.

28 al rumbo del oeste caminé 11 leguas por tierra de lomas, cañadas y montes de la conformidad del día antecedente y pasando por el aguaje que llaman de Caguyllona, cerca del cual se mira una grande ciénaga con muchos hervajos de sumiates y espadañas; haciendo noche este día en un despoblado al pie de un cerro grande, en el que termina el referido paraje de Caguyllona, teniendo a la vista otros muchos rumbos". Lo que quiere decir de que desde aquí partían caminos para otras partes. Prosigue: "El día 29 al rumbo del Sur Sudoeste, por tierra llana con monte de mezquite y serranías a la vista, caminé nueve leguas y a las siete andadas pasé a la vista del citado presidio de Corodeguachi, y prosiguiendo a dos leguas de distancia de él, encontré con el pueblo misión de Auguiarachi⁸, habitado por indios de la nación Opata... donde me paré." Se tuvo que quedar allí pues duró 11 días un temporal de aguas-nieves. Cuenta "que por haber crecido todos los ríos y salido su madre, se experimentaron muchos daños en toda la provincia".

Reanudó su viaje el 2 de diciembre con "rumbo del Oes-Sudoeste caminé trece leguas, por tierra de cerros y barrancas dejando en esta distancia al rumbo del Norte el cerro grande que llaman de Magallanes, y al del sur otras serranías, que sin intermisión se comunican con las del Real de Minas de San Juan Bautista de Sonora cabecera de la provincia de su advocación, habiendo sido todo lo restante del camino de tierra llana con monte de encinos, sabinos y mezquites; habiendo parado en el pueblo de Baguachi⁹, de la misma nación Opata, situado a la banda del Este del río de Sonora." Continúa "El día tres, al rumbo del Sur, caminé trece leguas, las ocho primeras por tierras de cerros y cuevas con arroyos, pasando a esta distancia por el pueblo de Chinapa, de la misma nación Opata; y las cinco últimas por tierra llana, siguiendo el mencionado río de Sonora, cuyas aguas se ensilan por entre cerros y serranías, de que se sigue la incomodidad de no haber otro camino, y haber de pasarse y repasarse el río repetidas veces como se ejecutó este día; y habiendo encontrado con el pueblo y misión de Arizpe, habitado por indios de la misma nación Opata, situado a la banda del oeste del sobre dicho río, donde hice noche". El día 4 prosiguió el rumbo Sudoeste, "caminé nueve leguas, que se transitaron con la molestia que trae, pasar un río muchas veces, siguiendo su curso, y a las siete leguas andadas, encontré con el pueblo de Senoquipe, situado a la banda del oeste del río ...a dos leguas de este pueblo "encontré con el real y minas de Motepore situado en la banda del Este del río, pequeña población de españoles, mestizos y mulatos; donde paré". Allí permaneció el día cinco por haber nevado." Siguió por el río pasando de una

⁸. Mala transcripción de Cuaquiarachi.

⁹. Mala transcripción de Bacuachi.

banda a otra por los pueblos de Banamichi (dice Bananchi) Huepac (dice Guepaca) Aconchi (dice Ateoche) y Babiadora (dice Bablancora). El día ocho hizo 12 leguas, siguió el curso del río" y tomando este su dirección al Sudeste, proseguí la marcha por el rumbo de mi derrota y por tierra quebrada de cerros y arroyos, con monte denso de mezquites y palmas, transité las seis leguas restantes haciendo alto en un despoblado que llaman los Ojitos de Agua. "El día 9 en prosecución del mismo rumbo, por tierra llana con algunas lomas y arroyos secos y monte espeso de mezquites y palmas grandes, caminé once leguas, encontramos con el pueblo y misión de Matape... donde hice mansión". "El día 11 rumbo del Sudeste, por tierra llana, con monte muy espeso de algunos mezquites y de otros árboles que produce la tierra caliente, caminé cuatro leguas haciendo noche en un despoblado sin agua, que llaman las Veredas". "El día once al rumbo del día antecedente y por tierra y monte sin diferencia alguna, caminé diez leguas, y encontrando con el pueblo y misión de Tecoripa, hice alto en él". "El día 12 al rumbo del Este, por tierra quebrada de cerros y arroyos, con monte denso, del que produce la tierra caliente, caminé nueve leguas, haciendo noche en un rancho despoblado que se llama el Destierro". Al día siguiente siguió el rumbo al este "caminé nueve leguas por tierra molesta por las grandes quebradas de los cerros y arroyos que se interponen, con monte muy espeso de mezquites, encinos y carrizales y demás árboles que se producen en la tierra caliente y encontrando con el río grande de los Hyaquis, término que divide la provincia de Sonora de la de Ostimuri, y el que pasé en canoa, haciendo mansión en el pueblo de Onabas, situado a la banda del Este del río". Continúa rumbo al sur, cuarta al Sudeste," por tierra llana con algunas lomas, arroyos secos, con monte de mezquites, caminé cinco leguas; y encontrando con el real y minas de Río Chico, cabecera de la provincia de San Ildefonso de Ostimuri, población poco numerosa de españoles, mestizos y mulatos, administrado por cura clérigo donde hice noche". "El día quince al rumbo de Sur-Sudeste, por tierra quebrada con grande serranías en guarda del camino, siguiendo la rivera del pequeño Río Chico, y toda la tierra cubierta de monte espeso... caminé siete leguas y encontrado con el pueblo de Movas...paré en él". Continuó rumbo al Sudeste, cuarta al Sur, por tierra de lomas y barrancas, con monte denso de encinos, palmas y mezquites caminé siete leguas, haciendo noche en un rancho que llaman Las Encinillas". Siguiendo el mismo rumbo "caminé ocho leguas por tierras llanas con mucho monte del referido; y habiendo pasado un arroyo grande que llaman los Cedros, hice mansión a la banda del Este de él, en una hacienda de labor, de la cual se mira la ribera del arroyo poblado de excelentes sabinos". Al día siguiente continuo con rumbo al Sudeste por "tierra llana con algunas lomas de poca consistencia y monte espeso, del que queda referido, caminé diez leguas, pasando algunas veces

al pequeño río, que deduce su origen de las serranías del real y minas de Baroyeca, haciendo noche en el despoblado que llaman los Paredones de Batecosa." El día 19 al precedente rumbo del Sudeste por tierra llana y monte espeso, caminé once leguas, pasando a las tres andadas por el pueblo de Tepaguy ...y prosiguiendo la marca a las diez andadas pasé por el pueblo de Conicari... situado a la banda Norte del río Mayo; término entre las dos provincias de Ostimuri y Sinaloa, y pasando dicho río a una legua de él, encontré con una hacienda de sacar plata, que llaman el Agua Caliente, donde alojé". "El día 20 al referido rumbo por la misma calidad de la tierra y monte, percibiendo la vista parte de la Sierra Madres, que divide estas provincias de la Tarahumara alta, perteneciente a la Vizcaya, por el rumbo del este, avistándose también por el del Oeste otros muchos cerros de magnitud considerable; y encontrando con el real y minas de los Alamo, (a quien vulgarmente llaman los Frayles) hice, mansión en él, habiendo caminado ocho leguas..." Se quedó allí dos días para comprar "remonta para el equipaje". "El día al referido rumbo del Sudeste, caminé doce leguas, las dos primeras por un arroyo profundo con aguas que se pasó varias veces, y todo lo demás por tierra llana con algunas lomas de poca existencia, y monte espeso del que se produce en la tierra caliente, haciendo mansión en un paraje que llaman el Carrizal". "El día 24 al rumbo del día antecedente, por tierra y monte de la misma calidad, caminé diez leguas, pasando un caudaloso río que llaman de El Fuerte de Montes Claros...". "El día 26 rumbo al Sudeste, cuarta al Sur, caminé nueve leguas, por tierra llana, con montes de mezquites, encinos, palmas y pasando por el paraje que llaman de la Vega, paré en el despoblado que llaman la Puerta situada en medio de unos grandes cerros. El día 27 al rumbo del Sudeste franco, por tierra de lomas y de monte muy espeso de diversas especies de árboles, caminé nueve leguas, habiendo encontrado con el pueblo de Ocoroni...".

Después se trasladó a la Villa de San Felipe y Santiago de Sinaloa. El 13 de enero reemprendió el regreso siguiendo la misma ruta hasta Onabas. Desde allí siguió camino al norte. Nos lo relata así:

Partió el día 25 rumbo al Norte, caminé seis leguas, siguiendo la rívera del río grande de Hyaquis, por tierra llana de monte espeso y con cerros y serranías por la banda del Este, y paré en el pueblo de Tonachi (por Tonichi)...". El 26 siguió rumbo al norte "por tierra de lomería y cuestras, con monte de mezquite y algunos huizaches, caminé ocho leguas y pasando el río grande de los Hyaquis, paré a la banda del norte de él, en una ranchería de indios Egues... que se nombra Sayopa". Siguiendo al día siguiente rumbo al norte "por tierra y monte de la misma igualdad, caminé doce leguas, encontrando a las seis andadas otra pequeña ranchería de la misma nación, haciendo noche en un despoblado que llaman los

Bancos. "Al día siguiente por el mismo rumbo al norte nos dice "caminé ocho leguas, por tierra áspera con monte de encinos, mezquites y palmas, y pasando por el pueblo de Tepuspe, hice mansión en el de Batuco, situados todos dos a la banda del Este del pequeño río de Oposura..." "El día 29, al rumbo del Noroeste, dando grandes guiñadas sobre el del Este, por tierra llana con diversas lomas tendidas y monte solo de mezquites, caminé ocho leguas, habiendo hecho alto en un despoblado que llaman la Ranchería." "El día, al rumbo del día antecedente, por tierras y montes igual, llevando serranías a la vista, caminé diez leguas, haciendo noche en una pequeña población... Tepache". "El día 31 sin inmutar el mismo rumbo, por tierra de cerros y monte de mezquites y otros palos, caminé diez leguas, pasando en esta distancia la sierra grande del Cacalote, habiendo pasado este día en un despoblado que llaman la Tinaja". El día primero de febrero, al rumbo del Nor-Nordeste por tierra áspera de serranías, pasando las que llaman los Órganos, con monte del referido, caminé nueve leguas, y encontrando con el pueblo y misión de Guazavas..." "El día dos, al rumbo del Este, caminé ocho leguas, pasando al principio de la jornada el río de Santa María de Basaraca y después la encumbrada sierra de Guazavas, con monte de encinos y mucha piedra y encontrando con el pueblo de Bacadeguachi..." "El día, al rumbo del Norte, por tierra de cerros con monte de encinos, alizos y huazaches, caminé ocho leguas, y pasando por el paraje y arroyo que llaman del Agua Seca, paré en el de Guepari". "El día cinco, al rumbo del noroeste, cuarta al norte, caminé doce leguas, por tierras de serranías y de muchos arroyos, con agua y sin ella, con el monte del día anterior antecedente y encontrando con el pueblo de San Juan de Guacimela (Guachinera)... situado entre dos arroyos que se forma el río de Santa María..." 2 El día seis, al rumbo del Norte, con tierra lana con pocas lomas tendidas y monte del que ha practicado, encontrando con el pueblo de Santa María de Basaraca (por Baserac)... situado en la banda del Oeste del río; es pueblo rico por beneficiarse en él algodón, todo género de tejidos de mantas, manteles, servilletas, paños de rebozo, colchas y tiendas de campaña, en el que hice noche, habiendo caminado cinco leguas". El día siete, al rumbo del Nordeste, por tierra llana con monte, mezquites y encinos caminé seis leguas, y a las tres andadas pasé por el pueblo de San Miguel de Vavispe... y pasando inmediatamente el citado río de Santa María, hice noche en un despoblado al pie de una formidable montaña que llaman la Cuesta de Carretas". "El día ocho, al rumbo del día antecedente, caminé seis leguas, habiendo sido las cinco de subida hasta superar lo más áspero de la referida montaña, y encontrando con las ruinas

de un pueblo y misión de indios Sumas que hubo en el paraje que se nombra Carretas, paré en él.¹⁰

En la visita que realizó Pedro de Tamarón y Romeral a Sonora en 1760 nos da cuenta de su itinerario, pero no nos señala el paisaje correspondiente al camino. Consigna sólo las leguas que distan de un lugar a otro.

Pedro Tamarón Romeral en su viaje pastoral salió de la Villa de Sinaloa llegando a Ocoroni en dirección oesnoroeste el día 11 de febrero de 1760 después de andar 8 leguas. De allí en dirección norte llegó al día siguiente después de 12 leguas a Campo y desde allí andadas 8 leguas al oriente llega a Villa del Fuerte el día 15 de febrero. Siguiendo el camino al norte tras 14 leguas llegó al Rancho de Campoy y tras otras 12 leguas siguiendo ruta la norte arribó al real de Alamos. De allí virando al poniente y después al oriente tras 4 leguas se llega a la Aduana. El 6 de marzo pasó a la primera misión jesuita de Ostimuri el pueblo de Conicare después de andar 9 leguas. Al día siguiente tras 10 leguas se encontraba en el Rancho de la Misión. 14 leguas al noroeste se encontraba el Real de Baroieca y 11 leguas al norte la Hacienda de Cedros. El día 12 de marzo tras 8 leguas al norte llegaron a la Misión de Movas. De ahí siempre con rumbo norte pasó al Real de Río Chico distante y leguas. Haciendo otras 7 leguas al norte llegaron a la Misión de Onavas y después de otras cinco leguas también al norte a la misión de Tonichi. De aquí yendo al oessudoeste después de 2 leguas llegaron al Real de Soyopa, entrando así a en la Provincia de Sonora. Siguen la dirección siempre al norte, después de 10 leguas llegaron Sacache, y tras otras ocho a la misión de Bacanora. Dista 7 leguas al norte la misión de Saguaripa. Andadas otras 10 leguas llegaron a Cusedo lugar donde acamparon, para proseguir andando otras 11 leguas para llegar a la misión de Mochopa. Desde allí con sólo andar 3 leguas se encontraron en la misión de Nacori. 9 leguas al norte estaba la misión de Bacadeguachi. Y desde allí a largas 19 leguas se encontraba la misión de Guachimosa. Tras otras cinco leguas llegaron a la misión de Basaraca y con cinco más se encontraron en la misión de Babispe. Desde allí cambiando de rumbo yendo noroeste llegaron tras 10 leguas al Vado de Carretas donde después de acampar siguiendo al este anduvieron 20 leguas para llegar al presidio de Janos.¹¹

Son detallados los caminos que recorre Juan Bautista Anza en sus dos viajes a la California. El primer viaje lo realiza desde el Presidio de Tubac bajando al

¹⁰ Pedro de Rivera: Diario y derrotero de lo caminado, visto y observado en las visitas que hizo a los Presidios de la Nueva España Septentrional el Brigadier Pedro de Rivera. Archivo Histórico Militar Mexicano, México, 1946. p. 57-65.

¹¹ Pedro Tamarón y Romeral. Viajes pastorales y descripción de la diócesis de Nueva Vizcaya. En: Bibliotheca Indiana. Aguilar., Madrid, 1958. Tomo II, p. 1045-1046.

Presidio de Altar, pasando a Caborca para seguir viaje a Sonoita y continuar por el camino del diablo al río Colorado. En el segundo viaje tenemos un muy detallado derrotero realizado por Pedro Font desde San Miguel de Horcasitas a Santa Ana para pasar a Tubac y al río Gila y de allí siguiendo su curso al río Colorado. De vuelta por el camino del diablo a Sonoita, Bisani a la Cieneguilla y de allí a San Miguel de Horcasitas. En mi publicación del primer viaje de Anza a la California anoté la descripción del camino seguido.¹² Y para el segundo viaje a la California también he efectuado una anotación del camino seguido.¹³

El Capitán Pedro Fages nos describe en detalle el camino que lo llevó en 1781 desde Pitic al río Colorado¹⁴. Ronald L. Ives ha realizado un interesante análisis de este derrotero¹⁵. Quizás las más notables descripciones de caminos para Sonora nos la da Fray Juan Agustín de Morfi. Veamos brevemente un pequeño sector de camino descrito por Morfi en 1779 para el tramo que comprende desde Fronteras a Arizpe:

"Salimos a las ocho y media por unas lomas de piedra suelta, muy elevadas, que fuimos descendiendo hasta llegar al Nogal o cañada del río de Cuquiarachi, con el camino lleno de cruces; seguimos este plan, que es angosto, por tierras de labor y bosques de manzano, membrillo, durazno, albaricoque y nogal y, a las diez y media, llegamos a la misión, cercada, plaza redonda, las casas alrededor, trece vecinos, ópatas, bellísima y grande iglesia, crucero, órgano, ricos ornamentos, buena casa y grande, aunque todo muy deteriorado. Hoy tres leguas. Rumbo Oestesuroeste..." Aquí pernctaron. Al día siguiente "salimos a las ocho por una cañada al Sur, que se fue estrechando hasta subir a la Mesa, de donde se descubre hasta la sierra de Mababi, con muchos cuarzos e indicios de mineral; empezamos a bajar y subir lomas con encinos en todas las cañadas, hasta entrar en la de Mababi, muy poblada en encino; fuimos bajando hasta llegar al aguaje de Mababique llevará un surco de agua buena: corre de Poniente a Oriente, se estrecha allí la cañada, en que hay calabacita, tomate, orégano y mucho pasto. Empezamos a subir el puerto, cuya bajada es grande, frondosa y de mal camino:

¹² Julio César Montané Martí: Juan Bautista de Anza. Diario del primer viaje a la California. Sociedad Sonorense de Historia, Hermosillo, 1989.

¹³ Julio César Montané Martí: Diario Largo de Pedro Font. 600 pgs. Inédito. (Manos inescrupulosas, por decir lo menor, hacen circular este diario transcrito por mí, sin mis anotaciones para que no sepan de la mala acción).

¹⁴ Herbert Ingram Priestley: The Colorado River Campaign, 1781-1782, Diary of Pedro Fages. Publications of the Academy of Pacific Coast History. Vol. 3, Núm. 2, p. 135-233. University of California, Berkeley, 1913.

¹⁵ Ronald L. Ives: Retracing the route of the Fages Expedition of 1781. Arizona and de West. Vol. 8 (1): 49-70 y 8(2):1157-170

encino, sabino, fresno, ébano y álamo, parra silvestre. La salida del puerto es molestísima y el coche rodeó mucho. Salimos a un llano y, dirigiéndonos a los picachos de la hacienda de Bachimba, llegamos a un bosque de mezquite, en cuyo centro hallamos al habitado Fernández; y está el ojo de agua de los Nogales, copioso y perenne, donde paramos a las cuatro y media. Hoy diez leguas: cuatro Sur, cuatro dando vuelta hasta terminar al Oeste y dos al sur". Pernocaron. Al día siguiente salieron "a las ocho y cuarto siguiendo el bosque de mezquite, llano, hasta entrar en unas lomas pobladas también de mezquite, aunque más bajo; y luego, en una cañada con algunos encinos, la que seguimos hasta cerca del pueblo, donde dimos una vuelta de media legua al Sur a Oeste, para entrar en la misión de Bacuachi, visita de Arizpe. Está en una loma, a orilla de un río; mucha tierra de riego. El río nace en la Cananea. Iglesia razonable, buena casa, algunos de razón; nos esperaba el padre; se quejan los indios de las siembras del alcalde. ...Se pescaron como doscientos matalotes. Cinco leguas al oeste". Al día siguiente salieron "a las ocho, muy nublado y metido en agua; entramos inmediatamente en la cañada, siguiendo el curso del río: muy frondoso de álamo, sauce, aliso, taray, mezquite, fresno, nogal, tascal o sabino, parra, romerillo, orégano, ajeno y otras plantas aromáticas; con el ruido de algunos pajarillos y el bosque lleno de sus nidos, que todo lo hacía muy delicioso. En parajes son las peñas elevadísimas, y muy escarpadas y siempre el cajón angosto y el camino buenísimo, aún para coche. Al primer tramo se encuentra un rancho, que siembra Serrano, y adelante los altos de San Borja, corriente abajo; al segundo, una cueva donde la piedra muda de naturaleza, pues siendo siempre arenisca parda oscura, allí es compuesta de varias calidades. A la salida de la cañada se halla el rancho de Setadeguachi, despoblado, muy llano; se sube una loma y continúa la cañada hasta Chinapa, a cuya entrada salió corvalán y tres vecinos de aquí y de Arizpe, que es todo su vecindario. Llegamos a las once y media, pasamos el río cincuenta y ocho veces con agua y cuatro cortado, sin ella. El pueblo bello, buena plaza, en una mesa a orilla del río, buena casa y capataz, iglesia chica y pobre. En la plaza, castillo para las fiestas, hay ocho leguas, Sursuroeste, pues las guiñadas de la cañada son cortas y no apartan cosa considerable de la general dirección. Siete leguas, Oeste." Al día siguiente "salimos a las ocho, siguiendo la misma cañada del río que tiene las mismas proporciones, aunque más ancha y menos frondosa que la precedente. Al primer tramo está, encima de una mesa, a la izquierda, el pueblecito de Setagerachi y continúan algunas labores, casi hasta Arizpe. Vi unas siete cruces y pasé el río treinta y dos veces y a las once llegué a Arizpe"¹⁶ Las muchas cruces que hay a la

¹⁶ Fray Agustín de Morfi. Diario y Derrotero. Monterrey, 1967.p.248-251.

vera del camino es por los continuos asaltos de los apaches que sufrían los viajeros en aquel entonces.

Este bellissimo y apasionante Diario trae también la descripción del Camino desde Arizpe al Fuerte y más al sur hasta la ciudad de México. Es un diario que debiera reeditarse por lo importante que es para Sonora.

Para esta época también contamos con el Correo de las Provincias Internas. Se dispone de muy buenas descripciones de la ruta que siguen los correos, desgraciadamente no se indican los incidentes del camino. Pero estas rutas deberán ser tomado en cuenta para una historia de los caminos sonorenses.¹⁷

Para el siglo pasado son notables las descripciones de los caminos realizadas por Alfonso Pinart¹⁸ y por Adolph Bandelier¹⁹.

Pinart visitó Sonora en 1879 a fin de apropiarse, obtener y robar documentos antiguos para vendérselos al millonario H.H. Bancroft²⁰. Nos entrega esta vívida relación del camino entre Guaymas y Hermosillo:

"al amanecer tomamos la diligencia que debe llevarnos a Hermosillo. La carretera cruza en este trayecto una comarca desértica, compuesta de colinas redondas formando aquí y allá un cerro o un piquito poco elevado. El suelo es rojizo y levanta un violento polvo cuyo olor muy especial tiene algo astringente. Aquí y allá un gran ramo, grupos de palo verde y de palo fierro dominados por las altas columnatas de las pitahayas. Pronto pasamos el ranchito de Buenos Aires, luego el de Noche Buena conocidos desde el asunto de Raoussset Boulbon. A las 10 pasamos la Cieneguilla, otro rancho de una cierta importancia, cerca del cual tomaron lugar las primeras escaramuzas en el tiempo de la ocupación francesa".

Poco después de haber pasado ese punto, franqueamos la parte más elevada de la carretera. Frente a nosotros se elevan las sierritas desligadas que orillan el río Sonora. Cruzamos y recruzamos de nuevo muchas veces los lechos secos de los arroyos que en época de lluvias descargan sus aguas en la Cieneguilla.

¹⁷ Fernando B. Sandoval: El Correo en las Provincias Internas. Boletín del Archivo General de la Nación tomo 19 (3):337-386.

¹⁸ Alphonse Pinart. Voyage en Sonora. En : Bulletin de la Societé de Géographie, París. Serie 6, 20, July-Dec. 1880, p. 193-214.

¹⁹ Adolph Bandelier: The Southwestern Journals. Editado y anotado por Charles H. Lange y Carrol L. Riley. The University of New Mexico Press, Albuquerque 1970.

²⁰ Julio César Montané Martí: Alphonse Pinart, ladrón de documentos históricos en Sonora. Boletín de la Sociedad Sonorense de Historia, 45:4-9, Hermosillo, 1989.

Debemos franquear un paso para bajar al valle de Hermosillo. De lejos el paso está indicados por dos picos en forma de pirámides que se destacan en el azul claro del cielo. Poco después de haber pasado este punto, nos paramos un momento en el rancho La Palma. Ese rancho estaba antes en el camino directo de las incursiones de los bárbaros Apaches y Seris y, está construido como una cuadrilátero con torreones, o torrecillas en ángulos opuestos. Nos sorprende la noche y llegamos al pueblo de Seris a las 8 de la noche, cruzando el lecho seco del río Sonora, y llegamos por fin a Hermosillo.²¹

Una descripción notable es la del camino recorrido por Cabe J. Coutts de la parte norte del territorio sonorenses que se nos usurpó con el tratado de La Mesilla. Sus dibujos son magníficos debido a que poseen una doble perspectiva. Se ve el paisaje en perspectiva, pero si se mira del lado contrario también se observa la perspectiva. Son muy interesantes los dibujos del área de Santa Cruz, Tubac, Tumacácori, Tucson y San Xavier del Bac, que son acompañados con la descripción del recorrido realizado por Coutts²².

Nuestras cartas geográficas actuales muestran poca información sobre los antiguos caminos. La más frecuente son las señalizaciones en las montañas de los lugares de paso de un valle a otro con el nombre de Puerto. Por ejemplo también al sur de Chupisonora se encuentra el término el Tren que no se refiere al ferrocarril, sino a los viajeros, el tren es la larga fila de los que van en una expedición. Sería interesante hacer un inventario a partir de los mapas de los puertos y visitarlos para buscar trazas de los antiguos caminos. En muchos puertos deberían encontrarse amontonamientos de piedras de los descritos anteriormente.

Me parece que la información que aquí hemos entregado aunque muy esquemáticamente, y que es una parte de la disponible debido al escaso espacio de que disponemos, puede constituir un buen punto de partida para formular una investigación sobre la historia de los caminos en tiempos prehispánicos y coloniales.

²¹ La traducción es gentileza de la destacada profesora de la Unison Clotilde Barbier.

²² Hepah, California : The Journal of Cabe Johnson Coutts from Monterrey, Nuevo León, México, to Los Angeles, California during the years 1848-1849. Editado por Henry F. Dobyns. Arizona Pioneers', Tucson, 1961.

EL CORREDOR MARITIMO MERCANTIL DEL NOROESTE NOVOHISPANO: SAN BLAS - GUAYMAS, 1796-1821.

Juan Domingo Vidargas del Moral
IIH-UNAM

A finales del siglo XVIII empezó a desarrollarse un tráfico comercial por la vía marítima desde el puerto de San Blas hacia Guaymas, por la cuenca del mar Bermejo, y hacia Monterrey, en la Alta California, por el litoral exterior de la península de California, tráfico que cambió el rumbo de las relaciones económicas que hasta entonces habían imperado en el noroeste novohispano. En este trabajo haremos una breve reseña de como dicho fenómeno fue progresando al interior del Seno Califónico y comentaremos tangencialmente el impacto que sobre el tuvo el comercio del oceánico Pacífico, importantísimo por su conexión con el ámbito mundial.

La actividad comercial por transportes navales en las riberas del golfo de California tuvo, sin embargo, un penoso, por no decir exiguo, desarrollo durante la mayor parte del periodo colonial. Durante el siglo XVI, por ejemplo, tuvo que hacerse la exploración y demarcación del litoral del golfo con muy pocos recursos humanos y una tras otra fracasaron las empresas patrocinadas por Cortés, por el virrey Mendoza y por otros funcionarios o empresarios, como Sebastián Vizcaíno, para establecer una comunicación regular entre ambas orillas del mar Bermejo. Una oportunidad de participación en las rutas comerciales del imperio español fue la del galeón de Manila, que en la última etapa de su recorrido rozaba fugazmente el ámbito del mar de Cortés, pero los intereses económicos de grupos privilegiados en la metrópoli eliminaron esa posibilidad mediante la imposición de un eje mercantil monopólico y cerrado donde el puerto de Acapulco era el único autorizado en la costa del Pacífico para recibir a la nao de China.

Es necesario mencionar brevemente que en los intercambios desarrollados a lo largo de este eje Sevilla-Veracruz-México-Acapulco-Manila, el grupo más

favorecido, a la larga, fue el Consulado de Comerciantes de la ciudad de México que con base en el control de las mercancías venidas de Filipinas dejó de ser un mero representante de los mercaderes peninsulares y creció en fuerza e influencia hasta llegar a imponer condiciones en el tráfico intercontinental y, desde luego, en el del propia virreinato. Al iniciarse el siglo XVII los comerciantes de la ciudad de México dominaban las vías de abastecimiento comercial a todas las provincias de la Nueva España: ya fuera el cacao o la grana cochinilla o los productos asiáticos o los cueros o la lana, pero especialmente la plata, toda la producción y comercialización dependía del capital monetario y los productos manufacturados que acaparaban los almaceneros de México y luego distribuían por rutas terrestres a través de redes de agentes que llegaban hasta los más recónditos parajes.

Así pues, si el arte de la navegación y la construcción de barcos tuvo un breve desarrollo en los primeros tiempos del virreinato, luego del establecimiento de los pocos puertos autorizados y con el crecimiento del poder económico de Consulado de México, la casi totalidad de las operaciones mercantiles se efectuaron por vías terrestres y las recuas de mulas se constituyeron en el principal medio de transporte desde Nuevo México hasta Chiapas y desde Coahuila hasta Yucatán.

Este proceso, que se prolongó por dos siglos, operó también evidentemente, para la región del golfo de California, sin embargo, a medida que la colonización española avanzaba a lo largo del litoral no dejó de existir interés por enviar expediciones a través del golfo, atraídas por el elusivo fulgor de las perlas y otras riquezas marinas. En el curso del siglo XVII la nómina de empresarios-funcionarios empeñados en esas aventuras la constituyeron Nicolás de Cardona, José de Iturbe, Francisco de Ortega, Pedro Porter y Casanate, Bernardo Bernal de Piñadero, Francisco de Lucenilla, y al fin, Isidro de Atondo y Antillón quien cerró el ciclo en 1685.

Atondo llevó como capellán en su expedición al jesuita Eusebio Francisco Kino quien quedó obsesionado con la intención de evangelizar a los californios y fue el principal promotor de la empresa misional jesuítica en la península. Esta se prolongó por 70 años, entre 1697 y 1767, y obligó a los ignacianos a establecer la comunicación naval entre las misiones de la península y las del continente pues sin el auxilio de los establecimientos de Sonora y Sinaloa no habrían podido subsistir los de California.

Desde lugares como Guaymas, Santa Cruz de Mayo y Ahome se enviaban todo tipo de víveres, mientras que la mayor parte de los productos manufacturados que necesitaban se les enviaba desde la ciudad de México hasta Matanchel o Chacala (en el actual estado de Nayarit) y desde ahí, en sus

propias embarcaciones, hasta San Lucas y Loreto. Dicho tráfico, sin embargo, no tenía significación mercantil pues únicamente se buscaba satisfacer las necesidades esenciales del sistema misional, con poco o ningún intercambio de bienes por dinero. Esto ocurría desde luego sólo en el ámbito de la comunicación marítima pues en el mercado de la contracosta desempeñaron un papel económico muy importante ya que la producción agropecuaria de las misiones era un factor fundamental en el abasto a la población civil, y por ende, en el libre juego de la oferta y la demanda.

Por otra parte, ya desde mediados del siglo **XCIII** empezaba a manifestarse el interés de las autoridades virreinales y de algunos sectores influyentes en la Nueva Galicia por impulsar reformas socioeconómicas en el noroeste novohispano que incluían el desarrollo del tráfico mercantil por la vía marítima¹. Todas estas proposiciones y demandas se solucionaron o apresuraron entre 1767 y 1769 con la expulsión de los clérigos de la Compañía de Jesús y la visita de José de Gálvez a las provincias del noroeste novohispano.

La trascendencia de estos acontecimientos en las estructuras socioeconómicas y administrativas de la región fue muy significativa y para los propósitos de este trabajo tan sólo entresacaremos algunos aspectos que nos ayuden a delinear como se formó el corredor comercial del golfo de California. Hay que subrayar como acción primordial del régimen borbónico la creación del puerto de San Blas en 1768, el cual, aunque no reunía las mejores condiciones naturales, estaba destinado a convertirse en la base de la actividad marítima española en la región del Seno Califónico y en el litoral exterior del continente hacia la Nueva California e incluso hasta Alaska.

Entre la catarata de órdenes y decretos que dio Gálvez durante su visita por el noroeste se encontraban el establecimiento de ferias comerciales anuales, libres de impuestos, en Loreto y Guaymas y un reglamento para los barcos del rey, cuya base era San Blas, que permitía ciertas facilidades para transportar cargamentos, comerciales a bordo de ellos. Todo esto, sin embargo, no tuvo un inmediato impacto regional porque los centros de actividad económica se ubicaban en las estribaciones de la sierra, los reales de minas, y ligados por seculares rutas de comunicación terrestre, pero sobre todo por dependientes lazos económicos, con el centro del virreinato. Tendría que transcurrir más de una década para que la marea de la colonización civil empezara a ocupar con mayor firmeza las planicies costeras y se ampliara el mercado económico

¹ Juan Domingo Vidargas del Moral, “Una iniciativa neogallega” y “La perspectiva de los funcionarios del gobierno virreinal”, subcapítulos de la tesis profesional Navegación y comercio en el golfo de California 1740-1824, México, UNAM. Facultad de Filosofía y Letras, 1982, p. 32-50.

regional, tanto en su medio interno como en su relación con las zonas aledañas. Aun así no era fácil que se abrieran las rutas mercantiles marítimas porque hasta ese entonces el todopoderoso Consulado de México mantenía el control mediante el sistema de puertos exclusivos y la canalización del tráfico mercantil por las vías terrestres que dominaba de antaño.

El régimen borbónico, en su afán modernizador de la economía metropolitana y de mayor control sobre las relaciones de dominio con sus colonias, no cesaba en su afán de minar o acabar antiguas estructuras corporativas que habían alcanzado demasiada autonomía, como era el caso del Consulado de México. Así, la corona empezó a dictar desde 1754 toda una serie de leyes orientadas en ese sentido y aquí

mencionaremos las que tuvieron resonancia para el noroeste novohispano: en 1774 se permitió un comercio limitado entre la Nueva España (el puerto de Acapulco) y los virreinos de Nueva Granada y Perú; en 1778 se emitió un reglamento para el Comercio Libre, válido para todo el imperio, que aligeró los trámites de transportación y comercialización naval; en 1782 se dio permiso a todas las colonias para comerciar con trigo y harina a cualquier destino con exención de impuestos, permiso que luego tendría significación para la región y tema de nuestro estudio.²

Aparte de estas y muchas otras leyes generales, llamadas del "libre comercio", también se emitieron variados decretos y permisos por autoridades virreinales y provinciales que gradualmente fueron derrumbando el cerco impuesto por dos siglos. San Blas se convirtió en el eje de este plan pues, con el pretexto del abastecimiento a las misiones y presidios de California, poco a poco empezó a funcionar como puerto distribuidor de mercancías y sitio clave para comunicar Centroamérica con Nueva Galicia y todo el noroeste novohispano.

Tal situación se reafirmó en 1795 cuando la corona promovió y aprobó la creación de dos nuevos Consulados de comerciantes, en Veracruz y Guadalajara, evidentemente con la intención de crear opciones económicas alternas a las del Consulado de México. Al año siguiente, 1796, se amplió la Real Cédula de 1774, esta vez para habilitar el puerto de San Blas con permiso de comercial "en beneficio de las Provincias Internas y de la California por su gran distancia de Veracruz, único y preciso puerto del Norte para el comercio con la metrópoli"³. En una representación del virrey Branciforte al rey, fechada en México el 26 de junio de 1796, el funcionario defendía ardorosamente la utilidad de mantener el puerto de San Blas para la defensa de las Californias, provincias tan alejadas, decía, a las que "el mismo comercio marítimo, o

² Ibidem, p. 238.

³ Ibid., p. 243.

exterior, facilitar con el tiempo el [comercio] exterior a las provincias colindantes de Sonora, Ostimuri y Sinaloa, cuya empresa es digna de la primera atención porque dar salida a las cosechas y frutos de California y pacificada la Sonora se disfrutaron las inmensas riquezas de su placeres y minerales de oro y plata".⁴

Desde ese momento el Consulado de Guadalajara convirtió a San Blas en su puerta de entrada para mercancías que oficialmente venían de Guayaquil (actual localidad ecuatoriana), Panamá, Realejo (actual localidad hondureña) y Sonsonate (actual localidad salvadoreña), lo cual sólo era un forma de encubrir el tráfico clandestino que procedente de la posesión inglesa en Jamaica trasponía el istmo centroamericano, se "lavaba" en los lugares antes mencionados y llegaba convertido en mercancías "españolas" a San Blas. De ahí los mercaderes tapatíos distribuían los productos en la Nueva Galicia, Zacatecas, Durango, Chihuahua y desde luego a Sonora y Sinaloa, casi siempre por vía terrestre, pero ahora también por la marítima ya que tanto los comerciantes neogallegos usaban pequeños navíos⁵ para enviar cargamentos hacia Sonora, Sinaloa y la Antigua California, como que los mercaderes de esas provincias se aprovisionaban en San Blas de productos manufacturados, a cambio de plata y oro, y también vendían los productos regionales tales como la harina, queso, sebo, jabón, cueros y carne salada.

Otro elemento coincidente de enorme importancia en el desarrollo del comercio marítimo y de la economía regional del mar Bermejo en general, fue la creciente presencia de navíos ingleses y norteamericanos, estos últimos procedentes de la zona de Boston en particular, que a finales del siglo XVIII ya recorrían todos los océanos del planeta dedicados lo mismo a la actividad mercantil que a la ballenera, o a una mezcla de las dos. Los estudios que se han dedicado a este fenómeno de expansión marítima civil indican que cientos de estos navíos surcaban el Atlántico hasta el estrecho de Magallanes para penetrar en el Pacífico, recorrían después todo el litoral americano hasta Canadá y luego continuaban hacia Hawai, China y el resto del globo hacia Europa y los Estados Unidos, o bien por la ruta opuesta.

En ese largo recorrido algunos de estos navíos y sus intrépidas tripulaciones merodeaban por el golfo de California y no son pocos los casos en que se dedicaban al comercio ilícito. También recurrían a entrar en contacto con barcos de bandera española para efectuar intercambios en el mar, o alegaban

⁴ Archivo General de Indias (Sevilla), Indiferente General 1891.

⁵ A partir de ese año se presentaron en San Blas solicitudes de permisos para construir "canoas", otras embarcaciones llamadas taveques, e incluso balandras.

averías, enfermedades, o necesidad de bastimentos, para anclar en puertos hispanoamericanos, todo ello contemplado en los tratados internacionales celebrados entre potencias metropolitanas, y así efectuar jugosos negocios con la complicidad de autoridades y colonos. Gracias en buena medida a este intercambio y abasto clandestino fueron surgiendo individuos que, además de sus actividades en los ramos minero y agropecuario, o de representación de los comerciantes de México, pronto pudieron ampliar su influencia al giro mercantil casi autónomo.

Todo lo anterior resultaba inevitable ante la incapacidad de la nación española para abastecer las crecientes demandas de sus colonias, bien fuera por la simple carencia de medios de transporte o por la carestía de los productos llevados desde España que no soportaban la competencia con los de Inglaterra y Estados Unidos. Cada uno de los aspectos antes mencionados contribuyó decisivamente a la paulatina conformación de un corredor comercial marítimo, cuyo eje era el puerto de San Blas, para satisfacer las necesidades de una creciente población mestiza y criolla asentada ahora más cerca del litoral luego de acelerarse el desplazamiento de los grupos indígenas.

Entre las diferentes subregiones localizadas en el entorno del mar de Cortés la península de California era la menos desarrollada y aún así existía un núcleo de pobladores en el sur que efectuaban un reducido comercio a través de San José del Cabo, San Lucas y La Paz; Loreto subsistía gracias a su contacto con la contracosta sonorense. Sobre este litoral continental, en cambio, la sociedad regional crecía en población y producción cada vez más favorecida por las reformas políticas y económicas del régimen borbónico. En ese marco muchos antiguos agentes de los almaceneros de la ciudad de México, y otros nuevos empresarios surgidos al interior de la región, ingresaron inicialmente a la órbita del consulado de Guadalajara, durante el corto período de vida de este (1795-1824), pero ahora en términos más igualitarios, progresivamente independientes hacia el final de la administración española y con la opción de nuevas rutas de importación y exportación.

Fueron surgiendo pues, o resurgiendo, según se vea, puertos en Sonora y Sinaloa que respondían a las necesidades de la población y a los intereses de grupos influyentes. Este fue el caso de Mazatlán que estaba ubicado en forma ventajosa para la subregión de Rosario y Culiacán, y de Guaymas, que funcionaba idealmente para las subregiones de Alamos y Pitic y en general para toda la zona sonorense. Guaymas era desde luego el mejor puerto natural de todo el golfo por su bahía protegida de todos los vientos y por la profundidad de sus aguas que permitían albergar barcos de gran calado y en

gran número. Durante la época de la empresa evangelizadora jesuítica no pasó de ser un simple embarcadero para recibir los abastecimientos que fluían de Sonora y las Pimerías hacia California, pero a principios del siglo XIX ya había rebasado la categoría de simple puerto interregional y desde la misma metrópoli se reportaba que en agosto de 1803 había arribado a Guaymas la fragata bostonesa Catalina, al mando del capitán David Woodard, con el pretexto de solicitar víveres, pero que en realidad había realizado comercio clandestino; que en septiembre de ese mismo año habían llegado también el paquebot Pepe de Asturias y el bergantín Valdés y que se les había ordenado capturar a la fragata anglonorteamérica Hazard que, según carta de su capitán James Rowan a un vecino de Sonora ¿? buscaría ir a Guaymas también. Finalmente no había aparecido ninguna, pero que por todo lo anterior se buscaría reforzar la vigilancia de Guaymas.⁶

En otro trabajo mío, presentado en Sonora, ya he tratado el famoso caso del navío bostonés Dromo que entre septiembre y diciembre de 1808 celebró su propia “feria comercial” en Guaymas y Mazatlán y el cual, según permiten apreciar los testimonios, era comandado también por el mismo capitán Woodard⁷. Estos escasos reportes de los casos de contrabando, fenómeno socioeconómico que por su propia naturaleza clandestina es difícil de documentar, permiten suponer que hubo muchos episodios similares y que el litoral del noroeste novohispano, tan extenso y solitario, fue un escenario inmejorable para la práctica de un abastecimiento mercantil alternativo al permitido por las leyes españolas y que contribuyó a fomentar una economía subterránea favorable a esos nuevos empresarios regionales mencionados anteriormente.

Al revisar los ramos Californias y Provincias Internas del Archivo Histórico General de la Nación y los ramos Aduanas y Consulados del Archivo Histórico de Hacienda, se pueden localizar cientos de documentos que contienen relaciones de los movimientos mercantiles por la vía naval desde San Blas hacia Mazatlán, San José del Cabo, La Paz, Loreto y, sobre todo, hacia Guaymas que era el punto final de ese corredor mercantil y tal vez el más importante porque en él se concentraba el tráfico comercial de entrada y

⁶ Informe del Secretario del Despacho de Guerra, Joseph Caballero, al ministro Pedro Cevallos, Aranjuez, 25 de abril de 1804. Archivo Histórico Nacional (Madrid), Estado 5541, exp. 14.

⁷ Juan Domingo Vidargas del Moral, “Un caso de contrabando en Sonora y su repercusión en los Consulados de Comercio de Nueva España”, Memorias del VII Simposio de Historia de Sonora, 1982, p. 147-163. Años después he encontrado información adicional sobre este caso en las secciones México e Indiferente General, del AGI, y en las obras de Hubert H. Bancroft.

salida para Ostimuri, Sonora, las Pimerías e incluso con extensión hacia Chihuahua y Nuevo México.

Esto ya era notable en la primera década del siglo XIX y se acentuó después de 1810. En diciembre de ese año el insurgente José María Mercado tomó el puerto de San Blas y los reportes indican que había al menos siete navíos fondeados que provenían de California y Guaymas y que en los almacenes se acumulaban una respetable cantidad de alimentos (harina, queso, maíz y ganado) y varias remesas de oro y plata⁸. Por lo tanto es fácil explicarse que el general José de la Cruz, comandante de las fuerzas realistas en Nueva Galicia, se empeñará en recuperar cuanto antes el puerto. Una vez logrado esto se encontraba en problemas para mantener en funcionamiento el Departamento Naval y pidió ayuda a otros funcionarios españoles. el gobernador intendente de Sonora y Sinaloa, Alejo García Conde, le envió 30 000 pesos desde Guaymas, a bordo de la goleta Saturnina, y despachó por tierra al capitán Mariano de Urrea con 250 hombres para custodiar las cercanías de San Blas⁹. Puede advertirse la pronta comunicación que existía entre ambas provincias y el interés que existía por mantener funcionando esa ruta naval, estratégica tanto militar como comercialmente. A medida que el movimiento insurgente obstruyó en el centro del virreinato las vías de transporte terrestre y que Morelos capturó el puerto de Acapulco, esa importancia aumentó junto con el tráfico mercantil marítimo.¹⁰

En la metrópoli mientras tanto sesionaban las Cortes que habían elaborado la Constitución de 1812 y los diputados Juan Bautista Pino, de Nuevo México, y Miguel Ramos Arizpe, de las Provincias Internas de Oriente, pero quien se ocupaba de los asuntos de las de Occidente por el fallecimiento de Manuel María Moreno, pedían que se habilitara para el comercio libre al puerto de Guaymas y que se celebrará una feria comercial anual. La resolución favorable llegó entre marzo y abril de 1814 decretándose que: “1o. Se habilita para el comercio nacional al puerto de Guaymas situado en las costas del Mar del Sur de las Provincias internas de Occidente en la América Septentrional. 2o. Por espacio de 10 años serán exentos de todo derecho los efectos de comercio libre nacional que se introduzcan o extraigan por el expresado

⁸ Enrique Cárdenas de la Peña, *San Blas de Nayarit*, 2 vols., México, Secretaría de Marina, 1968; t. I, p. 209-210 y 215-216.

⁹ Comunicación de Alejo García Conde al virrey Venegas, Arizpe, 30 julio 1811, Archivo General de la Nación (México), *Historia* 103, f. 53-54v.

¹⁰ Vidargas, *Navegación...*, p. 250-255, para ejemplos del movimiento comercial marítimo entre 1811 y 1816.

puerto de Guaymas”. Los artículos tercero y cuarto dejaban la decisión de establecer ferias anuales a las Diputaciones Provinciales. Al poco tiempo, sin embargo se restauró el absolutismo en España y el decreto quedó anulado temporalmente, pero aun el mismo régimen absolutista lo confirmó en 1818.¹¹

Durante estos agitados años los diversos grupos de poder de Guadalajara, agrupados en torno a José de la Cruz, fueron madurando un plan de autonomía mercantil que cristalizó en 1815 con un Reglamento Provisional de Comercio para Nueva Galicia que facilitaría las operaciones comerciales por San Blas y que fue apoyado por el Comandante General de las Provincias Internas, Bernardo de Bonavía, para los puertos de Sonora. el consulado de México reaccionó con furia y logró que el Virrey Calleja, enemigo enconado de De la Cruz, dictara en julio de 1816 un bando que prohibía el comercio de Panamá con los puertos novohispanos del Pacífico, lo cual hizo estallar una amarga controversia que se solucionó con la partida de Calleja a España a finales de ese año y el no cumplimiento de su bando en Nueva Galicia hasta el final del período colonial.

A partir pues de 1816 son muy numerosos los reportes de entradas y salidas de barcos de San Blas con destino a los puertos del golfo de California y de la Nueva California. De estos navíos los menos provenían de los puertos regionales y los más provenían de Panamá, Realejo, Sonsonate, Guayaquil, Manila y Cádiz. Todos eran, supuestamente, españoles, pero la verdad es que muchos resultaban ingleses y norteamericanos contratados por comerciantes españoles que tenían que suplir la anemia naval del imperio español con barcos y marinos de otros países. A los nombres de navíos como Silencio, Mexicano, Jerezana, Empecinado, Venturoso, San Luis Gonzaga, Cruz de Mayo, Mercedes, Bastanés, Cristina, Trinidad, Riojano, hay que añadir los del Traveller, Cossack, China, Wanderer, Hussar, Suffield, etc., de los que conocemos sus actividades por denuncias de comercio ilícito o por su asociación con los mercaderes de Cádiz. Casi toda la documentación que conocemos de estos casos procede de los informes de San Blas para las autoridades virreinales y metropolitanas¹². Entre los cientos de informes destacamos uno, a manera de muestra: el comandante del apostadero de San Blas, José de Lavayén, comunicaba que el 20 de noviembre de 1816 había fondeado en el puerto el bergantín mercante español Bastanés, procedente de

¹¹ AGI, Guadalajara 248, 297, 532, e Indiferente General 1832.

¹² La mayor parte en el AGNM, ramos Provincias Internas y Californias, Archivo Histórico de Hacienda (México), ramos Consulados y Aduanas, y otra pequeña parte en archivos españoles como el AGI y el AHN.

Guaymas luego de 10 días de navegación, al mando del capitán Gregorio de la Peña con 4 pasajeros -José Cubillas, Pascual Iñigo y Francisco y José Aguilar- y un cargamento de 10 barriles de aguardiente, 5 huacales de jabón, 310 cargas y 34 envoltorios, o tercios, de plata y oro.¹³

Este era un caso típico de la clase de mercancías que se movían entre Guaymas y San Blas, o a otros puertos, como es el caso de Acapulco de donde se reportaba en julio de 1817, por las autoridades fiscales, que de Callao, Guayaquil, Sonsonate y Realejo llegaban sombreros, hamacas y petates; de San Blas llegaba alquitrán, brea, maíz, panocha, mezcal y “búcaros” de Guadalajara; mientras que de Guaymas, Mazatlán y Californias llegaban “harinas superiores y abundantes”, sebo de res, jabón cobre, oro de placer y plata de patio y fuego, pieles de nutria, queso, higos, pasas, uvas, orejones, sardinas, perlas de Loreto y carne de res en tasajo.¹⁴

¿Y que era lo que llegaba de Jamaica, Boston, Manila o Europa por las intrincadas rutas de Panamá, del cabo de Hornos o de los balleneros? Este informe procedente de San Blas nos da una noticia exacta:

Nota de los efectos que bajo partida de registro ha conducido a mi bordo el bergantín particular nombrado el Venturoso (a) Los tres parientes, procedente de Panamá. Su capitán don Ramón Estrada (su cargamento): Ahujas, alepin, azafrán, aguardiente, botones amarillos, bretañas en trama, bretañas contrahechas, bretañas de algodón, borlón ordinario, bolas de billar, canelas cotincillo, cubiertas de fierro, creas de hilo y de algodón, calancanes, casimir, cotonía lisa, cotines, calicoes, calidonas, cera de La Habana, cajitas de hilo, coletas crudas, caserillo, chales, encajes, estopillas, estopillas de hilo, frasquitos de agua de olor, guin pintado, hilo, irlandas, de algodón y de lino, pintados de algodón, medias rayadas y de todo tipo, machetes, olanes, pañuelos, platillas, picardías, panillas, paños, cintas, servilletas, tachuelas, trajes, tijeras, túnicos.¹⁵

Ya en el final de la administración española, febrero de 1821, el virrey Apodaca enviaba a España un informe con la relación de entrada y salida de barcos de guerra y mercantes de España, Inglaterra y Estados Unidos por los

¹³ Comunicado de José de la Cruz al virrey Apodaca, Campo de Tlachichilco, 27 noviembre 1816, AGNM, Provincias Internas 218, f.8, 9 y 12.

¹⁴ Vidargas, Navegación... p. 258.

¹⁵ Informe del contador de San Blas, Marcelo Croquer, al virrey Calleja, San Blas, 8 febrero 1816, AGNM, Provincias Internas 2, exp. 93, f. 559-561.

principales puertos novohispanos para el período enero-septiembre de 1820. Veracruz era desde luego el más activo con cientos de barcos de todo tipo; en un distante segundo puesto citaba a San Blas, con 29 entradas y 30 salidas de mercantes españoles; Guaymas ocupaba el tercer sitio con 9 entradas y 9 salidas de mercantes españoles también; la Baja California tenía 7 y 8; Acapulco 7 y 6, y, finalmente, la Alta California con 3 y 3¹⁶. Independientemente de la ambigüedad del documento y de que se trata de cifras oficiales que no podían registrar los movimientos clandestinos, debe destacarse el hecho de que el corredor del golfo de California -San Blas, Guaymas y Baja California- superaba ampliamente al antaño influyente puerto de Acapulco. En ese mismo expediente se consignaban otros movimientos de barcos entre San Blas y Guaymas y la llegada de la fragata inglesa Sesostris a San Blas, el 8 de enero de 1821, procedente de Barcelona y La Coruña con todo tipo de efectos.

La época de gloria para San Blas, sin embargo, llegaba a su fin: el 3 de mayo de 1821 los diputados de Nueva Galicia solicitaban que se cambiara el puerto a Chacala, que tenía más fondo, ya que San Blas se azolvaba con las arenas del río Santiago, además de que Chacala tenía mejor clima, agua y maderas¹⁷. Estos problemas, presentes desde el momento de su fundación en 1768, acabarían efectivamente por provocar la decadencia de San Blas en el curso de la primera mitad del siglo XIX y la progresiva transformación física del lugar: hoy en día es un paraje encantador de gran atractivo turístico que sólo en algunas magníficas ruinas de sus fortificaciones y almacenes permite entrever lo que alguna vez fue la capital marítima del noroeste novohispano.

Guaymas, por lo contrario, aquel desolado paraje del litoral sonoreense que apenas sirvió a los jesuitas, reunía en cambio todas las condiciones naturales de un gran puerto, y con el activo desarrollo de la sociedad formada en su entorno muy pronto pasó a ser un tema a debatir en las Cortes del imperio y la necesaria puerta al exterior de una sociedad criolla regional que expandía su horizonte mirando hacia el mar.

¹⁶ AGI, México 1504.

¹⁷ Acuse de recibo de la petición de los diputados de Nueva Galicia, Madrid, 1821, AGI, Guadalajara 324.

LOS INICIOS DE LA AVIACION EN SONORA, 1913-1914.

Lawrence Douglas Taylor Hansen

Una de las ironías de la historia de Sonora consiste en el hecho de que la aviación en esta región tuvo sus orígenes en tiempos de guerra, durante la fase constitucionalista de la década de lucha revolucionaria en México que duró de 1910 a 1920.

No fue la primera vez que el aeroplano había sido utilizado como instrumento de combate en este conflicto. Había hecho su aparición a principios de febrero de 1911 durante el sitio de Ciudad Juárez por los grupos de insurrectos antirreeleccionistas encabezados por Pascual Orozco y Luis A. García. Los aviadores franceses Roland G. Garros, René Simón y René Barrier, que hacían escala en el paso en camino a la ciudad de México para participar en una exhibición aérea, y los estadounidenses Benjamín D. Foulis y Charles K. Hamilton, que estaban al servicio de la División de Maniobras que el presidente Taft había formado en la región de la frontera entre Texas y México, hicieron varios vuelos sobre la guarnición en Ciudad Juárez en febrero y marzo de 1911.¹

¹ Referente a los aviadores franceses, véase los recortes del Philadelphia Ledger, 7 de febrero de 1911; The St. Louis Republic, 8 de febrero de 1911; Diario de la Marina, 10 de febrero de 1911; y The Daily Express, San Antonio, Texas, 12 de febrero de 1911, en el Archivo Histórico "Genaro Estrada", Secretaría de Relaciones Exteriores, México, D. F., Ramo Revolución Mexicana, L-E-631, exp. 35, hs. 81, 100 y 174, y L-E-635, exp. 40, hs. 22 y 24 (de aquí en adelante citado como AHGE/RM, seguido por el número de legajo o volumen, expediente –si hay– y foliación); San Diego Unión, 12 de febrero de 1911.

La exposición aérea en la ciudad de México se llevó a cabo entre el 26 de febrero y el 7 de marzo de 1911.

Sobre los pilotos estadounidenses, véase las comunicaciones intercambiadas entre los señores H.F. McGarvin, el representante de la Compañía Internacional Aviators, el piloto civil Robert J. Collier, y oficiales de la Oficina del Ayudante General y del Cuerpo de Señales del Ejército de Estados Unidos, 6, 9, 10, 11 y 17 de febrero, 3 y 4 de marzo de 1911, en U.S. Adjutant General's Office, Record Group 94, National Archives, Washington, D. C., AG1716354, A288 Y A289,

En 1912, durante la rebelión orozquista contra el gobierno de Madero, las fuerzas beligerantes utilizaron el avión como arma de guerra por primera vez en la lucha, si bien en una escala muy reducida. Desde la primavera hasta el verano de aquel año, el aviador británico John L. Longstaff, contratado por los rebeldes orozquistas, realizaba dos vuelos cada noche a través de la frontera, llevando correspondencia y armamento --50 rifles a la vez-- a las fuerzas insurrectas ubicadas al otro lado en las cercanías de Nuevo Laredo.² Otro piloto extranjero, el estadounidense John Héctor Worden, sirvió con la 1ra. Brigada de Infantería (el 23o. Batallón) dirigida por el coronel Francisco Castro, quien formaba parte de la columna federal del general Victoriano Huerta que operaba en Chihuahua, desde mediados de agosto hasta los finales de octubre de 1912. Los deberes de Worden consistieron en llevar a cabo misiones exploratorias para la brigada de Castro, la vigilancia del Ferrocarril Central contra ataques rebeldes, así como el transporte del pagador y de su dinero desde donde quedaba interrumpida la vía, hasta el campamento de avance y su regreso.³

Durante la lucha constitucionalista contra el régimen huertista de 1913-1914, los grupos insurrectos no tardaron en iniciar el desarrollo de pequeños cuerpos de aviación, mientras que los esfuerzos del gobierno federal en este sentido languidecieron. En abril de 1913, Ignacio L. Pesqueira, el gobernador de Sonora, impulsado por las sugerencias del coronel Eduardo Hay y del mayor Federico Cervantes, ambos aficionados de la aviación, entró en negociaciones con la compañía Glenn L. Martín de Los Angeles, California, en relación a la compra de uno o más aviones que debían ser utilizados en las operaciones que Obregón llevaba a cabo en el noroeste. Enviados a Los

AG11744387 (incluido con AG1716354); AG1746358, documentos adicionales A, B, y C; y AG1749024 (de aquí en adelante citado como NA/RG 94, seguido del número del documento); San Francisco Chronicle, 6-7 de febrero de 1911; Enrique C. Creel, el secretario de Relaciones Exteriores, a los Secretarios de Guerra y Marina y de Gobernación, 13 de febrero de 1911; Recortes del St. Louis Globe Democrat, 6 de febrero de 1911, St. Louis Post Dispatch y Arizona Republican, 7 de febrero de 1911; St. Louis Post Dispatch, 8 de febrero de 1911; San Francisco Call, 9 de febrero y 17 de marzo de 1911; The Daily Express, San Antonio Texas, 12 de febrero de 1911; en AHGE/RM, L-E-630, exp. 32, h. 44; L-E-635, exp. 40, hs. 22, 24 y 30; y L-E-636, exp. 2, h. 128.

² The Mexican Herald, 29 de septiembre de 1912; El Imparcial, 29 de septiembre, 3 y 10 de octubre de 1912; elspeth E. Freudenthal, "How Aviation "Firsts" Took Place in México", en The Americas, v. 4, núm. 1 (julio de 1947), p. 105.

³ National Air and Space Museum Library, Smithsonian Institution (hereafter cited as NASML/SI, Biographical File, No. CW-902500-01; John Hector Worden, "Practical Military Aviation", en Aircraft, v. 3, núm. 10 (diciembre de 1912), pp. 290-291, y "Worden Taking Risks in Mexico", del mismo autor, en Aeroand Hydro (16 de noviembre de 1912), p. 118.

Angeles, sus agentes Ramón P. Denegri y Santiago Camberos pagaron alrededor de 5,000 dólares por un biplano modelo “Martín” con motor Curtiss. Al mismo tiempo, contrataron a Didier Masson, instructor de la compañía, para pilotear el aparato.⁴

Nacido en Francia, Masson había emigrado con su familia a California a principios de este siglo. En 1909 hizo un viaje a su país natal y aprendió a volar en la escuela de aviación de Châlons-sur-Marne bajo la dirección del distinguido aviador Louis Paulhan. De 1910 a 1913, después de haber regresado a Estados Unidos, trabajó como piloto en exhibiciones aéreas en Nueva York y San Francisco. A principios de 1913 fue contratado como instructor para la escuela de aviación de Glenn Martin ubicada en el parque Balboa, San Diego.⁵

⁴ General José María Maytorena al Primer Jefe de la Revolución, Venustiano Carranza, 30 de abril de 1913, en Isidro Fabela y Josefina Fabela, eds., Documentos Históricos de la Revolución Mexicana, México, Editorial Jus y Fondo de Cultura Económica, 1960-1973, v. 14, pp. 213-214; El Imparcial, 3 de julio de 1913; Entrevista con el ingeniero general de brigada Federico Cervantes, realizada por Daniel Cazes, en agosto de 1960, en Biblioteca del Instituto Nacional de Antropología e History, México D. F., History Oral de la Revolución Mexicana, PHO/1/1, hs. 11-17, y en Daniel Cazes, de., Los revolucionarios, México, Editorial Grijalbo, 1973, pp. 141-142; Rafael Sánchez Escobar, Narraciones revolucionarias mexicanas, histórico-aneecdóticas, México, Talleres Tipográficos de la Casa de Orientación para Varones, 1934, pp. 180-182; Federico Cervantes, Felipe Angeles y la revolución de 1913: biografía, 1869-1919, México, s.e., 1944, pp. 63-64; José Villela, Pioneros de la aviación mexicana, México, Ediciones Colofón 1964, pp. 81-82; Alberto Salinas Carranza, “La aviación militar mexicana: conferencia sustentada en la Escuela del Aire, en Zapopan, Jalisco”, en El Legionario, v. 18, No. 207-208 (mayo-junio de 1968), p. 45; Antonio G. Rivera, La revolución en Sonora, México, Imprenta Arana, 1969, p. 378; Isidro Fabela, “La primera flotilla aérea constitucionalista”, en Mis memorias de la Revolución, México, Editorial Jus, 1977, p. 280; Alberto Francisco Pradeau, “el avión “Sonora” y el primer ataque aéreo mundial sobre buque de guerra, 1913”, en Temas sonorenses a través de sus simposios de historia, Hermosillo, Gobierno del Estado de Sonora, 1984, pp. 95-96.

⁵ NASML/SI, Biographical File, Nos. CM-170000-01, CM-170000-20, y CM-170000-40; The Marin Journal, San Rafael, Cal., 28 de marzo de 1912; Irvin Ashkenazy, “Birdmen over Domínguez Hill”, en Westways (enero de 1975), pp. 14-16 y 71-72; Marco R. Newmark, “The Aviation Meet of 1910” in Doyce B. Nunis, Jr., ed., A Southern California Historical Anthology: Selections from the Annual and Quaterly Publications of the Historical Society of Southern California, 1883-1983, Los Angeles, Historical Society of Southern California, 1984, p. 323; Edward Jablonski, Warriors With Wings: The Story of the Lafayette Escadrille, Indianapolis, Ind., Bobbs-Merrill Company, 1966, p. 84; Philip M. Flammer, The Vivid Air: The Lafayette Escadrille, Athens, Ga., University of Georgia Press, 1981, pp. 16-17. En marzo de 1911, Masson había solicitado empleo como instructor de aviación en el ejército porfirista, pendiente la llegada de los aviones Bleriot que el gobierno de Díaz había pedido en el extranjero. Es probable que la Secretaría de Guerra y Marina no haya aceptado la oferta de Masson, puesto que no existen pruebas que muestren que éste hubiera estado en México en 1911. Subsecretario de Relaciones Exteriores al Secretario de Guerra y Marina, 11 de febrero de 1911, en Archivo de la Secretaría de

El 5 de mayo de 1913, el avión comprado por los constitucionalistas fue enviado en ferrocarril a Tucsón, adonde llegó al día siguiente. Alejandro D. Ainslie, cónsul huertista en aquella ciudad, solicitó, por medio de la embajada mexicana en Washington, el embargo del aparato, lo que se efectuó en el Rancho Pike, situado un poco al sur de Sahuarita, Arizona, donde el avión estaba escondido. No obstante, el 18 de mayo, Thomas J. y James M. Dean, hermanos aviadores de origen australiano contratados como mecánicos para proporcionar mantenimiento a la máquina, acompañados por el contrabandista estadounidense Jack Noonan y otros simpatizantes constitucionalistas, “robaron” el avión, lo desarmaron en varias piezas y arreglaron su traslado en cajas a Hermosillo por diferentes rutas a través de la frontera.

Masson y los hermanos Dean también cruzaron la línea divisoria clandestinamente. Al llegar a Hermosillo, el aeroplano, bautizado como el “Sonora” –también conocido popularmente como “el gran pájaro rojo”, debido al color de su pintura–, fue ensamblado de nuevo y, después de algunas pruebas, que provocaron por lo menos un ligero accidente, fue arreglado par volar.⁶

la Defensa Nacional, México, D. F., Ramo: History, XI/481.5, expediente 66, hoja 726 (de aquí en adelante citado como ASDN/H, seguido por el número de expediente y hoja); Telegramas de Antonio Lozano, el cónsul mexicano en Los Angeles, Cal., al Secretario de Relaciones Exteriores, y de V. Salado Alvarez, el subsecretario de Relaciones Exteriores, a Lozano, 4 de febrero, 17 y 18 de marzo de 1911, en AHGE/RM, L-E-629, exp. 31, hs. 58-59, L-E-642, exp. 56, hs. 88-89, y L-E-644, exp. 61, hs. 236-2337.

⁶ Referente a la detención del avión constitucionalista y la persecución de los responsables de su compra y traslado a través de la frontera, véase la correspondencia intercambiada entre el gobernador Ignacio Pesqueira, el coronel Juan G. Cabral, Gustavo Padrés, y Alberto B. Piña, 5-7 y 9 de mayo de 1913, en el Archivo General del Edo. de Sonora, tomo 2948, 2da. parte, exp. “Material de Guerra”, hs. sin foliación; Correspondencia intercambiada entre el cuerpo consular mexicano en Texas y el suroeste de Estados Unidos, la embajada de México en Washington y la Secretaría de Relaciones Exteriores en México, en AHGE/RM, L-E-766, exps. 6,7, 28 y 28bis, en su totalidad; L-E-771, hs. 107-109, 149-153, 158, 235, 270-271; L-E-775 exp. 7, j.38; L-E-782, exp. 11, h.67; L-E-868, exp. 1, hs. 1, 28-29, 115-116, 141-144, y exp. 2, hs. 49, 116, 124-125, 139-140, 142-144, 150 y 165. Véase también la correspondencia intercambiada entre funcionarios del Departamento de Justicia y el Secretario de Estado estadounidenses, 7,8,10,14,15,19 y 20 de mayo de 1913, en U.S. Department of State, Record Group 59, file 812.00, Records of the Department of State Relating to the Internal Affairs of Mexico, 1910-1929, (Microcopy 274), National Archives and Records Service, Washington, D.C., documentos 7423,7446,7514,7515 y 7560 respectivamente (de aquí en adelante citado como NA/RG 59, f812.00, seguido del número del documento); Informes de los comandantes estadounidenses en Douglas y Nogales, Ariz., al gral. Tasker H. Bliss, gral. en jefe del Departamento del Sur del ejército estadounidense, con cuartel general en el Ft. Sam Houston, Tex., 3 y 31 de mayo de 1913, en NA/RG 94, AG2024012, F

Durante todo el período de la lucha armada de 1910 a 1920, el aeroplano fue, sin duda, el arma de guerra que más asombró a los soldados mexicanos, inclusive a los del ejército federal. La revolución proporcionó a un gran número de habitantes de las áreas rurales del país una oportunidad de ver una “máquina voladora” por primera vez en sus vidas. La llegada del avión “Sonora” a la capital del estado y sus vuelos iniciales despertaron mucho interés entre la tropa estatal y los hermosillenses en general, como el periódico La Voz de Sonora, en su edición del 23 de mayo de 1913, constató:

Hoy se verificará la prueba segunda del aeroplano “sonora” que emprenderá su vuelo del mismo sitio en que lo hizo la primera vez, pero ahora queda prohibida por la Comandancia Militar de la Plaza toda introducción de individuos, sea en carruajes, a caballo o a pie en el campo de aviación, bajo penas severísimas que se harán efectivas inmediatamente de cometida la infracción. La medida no puede ser más pausable, pues se vio en el primer día en que trató de probarse el

(archivado con AG2008188) (de aquí en adelante citado como NA/RG 94, AG seguido del número del documento), y en NA/RG 59, F812.00/7760; Frederick Simpich, el cónsul estadounidense en Hermosillo, al Srío. de Estado en Washington, 28 de mayo de 1913, en NA/RG 59, F812.00/7625; Luther T. Ellsworth al Srío. de Estado, 2 y 14 de junio de 1913, en NA/RG 59, f812.00/7711 y 7817, respectivamente; Reuben A. Hopkins, ex-comisario diputado estadounidense en Douglas, Ariz., al general Hugh Lennox Scott, comandante de la 2a. Brigada de Caballería, Fuerte Bliss, Tex., 14 de junio de 1913, en NA/RG 59, f812.00/7884; Informes de J.H. Bowen y Charles E. Breniman, agentes especiales del Departamento de Justicia en Los Angeles y Douglas respectivamente, 10-11, 14-15, 19-22, 28-30 de agosto, 12 y 15 de septiembre y 5 de octubre de 1913, 28 de enero y 4 de febrero de 1914, con las declaraciones del comisario C.A. Overlock y su diputado L.L.D. Johnson, 2 de septiembre de 1913, en U.S. Department of Justice, Federal Bureau of Investigation, Record Group 65, National Archives and Records Service, Washington, D.C., Investigative Case Files of the Bureau of Investigation, 1908-1922 (m1085), rollo 4, secciones generales 52,53,57 y 58 (de aquí en adelante citado como NA/RG 65, ICFBI, seguido del número de rollo -r- y sección general -sg-); y en NA/RG 59, f812.00, 8872, 9247, 10794 y 10854; Transcripciones de recados intercambiados entre los Departamentos de Guerra y Estados en Washington, D.C., 7,10, 14-16, 19 y 24 de mayo de 1913, en NA/RG 94, AG2037941, Addn. A (archivado con AG2008188). Véase también el recorte de un periódico estadounidense no identificado, en United States Air Force, Historical Research Center, Maxwell Air Force Base, Alabama, E.L.Jones Collection (de aquí en adelante citado como USAF/HRC/EIJC), recortes de prensa anotados, 2a. serie, pp. 1-2; The Mexican Herald, 8,11,20 y 22 de mayo, 3 y 4 de julio de 1913; El Independiente, 9 y 26 de mayo, 30 de agosto, 20 de septiembre, 2 de octubre de 1913; El Imparcial, 3 de julio de 1913; Tracy Hammond Lewis, Along the Río Grande, New York, Lewis Publishing Company, 1916, pp. 135-137; Guy Gilpatric, “Aviation in Mexico”, en The Aeroplane, núm. 42, suplemento (10 de enero de 1917), p.186; C.G. Grey, Jane’s All the World Aircraft, London, Sampson Low, Marston and Company, 1917, p. 194b; Elspeth E. Freudenthal, op. cit., p. 105; Quay House, “He was Pancho’s Air Force: Gilroyan Recalls High Adventure with Villa”, en San José Mercury, San José, Cal., (septiembre de 1961), artículo sin paginación.

motor, cómo la muchedumbre de curiosos estorba al libre manejo del aparato aviador en el campo que se destinó para las experiencias; además, carece de objeto la aglomeración de gente en el sitio donde el aparato deberá ascender, extenso y que dará una vuelta o más por la ciudad y el Cerro de la Campana, es innecesario que se congregate en determinado punto gran cantidad de curiosos, pues el vuelo del biplano será presenciado por todo Hermosillo.⁷

Después de estar en la capital unos días, el aparato, acompañado por los tres extranjeros, fue transportado por ferrocarril hasta el campamento insurrecto en Estación Moreno, cerca del puerto de Guaymas, que estaba defendido por los federales.

En un artículo que redactó en 1918 para la revista de aviación *Tojtlí*, Masson describió la reacción de los soldados rebeldes al aparato extraño, que llegó a su destino el 27 de mayo de 1913:

La llegada del aeroplano... fue acogida con un interés muy intenso por parte de los mexicanos, pero los indios yaquis al contrario, estaban absolutamente impasibles y su aspecto, así como su actitud, no eran nada tranquilizadora. Vueltos del natural asombro, fueron los primeros en venir a dormir a la sombra del aparato.⁸

Se improvisó una pista de aterrizaje en las cercanías del campamento rebelde y, dado que una de las principales tareas del avión consistiría en practicar ataques de bombardeo contra los barcos federales “Guerrero” y “Tampico”, que surcaban las aguas de la bahía de Guaymas, Masson y los hermanos Dean emprendieron la manufactura de algunas granadas aéreas. En el artículo mencionado previamente, Masson describió el proceso de elaboración de estas bombas:

Un especialista me fabricó una cuarentena de bombas con tubos de canalización para agua. Estos tubos tenían un diámetro de cerca de ocho centímetros por 30 centímetros de longitud. Llenos de una

⁷ Artículo publicado en *La Voz de Sonora*, 23 de mayo de 1913, y reproducido en Alberto Francisco Pradeau, “Monografía sobre el avión Sonora”, en *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia*, v. 31 (1982), p. 101; y Alberto Francisco Pradeau, “el avión Sonora”, *op. cit.*, p. 99. Véase también las pp. 96 y 100 de Pradeau (1982) y del mismo autor (1984), p. 101; así como Fernando Ocaranza, *La novela de un médico*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1940, p. 303.

⁸ Didier Masson, “el primer ensayo de aviación en la guerra”, en *Tojtlí*, México, D. F. (junio de 1918), pp. 184-185.

mezcla de 40 por ciento dinamita y 60 por ciento remaches de hierro, estos aparatos, al decir del constructor, serían suficientes para pulverizar a los cañoneros...⁹

Tres días después, el 30 de mayo, Masson y Dean realizaron cinco vuelos de observación sobre los dos cañoneros. Continuaron con los vuelos durante las siguientes tres semanas. el 21 de junio atacaron los dos barcos con las bombas que habían elaborado. Masson recordó los decepcionantes resultados de la misión:

...a pesar de numerosas pruebas, (las) bombas no llegaron jamás a caer sobre el cañonero. sin embargo, el efecto moral era considerable, pues desde el aparato, a 1,500 metros de altura, pude observar a menudo que el “Guerrero” trataba de cambiar de lugar o que los miembros de la tripulación de arrojaban al agua.

Esto era la buena guerra: ¡los cañones antiaéreos no existían entonces! Los cañones de seis pulgadas del “Guerrero” y del “Tampico”, se daban, sin embargo, el gusto de hacer algunos disparos, y aunque no podían tomar un ángulo mayor de 40 grados, continuaban tirando cuando el aparato se hallaba verticalmente encima de ellos.¹⁰

La altura desde la cual los proyectiles fueron arrojados, así como las maniobras hechas por las naves para evitar los ataques, hicieron la tarea de Masson y Dean sumamente difícil de cumplir, aún en las mejores circunstancias debido al tiempo, la inhabilidad de los barcos para defenderse, etcétera. No fue hasta la Segunda Guerra Mundial cuando la técnica del bombardeo de naves desde el aire fue perfeccionada, con el desarrollo de los aviones torpederos y de bombardeo en picada. No obstante, el ataque contra el “Guerrero y “Tampico”, así como los que siguieron, obligaron a la pequeña escuadrilla huertista a zarpar continuamente en busca de un refugio en alta mar, y, así, no pudo utilizar sus cañones contra las tropas de Obregón acantonadas cerca del puerto.¹¹

⁹ Didier Masson, *op. cit.*, pp. 184-185.

¹⁰ *Ibid.*, pp. 184-185.

¹¹ Informe del comandante de la Guarnición en Douglas, Az., al gral. Bliss (para la semana que termina el 31 de mayo de 1913), 9 de junio de 1913, en NA/RG 94, AG2024012, J(archivado con AG2008188); *El País*, 27 de mayo; 4,12,15 y 25 de junio de 1913; *The Mexican Herald*, 27 y 31 de mayo; 4 y 22 de junio 1913; *New York Times*, 31 de mayo y 22 de junio de 1913; Ellworth al Srío. de Edo., 2 de junio de 1913, en NA/RG 59, f812.00/7711; *The Aeroplane*, Londres, 17 de julio de 1913.

El ataque lanzado por Masson y Dean contra los cañoneros federales, sin embargo, no constituyó el primer caso del uso de un avión en operaciones ofensivas en contra de los buques de guerra.

En mayo de 1913, hacia finales de la primera guerra de los Balcanes (1912-1913), un biplano Farman, perteneciente a la armada griega y utilizado para vuelos de exploración, había dejado caer cuatro granadas de mano sobre algunas naves de la flota turca ancladas en el estrecho de los Dardanelos.¹²

Durante el mismo período, cuando los federales de Guaymas emprendieron su segunda ofensiva hacia el norte, Masson y Dean hicieron varios vuelos de observación a lo largo del ferrocarril, tarea que proporcionó al estado mayor de Obregón datos precisos sobre los movimientos de la columna enemiga. Al detectar que los federales habían dejado descubierta su línea de comunicaciones, Obregón ordenó que una porción de su tropa cortara esta ruta a la altura de la Estación Maytorena.¹³ Durante el reñido combate que ocurrió poco después en las cercanías de la hacienda de Santa María, los dos aviadores dejaron caer bombas sobre los atrincheramientos enemigos en Estación Ortiz, y mataron en una ocasión a unos 40 soldados federales.¹⁴ En el transcurso de la última semana de junio, todo el mes de julio y la primera semana de agosto, Masson y Dean realizaron otros vuelos de observación

¹² Patrick Robertson, The Shell Book of Firsts, London, Eloury Press and Michael Joseph Limited, 1974, p. 8.

¹³ Informe del comandante de la flota estadounidense del Pacífico al Departamento de la Marina en Washington, D. C., 6 de junio de 1913, en NA/RG 59, f812.00/7841; Parte rendido por Pedro Ojeda, el general en jefe de la División del Yaqui, al Secretario de Guerra y Marina, 3 de agosto de 1913, en ASDN/H/XI/481.5, exp. 270, hs. 705-710. Este documento también se encuentra reproducido en Miguel A. Sánchez Lamego, History militar de la Revolución Constitucionalista, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1956-1960, v.2 (anexos), pp. 118-121. Véase también la declaración de Gustavo Salinas Carranza en el Cincuentenario de las Grandes Jornadas Mundiales de Aviación en Champaña, Francia, 1909-1910, celebrado en Reims, 5 de junio de 1960, en Isidro Fabela, "La primera flotilla aérea constitucionalista", op. cit., p. 282; C. G. Grey, op. cit., p. 194b; Ivor Thord-Gray, Gringo Rebel: México, 1913-1914, Coral Gables, Fla., University of Miami Press, 1960, pp. 74 76 y 200.

¹⁴ The Mexican Herald, 3 de julio de 1913; The Aeroplane, Londres, 17 de julio de 1913; Thomas Dean, "Bomb Dropping with Carranza", en Aeronautics (1ro. de diciembre de 1915), p. 364; Edwin c. Parsons, The Great Adventure: The Story of the Lafayette Escadrille, Garden City, N. Y., Doubleday, Doran & Company, 1937, pp. 178-180; Alfredo Breceda, México revolucionario, México, Ediciones Botas, 1941, v.2, p. 188; Alfredo Breceda, "el primer avión y la primera ametralladora de la revolución", en El Legionario, v.6, núm. 68 (octubre de 1956), p. 4; Arch Whitehouse, Legion of the Lafayette, Garden City, N. Y., Doubleday & Company, 1962, pp. 123-125; Arch Whitehouse, Heroes of the Sunlit Sky, Garden City, N. Y., Doubleday and Company, 1967, pp. 81-83; Donald J. Norton, Larry: A Biography of Lawrence D. Bell, Chicago, Ill., Nelson-Hall, 1981, p. 26.

bombardeo contra los cañoneros huertistas en la bahía de Guaymas, sin lograr dañar a ninguno de los dos. De vez en cuando, volaron sobre las obras de defensa federales en el puerto, dejando caer bombas y hojas de propaganda.¹⁵

El 10 de agosto de 1913, durante el último de los vuelos que Masson efectuó sobre Guaymas, se cortó el motor del biplano, lo que obligó al piloto a aterrizar cerca de Empalme. el avión se dañó durante el aterrizaje, y Masson, al ver la necesidad de una larga espera en tanto que llegaban las piezas de refacción de Estados Unidos, renunció a su puesto y regresó a Los Angeles.¹⁶

Para mediados de 1914, se había convertido en ciudadano estadounidense. en agosto de este año, al estallar la Primera Guerra Mundial, Masson salió de Nueva York en el vapor “Santa Ana” con destino a Francia. Se incorporó la infantería francesa¹⁷, y, en 1915, se transfirió al famoso escuadrón “Americane”, mejor conocido como el “Lafayette”, constituido por aviadores voluntarios estadounidenses. Al entrar Estados Unidos a la guerra en abril de

¹⁵ El País, 25 de junio, 1ro. y 17 de julio, 5 y 13 de agosto de 1913; The Mexican Herald, 22, 27 de junio y 30 de julio de 1913; New York Times, 22 de junio de 1913; Partes de novedades de Manuel Castellau, comandante del “Tampico”, al general Ojeda, 27 de julio de 1913, con documentos anexos, en ASDN/H/XI/481.5, exp. 270, hs. 673-689; Radiograma del oficial Cowles, de la flota estadounidense anclada en la bahía de Guaymas, al Secretario de la Armada, 1ro. de agosto de 1913, así como el informe del comandante de la flota al Departamento de la Marina en Washington, D. C., 7 de agosto de 1913, en NA/RG 59, f812.00/8240 y 8695 respectivamente. Véase también el recorte de un periódico estadounidense no identificado, en USAF/HRC/ELJC, recortes de prensa anotados, 1ra. serie, p. 2; Thomas Dean, op. cit., p. 365; Didier Masson, op. cit., pp. 184-185; Edwin C. Parsons, op. cit., pp. 180-181; Fernando Ocaranza, op. cit., p. 303; Alfredo Breceda, “el primer avión y la primera ametralladora de la revolución”, op. cit., p. 4; Palemón Zavala, Perfiles de Sonora, Hermosillo, Gobierno del Estado de Sonora, 1984, p. 101.

¹⁶ Cuaderno de navegación de la nave de abastecimiento “Glacier” de la flota del Pacífico estadounidense anclada cerca de Guaymas, Sonora, 1ro. y 10 de agosto de 1913, en U.S. Department of the Navy, Records of the Bureau of Naval Personnel, Record Group 24, National Archives and Records Service, Washington, D. C. (de aquí en adelante citado como NA/RG 24); Informe del mayor P. D. Lochridge, de la 13a. Caballería, al general comandante de la 2da. Brigada de Caballería, Nogales, Az., 18 de agosto de 1913, en NA/RG 94, AG2073480 (archivado con AG2008188); Informe del comandante de la flota estadounidense del Pacífico al Departamento de la Marina en Washington, D. C., 1ro. de octubre de 1913, en NA/RG 59, f812.00/9283; Recorte de un periódico estadounidense no identificado, en USAF/HRC/ELJC, recortes de prensa anotados, 1ra. serie, p. 2; The Mexican Herald, 11 de agosto de 1913; El Imparcial, 13 de mayo de 1913; El País, 13 de agosto de 1913 y 18 de abril de 1914; El Independiente, 29 de agosto de 1913; Thomas Dean, op. cit., p. 365; Isidro Fabela, “La primera flotilla aérea constitucionalista”, op. cit., p. 280; op. cit., p. 27; Palemón Zavala, op. cit., p. 101.

¹⁷ Recorte de un periódico estadounidense no identificado, en USAF/HRC/ELJC, recortes de prensa anotados, 1ra. serie, p. 2.

1917, regresó a este país para enseñar la táctica de la aviación de combate a los jóvenes pilotos americanos.¹⁸

Al evaluar el papel de Masson y Dean en la campaña constitucionalista en el noroeste, se observó que las hazañas de estos aviadores impulsaron a los federales a acelerar el desarrollo de su propio cuerpo aéreo para contrarrestar la amenaza de los constitucionalistas en este ramo de la ciencia militar.¹⁹ Cabe señalar que los vuelos de observación realizados por Masson y Dean fueron de más utilidad que los de bombardeo, dado que la información adquirida en sus misiones exploradoras contribuyó de manera no muy despreciable al éxito de las fuerzas constitucionalistas en las operaciones que culminaron en el combate victorioso de Santa María. Hay que agregar, empero, que los ataques contra los cañoneros federales constituyeron una de las primeras ocasiones en la historia del mundo en que se había mostrado la vulnerabilidad de los buques de guerra frente a los aviones. Por añadidura, las misiones de bombardeo efectuados por Masson sobre el puerto de Guaymas proporcionaron a los mexicanos su primera experiencia de una forma de combate que se convertiría en un asunto casi cotidiano para las poblaciones de los países europeos y asiáticos durante la Segunda Guerra Mundial.

Aunque otros aviadores extranjeros, entre ellos Alfred M. Williams, de Douglas, Arizona, William George, Richard W. Graeme y Robert H. Marshall, también estuvieron involucrados en la introducción clandestina de aviones a Sonora durante este mismo período, no existen pruebas de que estos pilotos hayan realizado vuelos al servicio de las constitucionalistas durante las campañas del noroeste. Sin embargo, cabe señalar que el piloto Charles Ford, de Douglas, Arizona, quien también estaba al servicio de los rebeldes, dejó

¹⁸ Relativo a la participación de Masson en la escuadrilla Lafayette, véase NASML/SI, Biographical File, Nos. CM-170000-01, CM-170000-20, y CM-170000-40; Recorte de un periódico estadounidense no identificado, en USAF/HRC/ELJC, recortes de prensa anotados, 1a. serie, p. 2; Aerial Age Weekly, 20 de septiembre y 8 de noviembre de 1915; Guy Gilpatric, op. cit., p. 186; C.G. Gray, op. cit., p. 194b; Edwin C. Parsons, op. cit., pp. 174 y 181-187; Arch Whitehouse, Legion of the Lafayette, op. cit., pp. 38-39, 48, 60, 91, 122, 126-127, 136-137 y 255; Herbert Malloy Mason, The Lafayette Escadrille, New York, Random House, 1964, pp. 121-122, 136, 142, 153, 162, 229 y 262; Edward Jablonski, op. cit., pp. 84, 131-132 y 143; Arch Whitehouse, Heroes of the Sunlit Sky, op. cit., pp. 83-84; Philip M. Flammer, op. cit., pp. 16-17, 67-68, 82, 91-92, 97, 99, 103, 144 y 187. Se puede encontrar una biografía detallada de Masson en el recorte de la revista Chirp, 1º. de enero de 1951, en USAF/HRC/ELJC, recortes de prensa anotados, 2da. serie, p. 1, así como en Dennis Gordon, Lafayette Escadrille Pilot Biographies, Missoula, MT., The Doughboy Historical Society, s.f., 105-108, 252 y 263.

¹⁹ The Aeroplane, Londres, 17 de julio de 1913.

caer varias bombas de alto explosivo sobre un puente de caballetes en las afueras de Agua Prieta, lo cual causó algún daño a la estructura.²⁰

De enero a marzo de 1914, los constitucionalistas intentaron comprar aviones adicionales en Estados Unidos con el objeto de utilizarlos en todos los teatros de guerra de la parte septentrional de México.²¹ Entretanto, el biplano “Sonora” fue reparado en Hermosillo, pintado de color azul, y se designó al capitán Gustavo Salinas Camiña como piloto. el 21 de abril de 1914, Salinas Camiña efectuó un vuelo de bombardeo contra el buque “guerrero” en la bahía de Topolobampo, cerca de Los Mochis, en el norte de Sinaloa. Obregón había ordenado que el piloto emprendiera esta misión en apoyo a las fuerzas terrestres constitucionalistas que intentaban salvar al buque “Tampico”, cuya tripulación se había amotinado y puesto la nave al servicio de los sonorenses, y que había sido averiado en un combate en alta mar contra el “Guerrero” y el “Morelos” el 31 de marzo anterior. Al momento en que Salinas Camiña realizaba su vuelo, el “Tampico” se encontraba varado a la altura de Puente de Copas, cerca de Topolobampo, en aguas de una profundidad de veinte metros, desde donde, con su cañón de proa, rechazaba los ataques del “Guerrero”. Aunque ninguna de las bombas del avión alcanzó su blanco, el “Guerrero” fue obligado a buscar refugio en alta mar, lo cual

²⁰ Referente a las actividades de Williams, véase El País y The Mexican Herald, 4 y 7 de junio de 1913. Para datos biográficos sobre Williams, véase El Paso Morning Times, 28 de mayo, 1º. de junio y 9 de julio de 1912, así como el San Francisco Chronicle, 1º. de julio de 1981. Relativo a William George, véase El País, 5 de junio de 1913. Sobre Graeme, véase El País, El Independiente, y The Mexican Herald, 27 de junio de 1913, así como los informes de C. Herrington, J. M. Bowen y Charles E. Breninan, agentes especiales del Departamento de Justicia en San Francisco, Los Angeles y Douglas respectivamente, 16-17 de junio; 11, 14-16, 19 y 22 de agosto; 10-11, 13, 16 y 18 de octubre; 8 y 14 de diciembre de 1913; en NA/RG 65, ICFBI, r. 3, SG 44, 45 y r. 4, Sg 52, 53, 54, 55 y 57, y en NA/RG 59, 812.00/9457. En cuanto a Marshall, véase El País, 11 de julio de 1913. Respecto a Ford, véase Ruth M. Reinhold, Sky Pioneering: Arizona in Aviation History, Tucson, Ariz., University of Arizona Press, 1982, p. 31.

²¹ El Independiente, 8 de febrero de 1914; El País, 11 de enero y 11 de febrero de 1914; Telegramas intercambiados entre Alberto Salinas Carranza y la Compañía Moissant International Aviators, Nueva York, y sus representantes, 17-18 de febrero de 1914; Telegrama de Gustavo Salinas Carranza a Emilio Salinas Carranza, 5 de marzo de 1914; Telegramas de Francisco Urquidí a Francisco S. Elías, el inspector de consulados mexicanos, y de Elías a Urquidí, 13 de noviembre de 1914, en AHGE/RM, L-E-784, exp. 2, hs. 195, 211, 255, 278 y 282 respectivamente, y L-E-760, exp. 22, h. 195; Diebold al Secretario de Relaciones Exteriores en México, 24 de febrero de 1914, en AHGE/RM, L-E-784, exp. 2, hs. 53-57; y correspondencia diplomática intercambiada entre el consulado mexicano en San Diego, Diebold en el Paso, y el Secretario de Relaciones Exteriores, relativa a la supuesta contratación del piloto austriaco Dijon De Wojnies por los constitucionalistas, 29-31 de diciembre de 1913; 21-23 de enero y 10 de febrero de 1914, en AHGE/RM, L-E-789, exp. 13, hs. 1-7.

permitió a los constitucionalistas desencallar el “Tampico” para utilizarlo otra vez como buque de guerra.²²

En mayo de 1914, durante el sitio de Mazatlán, que duró en su totalidad del 5 de enero al 9 de agosto de 1914, Salinas Camiña hizo varios vuelos en “el pájaro azul” sobre la ciudad portuaria, dejando caer hojas de propaganda y bombas entre las obras de defensa enemigas. Durante estas misiones, estuvo acompañado por Teodoro Madariaga, exmaquinista del “Tampico”, y a veces por Thomas Dean como observadores y bombarderos. Salinas Camiña también hizo por lo menos un vuelo en las cercanías de Acaponeta, en el norte del territorio de Tepic.

Desafortunadamente, en el transcurso de un vuelo de prueba, el avión sufrió un “capotaje” provocado por una fuerte racha de viento, con lo que el aparato quedó dañado. el accidente puso fin a la naciente flotilla aérea del cuerpo del noroeste, puesto que, a pesar de las negociaciones efectuadas en los primeros meses de 1914 respecto a la compra de nuevos aparatos, el “Sonora” no fue reemplazado por otro aeroplano hasta la terminación de la campaña contra Huerta. A pesar de que el “Sonora” ya no operaba, los hermanos Dean continuaron trabajando como mecánicos para el cuerpo del noroeste durante su marcha hacia el sur, reparando cañones, automóviles, etc., hasta el final de la guerra.²³

²² Telegramas de Obregón a Carranza, 4 de marzo y 14 de abril de 1914, en Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Estudios sobre la Universidad, Archivo de Gildardo Magaña Cerda (de aquí en adelante citado como UAM/CESU/AJBR), caja 2 exps. 19 y 20, y caja 4, exp. 23, documentos sin foliación; Telegrama del comandante en jefe de la flota del Pacífico estadounidense al Departamento de la Marina en Washington, D. C., 9 de abril de 1914, en NA/RG 59, 1812.00/11499; Informe del comandante de la nave “New Orleans”, al comandante en jefe de la flota del Pacífico, 11 de abril de 1914, en NA/RG 59, 1812.00/11882; Telegrama del secretario particular del Primer Jefe del Ejército Constitucionalista a Rafael Zaraban, 15 de abril de 1914, en Documentos históricos constitucionales de las Fuerzas Armadas Mexicanas, México, Edición del Senado de la República, 1965-1996, v. 2, p. 323; Transcripciones de artículos del periódico Vida Nueva, 7, 11, 13 y 15 de abril de 1914, en AGNM/FMGR, v. 68, p. 88, y v. 69 pp. 50-51, 64 y 100; Recorte del San Francisco Examiner, 16 de abril de 1914, en AHGE/RM, L-E-816, exp. 3, h. 27bis; The Mexican Herald, 20 de abril de 1914; Juan Barragán Rodríguez, Historia del ejército y de la revolución constitucionalista, México, Talleres de la Editorial Stylo, 1946, v. 1, pp. 485-487; Alfredo Breceda, “El primer avión y la primera ametralladora de la revolución”, op. cit., p. 5; Alvaro Obregón, Ocho mil kilómetros en campaña, 2da. de., México, Fondo de Cultura Económica, 1959, pp. 108-110; Isidro Fabela, “La primera flotilla aérea constitucionalista”, op. cit., p. 281.

²³ Telegramas de Obregón a Carranza, 6 y 18 de mayo de 1914, en UNAM/CESO/AJBR, caja 2, exps. 19 y 21, documentos sin foliación; Diarios de navegación de las naves “California” y “Perry” de la flota del Pacífico estadounidense anclada cerca de Mazatlán, Sinaloa, 4, 6 7 9 de mayo de

Reuben A. Hopkins, otro miembro del grupo original de hombres que habían introducido clandestinamente al avión “Sonora” a México, también permaneció con las fuerzas constitucionalistas sonorenses. Hopkins había sido el comisario-diputado encargado por las autoridades en Tucson de vigilar el aeroplano que, al ser descubierto en el Rancho Pike, había sido trasladado a la Mina Chesterfield cerca de Twin Buttes, Arizona, y quedó guardado en uno de los pozos. Según Hopkins, había sido abrumado por agentes rebeldes sonorenses y, junto con el avión, llevado a través de la frontera. A fin de no enfrentar posibles acusaciones en Estados Unidos de haber sido sobornado por los insurrectos, se incorporó a las fuerzas de Obregón, supuestamente con el rango de mayor. Hopkins formó parte de la guarnición constitucionalista en Hermosillo durante el período de la lucha contra Huerta. No participó, hasta donde se sabe, en las campañas llevadas a cabo en el sur de Sonora.²⁴

Después de la escisión entre las fuerzas revolucionarias en noviembre de 1914, las dos facciones en pugna --las de la Convención y las que permanecieron leales a Venustiano Carranza--, al estar conscientes del valor táctico que el aeroplano podría aportar a sus respectivos ejércitos --se dedicaban a crear

1914 en NA/RG 24; Alfred Gordon Brown, el cónsul estadounidense en Mazatlán, al Secretario de Estado, 6, 7 y 13 de mayo de 1914, en NA/RG 59, f812.00/12034, 12055 y 12067; T. B. Howard, el comandante de la flota del Pacífico estadounidense, a Obregón, 6 de mayo de 1914; Obregón a Howard, 8 de mayo de 1914; Miguel A. Rodríguez, el general de división y gobernador militar de Mazatlán, a Howard, 8 de mayo de 1914; y el informe de Howard al Departamento de la Marina en Washington, D. C., 7 de julio de 1914, todos en NA/RG 59, f812.00/13075; The Mexican Herald, 8 de mayo de 1914; El Independiente, 17 de mayo de 1914; José Juan Ortega, Odisea estudiantil revolucionaria, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1953, pp. 55-56 y 85; Alvaro Obregón, op. cit., p. 122; Testimonio del licenciado Andrés Magallón, el jefe de información de la Secretaría de Gobernación del gobierno constitucionalista, en Crónica ilustrada de la Revolución Mexicana, México, Publex Distribuidora, de la Revista Documenta Americana, 1966-1968, v. 4, p. 229. Durante la subsecuente lucha de las facciones revolucionarias, de 1914 a 1915, Thomas Dean, quien era aviador experto aún cuando solo había servido como mecánico de aviones durante la campaña anterior, fungió como piloto de reserva del cuerpo aéreo constitucionalista, cuya base estaba ubicada en el puerto de Veracruz, mientras que su hermano menor, James Dean, combatió como piloto con las fuerzas maytorenistas en Sonora. St. Louis Daily Globe-Democrat, 18 de agosto de 1915; San José Mercury, San José, California, 5 de septiembre de 1961.

²⁴ The Mexican Herald, 20 de mayo de 1913; Informe de un agente especial del Departamento de Justicia en Tucson, Ariz., 6 de mayo de 1913, en NA/RG 59, f812.00/10854; Informe del comandante de la guarnición en Nogales, Ariz., al general Bliss, 31 de mayo de 1913 (para la semana que termina el 24 de mayo de 1913), en NA/RG 59, f812.00/7760; Informes de Charles E. Breninan, agente especial del Departamento de Justicia en Nogales y Tucson, Ariz., 10-11, 19-22 de agosto de 1913, en NA/RG 65, ICFBI, r. 3, SG 45; r. 4, SG 57-58; y en NA/RG 59, f812.00/8500; Declaraciones del comisario C. A. Overlock y su diputado L. L. D. Johnson, 2 de septiembre de 1913, en NA/RG 65, ICFBI, r. 4, SG 52.

cuerpos aéreos más grandes y potentes. el estado de Sonora otra vez se convirtió en teatro de combate en que la aviación ejerció un papel importante en las campañas llevadas a cabo por las fuerzas contendientes en este período. Eventualmente, para mediados de noviembre de 1915, tras la derrota decisiva del ejército villista en el centro de la república y en Sonora, la Secretaría de Guerra y Marina del gobierno constitucionalista inauguró el Departamento de Aviación bajo la jefatura del mayor Alberto Salinas Carranza, primo de Gustavo Salinas Camiña, con dos dependencias principales; la Escuela Militar de Aviación, establecida con el propósito de producir pilotos técnicos, y los Talleres Nacionales de Construcción Aeronáutica para la fabricación de aparatos de motores.²⁵

En 1926, al alzarse en armas los yaquis, una escuadrilla al mando del mayor Roberto Fierro fue enviada a Sonora para ayudar en sofocar la rebelión. Los aparatos de la escuadrilla llevó a cabo tareas de exploración con el propósito de señalar a la tropa terrestre federal los lugares de concentración enemigo, así como realizar misiones de bombardeo sobre los pueblos y posiciones defendidas por los indios rebeldes.²⁶

En síntesis, no fue sino hasta las décadas posteriores, una vez que se habían terminado las luchas civiles, que se establecieron rutas de la aviación civil en Sonora y las demás regiones del país. Sea como fuere, fue el aeroplano “Sonora” que había dado inicio a esta importante forma de transporte en el estado.

²⁵ “Como se formaron nuestros primeros pilotos”, en Revista del Ejército y de la Marina, v. 10 núm. 5 (mayo de 1930), p. 390; Bernardo Hermosillo Ríos, “XXXIX aniversario de la fundación de la aviación en México”, en Revista del Ejército y de la Marina, v. 9, núm. 11 (noviembre de 1954), p. 63; Alberto Salinas Carranza, “Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas: discurso pronunciado por el Gral. de Brigada Alberto Salinas Carranza”, en El legionario, v. 16, núms. 181-182 (marzo-abril de 1966), pp. 17-18; Francisco L. Urquiza, Carranza: el hombre, el político, el caudillo, el patriota, 9na. de., México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1970, pp. 27 y 33; Doroteo Negrete, Cronología aeronáutica de México (Historia de la aeronáutica en México), México, Revista Tohtli, s/f., pp. 53-54.

²⁶ José Villela, op. cit., pp. 93-94; Edward H. Spicer, The Yaquis: A Cultural History, Tucson, Ariz., University of Arizona Press, 1980, p. 235.

HISTORIA DE LA TRANSPORTACION AEREA EN EL ESTADO DE SONORA

Ing. Jose Lopez Moctezuma Cumming
Sociedad Sonorense de Historia

En días pasados, el entusiasta y distinguido miembro de la Sociedad Sonorense de Historia, Ing. Virgilio López Soto, me hablaba de la posibilidad de desarrollar un tema para este simposio, sobre los aeropuertos y las líneas aéreas y su desarrollo en el Estado de Sonora. La idea me pareció magnífica y apasionante, para nuestro querido estado, por su gran extensión, desde un principio, requirió de la comunicación aérea.

Al empezar a estudiar el tema, que en realidad viene a ser el desarrollo del transporte aéreo en el estado, me di cuenta de que hay tres elementos íntimamente ligados, que son: la aviación y su desarrollo tecnológico, los aeropuertos y las líneas aéreas.

Desde los tiempos antiguos, ya en la mitología griega, encontramos a Icaro, el dios que surcaba los aires, y a través del tiempo, siempre existió en el hombre el deseo de volar, imitando a las aves.

Leonardo Da Vinci, describió y estudió las posibilidades del vuelo a base de alas, pero no experimentó al respecto; hasta el siglo XIX, se iniciaron los experimentos para volar, siendo los hermanos Lilienthal en 1890, quienes tuvieron más éxito, pero no a base de alas móviles, sino mediante planeadores.

Los planeadores fueron la base también de varios experimentadores como Langley y otros, pero fue hasta a fines el año de 1903, que los hermanos Wilbur y Orville Wright, volaron con éxito durante 50 segundos, recorriendo en el aire 250 metros; siguieron con sus experiencias, pues el problema principal era el motor, por fin en año de 1908, lograron un motor lo

suficientemente fuerte para sostener el avión y se iniciaron los vuelos en varios países. En 1909 el francés Luis Bleriot cruzó el canal de la mancha.

Con anterioridad ya se había trabajado con los aparatos más ligeros que el aire, o sea los globos y los dirigibles, los primeros iniciados por los hermanos Montgolfier en 1783, y se popularizaron rápidamente, al grado que en México, en 1785, un mexicano, Antonio Fernández, realizó una ascensión en los llanos de Tlaxcala, el problema de los globos era que no podían ser dirigidos fácilmente. De ahí se pasó a las aeronaves flotantes dirigidas o dirigibles, el brasileño Santos Dumont, construyó de los primeros dirigibles no rígidos exitosamente, y en 1899, el Conde Zeppelin, construyó el primer dirigible rígido con buen éxito, a tal grado, que la primera línea aérea no fue de aviones, sino de dirigibles o zeppelines como se les llamó, y volaban en Alemania, entre Dusseldorf y Hamburgo, sin embargo, tuvieron un fin trágico, cuando en 1937, al aterrizar en Nueva York el Zeppelin Hindenburg, estalló envuelto en llamas.

Mientras tanto, en México, en 1910, Alberto Braniff, trajo un biplano francés, marca Voisin, y voló por primera vez en su hacienda de Balbuena, cercana a la ciudad de México, y que desde entonces quedaría ligada a la historia de la aviación en México, pues ahí se encuentra construido, el gran aeropuerto de la Ciudad de México, aún cuando en principio, de 1924 a 1937, los aviones utilizaban como pista el Hipódromo de Balbuena, que estaba al sur del Ferrocarril de San Lázaro a Puebla, y el nuevo aeropuerto se construyó en 1937, al Norte de la vía del ferrocarril.

El Presidente Madero, fue el primer presidente mexicano que voló, en un avión de una escuadrilla norteamericana, y otorgó una beca a los hermanos Salinas Carranza, Alberto y Gustavo y a los hermanos Aldasoro, Juan Pable y Eduardo, quienes vinieron a ser los primeros pilotos mexicanos.

Estos primeros vuelos, fueron posibles también, gracias al invento de los motores de combustión interna, que se aplicaron a los automóviles de 1886 a 1899.

El general Alvaro Obregón, utilizó un avión para bombardear Guaymas en 1915, mismo año en que Venustiano Carranza creó la Fuerza Aérea Mexicana.

De 1920 a 1924 se fabricaron los primeros aviones mexicanos por los Sres. Santarini, Villasana y Angel Lascurain y Osio. Por lo que hace a la fabricación de aviones en México, volvieron a construirse, cuando el Gral. Abelardo Rodríguez y el Gral. Juan Azcarate, se asociaron con la compañía Lockheed y

fabricaron 36 unidades en San Luis Potosí, que compró la FAM, y después cerraron la fábrica.

En cuanto a los pilotos mexicanos, han sido muchos y muy capaces, aunque algunos han terminado trágicamente. El 14 de mayo de 1928, el Cap. Emilio Carranza, voló sin escalas de México a Nueva York, y se mató al regresar.

El 30 de mayo de 1928, el Cap. Roberto Fierro, voló de Mexicali a México, sin escalas, en el avión Baja California No. 2, con el patrocinio del Gral. A. L. Rodríguez, en 14 horas, de las cuales, 4 fueron de vuelo nocturno, sin ayuda de ninguna especie.

El Cap. Francisco Sarabia, voló de México a Nueva York en mayo de 1939, en tiempo récord de 10 hrs. 47 min., pero se mató al regreso en las aguas del Río Potomac, cerca de Washington.

Por lo que hace a las líneas aéreas; se inician los vuelos en 1921, siendo la primera, la Compañía Mexicana de Transportación aérea; el 16 de agosto de 1924, se inician los vuelos de la Cía. Mexicana de Aviación, en la ruta México-Tuxpan-Tampico-Matamoros.

El 29 de noviembre de 1928, se da la concesión de las rutas Mex-Cd. Juárez y Mex-Nogales Tijuana al sonorenses Roberto V. Pesqueira. El 18 de Diciembre de 1928, el sonorenses Cor. Gustavo León circunvoló el territorio nacional 11,000 km. en 58 etapas y 75 hrs.

Así mismo, en 1929 se concesiona la ruta Chihuahua-Nogales y la línea aérea americana Pckwick Latinoamericana, establece el vuelo Los Angeles-Tijuana-Mexicali-Hermosillo-Guadalajara-México, esta compañía es absorbida después por la CMA, que en 1931, opera el vuelo Mex-Gdl-Hmo-Mxl-Lax.

Líneas aéreas mineras en 1938 volaba la ruta Durango-Chihuahua-Cananea-Nogales.

En tiempos del Gral., Lázaro Cárdenas. cuando era ministro de la S.C.O.P. el Gral. Francisco Múgica, se determinó que los aviones de líneas nacionales serían tripulados exclusivamente por pilotos mexicanos. En 1936 se inició la construcción del Aeropuerto de la ciudad de México, siendo jefe del Depto. de Edificios el Arq. José López Moctezuma. Se mejoraron otros 21 aeropuertos, entre ellos, el de Hermosillo.

Aeronaves de México, empezó a volar a Hermosillo en 1949. Otra línea aérea, esta de carga, que duró como 2 años, fue Transmar de Cortés fundada

en 1962, por el Sr. Mayo Obregón, volaba de Hermosillo-Guaymas-Sta. Rosalía-La Paz.

Actualmente vuelan a Hermosillo las líneas aéreas CMA, Aeroméxico, Aerocalifornia, Taesa y Aerovías del Noroeste.

Aeropistas y Aeropuertos

Los aeropuertos son instalaciones mayores, con pistas pavimentadas para el aterrizaje y despegue de aviones, con servicio de terminal de pasajeros, torre de control de vuelos, instalaciones de radio, radar, meteorología, almacenamiento de combustibles, plataforma para estacionamiento de aviones, pistas de taxi, estacionamiento de vehículos, iluminación de pistas, almacenes, etc.

En cambio las aeropistas, no requieren más que una o dos pistas, que deben orientarse conforme a los vientos dominantes, dichas pistas deberán estar compactadas, revestidas, de preferencia pavimentadas, para una operación más eficiente y contar con un cono de viento.

El primer aeropuerto de Hermosillo, estaba ubicado en un amplio terreno al terminar la calle Matamoros Norte, donde actualmente se encuentra la Col. Modelo, la estación de pasajeros quedaba donde está el Hospital Chávez, y el terreno llegaba hasta el Seguro Social, y de oriente a poniente del boulevard Morelos a la calle Yáñez. Este aeropuerto era muy céntrico y tenía la ventaja de que en la noche, pues la hora de salida a México era a las 2 a.m. podía uno salir de su casa al escuchar el ruido del avión y llegar a tiempo; a este aeropuerto, denominado Gral. Amaro, llegaron los vuelos hasta el año de 1952, en que se inauguró el Aeropuerto de La Manga, que lleva el nombre del Gral. Ignacio Pesqueira, cuando era Gobernador D. Ignacio Soto, a este viejo aeropuerto, llegaron personajes famosos como el Gral. Fulgencio Bautista, Presidente de Cuba y el Príncipe Bernardo de Holanda que era un consumado piloto, y uno de los dueños de la línea KLM. Los aviones comerciales de la CMA, eran Douglas DC-3 de 21 pasajeros, y durante el tiempo de la Segunda Guerra Mundial de 1942 a 1946, era difícil conseguir pasajes, estableciéndose un régimen de prioridades que había que solicitar a la Ciudad de México, para hacer uso del avión, pues era muy solicitado, ya que el vuelo a la Ciudad de México duraba 9 horas, en vez de 40 hrs. que tardaba el viaje por ferrocarril.

En este aeropuerto funcionaba una estación de radio, instalada en el año de 1929.

La ciudad de Hermosillo seguía creciendo y ya la localización del aeropuerto, representaba un peligro para la ciudad, aun cuando no se presentaron accidentes serios debidos al aeropuerto.

El gobierno del Presidente Miguel Alemán, fue un gran impulsor del desarrollo económico del país, y en especial de el de Sonora, en su régimen, se concluyó la carretera de Nogales a Hermosillo y Cd. Obregón, aún cuando quedó pendiente el puente del Río Yaqui, se terminó el Ferrocarril Sonora Baja California, inaugurado en 1948, se inició la construcción de las presas de Hermosillo y el Oviachic, se inició la perforación de pozos y el desarrollo de la Costa de Hermosillo y la zona agrícola de Caborca y un plan de construcción y modernización de aeropuertos, entre los que vinieron a construirse el nuevo aeropuerto de Hermosillo, en La Manga y el de Nogales.

El aeropuerto se localizó cercano al poblado de La Manga, quedando comunicado con la carretera a la costa de Hermosillo, y Bahía Kino. Cabe hacer notar que tanto la carretera como el aeropuerto, fueron de las primeras obras que ejecutó la S.C.O.P. con control de laboratorio, de la recién creada Dirección de Proyectos y Laboratorios.

El terreno era muy apropiado para el aeropuerto por sus características físicas y drenaje natural, se iniciaron los trabajos simultáneamente aquí y en Nogales, prestando sus servicios el que habla, como Residente de construcción del Aeropuerto de Hermosillo, terminando la obra en 1953, lo cual no fue obstáculo para que el Presidente Alemán, muy afecto a las inauguraciones, lo inaugurara en 1952, aun sin estar terminado. Cuando en 1953, vino el ministro de Comunicaciones, Arq. Carlos Lazo, no le agradó ver la placa de inauguración del aeropuerto.

La ciudad siguió creciendo, y el movimiento del aeropuerto era mayor, los aviones pasaron de los motores de hélice a los jets o turborreactores en 1962, y la capacidad de las aeronaves de 21 a 180 pasajeros, por lo que la terminal de pasaje, resultaba pequeña, además de nuestra costumbre mexicana de que si alguien va a viajar en avión, toda la familia va al aeropuerto a recibirlo o despedirlo; por lo que en 1974, se iniciaron las obras de ampliación, con una nueva terminal de pasajeros, pistas de taxeo, que aun cuando planeadas, no se habían construido, plataforma, torre de control, nueva zona de hangares y estacionamiento para vehículos. Estas obras se terminaron en 1978, funcionando muy bien el aeropuerto, al que denominaron Gral. Ignacio Pesqueira.

Por lo que respecta al aeropuerto de Nogales, pudiéramos decir que es el aeropuerto de la dignidad nacional, pues hasta su terminación en el año de 1953, en todos los vuelos a Nogales, Sonora, se utilizaba el aeropuerto de la vecina ciudad de Nogales, Arizona, que se ubica como 15 km. al oriente de dicha población, y al llegar subían al pasaje mexicano en un camioncito viejo, al que le ponían una gran cadena y un candado en la puerta, al pasaje lo bajaban en la línea fronteriza, y poco faltaba para que lo fumigaran con DDT, como era la costumbre con los braceros en aquellos tiempos; era un viaje incómodo y se perdía mucho tiempo.

En cuanto al aeropuerto nacional, en 1949 funcionaba como aeropista para avionetas, lo había construido con muy buena voluntad y gran esfuerzo, el valioso General Revolucionario don Jose Botello, con elementos militares. El terreno ubicado en medio de un bosque de encinos 13 km. al sur de la ciudad de Nogales, sobre la carretera internacional No. 15, era un terreno particular que adquirió la Nación, y con una localización muy difícil para la pista, que no admitía mas que una localización, paralela a la vía del ferrocarril, con vientos cruzados, y pendiente en la pista descendente de norte a sur.

Sin embargo se procedió a su construcción, al no haber más terrenos disponibles, como dato curioso, el pozo de abastecimiento de agua, se perforó en la parte alta de la meseta, y a pesar de ello, se encontró agua.

Su uso ha sido restringido por estos inconvenientes, y el servicio de pasaje comercial ha sido intermitente, ya que solo pueden bajar aviones como de 20 pasajeros. Es aeropuerto internacional, y cuenta con todos los servicios. Actualmente hay la idea de construir un nuevo aeropuerto en terrenos de Mascareñas, por la carretera Nogales-Cananea.

GUAYMAS.- El aeropuerto de Guaymas se construyó a pie de los cerros del Vigia, cerca de la Hacienda de Aranjuez y de la tenería Monarca, tiene el problema de que la pista está cercana a los cerros y a veces sopla viento cruzado. En un tiempo se pensó en cambiarlo a Empalme, cercano a las playas del Cochórit, pero las fuerzas vivas de Guaymas, no quisieron y ahí ha continuado, tiene un gran movimiento turístico de líneas comerciales y avionetas.

CIUDAD OBREGON.- El aeropuerto de Cd. Obregón, se construyó hasta 1957; originalmente había una aeropista en Plano Oriente, cerca de la antigua cárcel municipal, pero el terreno era muy barrialoso (arcillas expansivas) y se cambió su localización.

Se pensaba construirlo en Navojoa, que tenía un terreno con mejores características físicas, pero un agricultor del Valle del Yaqui, ofreció regalar el terreno, y se construyó ahí en su actual localización, pese a que el terreno también era barrialoso, y después de unos años de uso, fue necesario cambiar las pistas de asfalto, por concreto reforzado a un costo muy alto. Actualmente se piensa en mejorar la terminal de pasajeros, pues tiene mucho movimiento. Estos son los principales aeropuertos, servidos por rutas comerciales.

Pasaremos a hablar de las aeropistas, que siguen siendo, una gran ayuda en las comunicaciones de nuestro estado, pues se han ido generando conforme las necesidades lo han requerido, teniendo gran uso, sobre todo en la zona serrana, poco comunicada, aún cuando ha ido mejorando la situación.

CANANEA.- Tiene una magnífica aeropista, situada en una mesa mucho más amplia que la de la cárcel de Cananea, se generó por el servicio a la mina y a los ranchos cercanos; intermitentemente ha contado con servicio comercial de pasajeros.

PUERTO PEÑASCO.- Tiene aeropista pavimentada y gran movimiento turístico de avionetas.

SAN LUIS RIO COLORADO.- Ha tenido servicio de pasajeros, y está muy cercana a la ciudad.

AGUA PRIETA.- Se construyó una nueva aeropista, pues la anterior vino a quedar, en lo que hoy es el Parque industrial de Agua Prieta.

SAN ANTONIO.- Es la aeropista pavimentada que da servicio a la mina de Mexicana de Cobre en Nacozari; en el período de construcción de lamina se construyó una aeropista pavimentada en CUMPAS, que da buen servicio.

SAHUARIPA.- Es una aeropista difícil, da servicio a la región minera y ganadera.

CABORCA.- Da servicio a avionetas y aviones fumigadores.

MAGDALENA.- Da servicio a avionetas, adquirió fama cuando construyeron un Helipuerto, para la entrevista de los Presidentes Echeverría y Ford.

SANTA ANA.- Servicio de avionetas.

ARIZPE.- Cuenta con aeropista desde 1930, y la aeropista la denominan Balbuena Chiquito.

REBEICO.- Se construyó esta aeropista en 1959, para dar servicio a la construcción de la Presa Hidroeléctrica El Novillo, y en esa época tuvo mucho movimiento.

BAHIA KINO.- Da servicio a avionetas turísticas.

ALAMOS.- Es una aeropista que debe mejorarse, da servicio a avionetas turísticas y mineras.

Pudiéramos decir que en todos los poblados importantes de la sierra, cuentan con su correspondiente aeropista, y los particulares han salvado muchas vidas, gracias al servicio de las avionetas, aun cuando generalmente tienen que sobrevolar la pista para ahuyentar el ganado.

Todas las minas y ranchos grandes, tienen sus aeropistas, pues es un ahorro de tiempo muy grande al efectuar los viajes por avión.

ACCIDENTES.- Felizmente podemos decir que no hay accidentes graves debidos a los aeropuertos o aeropistas, mas bien por fallas mecánicas de los aviones, o errores de cálculo de algún piloto.

Los que recuerdo con tristeza, son varios pilotos fumigadores, un avión de la línea Tigres Voladores, que cayó en la Costa de Hermosillo, muriendo todos sus ocupantes, otro cerca de Hermosillo a principios de 1993, uno más en Bahía Kino, al probar un avión que pretendía comprar el Banco del Pacífico, y algunas avionetas en la sierra.

En general debemos dar gracias y felicitar a los comandantes de los aeropuertos, pues la operación de los mismos ha sido bastante segura, y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y a Aeropuertos y Servicios Auxiliares, por el buen mantenimiento de las pistas.

El movimiento aéreo, sigue en aumento, lo que en un principio fue privilegio de unos pocos, ahora es un movimiento masivo de toda clase de personas, y esperamos que ese movimiento continúe con seguridad y comodidad para todos los usuarios.

EL CAMINO REAL COSTERO: SIGLOS XVI-XIX. ARTERIA VITAL DEL NOROESTE NOVOHISPANO.

José Rómulo Félix Gastélum
Sociedad Sonorense de Historia

El Camino Real Costero

No es fortuito el hecho, de que las más importantes vías de comunicación actuales, sigan con aproximación muy respetable, las antiguas veredas y caminos abiertos por los habitantes precolombinos y que comunicaban en amplia red de intercambio, sus regiones y pueblos. Y dado que desconocían las bestias de carga, tuvieron la imperiosa necesidad de localizar las rutas más accesibles, para salvar las enormes caminatas, los vados en los ríos, los pasos más bajos entre las montañas y los valles, con el menor riesgo y esfuerzo.

La mayor parte de la ruta en estudio, bordeado el entonces llamado mar del Sur (Océano Pacífico), a través de los hoy estados de Nayarit, Sinaloa y Sonora, se inicia transitando los viejos y tradicionales senderos indígenas. Por donde los naturales iban a la norteña región de Cibola, de donde provenían la bella y preciada piedra de turquesa, mantas de algodón y pieles de bisonte, y a cambio, llevaban de la costa: plumas multicolores de exóticas aves tropicales, ofrecían su fuerza de trabajo y comerciaban con ciertas especies de conchas y caracoles, que eran muy buscadas por los indios "Pueblo", del lejano norte.¹

Este camino fue recorrido de sur a norte y de norte a sur desde tiempos de Nuño Beltrán de Guzmán en el siglo XVI, por Alvar Núñez Cabeza de Vaca, Diego de Guzmán, Fray Marcos de Niza, Francisco Vázquez de Coronado y Francisco de

1. Sauer, Carl. The Road To Cibola. Ibero-Americana:3. University of California Press. Berkely, Calif., julio 8 de 1932, pág. 2.

Ibarra, personajes muy familiares para el aficionado a la historia del noroeste, acompañados de sus múltiples, valerosos y hoy ya anónimos acompañantes.

El Camino Real Costero al que nos referimos en este trabajo, es el que saliendo de Guadalajara nos llevaba al último confín de la frontera móvil, que ya a lo largo del siglo XVIII, se iba internando hacia el norte, hasta alcanzar los afluentes sureños del río Gila, en el hoy estado de Arizona.

Transitado por mercaderes y arrieros con sus recuas de mulas, y por los correos que enlazaban entre sí las misiones, los pueblos de indios, las villas de españoles y los reales mineros; este camino era en las postrimerías del siglo XVII en algunas partes casi intransitable, si hemos de dar fe a un documento notarial:

Dado con fecha siete de febrero de 1699 en la villa de San Felipe y Santiago de Sinaloa (hoy Sinaloa de Leyva), narrando el viaje desde Guadalajara, del Alférez Real Don Jacinto de Fuensaldaña, Gobernador Político y Militar de la Provincia de Sinaloa, habiendo salido el 14 de diciembre de 1698 arribando el 5 de febrero siguiente, y que vinieron: "... caminando más de doscientas cincuenta leguas por caminos... de cuevas y barrancas muy montuosos, ... que con hachas fuesen desmontando, ... y en otras partes cargando ... el forlón en que venía, por la imposibilidad de roda. (Con) ... muchas quebradas, atascaderos, pedregales, ríos muy caudalosos y ... lo más del camino de cien leguas adelante de Guadalajara para esta Villa (son) tan infructíferos y estériles en bastimentos que no se hallaba en ellos ni aún maíz para el sustento de las mulas en que venía todo el bagaje, ...en tierras tan despobladas, y llegó ... a esta villahabiendo gastado en el camino cincuenta y cuatro días..."²

Este era el corredor costero en su tramo de Guadalajara a la villa de Sinaloa. Y nada hace suponer que fuese más cómodo de aquí al norte, salvo que el clima fuera más saludable. La lentitud de la marcha y los crecidos costos del transporte, sumados a las inmensas distancias que había que caminar, hacen explicables los elevadísimos precios de las mercaderías en este rincón de la Nueva España.

Ya en el siglo XVII existían también los "Camino de la Sierra". El primero y más antiguo iba de Durango a Chiametla y a Sinaloa por Santiago Papasquiari y Topia, y a través de la provincia de Culiacán.

2. Navarro García, Luis. Sonora y Sinaloa en el Siglo XVII. Escuela Estudios Hispano-Americanos de Sevilla. Sevilla, 1966, pág. 40-41.

El Segundo, mucho más al norte corresponde ya al momento en que los españoles han poblado el Real de San Juan Bautista de Sonora en el fallido Reino de la Nueva Andalucía, y en la otra vertiente de la Sierra Madre, se ha fundado el Real de San José del Parral (1631) y se inaugura en 1641 por Pedro de Perea; tocaba Sahuaripa, Arivechi, Tacupeto, las misiones jesuitas de la Tarahumara, Tutaca, Tómochic, y el Real de Cusihuiráchic, y se cerraba frecuentemente por insegura. El tercero que enlazaba el río Bavispe a través de Paso de Carretas con la cuenca cerrada de los ríos de Casas Grandes, de Las Cruces y Namiquipa, desde donde se descendía hasta Cusihuiráchic, siguiendo por Baboyonaba, Satevó, y San Felipe; este camino se empieza usar hasta después de 1650, siendo el capitán Juan de Munguía y Villela y Fray Jerónimo Birues de los primeros en recorrerlo. La ruta era de Parral a San Juan Bautista de Sonora, siendo más larga que la anterior pero más cómoda, y adquiere mayor importancia, al fundarse a principios del siglo XVIII, el afamado San Felipe el Real de Chihuahua. Cabe anotar que en ese tiempo se viajaba de noviembre a junio, para evitar la temporada de lluvias.³

La Casa de Ensaye de Alamos se estableció alrededor de 1690 y por ello se cambió la ruta de las conductas de oro y plata, que en lugar de ir a la Casa de Ensaye del Real de San José de Parral, ahora seguirían el Camino Real Costero por El Rosario (Sinaloa), pasando por Guadalajara y de allí a México.⁴

Las vías de comunicación durante la primera mitad del siglo XVIII en la Gobernación de Sonora y Sinaloa, eran exclusivamente terrestres, y al igual que en el siglo XVII, cuatro eran los caminos, que, como ramales "del Camino Real de tierra adentro" de México a Santa Fé de Nuevo México, comunicaban a la región con las provincias aledañas y con el centro del virreinato. El primero iba de Durango a Culiacán y abastecía al sur de la gobernación, los otros dos procedentes de Parra, surtían a las provincias de Sonora y Ostimuri. Y el cuarto, que era el Camino Real Costero, que conectaba al noroeste con el exterior, salía de Guadalajara y pasando el río de las cañas o Bayona (en Acaponeta, Nayarit), subía por la costa hasta el río Gila.⁵

3. Navarro García, Luis. Ob. Cit., pág. 41-44.

Porras Muñoz, Guillermo. La Frontera con los Indios de Nueva Vizcaya en el siglo XVII. Fomento Cultural Banamex, A. C., México, 1980, 58-60.

4. Almada R., Francisco. Diccionario de Historia, Geografía y Biografía Sonorenses, Gobierno del Estado de Sonora, Hermosillo, 1983, pág. 153.

5. Ortega Noriega, Sergio y Del Río Ignacio. Coordinadores. Siete Autores. Tres Siglos de Historia Sonorense. (1530-1830), U.N.A.M. México, pág. 225.

Daremos a continuación un derrotero del Camino Real Costero en sus puntos principales, seguido en el año de 1771 por el capitán Domingo de Elizondo, partiendo del Cantón de El Pitic, continuando por: Misión de Santa Rosalía, Misión de San José de Pimas, Misión de Tecoripa, Misión de Cumuripa, Presidio de Buenavista, Real de Baroyeca, Misión de Batacosa, Misión de Tepahui, Misión de Conicárit, Pueblo de el Real de los Alamos, Villa de El Fuerte, Misión de Ocoroni, Villa de Sinaloa, Villa de Culiacán, Pueblo de Cosalá, Pueblo de Mazatlán, Pueblo de el Real de El Rosario, Pueblo de Escuinapa, Pueblo de Acajoneta, Pueblo de Santiago Ixcuintla, Pueblo de Tepic, Rancho de Ixtlán, Pueblo de La Magdalena, Pueblo de Amatitán y Ciudad de Guadalajara, y de ahí, siguiendo por el Pueblo de Zapotlán, Pueblo de Irapuato, Pueblo de Salamanca, Villa de Celaya, Pueblo de Apaseo, Villa de Querétaro, Pueblo de San Juan del Río, Pueblo de Tula, Hacienda de Huehuetoca, Pueblo de Tlanepantla, se llegaba a la ciudad de México.⁶

José Francisco Velasco señala otra ruta en su obra de 1850, y prácticamente era el mismo camino, sólo que este era de México a Ures, con un total de 669 leguas, que equivalían a 2,676 kilómetros.⁷

El Tribunal del Consulado de México.

El imperio español para obtener los metales preciosos con los que se financiaba, delegaba en las corporaciones comerciales llamadas "Consulados", la facultad de monopolizar su comercio, con la condición de que una buena parte de dichos beneficios, fueran a dar a las arcas reales.⁸

Los comerciantes de la ciudad de México se agrupaban en el "Tribunal del Consulado de la Universidad de los Mercaderes de la Nueva España", cuyas funciones principales eran: intervenir en los pleitos entre los mercaderes, fungir como agente comercial en el manejo de las importaciones y pago de derechos, seguros marítimos, embarque y desembarque de mercancías en Veracruz y Acapulco; así también, ayudaron a construir el camino de México a Veracruz, vía Orizaba. Esta institución fue una de las de mayor duración en el período colonial, ya que nace por cédula real de junio de 1592, y se disuelve por decreto del Estado de México en enero de 1827. También los hubo, en Guadalajara (1795-1824), Veracruz (1794-18214) y en Puebla, que realmente nunca se consolidó. España se

6. Archivo Franciscano. Archivo General de la Nación. Siglo XVIII. Itinerario de 4 Piquetes de Dragones. Domingo de Elizondo. 1771. (Flavio Molina Molina).

7. Velasco, José Francisco. Noticias Estadísticas del Estado de Sonora 1850. Gobierno del Estado de Sonora, Hermosillo, 1985, pág. 280-284.

8. Ortega Noriega, Sergio y Del Río, Ignacio. Coordinadores. Siete Autores. Ob. Cit. pág. 230.

importaban: vinos, aceites, aguardientes, azogue, armas, papel, frutas secas, telas, loza, ropa, baldosas, fierro en barras y labrado, bramantes, medicinas, productos alimenticios y otros productos. De Francia, los Países Bajos e Inglaterra: telas de algodón y lana, ferretería, quincalla, mercería y otros. El Galeón de Manila traía: telas de algodón y seda pintadas, seda cruda, porcelana, especias, aromas y artesanía china.⁹

Sin lugar a dudas, dicha institución daba una poderosa influencia a los comerciantes de la capital, lo que obviamente incidía en los altísimos precios que adquirirían las mercancías, que lentamente iban hacia el distante noroeste.¹⁰

Los pocos mercaderes provinciales dependían de los ricos almaceneros del Consulado de México. Los misioneros jesuitas comerciaban directamente con la ciudad de México por medio de su orden religiosa. Así es, que la plata producida en el noroeste se concentraba en México, y de ahí provenían casi todas las mercancías. Guadalajara tuvo mayor influencia comercial sobre la región sur del hoy Sinaloa, mientras que los comerciantes de la región de los jesuitas estaban más ligados con la Nueva Vizcaya.¹¹

El exclusivo grupo de comerciantes españoles y funcionarios de la corona española que controlaban en el período 1700-1767, las importaciones a la región, era también, el que, por medio del avío a los mineros acaparaban la plata producida. Y estaban ligados a comerciantes importantes de Nueva Vizcaya (Chihuahua, Parral y Durango) o a Guadalajara en la Nueva Galicia. A través de esta extensa y compleja red de intermediarios se ejercía la más lucrativa de las actividades coloniales, esto es la distribución de las mercancías importadas y el acaparamiento de la plata, único producto regional del noroeste que demandaban los comerciantes de la ciudad de México. Y este, era el vínculo de la economía del noroeste con la del virreinato y, a través de ella, con la del imperio español.¹²

Como intentos de solucionar esta dependencia negativa, el Gobernador y Capitán General de la Nueva Galicia, Don Francisco de Aysa, de 1740 a 1742, ordenó un

9. Diccionario Porrúa de Historia, Biografía y Geografía de México, 5ta. Edición, Editorial Porrúa, S. A., México, 1986, págs. 651-670, 710.

10. Salmerón, Rubén. La Formación Regional. El Mercado Local y el Poder de la Oligarquía en Sonora. 1740-1840. I.I. Hist. Unison. El Tejabán Núm. 1, Hermosillo, Febrero de 1990, pág. 13.

11. Ortega Noriega, Sergio. Un Ensayo de Historia Regional. El Noroeste de México, 1530-1880. U.N.A.M., México, 1993, pág. 69.

12. *Ibidem*, pág. 82.

informe sobre la posibilidad de desarrollo de los puertos e islas del Mar del Sur y del Golfo de California, para utilizarlos en las actividades comerciales.¹³

Obviamente que dicha situación, no fue recibida con mucho entusiasmo por lo comerciantes de la ciudad de México, quienes vieron peligrar su ventajosa posición.¹⁴

Eso mismo lo visualizó el Lic. José Rafael Rodríguez Gallardo, Visitador General de las Provincias de Sonora y Sinaloa, quien en su calidad de Juez Pesquisador redactó un Informe al Virrey de la Nueva España, Don Juan Francisco de Güemes y Horcasitas, primer Conde de Revillagigedo, fechado en el mes de agosto de 1750. En él, culpaba a este movimiento comercial que era conocido como "pasivo", de todos los males que padecían las provincias internas, a causa de su lejanía de los centros de aprovisionamiento, además de la presiones ejercidas por el Consulado de la ciudad de México. A estos problemas ya de por sí agobiantes, todavía se le agregaba el de los impuestos cobrados por las aduanas interiores (alcabalas) cargados indebidamente. Que hacían protestar a los pequeños mercaderes, que apenas podían trabajar, ya que estaban ahogados por las deudas, los intereses, y en el peor de los casos, la pérdida de la mercancía por lo tardado y peligroso de las travesías.¹⁵

Seguía diciendo Rodríguez Gallardo: "Por otra parte, sucede que la recuas consumen un año y más en su tránsito de ida y vuelta, y si el año es malo por la seca, es extraordinaria la tardanza; y sobre ser los cotos de conducción excesivos, suelen llegar los géneros y efectos inservibles: corruptos unos con la humedad y derretidos otros con el calor..."¹⁶

Los arrieros

La arriería se organizó en la Nueva España en la segunda mitad del siglo XVI, siendo traídas de las Antillas las primeras mulas. El auge que cobró la arriería se aprecia, porque sólo el comercio del puerto de Veracruz requería 70 mil mulas cargadas de la ciudad de México, y en todo el país circulaban otras tantas. A los arrieros se les tenía considerados como una clase intermedia entre la peonada y los hacendados.¹⁷

13. Salmerón, Rubén. Ob. Cit., pág. 14-15.

14. Ibidem, pág. 14-15.

15. Rodríguez Gallardo, José Rafael. Informe sobre Sonora y Sinaloa. 1750. Edición de Germán Viveros. Archivo General de la Nación. Colección Documental. Núm. 1, México, 1975, pág. 8.

16. Ibidem, pág. 8.

17. Enciclopedia de México. México, 1978. pág. 858-864.

Como dato interesante, a principios del siglo XVIII en Sonora, el flete que se cobrar por transportar una partida de maíz 60 leguas (240 kilómetros), era de 6 pesos por mula. Y en 1826, una mula común valía entre 18 y 20 pesos, llegando a valer hasta 100 y 200 pesos las muy buenas.¹⁸

El prototipo del arriero, era un hombre de: "Sombrero de ala ancha forrado de hule, algodón de cuero resguardado por una pechera de cuero; ancho ceñidor, cuyas puntas caían sobre un calzón de gamuza abierto hasta media pierna; rodillera también de cuero y zapatos de vaqueta.... Después de la vida del marino, ninguna hay más accidentada, más activa y más nómada que la del arriero. Sobrio y vigilante, viviendo siempre al aire libre,.... Aspero y rudo por naturaleza, pero bueno en el fondo, es alegre, servicial y únicamente un poco vividos. En el camino, el trabajo le absorbe por completo, y en los esparcimientos se abandona, como el marino, y descansa precipitándose en el placer."¹⁹

Brantz Mayer, polifacético norteamericano que nos visitó en 1842 y escribió: "México como era y como es", uno de los mejores libros que hay sobre nuestro país de un natural del vecino del norte, quien dedicó gran parte de su estancia, a estudiar los asuntos de mayor trascendencia de la vida mexicana, tanto sociales, económicos, religiosos, políticos y hasta folklóricos. Y entre los personajes que conoció y trató, están los arrieros.

De ellos nos dice: "... son los que hacen el transporte de la mayor parte de los metales preciosos y mercancías de valor, y constituyen una porción muy importante de la mayoría de la población, ..., ninguna clase semejante en país alguno les hace ventaja en honradez, abnegación, puntualidad, paciencia y desempeño inteligente de sus deberes. Lo cual no es poco mérito, dado el territorio por donde viajan, el desorden en el él reina y las consiguientes ocasiones de prevaricar que en él se ofrecen.... Estos hombres de ojos salvajes, pelo enmarañado, pantalones acuchillados y chaquetas bien engrasada, que han tenido que habérselas con muchas tormentas y tempestades, personas, ..., a las cuales a regañadientes se atrevería uno a confiar un traje para que lo llevase a la sastrería, en México son a menudo, por espacio de meses, los guardias y custodios de las fortunas de los hombres más opulentos, conduciéndolas en penosas jornadas por serranías y desfiladeros. Infinitos son los tropiezos y peligros con que se topa el arriero. De ellos sale airoso; ni roba ni le roban nunca; y el día señalado se os presentará a la puerta, saludando con respeto, y os anunciará que vuestro dinero o vuestras mercancías se hallan dentro de las puertas de la ciudad.

18. Ortega Noriega, Sergio y Del Río, Ignacio. Coordinadores. Siete Autores. Ob. Cit., pág. 226.

19. Enciclopedia de México, pág. 860-862.

Y éste individuo a menudo es pobre, desvalido y falto de recursos, sin más que un nombre sonoro y una palabra jamás quebrantadas.²⁰

Sin embargo, pese a todo lo abonado en favor de estos esforzados hombres, había sus problemas, como en todas las actividades de la vida. Y sobre todo, en las misiones jesuitas del Padre Kino, en los inicios del siglo XVIII. Existen cartas con quejas de los padres ignacianos sobre el arriero encargado de llevarles géneros, vituallas y limosnas, regresando a la capital, con los encargos para el próximo viaje y su correspondencia. Atanasio Ramírez Tenorio era el nombre del arriero que servía a las Misiones de la Pimería; y autonombraba "Dueño de recua y besino de la ciudad de México". Su obligación terminaba en la Misión del Señor San José de Mátape, en donde dejaba su carga, y de allí se distribuía a toda la Pimería. En carta fechada el 12 de abril de 1707, firmada por el padre Adamo Gilg de la misión mencionada, dirigida al procurador general de la Compañía de Jesús en la Nueva España, padre Juan de Yturberoaga, a quien le decía: "De el qual (Atanasio) murmuran mucho los misioneros, que tarda tanto como si no uviera otro arriero en el mundo para despachar nuestras limosnas más temprano."²¹

Según sabemos, en el siglo pasado dos veces por año en enero y julio, después de pasar por la Casa de Ensaye de Alamos, salían rumbo a México, vía Guadalajara, recorriendo quinientas leguas (2,000 kilómetros), una recua de mulas cargadas con las barras de plata producidas por las haciendas de beneficio de la región. La carga de una mula eran dos barras de plata con peso de 45 kilos cada una, atadas a los lados del aparejo. Se dice, que hasta ochocientas mulas, se ponían en camino con sus arrieros y unos cien guardias armados hasta los dientes, viajando por espacio de varias semanas, resguardando una carga con valor de un millón de pesos.²²

Los Viajeros y sus experiencias.

El padre Eusebio Francisco Kino narra que "...saliendo de esta misiones de Sonora en 16 de noviembre de 1695 años, en siete semanas, camino de quinientas leguas, y llegué a México el 8 de enero de 1696". Y agrega sobre la misa "las tres de la Pascua de la Navidad las dije en la nueva Iglesia de Nuestra Señora de Loreto, de Guadalajara". y de vuelta, salió el 8 de febrero de 1696,

20. Glantz, Margo. Viajes en México. Crónicas Extranjeras. Tomo I, SEP, 80, 1976, págs. 37-38.

21. Kino, Eusebio Francisco. Cartas a la Procura de Misiones.

22. Stagg, Albert. Los Almada y Alamos. 1783-1867. Traducido por Cynthia Radding y Carina Crelder. Primera Edición en español. México, 1983, págs. 46-47.

llegando a Guadiana (Durango), pasando la semana santa en la Misión de Conicárit, en la confluencia del Río Mayo y el arroyo de Cedros, pasando a Bacerac y llegando a mediados de mayo a su Misión e Nuestra Señora de los Dolores, en el río San Miguel al norte de Cucurpe.²³

El Coronel Bourne, viajero inglés, que había estado en 1826, tres meses gozando de la hospitalidad de las autoridades civiles y del cura Julián Moreno de Oposura (Moctezuma), y reconociendo las minas de San Juan Bautista de Sonora, de paso hacia el sur del país, nos dice que entre Alamos y El Fuerte, se podía viajar perfectamente en carruaje, y que los caminos de todo Sinaloa eran los mejores. Decía también que: "Mientras estaba en Culiacán comenzaron las lluvias, exactamente el día en que siempre las esperan, el 24 de junio". Y sus terribles efectos convirtiendo arroyos y ríos en trampas a veces mortales, de inmediato se dejaban sentir. Por lo que agregaba de paso por el Real de El Rosario: "Durante la estación de lluvias, el viajero casi nunca intenta ir a la costa, ya que los caminos, ..., se vuelven intransitables; ... por lo tanto decidí atravesar la Sierra Madre en este lugar (por Guarisamey) y regresar a México por Durango."²⁴

Lo único escaso en esos viajes eran los alimentos, siempre difíciles de conseguir, aún en los poblados grandes, aunque en ocasiones las cosas iban bien, tal y como lo dice el teniente Robert Hardy en 1826, al alojarse en el rancho La Cieneguita, entre Guaymas y Hermosillo.

"La acogedora luz de una fogata y el ladrido de los perros disiparon nuestra ansiedad y ofrecieron un respiro a nuestras desolladas bestias... nuestra cena se compuso de huevos, carne, mantequilla, pan y naturalmente frijoles...". Sin embargo, en otra ocasión, fue todo lo contrario y nos relata la acción de un compañero de aventura, quien a la vista de la olla de frijoles que estaba cocinándose, impelido por la angustiosa espera, arremetió: "...en un momento de desesperación sobre dos huevos crudos. Y acompañó el acto con gestos que alarmaron a la gente del lugar. Habiendo engullido los huevos empezó a masticar maíz crudo, arrancando con los dientes los granos de mazorca... Después de esto, como por arte de magia la cena estuvo lista en muchos menos tiempo".²⁵

23. Kino, Eusebio Francisco. Crónica de la Pimería Alta. Favores Celestiales, Tercera Edición, Gobierno del Estado de Sonora, Hermosillo, 1985, pág. 37.

24. Cuevas Arámbaro, Mario. Compilador. Coronel Bourne Notas sobre el Estado de Sonora y Sinaloa en : Sonora: Textos de su Historia. Tomo Uno. II. Dr. José María Luis Mora, México, 1989, pág. 183, 199, 201-203.

25. Glantz, Margo. Ob Cit., pág. 177-183.

Angustiosas debieron ser las noches pasadas a campo abierto, sabiendo que más allá del alcance de la pálida y mortecina luz de la lumbrada o fogata había peligros acechando, cuando no era el puma, el jaguar y la víbora, si eran, bandoleros o tribus hostiles.

Estos observadores extranjeros venían comisionados para tareas específicas por sus respectivos gobiernos o fuertes consorcios mineros, nos recuerdan como ha sido en todas las épocas, que unas personas viajen con mayores comodidades que otras debido a la solvencia de sus bolsillos. Incluso, a causa de su presencia personal y su cultura, recibiendo por donde quiera toda clase de atenciones y favores.

Muy diferentes debieron de lucir los arrieros y mozos, llenos de polvo o lodo, tostada su piel por el sol del desierto o del trópico. Durmiendo y comiendo como podían, reposando sobre sus monturas y aparejos, siempre con las armas en las mano, mientras hacían la "chorcha" nocturna a la luz de sus lumbradas o fogatas, compartiendo sus pobres alimentos.

Considero importante recordar, que en la peregrinación salida del pueblo de Tuape, en el río San Miguel, a la Basílica de Guadalupe, alrededor de 1839. Los lugareños se proveyeron de: harina de trigo y de maíz para tortillas y atole que se acompañaba con sal y carne seca. Además, todo lo necesario para la preparación de cosidos o caldos se llevaba deshidratado: ejotes, chile verde, quelites, rueditas de calabaza tierna, "bichicoris" de calabaza sazona, frijol tépari blanco y carmelito, frijol común alverjones, chile colorado seco, panocha y carne seca de venado. Se sabe que el viaje de ida y vuelta, en el que pasaron cuarenta y nueve días, se hizo con todo bien. Dieta que en parte está vigente en Sonora, a pesar de la tiranía del colesterol, del ácido úrico, y la monserga de los alimentos "light".²⁶

Decadencia del camino real costero

El visitador José Rafael Rodríguez Gallardo, a mediados del siglo XVIII, externó la convivencia de abrir las rutas marítimas al comercio utilizando los puertos de Acapulco, Matanchel, Bahía de Banderas, etc., enlazándolos con Chiametla, Mazatlán, Navito, Tamazula, Ahome, Santa María Santa Cruz del Mayo, Isla de Lobos y Guaymas. Así podrían abastecerse con menor costo, El Rosario, San Sebastián (hoy Concordia), Copala, Cosalá, Culiacán, San Benito, Sinaloa, Ostimuri, Sonora y la Pimería.²⁷

26.

27. Rodríguez Gallardo, José Rafael. Ob. Cit., págs. 14-15.

Así también, el padre jesuita Ignacio Lizasoán, Visitador de las Misiones de Sinaloa, Ostimuri, Sonora y la Pimería, en 1761, iba más lejos, ya que sugería que aquí se construyeran y se organizaran ferias comerciales regionales.²⁸

Para 1793, el misionero franciscano Francisco Antonio Barbastro, se lamentaba de que no se aprovechara el mar para el fomento de Sonora. Proponía nuevamente la utilización de los barcos reales para llevar mercancías al puerto de Guaymas como centro de distribución.²⁹

Don Alejo García Conde, Intendente Gobernador de Sonora y Sinaloa, en pleno movimiento de independencia en 1813, volvía a insistir sobre el tema, deplorando la situación prevaleciente en su jurisdicción, a causa de seguirse utilizando el mismo camino real que seguía la costa para proveerse: "...hasta de los géneros más groseros".³⁰

De haberse aceptado las propuestas corona española hubiera resultado beneficiada, vía impuestos, y se hubiera incrementado la explotación de minera al contar con el azogue para el beneficio del oro y la plata. Y con los productos sonorenses se hubiera creado un verdadero mercado de exportación, principalmente los cueros y gamuzas, sebo, carne de tercio salada, vino mezcal, algodón, tabaco, cobre, y que en esos momentos, no contaban en su economía.³¹

José Francisco Velasco, comentaba en 1850, que el comercio de la ciudad de Hermosillo se proveía desde Guaymas a partir de 1811, mismo año en que dejó de surtirse anualmente por la ruta del camino real costero, pasando a depender de los negocios del puerto, que recibían las mercancías por la vía marítima.³²

Quizá la expulsión de los jesuitas, a quienes la corona española culpó del atraso en que se encontraba el noroeste, pudiera considerarse el primer resquebrajamiento de la hegemonía del comercio de la ciudad de México, ya que dicha orden religiosa operaba con ellos, lo que traía una situación perjudicial para la economía provincial. Y con su expulsión, las tierras misionales o bajo su control, pasaron, aunque lentamente, a ser unidades civiles de producción

28. Ortega Noriega, Sergio y Del Río, Ignacio, Coordinadores. Siete Autores. Ob. Cit., pág. 230.

29. Del Río, Ignacio. Notas sobre el estado de la sociedad y economía sonorenses en las postrimerías de la época colonial. Memoria del III Simposio de Historia de Sonora, Tomo Primero. Hermosillo, 1978, pág. 175.

30. Salmerón, Rubén. Ob. Cit. págs. 14, 53-54.

31. *Ibidem*, págs. 16-17.

32. Velasco, José Francisco. Ob. Cit., pág. 65.

agropecuaria susceptibles de general los excedentes necesarios para abastecer otras regiones, y no a las otras misiones como lo hacían los jesuitas.³³

Sólo la apertura oficial y consolidación de la navegación a lo largo del Océano Pacífico y el Golfo de California a principios del siglo XIX, así como, la irrupción del transporte mecanizado como el ferrocarril de nogales a Guaymas para octubre de 1882. Que sumado, a la explotación de nuevos intereses económicos, principalmente en la minería, fueron capaces de romper la columna vertebral de esta arteria vital terrestre hacia las provincias internas de la Nueva España, por espacio de casi tres siglos.³⁴

Tratando de resumir lo expuesto en este trabajo, podemos concluir, que el Camino Real Costero, fue para el México colonial: triunfo y fracaso, vida y agonía, acicate y freno, dentro de una interacción de circunstancias que frenaron en gran medida y tiempo el avance y consolidación del noroeste novohispano. Y ello sólo era responsabilidad de una potencia, como España lo había sido en su tiempo, pero que posiblemente sin imaginárselo ya en ese siglo XIX se debatía en la decadencia, al ser incapaz de integrarse a la Europa de la revolución industrial.³⁵

Conociendo todos estos antecedentes, uno se asombra de pensar que esta vía de comunicación, luchando siempre en contra de la corriente, haya durado tanto en uso, y que a pesar de todo, haya tenido el éxito, que en justicia hay que reconocerle ampliamente.

33. Salmerón, Rubén. Ob. Cit. 19-20.

34. Sauer, Carl. Ob. Cit. pág. 1

35. Salmerón, Rubén, Ob. Cit., pág. 17.

EFFECTOS DE LA TELEVISION EN EL MEDIO RURAL SONORENSE

Juan Ramón Gutiérrez Sánchez.
Sociedad Sonorense de Historia

Introducción

Hoy en día muchos cambios en la forma de ser entre los habitantes del área rural, porque no se pueden encasillar en las viejas tradiciones, pero tampoco abusar con la alta tecnología como es el caso de la televisión por antena parabólica.

Entender esta situación, conlleva para aprovechar las oportunidades que nos ofrece el futuro, en una forma sistematizada, para poder preservar nuestra cultura y nuestra forma de ser.

La trasculturización ha llegado a los pueblos de Sonora a través de la televisión y por ende, surgen las conductas y necesidades de consumo que impone.

Es muy evidente como diferenciar la cultura urbana de la regional, mientras que en la cultura urbana, juega un papel muy importante el arte en todas sus diversificaciones como son la pintura, el dibujo, la escritura, la lectura y las áreas de entretenimiento como el teatro y el cine, las galerías de arte, las páginas culturales y finalmente los vehículos de mayor alcance como son la radio y la televisión y que junto con los demás aspectos, este tipo de fenómeno económico-socio-cultural también cuesta.

En el medio rural, es verdaderamente ausente la actividad cultural, considerándose que se encuentra a un nivel a partir de cero; sin autonomía propia, donde apenas se vislumbra entre unos cuantos que generalmente son jóvenes y que en un tiempo, salieron de su comunidad para estudiar y que en muy pocas ocasiones, unos pocos regresaron al terruño con un título profesional bajo el brazo.

Existen pueblos, ejidos y rancherías donde no existe una sala cultural, menos una biblioteca, un cine, un círculo literario y menos un promotor cultural. Una de las razones más convincentes para darnos una explicación ante la falta de una actividad cultural, es que son comunidades pequeñas y sin presupuesto propio, atendidas a lo que la cabecera municipal les pueda dar.

Pueblo chico, mitote grande

Recordamos lo que todavía nos cuentan las personas ancianas en algunas poblaciones de la sierra sonoreense; cuando en otros lejanos tiempos, la diversión en los pueblos era nada menos que la “Música viva”, con sus interminables bailes dominicales, amenizados ya sea con la orquesta local o bien, de otras comunidades.

Cada orquesta contaba con buenos elementos, algunos como “Maestros de nota”, otros empíricos pero eso sí, muy buenos ejecutantes y sobre todo excelentes compositores y que a la fecha sigue echándose las alegres notas que los “Fox-Trots”, “One” y “Two Steps”. Era comentario seguro y de aprobación ante todo, de lo “Bonito que tocó la orquesta de fulano” o que zutano “agarró la música por varias horas y no se acordó de darle agua a los animales”, etc.

Cuando había baile, todo el pueblo participaba, ya sea en la plaza o bien en las bodas o bautizos con música durante tres días.

Con el paso de los años, con la llegada de las llamadas victrolas de cuerda, la energía eléctrica y con ella los enormes radioreceptores de bulbos y de galena, vino a desplazar poco a poco a las orquestas y con ello, a cambiar radicalmente el “status” social de muchos.

Con la llegada de estos aparatos, el gusto se generalizó y con ellos se iniciaría un movimiento cultural donde el gusto por música extranjera, el interés por las noticias cobró más auge.

Este fenómeno siguió vigente hasta hace unos veinte años cuando hizo su aparición la televisión rural, sistematizada como un vehículo de información, diversión y entretenimiento, y donde por ese medio, se canalizaría antes que nada la educación a la niñez con el programa de telesecundarias y que en cierta parte lograron su objetivo.

Fue durante el gobierno de Luis Echeverría Álvarez, cuando nació este sistema educativo, inundando toda la entidad con pequeñas aulas dotadas con un televisor que recibían, principalmente en las áreas cercanas a una ciudad, la

señal emitida por radio, televisión y cinematografía (RTC). En cambio, en donde no llegaba la señal, fue instalada una parabólica.

Mucho contribuyó con lo anterior, la red de microondas que desde 1954 se hicieron en México las primeras pruebas siendo en ese entonces Subsecretario de Comunicaciones y Transportes el Ing. Walter Cross Buchanan y casi treinta años después, para el 31 de diciembre de 1985 había en nuestro país 110 terminales y 220 repetidoras. Mientras que en Sonora años atrás la Compañía “La Potosina” bajo la supervisión del contratista Alvaro Ramírez Ladwig, se encargó de hacer los accesos a las torres instaladas desde Estación Don, hasta Nogales y San Luis Río Colorado, siendo Jefe del Departamento de Caminos nuestro amigo el Ing. Virgilio López Soto.

Las parabólicas

Con la colocación del satélite Intelsat, México pudo ingresar a este moderno sistema de comunicación y con ello, la fiebre de las parabólicas. En 1983, la prensa nacional tronó contra esta fiebre de las parabólicas pretextando “Que nuestra identidad correrá el peligro en desaparecer, pues cada familia que cuente con una parabólica recibirá un audio y video con ideas extranjerizantes que atentarán con nuestra nacionalidad”.

Todo cambió el 17 de junio de 1985, cuando desde Cabo Cañaveral fue lanzado el Transbordador Discovery llevando a bordo al Satélite Morelos, entrando en operación el 29 de agosto de ese mismo año, con una comunicación generada precisamente en Morelia, Michoacán desde la casa donde naciera el generalísimo José María Morelos y Pavón, intercambiándose un saludo el Secretario Daniel Díaz Díaz, titular de la SCT, desde la Torre Central de Comunicaciones y el Ing. Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano, gobernador de la entidad.

Con esta medida, proliferó en todo Sonora y la instalación de pequeños receptores y retransmisores de 1 watt de potencia, suficientes para cubrir 25 kilómetros a la redonda que por las mañanas recibían y transmitían la televisión educativa y en el transcurso de la tarde y noche, la señal de los canales comerciales de canal 13 y del “Canal de las Estrellas”.

Estas pequeñas estaciones fueron cedidas a los ayuntamientos locales y a los Patronatos de ejidos y pequeñas comunidades.

Es así como se abrió una nueva faceta: ahora con la presencia de la televisión. La sociedad rural disponía de una nueva alternativa de diversión y por ende, la presencia en puerta del consumismo.

Las muchachas, dejarían poco a poco las ancestrales costumbres pueblerinas, ahora se enterarían de la ropa de última moda, los peinados y las pinturas faciales y por ende, el comportamiento social: muchas niñas dejarían de ser bautizadas como Lupitas, Carmelitas, Juanitas, y Cuquitas por los nombres tan estrambóticos como Karla, Marián, Claudette o Karina, incluso hasta en frases raras en el diario hablar, como “Darling”, “Cónchale” o “Que chévere”.

Con esto, hasta los chuchos de las rancherías de la sierra es común escuchar que nos llamen por “Rocky”, “Saddam” o simplemente “Boris”.

Fue durante la administración del gobernador Samuel Ocaña García cuando canal 12, empezó a transmitir en cadena estatal, instalándose receptores y transmisores en puntos estratégicos como la Sierra de Mazatlán, Ures, Baviácora, El Puerto de la Sierra de Mátape, Huachinera y la Sierra de la Mariquita en Cananea, con esto, se cubría el estado en un 57 por ciento. Con el advenimiento del Ing. Rodolfo Félix Valdés, se dio hincapié al desarrollo tecnológico del Canal oficial de televisión, desapareciendo con el tiempo la cadena estatal de Televisión de Canal 12, operando hasta la fecha las repetidoras de Mazatán y Ures respectivamente.

El problema más serio con la trasculturización del área rural, consiste en que en algunas poblaciones, al pasar la media noche, la señal se interrumpe por espacios de unos segundos consecutivamente y es más que suficiente para que niños y jovencitas se vayan a la cama, pues de un momento a otro, las señales de Telemundo, Univisión o del Canal 2 porque en un momento llegará lo bueno: aparecerán para deleite de los grandes las señales de “Play Boy”, “Fantasy” o el “Extasis” con funciones muy “sui géneris”.

No se vayan a imaginar que estas recepciones son muy aisladas, sino que existen poblaciones tan cercanas, que incluso en Huásabas y Granados, distantes una de otra a menos de 6 kilómetros, se pueden ver hasta seis canales de televisión. Lo mismo sucede entre Aconchi, Huépac y San Felipe de Jesús, por consiguiente, aparecen en los receptores más estaciones de televisión que en Hermosillo.

Esto ha traído sus consecuencias. Pues en términos generales, muchas viviendas son paupérrimas, sin drenaje, agua corriente y servicios urbanos pero

cuenta con su enorme mástil con la antena de su tele. Por consiguiente, además de fomentarse el alcoholismo y la prostitución.

Existen poblados donde la promiscuidad es muy alta, aquí el índice de matrimonios entre parientes es muy elevado y muchos atribuyen primeramente al aislamiento cultural con otras comunidades y otros, en igual número proporcional a la televisión.

Es por eso que en base a estudios realizados hace unos años, toda esta problemática se deriva por la falta de participación activa de la sociedad rural, para educarse en un proyecto global, donde la labor educativa de la televisión, sean parte de un proceso de integración nacional, en este caso de nuestra idiosincracia sonorenses.

Sabemos también que la televisión cultural es un punto muerto. Prácticamente no existe en el medio rural. Nomás en Hermosillo existe el canal 8 universitario trabajando a duras penas con presupuesto de un verdadero paria. Fue en 1973, cuando fue expedido el Reglamento de La Ley Federal de Radio y Televisión, con el fin de regular el contenido de las transmisiones de radio y televisión. Pero según vemos, dicho reglamento le hizo lo que el viento a Juárez a las señales recibidas en las parabólicas.

Es claro que para obtener una consecución cultural ya sea en radio o televisión, no cuesta nada. Pero, al no contar con los apoyos necesarios, dichos medios culturales, al no contar con los apoyos requeridos vienen a menos.

A final de cuentas, no se puede negar la función primordial que ha tenido la televisión en ciertos aspectos, pero tal vez, también nosotros hemos tenido cierta culpa, al aceptar ese estado de cosas muy negativo por cierto con funciones "Non sanctas" de media noche o aceptar las cosas como vienen sin criterio propio y que se hayan dejado venir sobre nosotros con un carácter hegemónicamente dominante sobre nuestras costumbres. Pero en realidad, existen muchos intereses sobre todo transnacionales y abriéndoles la puerta, se cuelan hasta la cocina, existen como dije, muchos intereses por mantener dicha situación que poco a poco nos está obligando, no nomás en el área rural, sino en los mismos hogares de Hermosillo a perder nuestras costumbres, principios y valores a cambio de una cultura transplantada sobre todo en el medio rural sonorenses.

Fuentes

“HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO” Volumen: Telecomunicaciones, México, 1988.

GUTIERREZ SANCHEZ, JUAN RAMON “PUEBLOS DE SONORA” (INEDITO)

“REVISTA PROCESO” Varios números, México, 1983.

CAMINOS SERIS

Lic. Sergio Córdova Casas
Sociedad Sonorense de Historia

Introducción

El desierto no permite grandes concentraciones humanas, solo es posible la vida de pequeños grupos. Quizá por ello, los Seris ha sido un grupo indígena integrado por un reducido número de individuos, cuya subsistencia se basaba en los recursos naturales que les brinda el desierto y el mar, a través de la caza, de la pesca o por medio de la recolección de frutos. Debido a lo anterior este grupo se conformó originalmente en bandas errabundas, que recorrían de un lado a otro su territorio, tanto para aprovecharlo cabalmente, como para seguir los siempre escasos aguajes.

Los acontecimientos más destacados en la historia de los seris están íntimamente ligados a los sitios en donde la roca madre está mas o menos cerca de la superficie y permite la conservación de agua que servía de fuente de abasto para la etnia y que son conocidas como tinajas, o en lo que, la naturaleza generosa permitía el venero de agua dulce que significaba la vida para ellos.

Resulta hasta lógico pensar que las únicas vías de comunicación existentes como eran los caminos, veredas o sendas como le llamó McGee, hayan estado referidos a intercomunicar los aguajes; o dicho de otra manera, las veredas y sendas existentes iban forzosamente de un aguaje a otro.

No es fortuito encontrar todavía hoy restos de antiguos "concheros" en sitios relativamente alejados del mar pero cercanos a fuentes de abasto de agua dulce o por lo menos a lagunas o charcos formados por las lluvias, "concheros" que son evidencias de campamentos temporales de pequeños grupos Seri.

Cuando el concepto de bandas como organización social funcionaba plenamente, cada banda tenía un espacio territorial determinado. A su vez cada banda estaba subdividida en clanes familiares o *ʔissitan*, los que también ocupaban un espacio territorial determinado que subdividía geográficamente al territorio de la banda.

Este trabajo aborta todos estos aspectos, pretendiendo establecer las bases que nos permitan explicarnos las complejas relaciones que se dieron entre las diversas bandas que integraron el grupo Seri, a partir de esos vitales elementos proporcionados por la naturaleza que fueron los aguajes y las rutas que se establecieron entre unos y otros, y cuya existencia o ausencia permitió delimitar los espacios territoriales de estos grupos y fincar un concepto de propiedad territorial que aún falta por desentrañar.

Aunque la presente ponencia ostenta un ambicioso título de Caminos Seris, y por lo tanto debería de abordar todas las rutas que los seris establecieron, tomando en cuenta que “en un tiempo vagaban de sur a norte, desde la Bahía de Guaymas hasta el Río Asunción, incluyendo la Isla del Tiburón y San Esteban. Tierra adentro se desplazaban hasta el Río San Miguel, más allá de la hoy Ciudad de Hermosillo”. Sin embargo nos limitaremos a analizar las rutas que se establecieron entre los diferentes aguajes de la franja continental del territorio Seri incluyendo las Islas del Tiburón y San Esteban.

El agua potable.

El agua dulce era preciosa. Los hombres tenían la dura tarea de proveerla aunque ello no excluía que en sitios donde los aguajes se localizaban relativamente cerca, era también una tarea extendida a las mujeres. Aunque algunas veces se situaban cerca de los pozos de agua, los campamentos temporales generalmente se localizaban por el mar, y el agua tenía que ser traída desde los aguajes localizados en las montañas, algunas veces a 5, 10 o más kilómetros de distancia.

Por ello, el factor que era tomado más en cuenta para determinar el sitio y la duración de los campamentos temporales era la localización y el acceso del agua, así como también determinaba los movimientos y las actividades de la población.

La cerámica “cascara de huevo”

Para transportar el agua, los hombres cargaban dos grandes ollas de barro, llenas de agua sostenidas cada una a los extremos de un tronco con redes hechas de cuerda de mezquite. Las mujeres lo hacían en las mismas ollas, cargándolas sobre sus cabezas.

Las grandes ollas empleadas para transportar agua desde los pozos hasta los campamentos era de una hechura característica que solo se desarrolló entre los Seris. Esta cerámica tradicional conocida hoy como “cáscara de huevo” por su delgadez. Fueron llamadas por los Seris **HAMÁZAJ** que significa “tierra globular”, y eran de una dura extrema delgadez, “variando en su espesor de dos a cinco milímetros, con un promedio de tres milímetros”. McGee quedó impresionado por la delgadez de estas ollas, y reconoció que su grosor les permitía una gran economía en el peso de las ollas, lo que les daba un gran ventaja para su transportación a grandes distancias.

Esa es la explicación y lo que nos permite entender por que los Seris estaban considerados entre los mas grandes alfareros del mundo. María Luisa Chilión, una vieja Seri decía que el propósito de fabricarlas tan delgadas, era para hacerlas más livianas y con eso más fáciles de transportar.

Las antiguas sendas que conducían desde los campamentos costeros hasta los pozos de agua, están cubiertos con innumerables trozos de ésta cerámica extraordinaria, vestigios arqueológicos que desde luego retratan parte de la trágica historia de los Seris, y que significan que los hombres después de cubrir grandes distancia para traer agua, tropezaban y caían quebrando sus cántaros con el precioso líquido.

Sin embargo encontramos referencias personales de la existencia de estas ollas, desde cuando en 1721 el misionero jesuita Juan de Ugarte desembarcó en la costa cerca de Bahía Kino y reportó lo siguiente: “temprano, al siguiente día los indios reunidos en tropa, y todos con ollas de agua; los hombres cada uno con dos, en redes agarradas a una viga cruzando sus hombros y las mujeres con una”.

El uso de las ollas perdió su aplicación práctica ya entrado el presente siglo, con el empleo de latas metálicas de 20 litros que se pudieron conseguir de los blancos, utilizándolas las mujeres también para transportar una agua colocándose las sobre sus cabezas.

Los siempre escasos aguajes

A todo lo largo de la Costa Central de Sonora, desde Puerto Libertad hasta San Carlos Nuevo Guaymas, incluyendo las Islas de San Esteban y Tiburón encontramos todavía hoy, vestigios de los ya agotados aguajes, algunos de ellos de gran significación histórica como más adelante veremos.

Aguajes en las Islas de Tiburón y San Esteban:

De acuerdo al trabajo de María Elisa Villalpando acerca de la correlación Arqueológica y Etnográfica en la Isla de San Esteban y que tituló “Los que viven en las Montañas”, el aprovisionamiento de agua en esta Isla proviene de dos fuentes principales: Del aprovisionamiento en tinajas o como un procesamiento del líquido derivado de ciertas plantas. “Las tinajas son hoyos que se forman en ciertos tipos de rocas no permeables, en los cauces de los arroyos, y que permiten la acumulación del agua de lluvia”.

A lo largo y ancho de la Isla se encontraron evidencias de ellas, sobre todo en los arroyos, como en el de las Cuevas y las Tinajas al noreste de la Isla; en el que se localiza al oeste de la Playa la Freidera y en el segundo al sur del arroyo Limantour.

De acuerdo a un plano elaborado por Edward Moser en 1976, citado por Villalpando, en San Esteban se encuentra un hoyo de agua permanente, cuyo nombre Seri es ‘?axíaKox’ que quiere decir “Agua Grande” y el ‘sznztíxo’ que es una gran área con agua después de la lluvia por largo tiempo.

Tanto Moser como Villalpando coinciden que los integrantes de la banda VI habitaron toda la Isla San Esteban y la Costa en el extremo suroeste de la Isla del Tiburón. Cuando el agua escaseaba en San Esteban el aprovisionamiento de agua era a través de una fuente permanente localizada en el arroyo Sauzal, en la parte sur de la Isla del Tiburón.

“Este aguaje tiene una gran cantidad de carrizo creciendo en él, que se utilizaba para la fabricación de balsas Seris. La ubicación de este arroyo es importante también porque es el punto más cercano en una distancia aproximadamente recta con el extremo noroeste de la Isla de San Esteban: la playa del Faro”.

“Durante el período final de su existencia la gente de la Isla de San Esteban residieron todo el año en ella, excepto cuando su magra ración de agua fresca desaparecía y los movía hacia la Costa opuesta del Tiburón. No cabe duda que el agua fresca fue el factor dominante y limitante de esta extraordinaria gente...”

Esta limitación impuesta por la falta de agua fresca obligó a la comunicación desde San Esteban a la Isla del Tiburón a través de las Balsas hechas de tres haces de carrizo; en San Esteban los hombres obtenían su rica provisión de alimentos del mar y la tierra apoyados con el aprovisionamiento de agua fresca que les proporcionaba el aguaje “Sauzal” de la Isla del Tiburón.

De los trabajos etnobotánicos realizados por Felger y Mary Rebeca Moser en un capítulo dedicado a la comida y al agua, tenemos la descripción de los aguajes de

la Isla del Tiburón. Localizados de norte a sur encontramos el Haj Hax en Tecomate; el Xactoj; el Sopec Hax; el Pazj Hax o Tinaja Anita; el Taxétel; el Somcam Hax; el Imocl Hax; el Xapij o Sauzal y el Xacacx.

El Haj Hax localizado actualmente en el campamento del Tecomate, en la parte Norte de la Isla del Tiburón, se ubica a 250 metros de la playa, antiguamente bautizada como Bahía de Agua Dulce. McGee la llamó Pozo Hardy en honor al teniente R.W.H. Hardy quien en 1825 fue comisionado por la Asociación de pesca General de la Perla y el Coral de Londres para investigar las pesquerías periféricas del Golfo de California.

El Xactoj, el Sopec Hax, y el Taxétel, son aguajes temporales localizados en la parte poniente de la sierra Kunkaak, y por su misma naturaleza de aprovisionamiento solo en temporadas de lluvias, o cortos períodos posteriores a ellas, no revistieron mucha importancia para los Seris. Lo mismo puede decirse del SomCam Hax, el Imocl Hac y el Xacacx, situado en diferentes puntos al sur de la Isla del Tiburón.

Sin embargo el aguaje Xapij, o aguaje Sausal, ubicado en el arroyo del mismo nombre, ya vimos que tuvo una singular importancia para los miembros de la banda VI, cuando escaseaba el agua en la Isla de San Esteban.

El Pazj Hax o Tinaja Anita, merece mención especial. Es un pequeño pozo de agua permanente, situado en la base de la sierra Kunkaak, en la cabeza de un cañón. Su nombre fue puesto por McGee en honor a su esposa Anita NewComb. La Tinaja Anita, resulta ser uno de los aguajes con mayor significación histórica dentro de la Isla, ya que este fue visitado desde los tiempos inmemoriales de los Seris, hasta por los Españoles en sus intentos colonizadores.

La tinana es permanente como lo demuestra un cañaveral de 6 a 15 metros de extensión, una higuera nativa y algunos otros árboles, aunque la provisión de agua en la estación seca oscila entre la mera humedad de las rocas y unos pocos de galones que se pueden recoger en las hoyas rocosas dentro de los primeros 50 metros de la cabecera del arroyo”

McGee, al hacer referencia al habitat que significaba Punta Tormenta, decía: “el lugar está separado por una distancia conveniente (aproximadamente 6 kilómetros y medio) del agua potable permanente de Tinaja Anita. De esta urbe Seri, irradian sendas muy holladas hacia todas las demás partes de la Isla, las más trilladas conducen hacia la tinaja, con ramificaciones hacia todas las barrancas circundantes.

Aguajes localizados a lo largo de la tierra continental desde Puerto Libertad hasta Bahía de Kino.

1. EL XPAN0 HAX que quiere decir agua en el agua, localizado en Puerto Libertad, donde el agua fresca brota en la arena detrás de la línea de la marea alta.
2. EL HAAT HAX, que está situado en la boca del río San Ignacio, a un lado del Desemboque viejo, y el HATAJC también llamado Pozo Coyote, el que se localiza tierra adentro sobre el cauce seco del mismo río.
3. EL HECOT HAX que significa agua del desierto, y conocido comúnmente como Pozo Posado y que McGee llamó Tinaja Trinchera, situado en la base del Pico Jhonson. La Tinaja Trinchera McGee la describió como situado en una sierra estrecha y conformadas de rocas graníticas de modo que el depósito no era absolutamente permanente.
4. BARRANCA SALINA era una aguaje temporal situado en el lado oriente del Pico Jhonson. Este aguaje fue referido por McGee, aunque adjudica su nombre a los vaqueros mexicanos y cazadores pápagos que le llamaban así por el tipo de agua del lugar. Situado en la cabecera de Playa Noriega en el Desierto de Encinas, se forma por un conjunto de hoyas en donde se acumula agua por las crecientes de los arroyos que provienen del norte, “justo donde el flujo es frenado por la dispersión de las aguas sobre la siempre salina playa, y, puesto que son modificadas por cada creciente, algunas de esas hoyas son profundas y otras artificiales”.

“Comúnmente el agua de la barranca es demasiado salobre para el paladar del hombre de la ciudad quien, por supuesto, la bebe con gusto en extrema necesidad, pero la salinidad disminuye a medida que se sube por los arroyos”.

En relación a la Tinaja Trinchera y a la Barranca Salina, McGee nos describe otro conjunto de sendas: “Unas de las sendas Seris que parte de barranca salina, atraviesa la hondonada situada a mitad de la Sierra; otras penetran en varios de los valles montañosos, y la más grande, conduce a Tinaja trinchera, en la base del Pico Jhonson, en donde hay varios muros de ripios apilados en forma suelta, parecidos a los de las trincheras (montañas atrincheradas), más hacia el este, y que son las únicas estructuras de ese tipo vistas en el territorio Seri. Hacia el extremo sur de la población aparecen varios senderos, los más visibles, paralelos a la costa, atestiguan que la azona ha sido esporádicamente habitada”.

5. EL HAST HAX que significa agua de la montaña. Comúnmente llamado Pozo Peña, el cual está localizado hacia el sur, al final de la Sierra Seri.

6. En los alrededores de Bahía de Kino encontramos 4 aguajes de suma importancia: el Hax Caail o Pozo Carrizo, el Haspot Hax y Xapij An Hx, y el Pozo Escalante o también llamado Pozo Agua Amarilla.

El Haspot Hax se localiza junto al Cerro Prieto en la parte norte de Bahía de Kino a escasos 50 metros del agua del mar. De sus restos, del que solo quedan un ademe de cemento en forma circular, emerge victorioso un enorme Guamuchil, el que por su tamaño y lo verde de su follaje, contrasta grandemente en el lugar.

El Xapij An Hax, significa carrizo dentro del agua y está situado al sur del Estero de la Cruz, en la parte norte del cerro San Nicolás. Por las características tan especiales de su entorno, el que quizá se localizaba emergiendo de la hierba, este no pudo ser localizado.

El Hax Caail

El Ax Caail, “Pozo Carrizo” o “El Carrizal” fue un aguaje de agua permanente, situado en la parte noreste de Bahía Kino. Es un manantial natural alimentado por “drenaje y filtración de la amplia y elevada masa de rocas permeables, que forman la parte meridional de la Sierra Kunkaak” y por los derrames en las extensiones aluvionales llanas del Desierto de Encinas por el Río Bacuachito.

“El Carrizal” no solo está íntimamente ligado a la sobrevivencia de los Seris, sino que históricamente es un mudo testigo de los intentos colonizadores de los españoles. “El Carrizal” también fue llamado por McGee “Aguaje Parrilla”, en honor del Coronel Diego Ortiz Padilla, quien junto con su expedición presumiblemente llegó a ese lugar en 1749.

Después de la expulsión de los Jesuitas en 1772, el padre Franciscano Fray Crisotómo Gil de Bernabé fundó en ese lugar la fallida Misión del Carrizal, de acuerdo a la investigación realizada por Feliciano Fernández Díaz de León, que culminó con la muerte del Fraile en manos del seri José de YXQUISIS.

En 1884, Francisco Ponce de León planeó una intensa campaña contra el enemigo seri, tanto por tierra como por mar. El mando de dicha expedición fue confiado al coronel Francisco Andrade, quien personalmente se hizo cargo de la fuerza terrestre compuesta por 160 soldados, y las fuerzas de auxilia noval se confiaron al piloto Don Tomás Espence.

Espece zarpó desde Guaymas y seis días después, anclaba en el embarcadero frente a la Isla del Tiburón; Andrade partió de Hermosillo el 13 de agosto y llegó al Carrizal el 16 y dejó un destacamento en la costa para que se uniera con la escuadra al día siguiente. Ante la ignorancia de sitios de agua dulce en la Isla, Espece y sus hombres fueron surtidos de agua desde el Canizal, por medio de mulas.

Actualmente “EL CARRIZAL” es un aguaje seco, situado 8 kilómetros aproximadamente al noroeste de Bahía de Kino. Se localiza dentro del predio del Rancho “El Carrizo”, a un lado de la puerta de acceso.

Abundante hierba rodea al antiguo manantial, predominando el mangle. En el sitio del aguaje fue abierto un hoyo a manera de pila de 8 por 3 metros, y en el lado norte del mismo tiene un acceso en forma de Jaguey evidentemente utilizado para abrevar ganado, en tiempos relativamente recientes. A escasos 50 metros al oeste del aguaje se alza como imponente vigilante, un enorme pino salado.

El pozo agua amarilla

Curiosamente este aguaje no está referido ni por Felger, ni por Moser, en los trabajos entobotánicos de primero, ni en los estudios antropológicos del segundo. Sin embargo si fue localizado y constantemente referido por McGee, al que bautizó como Pozo Escalante y fue localizado gracias a los rancheros del área que desde tiempos inmemoriales lo conocen como Pozo Agua Amarilla.

Juan Ramón Gutiérrez y Feliciano Fernández en un trabajo presentado en el V Simposio de Historia y Microhistoria del Noroeste, al que titularon la Misión del Carrizal, dieron a conocer la ubicación exacta del Pozo Agua Amarilla, está a seis kilómetros antes de llegar a kino viejo, y a poco menos de 3 al norte de la carretera Hermosillo Bahía Kino dentro de los terrenos del rancho “El Salueso”.

De acuerdo a McGee el nombre de Pozo Escalante, la fue dado en honor del sargento Juan Bautista de Escalante, el primer hombre blanco que cruzó el canal del Infiernillo en 1700, y al que se adjudica el haber cavado el pozo poco profundo que todavía existe. De manera desafortunada McGee lo confundió con el pozo carrizal, lo que lo llevó a suponer que ahí se localizó la fallida Misión del Carrizal.

“El pozo mide en la actualidad unos dos metros de diámetro por uno de profundidad y está totalmente azolvado y hacia el lado poniente se ve todavía un

jaquey que hicieron los rancheros durante los años treinta de este siglo, para que el ganado bajara a beber agua”.

“Está cubierto de mangle y hay también zacate liebrero, higuera, y un árbol de San Juanico. En los alrededores hay extensas dunas, cubiertas de miles de pedazos de alfarería, unos policromados, donde se nota la presencia de la cultura Trincheras”.

Aguajes localizados en tierra continental, desde Bahía Kino hasta el cañon de Nacapule en San Carlos, Nuevo Guaymas.

Los Aguajes situados al norte de Bahía Kino, merecieron la atención de todo mundo, desde los frailes colonizadores, pasando por McGee hasta Felger, Mary Rebeca y Eduardo Moser, mientras que los aguajes localizados sobre la franja continental, desde Bahía Kino hacia el sur no han sido estudiados, a pesar de ser una parte importante del territorio Seri, particularmente de la banda denominada “Los Tastioteños”.

Existen constancias de trabajos arqueológicos en el área, realizados por Thomas Bowen y Manuel Robles Ortiz, en los que se hace referencia a los aguajes como parte del vestigio Arqueológico, sin embargo no existen trabajos específicos en relación a su localización, características y el espacio territorial al que sirvieron. Al parecer para los conquistadores tampoco fue una área interesante, pues no existen muchos documentos en donde se hable de la existencia de estos aguajes. El viaje del Padre María de Salvatierra por la Costa de los Seris, realizado en 1710, es uno de ellos y el plano elaborado por el Coronel Domingo Elizondo sobre la localización de los aguajes situados al Norte de Guaymas, en 1768 es el otro.

El área referida, arqueológicamente es muy interesante. La presencia de antiguos concheros, en donde se han localizado infinidad de trozos de olla cáscara de huevo y de la cerámica trincheras, así como hachas de mano y puntas de flecha, ajenas a la Arqueología clásica de la Costa Central atribuidas a los Seris, lleva a suponer que el área era un territorio frontera de varias culturas, particularmente Seris, Yaquis y Pimas bajos, de acuerdo al planteamiento que Manuel Robles Ortiz hace en el artículo denominado “Arqueología de Guaymas”.

Nos dimos a la tarea de localizar en los casi cuarenta kilómetros de costa, que hay desde Bahía Kino hasta Punta Baja, pasando por el Estero El Cardonal, y solo localizamos por referencias proporcionadas por Manuel Robles Ortiz, un pozo denominado San Juan, el que se ubicó al Sur del Estero de la Cruz y un poco al norte del Estero “El Cardonal” y que todavía hasta finales de los cincuenta estuvo

en funcionamiento. El pozo de Punta Baja fue otro de los aguajes significativos del área, y se localizaba en el lado oriente de la gigantesca duna que conforma este ecosistema singular.

Presumiblemente debieron de existir muchos aguajes y tinajas en el área, los vestigios de concheros y de campamentos temporales son evidencias irrefutables de un flujo intermitente de grupos humanos a lo largo del sector referido, sin embargo muchos de estos declinaron su actividad a partir de 1946, año en que quedó terminada la construcción de la Presa Abelardo L. Rodríguez y se inician los riesgos en el área agrícola de la costa a través de la perforación de pozos profundos, provocando el abatimiento de los mantos acuíferos por la sobreexplotación realizada, provocando consecuentemente el agotamiento de los aguajes.

Uno de los sectores más importantes es el de Tastiota, con el cerro de la Higuera, 8 kilómetros al norte del estero, con evidencias arqueológicas de tumbas y construcciones en las laderas de dicho cerro, ya estudiados por Bowen y Robles Ortíz. Al lado norte del estero, a 500 metros escasos del caserío, en el lado oriente del cerro de Tastiota, existen vestigios del Aguaje denominado “El Carricito” al que rodea una cantidad grande de carricillo, encontrando diseminada en el área de restos de conchas y trozos de cerámica Trinchera y Cáscara de huevo.

En 1710, el Padre Salvatierra en una carta enviada al Padre Provincial Pedro Larelos reporta que: “...y los Retis al lado del norte se pusieron y como el agua que haríamos al lado de los Upanguaymas al Zur, hera salobrosa y distante quarto y media legua y ningún Retis pasaba a este lado solo, para hacer la prueba de que agua bebían entegue una ollita a una niña para que me trujese agua, y no pesó medio cuarto de hora que la trujo tan buena que no podía estar mejor, y finalmente descubrimos que la cojían pocos pasos de la lancha en la misma plaia de un batequi que tenía por un lado seis pasos la mar y por el lado opuesto solo tres pasos un estero de agua de mar y este descubrimiento nos llenó de gran alivio...” Resulta probable que el estero a que se refería el Padre Salvatierra haya sido el de Tastiota, pues este salió caminando de San José de Gauymas el 18 de octubre de 1710, bordeando la Costa y ya había pasado la región de los Upanguaymas.

Después del Estero de Tastiota, está una pequeña playa denominada “Los Corralitos” y un poco más al sur se localiza un poblado de pescadores michoacanos llamado “El Choyudo”. En el área del Choyudo encontramos un conchero de regular tamaño con vestigios de cerámica “cáscara de huevo” y

“Trincheras”, así como puntas de flecha de manufactura no seri, lo que nos refuerza la teoría del territorio fronterera.

Después de “El Choyudo”, hacia el sur, se localizan los poblados de pescadores “El Colorado” y “San Agustín”, posteriormente más al sur una playa solitaria denominada “El Seri Muerto” con vestigios de un pequeño aguaje agotado y algunos círculos de visión y por último antes de entrar a los terrenos propiamente de Guaymas las playas denominadas “Ensenada Chica” y “Ensenada Grande” a donde no acudimos por falta de tiempo, por referencias sabemos existen una tinaja alimentada por lluvias en cada una de ellas.

En 1768, el Coronel Domingo Elizondo, junto con su destacamento, sigue la ruta de los agujajes localizados al norte de Guaymas, ruta que queda plasmada en un plano levantado por el propio Coronel Elizondo y en el que describe los siguientes agujajes:

EL OJITO DE LA PASION.- Elizondo lo ubica a cuatro leguas de San José de Guaymas y lo describe como: “una bolsita de agua de buena calidad y bastante abundante”.

EL CAJON DE ANA MARIA.- Se ubica a 6 leguas al noroeste del Ojito de la Pasión y se describe como “hay una bolsa entre carrizal con agua perene, abundante y de buena calidad”.

POZOS DE UPANGUAYMAS.- El Coronel Elizondo los ubica a 10 leguas al suroeste del Cajón de Ana María y los describe “con bastante agua a poco que se ensanchan”.

POZOS DE JESUS MARIA.- Localizados en el plano de Elizondo a 8 leguas al noroeste de los Pozos de Upanguaymas, en los que se asienta “se les puso este nombre por que no se conocían hasta el presente son abundantes pero algo salobre el agua”.

LAS TINAJAS DE SANTA BARBARA.- Situadas a dos leguas al noroeste de los Pozos de Jesús María y de los que Elizondo dice: “se les puso este nombre por que no lo tenía, ni se sabía de ellos. Son abundantes de agua y de buena calidad”.

LAS TINAJAS DE LA VIRGEN DEL CARMEN.- De acuerdo al mapa de Elizondo, se ubican a dos leguas al sureste de los Pozos de Upanguaymas. Elizondo las describió como “Se les puso este nombre por que no lo tenían. Son muy grandes, de mucha profundidad y de una agua especial”.

POZITO DE LA SOLEDAD.- Se localizaron a tres leguas al sureste de las Tinajas de la Virgen del Carmen. El Coronel Elizondo se refirió a ellas de la manera siguiente: “Se les puso este nombre por que no lo tenían. Es pequeño pero abriéndolo tiene bastante agua, aunque algo salobre”.

El Padre Salvatierra también refiere en la carta enviada al Padre Provincial Pedro Larelos, lo siguiente: “...el savado caminé por la mañana quatro leguas y llegamos a una cañada ancha poblada de arboleda que era ya la pertenencia de los Upanguaymas y tenía sauces bastantes y dicen que aún en tiempos de seca aunque no corre tiene ojos de agua que llaman batequis...”. Quizá el área descrita por el Padre Salvatierra eran los Aguajes de San José de Robinson o las Tinajas de la Virgen del Carmen y que el Coronel Elizondo incluiría en su plano 58 años después.

El planteamiento originalmente hecho de que el área que nos hemos estado refiriendo era un territorio frontera se ve robustecido por la tesis sostenida por Manuel Robles Ortíz cuando afirma “Las evidencias se han multiplicado; ahora podemos afirmar de acuerdo con datos no publicados -producto de trabajos de campo recientes- que al norte de Guaymas en terreno Upanguaymas, hubo antiguamente ocupación Pima o pre-Pima por un tiempo desconocido, pero probablemente bastante largo”.

“Los pimas establecidos entre Guaymas y Tastiota, continúa Robles Ortíz, bien pudieron haber sido otro eslabón más en larga cadena de grupos étnicos que antes de la aparición de los Españoles, mantenían como hemos visto, relaciones comerciales o de intercambio con culturas mucho más evolucionadas”.

En la carta enviada por el Padre Salvatierra al Padre Provincial Larelos, en 1710 hace referencia a que: “... nos regalaron mazorca de buena milpa que tenían en cercanía...”. ¿Que hacía una milpa en territorio Seri?, si los Seris no eran agricultores. La única explicación es que haya sido una plantación Pima.

Accesos o salidas naturales al territorio seri.

Los accesos o salidas naturales del territorio Seri estuvieron determinados por aquellas rutas que ofrecieran la posibilidad de agua, ya sea aprovechando las corrientes naturales o por medio de los aguajes que se forjaron en sus cauces.

Estos accesos o salidas se dieron fundamentalmente por tres partes: a).- Ruta por el Río Bacoachi; b).- Ruta por el Río Sonora y c).- Ruta por el Arroyo Upanguaymas.

Ruta de Bacoachi

De acuerdo a Don Manuel Robles Ortiz, el arroyo Bacoachi, con sus cabeceras al sur del moderno establecimiento de Trincheras, fue camino natural utilizado por gente afiliada a la cultura Trincheras, durante el período clásico (1200-1400 de nuestra era), para penetrar a la costa central de Sonora, donde se han descubierto sitios de campamentos relacionados con la recolección de conchas en el Golfo de California -principalmente del género *Glycymeris*-, usadas sobre todo en la manufactura de brazaletes.

En 1700 el Alférez Juan Bautista de Escalante, en sus operaciones contra los seris utilizó el curso del Río Bacoachi, -cuando menos en parte-, para entrar a la Costa, y era la primera vez que un hombre no indígena lo recorría; de esa fecha en adelante se convirtió en camino práctico para entrar en territorio de los seris.

En 1895 Willian J. McGee, recorre en su totalidad la ruta del Bacoachi, en su segundo viaje al territorio seri. En la ruta seguida desde Caborca a territorio seri, por más de 360 kilómetros de recorrido, también se hace referencia al Bacoachito, pues dicha ruta empezaba en Caborca, pasando por La Cieneguilla, Las Cruces, Pozo Noriega, Bacoachito, Sayula, Tonuco, Rancho Libertad y Barranca Salina.

La ruta del río Sonora

Era otro acceso o salida natural del territorio seri, que fue ampliamente utilizado por esta etnia desde tiempos inmemoriales. En 1850 José Francisco Velasco, en sus noticias estadísticas del Estado de Sonora, nos ilustra del camino más trillado y corriente para llegar de Hermosillo a la Isla del Tiburón:

De la ciudad de Hermosillo al Gorgúz, seis leguas.

Del Gorgúz a San Juan, seis leguas.

De San Juan al Carrizal, ocho leguas.

Del Carrizal al Embarcadero, cuatro leguas.

La ruta de Upanguaymas

Al sur del territorio seri, la única salida natural ampliamente empleada por los tasioteños y pimas bajos que habitaban el área, para el efecto de trasladarse a la Costa seri a la sierra libre, incluso hasta Ortíz, utilizaban todo el arroyo de Upanguaymas, hasta llegar a la Hacienda Nochebuena, brincando de allí a la Tinaja del Yaqui, y de allí hasta Estación Ortiz.

Los aguajes, las rutas y las bandas seris

De acuerdo a la información proporcionada por Edwuard Moser en su trabajo titulado “Las Bandas Seris”, los seris tenían una organización social basada en el sistema de bandas, y que identificó de la siguiente manera:

I.- BANDA 1, los Tepocas y Salineros que habitaron toda la región norte del territorio seri, hasta el actual poblado de Desemboque.

II.- BANDA 2, los Tastioteños, que habitaron toda la región que ocupa la franja costera que va de Bahía Kino hasta probablemente la Ensenada Chica antes de San Carlos Nuevo Guaymas. Los miembros de esta banda fueron llamados también, los que habitan en el viento del sur.

III.- BANDA 3, los Seris o Tiburones, que habitaron en las costas oriente y poniente de la Isla del Tiburón, y en la franja continental de tierra que se localiza frente a dicha isla, son llamados también la gente de la Isla del Tiburón.

IV.- BANDA 4, los miembros de esta banda, habitaron la parte central de la Isla del Tiburón, fueron llamados la gente del desierto.

V.- BANDA 5, Moser cree que los miembros de esta banda hayan sido los miembros dispersos de los Upanguaymas, que por movimientos suscitados, cuando los Guaymas se subsumieron a los yaquis en la Misión de Belén, éstos emigraron al norte y se instalaron en el Estero del Sargento y sus alrededores en la Bahía Tepopa, fueron conocidos como la gente que vino del viento del sur.

VI.- BANDA 6, habitaron toda la Isla de San Esteban, y en la parte sur de la Isla del Tiburón, también fueron llamados los que viven en las montañas.

Cada banda tenía un espacio territorial determinado, como ya quedó asentado y dicho espacio territorial tenía la ventaja de tener uno o más aguajes. Así los Tepocas o Salineros, tuvieron para su uso los aguajes localizados en Puerto Libertad, el que se localiza en el Desemboque viejo en la desembocadura del Río San Ignacio, y el Pozo Coyote, localizado tierras adentro sobre el cauce de dicho río. Los tastioteños, tuvieron para si el Pozo llamado de San Juan, localizado al sur del cerro de San Nicolás, el Pozo de Punta Baja, los aguajes El Carricito del Estero de Tastiota, las Tinajas del Serimuerto y de la Ensenada Chica y de la Ensenada Grande.

Los de la banda tres, fueron “propietarios” de los aguajes localizados al interior de la Isla del Tiburón en el lado poniente de la sierra kunkaak, en tierra firme también el Pozo de Peña, quizá tuvieron acceso al Pozo Posado en Pico Jhonson, y a los aguajes, localizados en las proximidades de Bahía Kino, como el Carrizal,

el Pozo Agua María y el aguaje localizado a un lado de Cerro Prieto, y el que se localiza en la parte sur del estero de la Cruz, junto al cerro de San Nicolás.

Los de la banda cuatro, presumiblemente tuvieron para sí todos los aguajes localizados en la parte interior de la Isla del Tiburón, entre los que se incluyen el Pozo Hardy en Tecomate y la Tinaja Anita en la sierra kunkaak.

Los de la banda cinco, tuvieron como pozos más cercanos del Pozo Posado y la Barranca Salina en ambos lados del Pico Jhonson en la sierra seri.

Los de la banda seis, se aprovisionaron con los aguajes existentes en la Isla de San Esteban y el Aguaje Sauzal, localizado en la parte sur de la Isla del Tiburón.

Si desaparecido el concepto de bandas los Seris tuvieron que unirse para sobrevivir, en el pasado también, para no morir de sed o de hambre debieron haberse dado como valores entendidos la solidaridad, aún entre los miembros de las diferentes bandas culturalmente emparentados. Debemos recordar que los únicos aguajes permanentes eran unos ocho a lo sumo en todo el territorio Seri, de tal suerte que las tinajas que se nutrían del agua de las lluvias pronto eran agotadas, atilizando incluso el agua encharcada de las lluvias, por lo que era preciso que la soberanía de los espacios territoriales se distendiera en un momento dado y dar cabida a los miembros de otras bandas para solventar aquellas necesidades mínimas que tuvieran relación con la sobrevivencia misma, como era la ingestión de agua.

Villalpando, citando a Lee y DeVore, sostiene que “estos grupos se manejaban en base a un sistema social que permitía que para la obtención de los recursos alimenticios los miembros del grupo se movieran con relativa facilidad por el territorio ocupado, manteniendo un nivel colectivo en la mayoría de sus propiedades así como también del territorio... Sin embargo, no debemos de considerar que se encontraban confinados a la ocupación de una área restringida, ya que no debía de existir la exclusividad respecto a los recursos disponibles. La organización para la obtención de estos recursos debió basarse en una división del trabajo no mas allá de la edad y el sexo, existiendo una distribución de los productos igualitaria”.

Los Seris nos demostraron durante el período en que operó el Rancho San Francisco de la Costa Rica que su concepto de propiedad sonaba de manera diferente que a los oídos de Don Pascual Encinas. Los Seris debieron sentir que sus espacios territoriales les pertenecían, porque en ellos estaba su sobrevivencia misma, por ello veían con malos ojos el uso desmedido que los blancos hacían de sus escasos recursos naturales.

Veían mal que “utilizaran el vital líquido para dar de beber a caballos y mulas de las recuas, mas el ganado que arreaban ocasionalmente los cuales llegaban a agotar los aguajes en una sola visita en contraposición al parco consumo de los indígenas”, mientras ellos los caballos y mulas los utilizaban para comer. Esta forma de concebir la vida y la sobrevivencia, tan ligada a vivir en armonía co su medio ambiente, los llevó a tener un concepto de propiedad territorial que defendieron con su propia vida por más de 300 años, y la que fue tan flexible que permitió que sus hermanos horadaran la soberanía de su territorio cuando su vida misma dependía de un recurso que también para ellos era escaso, como fué el agua.

DESCRIPCION DEL SISTEMA DE CONSTRUCCION DE CAMINOS POR COOPERACION EN SONORA

Ing. Leonardo Melo y Cerda

En el presente documento, "Descripción del sistema de construcción de caminos por cooperación en Sonora" se pretende dar una interpretación administrativa a las distintas transformaciones que en esta entidad ha tenido la actual Junta de Caminos del Estado de Sonora, se pretende que sea un testimonio de lo logrado por la administración pública estatal a través de una entidad gubernamental, en la que se conformó el gremio caminero de Sonora - un sinnúmero de personas que ocuparon su vida y su tiempo en la construcción de caminos y carreteras -en el intento de acrecentar el progreso del Estado.

En la historia de la singular cooperación entre este Estado y el Gobierno Federal para fundamental el desarrollo de México y de Sonora por medio de la realización material de la red carretera, este trabajo pretende ampliar el horizonte al presentar una interpretación de algunos de los hechos que en los más de sesenta años de ardua labor en la transformación de nuestro suelo han ocurrido.

Este, no es la narración de la participación de algunos de los hombres del gremio caminero, eso lo dejamos a otros más calificados para que dejen constancia de los hechos, y así, mañana escuchar por medio de la lectura, el silencio poblado de voces de hombres anónimos que nos relatan sus experiencias, para quienes resultaba una aventura unir dos pueblos antaño incomunicados, desconocidos entre sí; disfrutar la vivencia de quienes fueron pioneros y semilla fértil de otras generaciones de camineros y de ciudadanos; compartir con aquéllos que, sin temer a la naturaleza y en armonía con ella, trabajaban en la sierra, en el desierto, en la costa, en la meseta, para abrir carreteras y caminos, ver con los ojos de la imaginación manos y rostros curtidos por la intemperie, por las noches pasadas en campamentos al abrigo del cielo y que desde el material fotográfico del recuerdo, nos hablen ojos y sonrisas que reflejan la alegría de la faena común, la

satisfacción de la obra llevada a buen término, una nueva aventura, un escalón más de un Sonora pujante, ascendente, un mejor Sonora.

En éste se ofrece un cálido tributo a todos los hombres y mujeres que participaron con su inteligencia, con su creatividad, con su sudor, con su compromiso silencioso, en la gran tarea de enriquecer y edificar una región y una nación viva, por la cual podemos sentirnos cada vez más orgullosos.

Introducción

El siglo XX

Si en algo este siglo XX se ha manifestado mayor que los que lo precedieron, ha sido en el extraordinario desarrollo que han alcanzado las ciencias empíricas y en el avance tecnológico que apenas tiene precedentes en la historia de la humanidad. En efecto, la filosofía pragmática, originada en los Estados Unidos a principios de siglo, no dejó de mostrar inmediatamente sus consecuencias en los aspectos más cotidianos de la vida de todos los hombres de las sociedades todas. Los descubrimientos se sucedían a pasos vertiginosos y no tardaban mucho en ser aplicados en todos los campos de la sociedad; por ello mismo ningún grupo humano dejaba de modificarse rápidamente, llegando a ser la eficiencia el criterio que permeaba la actividad humana. Y, sin embargo, este progreso no fue capaz de impedir que, paradójicamente, también este siglo fue el escenario de las más cruentas guerras que ha experimentado la humanidad - simplemente la Segunda arrojó un saldo de 36 millones de vidas humanas - aunque pudiera pensarse que, contradictoriamente, han sido las mismas guerras las que han fomentado este progreso. Todo esto tuvo un catalizador muy importante, el cual es inherente al desarrollo de las ciencias, de la tecnología, de los mercados: las comunicaciones.

En efecto, gracias a ellas las distancias y el tiempo se acortan, se vuelven relativos, gracias a las comunicaciones, la humanidad adquiere cada vez más conciencia de su intrínseca unidad, más allá de los sexos, de las nacionalidades, de las razas: gracias a ellas, se pueden enfrentar conjuntamente los problemas de la salud, de la economía, del espíritu; finalmente con el concurso de ellas, para bien o para mal, la situación actual ha llegado a ser lo que es y, sin exageración, podemos decir que las comunicaciones han otorgado a este siglo su signo.

En la comunicación, aparte de su contenido explícito, intervienen tres factores: por una parte, los actuantes de la comunicación, un emisor y un receptor; por otra parte, el medio del cual se sirven para comunicarse. Es indispensable agregar que la comunicación no se da si el emisor no se transforma en receptor y, a su vez

el receptor, un emisor, por ello habría que decir que los llamados medios masivos de comunicación son, las más de las veces, meros informadores y, aún cuando algunos han acrecentado su poder por el hecho de tener un alcance de grandes dimensiones; siendo así, más correctamente deberían llamarse medios masivos de información y en su caso de entretenimiento.

El emisor y el destinatario son de variable naturaleza, de acuerdo con las personas que intervienen en la comunicación: si son dos amigos, dos enamorados, dos negociantes, etc.; de acuerdo con el número de individuos que intervienen en ella: si son solo dos, si es de una persona y un grupo, si es entre naciones, etc.; por el tipo de comunicación del que se trata: si es un saludo, si es un negocio, si es una alianza entre dos países, etc. El contenido varía infinitamente; lo mismo puede ser un simple mensaje que una declaración de guerra, puede tratarse de una obra de arte, como de un equipo médico, o bien, un poema o un informe administrativo. El medio de comunicación condiciona esencialmente a los factores anteriores. Por ello, el hombre lo estudia y lo utiliza con todo empeño, ya por aire, ya por mar, ya por tierra, transformando, al valerse de la física, el sonido, la luz, el agua, etc., todo cuanto sirva, con tal de comunicarnos.

El desarrollo paralelo de todos los campos de la actividad humana, ciencia, arte y cultura, la necesidad de su promoción, la creación de nuevos mercados, por el desarrollo de las sociedades industriales, e, incluso, la necesidad de la hegemonía militar puesta de manifiesto por los conflictos armados de este siglo, particularmente la Primera Guerra Mundial, dejaban claro que el desarrollo de las vías de comunicación, cualesquiera que éstas fueran, era un imperativo inaplazable de toda nación que quisiera no quedar fuera del desarrollo mundial de este siglo que apuntaba, ya desde entonces, a la globalización; baste como ejemplo que el mismo Einstein, hacia el final de sus días, luchaba por el establecimiento de un solo gobierno para todo el mundo.

Pero, como en la primera mitad del siglo no se pensaba todavía en los viajes espaciales, era preciso, pues, apoyar y optimizar los medios de locomoción con los que se contaba, tanto el automóvil como el ferrocarril. La mayor parte de las naciones se entregó, sobre todo, a la tarea de adaptar sus antiguas vías terrestres y construir nuevas para que pudieran ser transitadas por los automóviles, a fin de poder poner en contacto entre sí al mayor número de localidades, comenzando, evidentemente por las ciudades más importantes, ya fuera por el número de habitantes, por sus índices de producción y consumo, por su interés turístico o por su posición estratégica. Poco a poco, el automóvil sustituiría al ferrocarril, mayormente cuando no se tratara de transportar grandes cantidades de carga, cuando era necesario mayor flexibilidad y cuando se quería llegar más rápido.

De modo que las comunicaciones, como indicamos, fueron decisivas en el acelerado desarrollo de nuestro siglo. Hemos contemplado el más rápido avance en la investigación científica y en su aplicación práctica, al grado que en nuestros días, todavía un alto número de los investigadores e inventores que revolucionaron nuestro tiempo están vivos. De hecho, según comenta el famoso astrónomo, Carl Sagen, la vigésima centuria de nuestra era constituye sólo la quinta parte del último segundo de lo que llama el año cósmico, que es el tiempo de vida del Universo. Y así, hoy nos servimos de los satélites, de la energía nuclear de fisión y de la termonuclear, de la computadora, de la fibra óptica, sin haber dejado de optimizar el petróleo, para los más diversos usos, desde los industriales y los médicos, hasta los domésticos y los de esparcimiento. Pero además, hay que notar que el primer año cósmico ha terminado y que, aquí cito a Sagan, "sin importar la insignificancia del instante que nosotros hemos ocupado en el tiempo cósmico, es claro que lo que pase en y cerca de la tierra en el principio del segundo año cósmico dependerá mucho de la sabiduría científica y de la diversa sensibilidad del género humano...", aquí termino la cita.

Se ha comentado pues, que las comunicaciones han sido el catalizador de muchos progresos que se han alcanzado en todos los campos de la actividad humana; justo es entonces que mencionemos algunos de los más notables descubrimientos que impulsaron a la comunicación misma a principios de siglo, sólo como muestra del gran número de hallazgos e invenciones que revolucionaron nuestra figura del mundo. Hacia el año 1900, en Francia se construye el primer tren subterráneo. mejor conocido como Metro; la turbina de vapor es inventado por Auguste Rateau en 1902; los hermanos Wright hacen el primer vuelo en avión en 1903; de 1904 a 1914 se abre el Canal de Panamá, que comunicaría dos océanos; en 19018 se construye el primer portaaviones y en 1919 se inician los vuelos aéreos comerciales; en 1920 se dá comienzo a la primera estación de radio y se hace posible el uso del radar; en 1923 se inventa la televisión, al patentar V.K. Zworgkin el iconoscopio; para terminar, sumemos el radiotelescopio, que se inventa en 1933.

¿Y quién podría negar la importancia en las comunicaciones de la transportación terrestre? Esta había conocido un particular desarrollo con el uso de la rueda - aunque pareciera que en América no se les hacía muy necesaria, al menos hasta la llegada de los españoles - de cualquier modo, a finales del siglo pasado, los ferrocarriles todavía eran el principal medio de transporte, sobre todo para grandes distancias y para grandes volúmenes de carga. Sin embargo hacia el año de 1908, Henry Ford, en el terreno de las comunicaciones, iba a modificar totalmente la vida humana tanto en lo privado como en lo público, con su

revolucionaria idea de promover la producción en masa del vehículo de combustión interna, abaratando su costo; con ello, lo pondría al alcance de millones de personas y provocaría la necesidad de la construcción de caminos, puentes y carreteras, por no mencionar otras implicaciones, tanto en la ingeniería civil para el diseño y construcción, como en el transporte y la economía y en el estilo de vida, integralmente. Por otra parte, el camino, realizado para el transporte garantiza la comunicación en la medida que sirve para llevar y traer objetos, ideas y personas.

El desarrollo industrial y el consecuente crecimiento económico exigieron la sistematización de los estudios de los medios de producción en términos de eficiencia y abaratamiento de costos, dando lugar a la especialización en las ramas de la planeación, administración, mercadotecnia, a un nivel que nunca hubiera sido pensado en otros tiempos. Sin embargo, este crecimiento también tuvo consecuencias negativas, a semejanza de lo que sucedió en la primera Revolución Industrial del siglo XVIII en Inglaterra, por ejemplo, entre otras cosas provocó desempleo, y, en el caso de los Estados Unidos - que a partir de la Primera Guerra Mundial se convertiría en protagonista del acontecer mundial -, la baja del valor de la moneda, lo que provocó la recesión por la caída de la bolsa de 1929.

Así, se puede continuar acotando los cambios y evoluciones en las bellas artes, en la historia de las ideas, tanto filosóficas como de ideología social o política y encontraremos una serie de aportaciones e investigaciones que repercutirían en toda la esfera del actual humano y cuestionarían el sentido del hombre en el Universo.

Es así, como de pronto, la influencia y determinación recíproca de investigación científica, desarrollo, tecnológico, crecimiento económico, influencia ideológica y poder político era patente. Incluso las guerras ya no son motivadas sólo por disputar una querrela personal o por un territorio, sino por obtener mercados, por defender una ideología o por conseguir información. Si el signo de este siglo lo representan las comunicaciones, sus herramientas son la tecnología y la información.

México

México no fue la excepción, ni siquiera en lo que atañe a los movimientos armados. La Revolución Mexicana, iniciada en 1910, fue el primer movimiento armado del siglo, anteponiéndose incluso a la revolución bolchevique en Rusia, tan ansiada por el movimiento obrero que conmovió a toda la Europa de fines del siglo pasado.

Sin embargo, el movimiento armado mexicano no tiene entre sus causas la expansión económica, pues el régimen porfirista, en efecto, había retrasado el desarrollo de la población urbana y rural, a pesar de haber impulsado la comunicación por ferrocarril y la industrialización del país, aunque dejara ésta última en manos extranjeras. Por eso, la Revolución Mexicana, no motivada por una ideología en particular, más que una revolución, fue una "revelación", un afloramiento de la sociedad mexicana que había estado sumergida durante tres siglos de colonización española y en el siglo pasado por los conflictos entre liberales y conservadores y particularmente, por la política de Porfirio Díaz por treinta años.

Cualesquiera que hayan sido las causas del movimiento armado, éste puso de manifiesto la necesidad de transformar el país, pues, entre otras cosas, el centralismo del porfiriato y el aislamiento de las diferentes regiones del país quedaron más que manifiestas, no podía darse un proyecto de nación en un México que existía en superficie territorial, sin las venas que lo integran. El desarrollo que debería buscarse, dadas las gigantescas transformaciones que sufría el mundo en ese entonces, no podía conseguirse de seguir ignorando la necesidad de hacer de México un todo unido y compacto, lo que sólo era posible haciendo que las relaciones de todos los mexicanos entre sí fueran más eficientes, procurando, consecuentemente, que los medios de comunicación se desarrollaran. Tan palpable se hacía esta necesidad que ni siquiera durante los años más críticos de la lucha armada se detuvo la construcción de caminos, de ferrocarriles y de otras obras públicas, como tampoco durante el breve gobierno de Francisco I. Madero ni bajo el de Victoriano Huerta.

Mientras Europa vivía la Primera Guerra Mundial, de 1914 a 1919, México, mediante su revolución, se enfrentaba consigo mismo. Como resultado de este encuentro, el 31 de enero de 1917, la Asamblea Constituyente, la cual Venustiano Carranza presidía, sentaba las bases para lanzar a México a la participación activa en el concierto de las naciones; en realidad, todos los gobiernos subsecuentes no buscaron sino llevar a cabo este proyecto. Sin embargo, la violencia desatada por la Revolución Mexicana no había cesado todavía. En efecto, con Plutarco Elías Calles se inicia una guerra religiosa, sin contar con el hecho de que antes, los mismos Venustiano Carranza y Alvaro Obregón fueron brutalmente asesinados. Esta clase de acontecimientos fueron los que retrasaron el desarrollo mexicano, del mismo modo que sucedió durante el siglo XIX; es hasta el gobierno interno de Emilio Portes Gil, quien llegó a un arreglo con las autoridades religiosas, que se pudo iniciar el avance de lleno hacia el progreso que era, al parecer, el nuevo nombre de la paz.

La Revolución Mexicana, al lado de los problemas agrario y laboral, hizo emerger una incipiente clase media. Plutarco Elías Calles consigue aglutinar todas las diversas fuerzas políticas surgidas del movimiento armado y crea el Partido Nacional Revolucionario y, siguiendo los lineamientos de la Constitución comienza a llevar adelante las reformas conseguidas por la revolución en materia agraria, laboral y educativa principalmente e instituye el principio de una organización administrativa institucional para promover, fomentar y construir las obras que provocaran el desarrollo del país. Quien procura ampliar más e intenta llevar a la realidad el proyecto social de la revolución fue Lázaro Cárdenas. Al respecto dice Octavio Paz en su obra "El Laberinto de la Soledad", " Durante la época que dirige el país Lázaro Cárdenas, la Revolución tiende a realizarse con mayor amplitud y profundidad. Las reformas planteadas por los regímenes anteriores al fin se llevan a cabo. La obra de Cárdenas consume la de Zapata y Carranza".

Construcción de caminos en México

Una buena parte del progreso y del desarrollo del cardenismo no se entendería si se deja de prestar atención a la administraciones anteriores, sobre todo en lo que se refiere a las actividades relacionadas con las comunicaciones en general y con la construcción de caminos en particular, que fue, sin exagera, una piedra angular en el llamado "Milagro Mexicano" de fines de la primera mitad de siglo.

Durante el período posterior a Carranza ya se había sentido, escribe González de Cosío en su Historia de las Obras Públicas en México "un espíritu evolutivo que revela el convencimiento, la certidumbre de que la realización de obras materiales implica un medio y a la vez un poderoso estímulo a la prosperidad del país". No fue sino hasta Calles que, continua diciendo, "la tónica en la realización de las obras públicas entró en un ritmo ascendente que no ha sido ya jamás abandonado por los gobiernos de la revolución". En efecto, habiendo tomado posesión de su cargo el primero de diciembre de 1924, Calles tuvo, tanto en lo moral como en lo material, una firme decisión para llevar adelante el proyecto emanada de la Constitución. Fundó escuelas y bibliotecas por todo el país, impulsando la educación; creó la Comisión Nacional de Irrigación, que devendría en la Secretaría de Recursos Hidráulicos; el Banco de Crédito Agrícola; la Comisión Nacional Agraria; la Junta de Conciliación y Arbitraje; El Servicio Postal Aéreo y los giros telegráficos internacionales entre México, Estados Unidos y Canadá; El Banco de México, etc. Todo esto sentó las bases para que, quienes vinieran después, pudieran llevar a cabo la realización de las ideas y las obras que la Revolución esperaba.

La singular importancia de la Comisión Nacional de Caminos, que fue creada en 1925, por efecto de la Ley del 30 de marzo del mismo año, ley que fue publicada en 6 de abril y que se reformó cinco meses después, radica entre otras cosas, en los beneficios locales y nacionales que la construcción de caminos trajo para todo México. Cabe decir que el inicio de la construcción de caminos y carreteras en todo el país fue posible por haberse destinado para sus efectos los impuestos sobre ventas de primera mano de gasolina y los productos del impuesto *ad valorem* sobre tabacos labrados.

En resumen, citando nuevamente a González de Cosío, "Calles no omitió esfuerzo alguno para dotar de una red de caminos que satisficiera la creciente necesidad de mejorar los medios de transporte, dirigidos al mayor desenvolvimiento de todas las actividades del país, y abrió la puerta a las grandes realizaciones nacionales".

El 29 de agosto de 1931, el entonces Presidente de la República, Ing. Pascual Ortiz Rubio, expidió la Ley sobre vías generales de comunicación y medios de transporte. Por ella eran declaradas, entre otros, como vías generales de comunicación, los caminos que comunicaran la capital de la República con puntos de las costas o fronterizos, o de las capitales de los Estados o de los Territorios Federales de entonces; los que total o parcialmente incurrieran dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros, o en la de cincuenta a lo largo de las costas; los que se construyeran por cuenta de la Federación; los que fueran declarados por la Secretaría del ramo o por el Ejecutivo Federal y los puentes ya construidos y los por construir sobre las líneas divisorias internacionales, del mismo modo que los tendidos sobre las vías generales de comunicación.

Las vías generales de comunicación, que deberían estar sujetas al Plano General de los Estados Unidos Mexicanos o a los estudios parciales destinados a conformar dicho Plano, estaba considerados de utilidad pública, inalienables e imprescriptibles.

Es de notar la rapidez y la efectividad en los cambios realizados a fin de hacer óptimas las transformaciones del país en este rubro; pro ejemplo, el día 28 de abril de 1932, el mismo Presidente Ortiz Rubio, mediante un acuerdo, decidió que la Comisión Nacional de Caminos fuera sustituida por la Dirección Nacional de Caminos, cuyo Reglamento fue expedido el 19 de mayo del mismo año y publicado poco después de dos meses. Así a partir de ese momento la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas tendría como dependencia a dicha Dirección para administrar y aplicar los fondos del presupuesto en la

construcción y conservación de caminos y puentes nacionales, adquirir la maquinaria necesaria y formular su programa de trabajo.

Los romanos comprendieron dos cosas sobre las cuales sustentaron su imperio: el derecho y las comunicaciones. Sin el primero, que, inspirado en la Constitución de Solón, evolucionó de ser la Ley de las Doce Tablas a un sinnúmero de leyes que normaron y rigieron la vida social, económica, política y administrativa de los latinos y de todos los pueblos a Roma sometidos, sin éstas, el Imperio no hubiera sido posible, ya que se hubiera caído en el más completo caos. Se dice que Grecia legó al mundo la filosofía; los romanos legaron al mundo el derecho. Sin el derecho, sin las instituciones jurídicas, el desorden con el paso del tiempo destruiría y olvidaría lo que los hombres se esforzaran en crear. Por otro lado, es innegable que Roma creció por su gremio militar, pero, sin la construcción de caminos, es evidente que no hubieran llegado a ser ni la sombra de lo que, en su más alto sueño, el pueblo romano vislumbrara. "Todos los caminos llevan a Roma", reza el dicho; y en efecto, sin la intrincada red de caminos y carreteras que los romanos edificaron a todo lo ancho y largo de su imperio, hubiera sido sumamente difícil que este pueblo hubiese sostenido la hegemonía que mantuvo durante varios siglos.

Así, de la misma manera en que los romanos comprendieron estos dos factores, la Federación Mexicana se apresuró a normar a la naciente República post-revolucionaria dándole leyes e instituciones, hemos visto que eran de suma importancia para el Estado y que se les otorgó, inmediatamente la atención debida.

Construcción de caminos por cooperación

Desde 1932, por medio de un acuerdo presidencial, se había determinado que los Estados ayudaran a la federación obrando en el mismo sentido que ésta, ya que con el fin de construir caminos fue de vital importancia en el país. De esta manera escribe González de Cosío, "siete meses antes de entregar el poder a su sucesor, el general Rodríguez, haciendo uso de las facultades extraordinarias concedidas por el Congreso de la Unión, emitió, con fecha 20 de abril de 1934, la muy importante y trascendental *Ley sobre construcción de caminos en cooperación con los estados*, que constituye la primera en su género, y abrió la puerta a una actividad que ha producido excelentes frutos".

Merece ser notado que el historiador califica de "excelentes" a los resultados obtenidos por el efecto de esta ley. Esta conservó los principios básicos generales del acuerdo presidencial que le precedió, perfeccionando la idea que le dio

origen, aunque no fue hasta el 30 de diciembre del año siguiente, ya dentro de la administración del general Cárdenas cuando se complementó con el Reglamento respectivo.

Esta Ley abre la puerta para que la Federación invierta recursos en caminos de interés local, en ese sentido, lo primero es que define a los caminos en nacionales y en locales, en segundo lugar, establece las condiciones necesarias que se requiere que el gobierno local cumpla, para que en un sistema bipartita-equipartita, se autorice financiamiento federal para este tipo de obras, siendo estas las condiciones establecidas en su artículo 3.

I.- Que el Congreso local autorice una ley en la que se disponga que en el Presupuesto de Egresos de cada año se asigne una cantidad para la construcción de la red de caminos, hasta su terminación.

II.- Que se integra una Junta Local de Caminos, en la que estén representados entre otros, el Gobierno del Estado y la Secretaría de Comunicaciones u Obras Públicas.

III.- Que el Gobierno del Estado apruebe el proyecto de red de caminos que le presente la Junta, y

IV.- Que la Federación a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas aprueba el proyecto de red de caminos que presente la Junta.

Satisfecho lo anterior, dice la ley, ambas partes pondrán a disposición de la Junta los fondos, por mensualidades adelantadas, la Junta los administrará y se encargará de la ejecución de los caminos, bajo la dirección técnica de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

El Acuerdo antecedente de la Ley y ésta misma, constituyen los primeros modelos de Descentralización de la Administración Pública Federal a los Gobiernos Estatales, son acciones de descentralización, por que le transfieren a la Junta, organismo estatal, facultades de decisión, de ejecución, y de recursos financieros, lógicamente bajo la normatividad federal y estatal en la conducente.

Decíamos que siendo Presidente Lázaro Cárdenas, se publica el 30 de diciembre de 1935, el *Reglamento sobre construcción de caminos en cooperación con los estados*, en el que se especifican, procedimientos, técnicos y administrativos, se definen funciones de los miembros de la Junta, etc., conservando en todo el espíritu de la Ley, estableciendo además la forma de asegurar las inversiones el gobierno local, de tal manera que si este deja de aportar la parte que le

corresponde, el gobierno federal descontará de las participaciones y lo entregará directamente a la Junta.

Este reglamento se modifica el 4 de agosto de 1937, con la intención de mejorar algunos aspectos del reglamento anterior, las principales modificaciones son:

* Se define a las Juntas Locales de Caminos como organismos oficiales encargados de la construcción de caminos locales, y nacionales en su caso, autónomas en sus determinaciones y con personalidad jurídica para hacer valer sus derechos en los administrativos y ante los tribunales locales y federales, pero sin dejar de ejercitar acciones que les asistan, desistirse de las intentadas, renunciar derechos procesales ni transar sin la autorización de la Secretaría de Hacienda y del Gobierno del Estado a que pertenecen.

* Se integrarán por un Presidente, que será el Gobernador del Estado; un representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; uno de las empresas de Autotransporte, y otro de la Cámara de Comercio.

* La Secretaría de Hacienda entregará directamente a la Junta los recursos federales aprobados, mismos que hasta esa fecha se entregaban por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Es así como se definen a las Juntas Locales de Caminos como organismos públicos descentralizados del Gobierno del Estado.

Por otra parte, las administraciones estatales de esta entidad federativa, mostraban su interés por la construcción y conservación de caminos, así, siendo Gobernador Alejo Bay, el 6 de junio de 1925 se publica en el Boletín Oficial la Ley de Caminos para el estado de Sonora, en la que se define la instalación de una junta de caminos por Municipalidad, así como la creación de los impuestos específicos para la construcción y conservación de caminos, declara estas vías de utilidad pública y establece la posibilidad de complementar con recursos estatales los caminos que por su importancia y costo no pueda por sí sola llevar a cabo una junta local de caminos.

Caminos por cooperación en Sonora

Como respuesta al Acuerdo Presidencial de 1932, el Gobierno Estatal, expide el 25 de enero de 1933 la Ley que establece la Junta Local de Caminos del Estado, misma que se publica en el Boletín Oficial el 28 del mismo mes, iniciándose prácticamente de inmediato la construcción de caminos por cooperación en el camino Hermosillo-Nogales, ruta que en ese momento no se consideraba como camino nacional, ya que es hasta el 30 de diciembre de 1935 que se publica el

decreto que declara para efectos de la Ley sobre construcción de caminos en cooperación con los estados, caminos nacionales el de Nogales Sonora a Suchiate Chiapas y su ramal de Ciudad Las Casas (San Cristóbal de las Casas) Chiapas a Mérida Yucatán.

El reglamento de 1937 sufre una adición en su artículo 10 el 7 de abril de 1938 (D.O. del 28 de diciembre de 1938) para incluir el caso de un camino que comunique dos o más estados.

La última modificación al reglamento se da el 6 de diciembre 1941 (D.O. 15 de abril de 1942), en este Reglamento se transfieren las facultades de la Secretaría de Hacienda a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, así mismo se define al Representante de esa dependencia como el responsable técnico y administrativo de la Junta.

Es así como de 1933 a 1944, la Junta Local de Caminos del Estado de Sonora se desempeña en la construcción de los primeros caminos con financiamiento parcial de la federación, siendo clausurado el organismo por el entonces Gobernador Gral. Abelardo L. Rodríguez, mismo que en 1932 expidió el Acuerdo que estableció el sistema de cooperación, asumiendo el gobierno estatal la carga total de la construcción de caminos locales a partir de 1945.

Esta aparente contradicción tiene una explicación simple, citando la crónica de Don Gilberto Escobosa Gámez "En ese año 1940 la persona ejecutiva de la Junta era el C. Ing. José Luis Llánez, en su calidad de Representante del Gobierno del estado. Como en esas fechas yo no tenía por que preocuparme quién era el Jefe, jamás se me ocurrió preguntar cuál era el motivo de que el C. Ing. Isauro Gómez, Representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (S.C.O.P), estuviese postergado en su oficina...". El reglamento de 1942 retira las facultades ejecutivas del Estado en la Junta, aún siendo un organismo estatal y su Presidente el Gobernador de la entidad, los niveles de decisión se centralizan ya que el Representante de la SCOP, tenía que consultar todos los asuntos importantes a sus oficinas centrales en México D. F.

El 12 de febrero de 1947 (D.O. 11 de abril de 1947) el Presidente Miguel Alemán Valdéz, expide el Acuerdo que crea el Comité Pro Carreteras del Valle de Mexicali como respuesta a la demanda de construcción de caminos en esa zona y la disposición de los habitantes de aportar la mitad del costo de las obras pero su oposición al manejo de los recursos conforme al Reglamento de la Ley, éste Acuerdo constituye el antecedente inmediato del sistema cooperativo para construir caminos vecinales. Así el Acuerdo de 14 de mayo crea el Departamento

de Planeación y Fomento de Carreteras Vecinales dependiente de la Dirección Nacional de Caminos de la SCOP.

El 19 de abril de 1949, las plantas ensambladoras de automóviles concertaron un convenio con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por medio del cual ésta se comprometió a destinar el 20% del producto de un impuesto especial sobre venta de vehículos armados en el país a financiar caminos vecinales. Esto determinó el decreto del 12 de octubre, que creó el Comité Nacional de Caminos Vecinales para invertir esos recursos y administrarlos mediante el impulso a ese tipo de caminos. La dirección técnica de las obras permaneció al cuidado del Dirección Nacional de Caminos a través del Departamento recién creado. Sin embargo, se otorgó al Comité patrimonio propio y completa autonomía respecto a las dependencias oficiales, aunque se estipuló que sus actividades deberían conducirse de acuerdo a las políticas generales de una cantidad igual de recursos fiscales de la federación, conformaban el patrimonio inicial y se utilizarían para cubrir el 33% del costo total de los caminos que se aprobaran, el 66% se conformaría con recursos estatales, municipales y aportación de los interesados.

Al amparo del Comité Nacional de Caminos Vecinales se inicia la construcción de caminos pavimentados en los valles agrícolas de Sonora formándose los Comités de Caminos Vecinales que participaron con una tercera parte del costo de una red que rápidamente se extendió en esas regiones durante la década de los cincuenta.

Al mismo tiempo, a partir de la administración de Don Ignacio Soto, se restablece la Junta Local de Caminos, con lo que se reanuda la construcción de caminos bipartitas, federación-estado.

Mediante el decreto del 1 de julio de 1960 (D.O. del 4 de julio) la Comisión Nacional de Caminos se encomienda a la Secretaría de Obras Públicas, deja de tener funciones constructoras y la dirección técnica y la vigilancia de las obras pasan directamente a la SOP.

Es así como se concentran bajo la responsabilidad del Representante de la Secretaría de Obras Públicas ante la Junta Local de Caminos los dos sistemas de construcción de caminos por cooperación, conservándose en Sonora, los Comités existentes en operación.

De 1950 a finales de los 70 Sonora se da un fuerte impulso a los programas de construcción de carreteras por cooperación, alcanzándose a formar la red de caminos estatal más importante del país, no sólo eso, de las mejor conservadas.

En 1977 el Gobierno Federal establece el Convenio Unico de Coordinación, mecanismo mediante el cual se engloban las acciones de la federación mediante un solo instrumento para que junto con el Estado se atiendan los programas de obras y servicio que hasta esa fecha se convenían en forma individual con cada una de las dependencias federales. Los programas de construcción de caminos por cooperación quedan incluidos en el convenio. Este instrumento pretende descentralizar a favor de los estados, niveles de decisión y manejo de recursos, sin embargo, a nivel nacional se presenta un fenómeno en cuanto a las Juntas Locales de Caminos, el reglamento de 1942 había centralizado el funcionamiento de las Juntas por lo que a la firma del convenio algunos gobiernos estatales pretenden cerrar sus Juntas, sin embargo, la Ley de 1934 se los impide, ya que de no existir, según la ley, una Junta Local de Caminos, no se tendría derecho a los recursos federales para su aplicación en estas obras, (no es el caso del programa de caminos vecinales cuyo antecedente legal es distinto).

Esta situación subsiste hasta el año de 1983 en el que el Gobernador del Estado de Morelos nombra a un Representante del Gobierno del estado ante la Junta Local de Caminos de esa entidad instruyéndolo para que le reciba al Representante de la SCT. Posteriormente, en 1985, el Gobernador del Estado de Tlaxcala exige se le "descentralice" la Junta Local de Caminos.

Mientras tanto, en Sonora, el 22 de febrero de 1983 (B.O. del 28 de febrero) se expide la Ley que fija normas básicas para la construcción, de conservación y mejoramiento de caminos vecinales de jurisdicción local, dentro del territorio del estado, mediante la cual se desintegran los Comités de Caminos Vecinales existentes. Esta ley tiene su origen en la suspensión por parte del gobierno federal de las aportaciones especiales para la construcción de caminos vecinales, como eran el sobreprecio a los combustibles, y a la supresión de cuotas sobre la producción para el financiamiento de caminos. Así el programa de caminos vecinales subsiste administrativamente en el catálogo de programas de la federación unos cuantos años más para ser eliminados de la programación anual aproximadamente en 1988.

En diciembre de 1982, la Dirección General de Carreteras en Cooperación de la SCT, hace los primeros planteamientos para buscar dar más participación a los gobiernos estatales en las decisiones de las Juntas, culminándose con un proyecto de Convenio de Coordinación para la descentralización de la Junta Local de Caminos a suscribir entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y cada una de los gobiernos de las entidades federativas.

Es así, como el Gobierno del Estado, el 13 de junio de 1986 (B.O del 19 de junio), expide la Ley número 36, que crea la junta de caminos del Estado de Sonora, organismo público descentralizado del Gobierno del Estado, quién desde esa fecha se encarga de la planeación, programación, presupuestación, ejecución, conservación y mantenimiento de la infraestructura carreteras de los programas convenidos, con la responsabilidad técnica y administrativa total.

Para terminar quiera hacer los últimos comentarios, en la contra portada del libro de Héctor Aguilar Carmín, La Frontera nómada: Sonora y la Revolución Mexicana se dice "Pero los triunfadores de la Revolución tienen un nombre: carransistas; y dentro de ese grupo, una fracción: la de los revolucionarios de Sonora". Ese grupo, ese el que se estructura un proyecto de administración pública con intenciones modernizadoras, muchas de ellas vigentes hoy en día, ese mismo grupo intentó ponerlas en operación en este estado, en materia caminera, a pesar de algunos retrocesos, ha sido más logrado, quedan retos, ampliar la red de caminos y más importante aún, mantenerla.

¿COMO CAMINARON LAS CONCHAS?

R.B. Brown.
Centro INAH Chihuahua.

Introducción

Tradicionalmente, en parte debido a la naturaleza discontinua de los datos arqueológicos, la identificación de las rutas de intercambio en las épocas lejanas de la historia humana, se tiende a cargarse en la identificación de los puntos de origen y terminación con breves comentarios sobre los supuestos puntos intermediarios. Debido a las restricciones de tiempo y espacio se plantea que seguiremos este patrón. Sin embargo, con el paso del tiempo, y la expansión del radio de acción de la acumulación de información derivados de la creciente cantidad de trabajos de campo, se puede ir dándole una forma más coherente a los puntos y etapas intermedias que les dieron forma y vida a las rutas que sean ya desaparecidas o escondidas por las actividades del desarrollo humano. Este tipo de investigación no se da rápidamente pero poco a poco con la recopilación de información e investigación de campo tanto como de laboratorio y de gabinete, se avanza.

El estudio de los caminos coloniales a través de las bitácoras y derroteros de los exploradores, misioneros y oficiales, quienes tuvieron que realizar inspecciones y residencias, será una fuente riquísima no solamente de información sobre la integración de la sociedad colonial empero acerca de los caminos prehispánicos también.

Sin embargo, sea desde el punto de vista arqueológico o histórico, para lograr este tipo de investigación se requiere un compromiso por parte de la sociedad civil a proteger los bienes arqueológicos e históricos. Este compromiso por parte de la sociedad civil es igual de importante como las inquietudes

intelectuales de los diferentes investigadores y el compromiso de ellos de contestar sus propias preguntas, en el desarrollo de una historia regional.

Hoy en día de una manera más dramática, nos enfrentamos con cambios políticos, cambios sociales, cambios económicos y cambios comerciales. Tenemos que generar nuevas soluciones a viejos y a nuevos problemas tanto como a problemas todavía por conocer. Para darnos confianza, para darnos bases sólidas, para tomar las decisiones que nos enfrentan, tenemos que conocer entender las líneas que nos marca nuestra historia. Tenemos que entender que las expectativas para mañana pronto se convertirán en la historia de ayer. Así los hechos de hoy nos proporcionan las pistas para el futuro y forjan los cimientos de mañana.

Todas las sociedades tienen historia. Empero, muchas sociedades no se acuerdan de ella, creando “nuevas” sociedades desarraigadas que tienen que cumplir con su quehacer a partir con lo que se puede inventar “al vapor” para solucionar el “bomberazo”. La antropología, la arqueología, y la historia, son disciplinas académicas que pretenden proporcionar a la sociedad civil información acerca de su situación actual y su pasado que en una manera extiende el fondo común de conocimiento y la memoria colectiva que permite una mejor apreciación no solamente de la situación actual, pero su desarrollo y proporciona los elementos para nuevas soluciones que se inspiran en propuestos de otros tiempos y otros lugares.

Hoy estamos concentrados aquí para pensar no solamente en la situación histórica de las redes de comunicación y transporte en el actual estado de Sonora, pero pensar como se puede aplicar lo que aprendemos del pasado, al futuro. Espero que esta pequeña colección de palabras que apenas conforman un ensayo bibliográfico, que ustedes me hacen el honor de escuchar, les proporcione unas ideas que son valiosas para ustedes.

Si pudimos pensar en la enorme cantidad de chivas que lleva un trailer cada vez que nos rebasa, en lugar de echarle de gritos majaderos, vamos a sorprendemos. Si es un trailer, o trailer y remolque, que traslada refrescos como Coca Cola, tendrá ¿cuantas? botellas. Si lleva cerveza, serán ¿cuantas? botellas. Si lleva pan, son tantos paquetes. Si lleva papitas, son paquetes. etcétera. Cantidades enormes que consume una sociedad industrial. Sin embargo, para ponernos en proporción, hay que acordar poco somos quienes cuando vamos de fayuca compramos más que lo necesario. Pocas veces compramos más que vamos a consumir inmediatamente. Solamente personas

fuera de serie como Imeda Marcos pueden tener cientos de miles de pares de zapatos.

Todo se encuentra en vías de cambio. Hace un siglo, todos excepto de unas cuantas personas elegidas, quienes se trasladaban en diferentes tipos de palanquín y/o caruche, tuvieron que viajar a pie a caballo. Sin embargo, hoy cada camión de pasajeros llevan unas cuarenta personas sentadas con un módico de comodidad. En otras palabras, estamos acondicionados al movimiento de grandes cantidades de una gran variedad de objetos y personas, mientras que en las épocas colonial y prehispánica, el sistema de comunicación aparentaba la capacidad de mover mucho menos material. Sin embargo, en la época prehispánica, de repente se movieron cantidades y volúmenes de materiales sorprendentes.

COPIA DEL PLANO DE BRAND

COPIA DEL MAPA DE BRAND

En seguida se presentarán breves resúmenes de los trabajos principales de que tratan a nuestro tema. Se les presentan en orden cronológico según su fecha de publicación:

Donald David Brand:

Hace más de sesenta años, los geógrafos Donald Brand y Carl Sauer (1931) visitaron el norte de Sonora para estudiar los padrones de asentamiento humano. Como un detalle en un trabajo más amplio, hicieron mención de la presencia de conchas marinas, específicamente escogiendo por mención los géneros de Glycymeris, Conus y Columbella otros tipos del Golfo de California, en los sitios arqueológicos, sobre todos los que pertenecían a la Cultura Trincheras. Indicaron que los objetos elaborados de concha más comunes eran los brazaletes y pulseras de Glycymeris y el desecho o los “núcleos” que se removieron en el proceso de manufactura. Se les separan en estas dos partes, a través de una serie de incisiones que se grabaron en la superficie exterior hasta penetrar en el grosor de la concha. Según los mismos autores, el sitio de Las Boquillas, también denominado “La Playa”, demostró una enorme cantidad de estos “núcleos” y relativamente pocos brazaletes terminados.

Unos pocos años después, Donald D. Brand (1938) publicó una pequeña síntesis de los conocimientos acerca de la distribución de conchas prehispánicas en Oasis América. En este resumen el calificó las diferentes publicaciones e informes arqueológicos sobre el nivel de detalle y la calidad de

la información disponible al respecto a los artefactos de concha. Desde aquel entonces la información se aumentó y mejoró lo que nos permite poner a prueba sus conclusiones.

A pesar de dedicar la mayoría del artículo a una serie de comentarios sobre la calidad de las identificaciones sistemáticas de las conchas recuperadas en las excavaciones arqueológicas, mencionó la existencia de varios huecos temporales y espaciales en los cuales se carecía de información adecuada. Sobre todo recalcó la carencia de material del período equivalente al Pueblo I y II (= 600 hasta 950 dñe), y del Valle del Río Bravo, Chihuahua y Sonora.

Antes de entrar al cuerpo de trabajo, vamos a mencionar una de sus observaciones que Brand incorporó en sus conclusiones y que merecen ser evaluadas a lo largo de desarrollo de este escrito. Por ejemplo mencionó que:

“La concha trabajada se encuentra frecuentemente en las inhumaciones y cremaciones. La concha no trabajada y el escombros de concha (producto de la manufactura de adornos) se encuentra con más frecuencia en la basura”. (Brand 1938: 7)

Este comentario es bastante contundente y fácilmente se le puede identificar como una “regla arqueológica” del tipo que estaba de moda en los años sesenta.¹

También hizo la observación que la cantidad de sitios arqueológicos donde entonces se habían recuperado conchas marinas es mayor en los estados de Sonora y Arizona que el noroeste de Chihuahua, Nuevo México, el oeste de Texas, Utah, Nevada y Colorado, debido a tres factores: 1) su distancia del mar, 2) la cantidad de investigación arqueológico realizado y publicado en cada zona, y 3) las barreras geográficas a la ocupación y comunicación. La segunda observación tiene que ver con las políticas de investigación y durante los últimos años, se han realizado tantas excavaciones que es imposible estar al corriente con todos los trabajos publicados e informes editos o de distribución limitada.

Arthur Woodward:

También en el transcurso de la década de 1930, y evidentemente estimulado por la antes mencionada obra de Saurer y Brand, Arthur Woodward² visitó el

¹ Courdin, Paul (1982) Qu'est-ce que l'archéologie? Essai su la nature de la recherche archéologique. Payot, París.

sitio arqueológico de “La Playa” en el norte de Sonora. Debido a las proporciones, o la frecuencia relativa, entre las cantidades de concha elaborada y lo que Woodward identifica como escombros de concha, y la enorme cantidad de debitage de escombros que encontró, Woodward suponía que La Playa era un centro de manufactura de adornos de concha. Debido a la cantidad de adornos terminados que eran fáciles de encontrar sobre la superficie de los sitios Hohokam, Woodward opinó que se les intercambiaban.

Alfred E. Johnson:

La Playa³ fue un centro principal en la manufactura de adornos de concha marina, y un nudo clave en el sistema de intercambio y la red de comunicaciones donde se hallaron los restos de 27 especies de conchamarina. Este sitio tuvo una superficie en exceso de 2 por 3 km., cubierto con cantidades enormes de piedras incorporando hornos y fogatas. A pesar de los comentarios de Johnson, ni su tamaño ni su forma, se prestan a considerarse como hornos para la caramelización de los azúcares encontrados en plantas suculentas como el agave y la yuca. Johnson mencionó la presencia de unos pocos objetos que identificó como agujas.

Charles C. Di Peso:

Charles Di Peso⁴ proporcionan una enorme cantidad de información acerca de las conchas que se recuperaron durante las excavaciones que se realizaron en Paquimé y sitios vecinos como son el Convento, los Reyes 1 y los Reyes 2.

Se recuperaron casi 1,400 conchas marinas en contextos tempranos (período Viejo = antes de 1000 dñe, aproximadamente) que representaban 80% de los artefactos. Todas eran trabajadas y, por lo tanto, difíciles de identificar esta especie. Menos que 12% se prestaba a la identificación sistemática. De las ocho especies identificadas, 4 son y probablemente eran comunes a lo largo de la costa del Golfo de California, y 4 se encuentran solamente desde Guaymas

² Woodward, Arthur (1936) “A shell bracelet manufactory”, American Antiquity, 2(1):117-125, Menasha, Wisconsin.

³ Johnson, Alfred E., (1963) “The trinchera culture of northern Sonora”, American Antiquity 29(2):174-186. (1964) “Archaeology of Sonora”, Handbook of Middle American Indians, tomo 4, capítulo 2, pp. 26-36. Universidad de Texas, Austin, Texas.

⁴ Di Peso, Charles C., John Rinaldo y Gloria Fenner (1974) Casas Grandes: A Fallen Trading Center in the Gran Chichimeca, Northlands Press, Flagstaff, Arizona y The Amerind Foundation, Inc., Dragoon Arizona.

hacia el sur. Más de 98% de este material estaba en forma de cuentas diferentes diseños y en contextos funerarios.

En contextos relacionados al auge de Paquimé (Período Medio = desde 1000 hasta 1450/1500 dñe, aproximadamente) se recuperaron casi 4 millones de conchas marinas, conchas de agua dulce y molusco. Se les clasificaron más de 99% en 70 especies. De esta cantidad 3,807402 eran conchas marinas provenientes de la Provincia Panámica que extiende desde la Isla Cedros, Baja California, hasta las costas de América del Sur.

Mientras que Paquimé fue el centro principal para el consumo y manufactura de concha, su distribución indica que era un ítem lujoso no generalmente disponible.

Apoyándose en este material y el análisis cerámico, etc., tanto como las demás clases de artefactos, se dedicó una extensa discusión a las relaciones entre el sitio de Paquimé, y la Cultura Paquimé, con sus vecinos. Se notó que las relaciones más estrechas eran con los sitios pertenecientes a la Cultura Paquimé, siendo con las otras culturas de Oasis America y después Mesoamérica, siempre más remotas. Solamente en el caso de las conchas marinas, se atrevieron a proponer una ruta específica.

Di Peso y sus colegas interpretaron estos datos para opinar que la principal zona de recolecta, por los Paquimenses, era cerca de Guaymas, Sonora, y probablemente entre las desembocaduras de los ríos Mátape y Yaqui. Opinaban que esta ruta cruzó la planicie costera a través del cauce de ambos ríos para juntarse y pasar cerca de las poblaciones actuales de Cedros, Nuri, Nácori Chico, Sahuaripa, la Junta, Chipajon, Tres Ríos, etc., y después a Pacheo o Chuhuicupa y Paquimé.

Di Peso et al. proporcionaron tanta información descriptiva que resulta difícil de captar y dirigir. Braniff (1989) en su trabajo sobre conchas de Sonora, se encargó de ordenarla y hacerle más accesible.

Emil Haury:

Los trabajos que se realizaron en el sitio Snaketown⁵, durante las décadas de 1930 y 1960, son de suma importancia por describir uno de los principales

⁵ Gladwin, Harold S., Emil W. Haury Edwin B. Sayles y Nora Gladwin (1937) "Excavations at Snaketown: Material Culture", Medallion Papers, núm. 25. Gila Pueblo, Globe, Arizona. Haury,

centros de consumo de conchas marítimas donde se les convertían en adornos como brazaletes. Durante la campaña de 1964-65, se recuperaron más de 2,200 artefactos y fragmentos de concha. Aunque su principal investigador, Emil Haury, no se dedicó mucho espacio a especular sobre rutas de intercambio, proporcionó mucho de la materia prima que utilizaron otros investigadores.

Haury expresó la opinión que la gente de la Cultura Hohokam tuvo sus orígenes más al sur en México, dentro de la costa del Golfo de California y la Sierra Madre Occidental. Externó la opinión que existían dos principales rutas de intercambio entre Oasis América y Mesoamérica: la primera ruta bajos del altiplano a la planicie costera enfrente de Tepic, y pasaba por varios lugares como Guaymas hasta llegar a la cuenca de los ríos Salt y Gila, en el sur de Arizona. La otra ruta seguía el piedemonte oriental de la misma Sierra Madre Occidental. Haury creía que la mayoría de la concha marina llegó al corazón del área Hohokam desde la costa del Mar de Cortés a través de río Asunción/Magdalená, el Valle de Altar y la Papagería.

Ronna Jane Bradley:

Beatriz Braniff:

Los productos de sus propias excavaciones en el noreste de Sonora le despertó a Beatriz Braniff una gran inquietud acerca de la importancia de la concha marina que recuperó. Por consecuente ella se puso a desentraña la literatura disponible, de lo cual hemos comentado en este espacio. Ella produjo una serie de cuadros que nos facilita la interpretación de la importancia de la concha marina en la arqueología de Oasis América y la vida cotidiana de los moradores de aquel entonces. Sus metas principales eran la realización de un trabajo que le proporcionará el marco apropiado para cotejar los productos recuperados de sus excavaciones en materia de las diferentes especies, sus modificaciones y cronología.

El universo de su estudio está compuesto de las excavaciones dirigidos por Charles Di Peso, principalmente en Paquimé, Chihuahua; Harold Colton y Emil Haury, principalmente en Snaketown, Arizona; y ella misma en Ojo de Agua, la Proveedora y el Ranchito, Sonora. También considera estudios realizados por distintos autores alrededor de Puerto Peñasco, Pinacate,

Emil (1976) The Hohokam: Desert Farmers and Craftsmen: Snaketown, 1964-65, Universidad de Arizona, Tucson, Arizona.

Trincheras, Las Boquillas, La Playa, Huatabampo, y la Costa Central de Sonora. La médula de su trabajo es un cuadro en lo cual se coteja la presencia/ausencia de unos 150 diferentes taxa de moluscos que a su vez conforman el universo taxonómico.

Excepto en el caso del abulón (*Haliotis* so.), en la actualidad se puede encontrar ejemplos vivos en las costas del Golfo de California de todo el material malacológico que se recuperó de las excavaciones realizadas en Sonora.

En su consideración de especies diagnósticas, o afuera de serie, Braniff mencionó: *Glycymeris maculata*, *Oliva*, *Strombus galeatus*, y *Laevicardium* (*Cardium*).

Según el texto de Beatriz Braniff, *Glycymeris maculata* se encuentra en pocos sitios arqueológicos sonorenses a pesar de su frecuencia en sitios pertenecientes a la Cultura Hohokam, y su presencia poco usual en Paquimé. Sin embargo, tanto Woodward como Johnson y Haurly, mencionan su presencia en La Playa Las Boquillas, y ella misma indica la presencia de *Glycymeris maculata* en el sur del estado, y *Glycymeris* sp. en 7 de los 10 sitios sonorenses.

Por ser común en el Mar de Cortés y presente en Paquimé y Sonora, su ausencia de *Oliva* es notorio. En la misma manera, la ausencia del gran caracol, *Strombus galeatus*, en Sonora es sorprendente cuando se considera su presencia en Snaketown y Paquimé, donde se ha aparecido cubierto mosaico de turquesa.

Según Beatriz Braniff, a lo largo del primer milenio de nuestra era, si no unos 300 años antes que empezó los de Snaketown tuvieron sus propios caminos que les proporcionaban la comunicación directa entre la zona metropolitana de la Cultura Hohokam, alrededor de la unión entre los ríos Salt, Gila y Santa Cruz, y los extremos de su esfera de influencia. Ella recalca la evidencia que apoya la identificación de tres caminos principales. Dos de ellos amparan las áreas alrededor de Puerto Peñasco, a través de la Papagería, y el Cerro de Trincheras, a través de los ríos Concepción, Magdalena y Altar, al metrópoli. El tercer camino se dirige hacia Huatabampo y el sur. Estas tres rutas se apoyan con la identificación de datos cerámicos, etc. Ella menciona una cuarta ruta que comunica el Bahía Kino con el Cerro Trincheras a través del Arroyo Bacoachi.

Sin embargo, Braniff comenta que se carece de información adecuada para sostener, acertar o argumentar por la existencia de una ruta a lo largo del río Mátape, tal como propuso Di Peso, debido a la ausencia del material arqueológico correspondiente.

Provincias Marítimas:

PLANO DE LAS PROVINCIAS MARITIMAS Y LOS CORRIENTES DE AGUA

Mientras que “No sería tarea fácil descubrir las zonas específicas de colecta” (Braniff 1989: 8), sería una tarea muy importante. El primer paso en esta identificación será la identificación de zonas generales que en primer instancia corresponderán a las provincias faunísticas.

Es evidente que el Golfo de California fue el área primaria de recolecta para la concha que se utilizó como: “alimento, sino también como artículo industrial (pintura, aglutinante), de adorno, musical, ritual, de lujo y como símbolo de poder”. (Braniff 1989: 37), empero para identificar y definir zonas específicas de recolecta se requiere la identificación de especies con distribuciones más limitadas y específicas. En gran medida estas distribuciones conforman a las condiciones ambientales (temperatura, salinidad, movimiento, profundidad, turbidez, etc.) del mar y su costa, y resultan en la definición de agrupaciones que se conocen por “provincias faunísticas”.

Según nos informan los mismos autores (Bradley 1986, 1987 y 1989; Braniff 1989; Di Peso, Rinaldo y Fenner 1974), la costa poniente de México se divide en tres provincias faunísticas a raíz de las distribuciones de las diferentes especies registradas. Desde el norte hacia el sur, son: la provincia California; la zona de transición, y la provincia panámica. Las especies de la provincia californica acoplan con los corrientes más fríos que provienen del norte del Océano Pacífico mientras que las de la provincia panámica corresponde a las aguas tropicales. Bradley (1986 y 1989) nos indica que sobre la costa oeste de la Península de Baja California, se encuentra la provincia californica al norte de longitud de 31°N mientras que la provincia panámica empieza a la altura de la Bahía Magdalena de unos 25°N, y corre hacia el sur para llegar a las costas de Perú. Así se dejan el área intermediaria como una zona de transición o traslape parcial que cubre unos 6°.

Sin embargo, con base en los mismos trabajos que utilizaron los demás investigadores más de los de Feldman (1969 y 1976), Braniff (1989) presenta una división de las provincias marítimas mucho más detallada; ella presenta

nueve divisiones más unas cuantas subdivisiones. Considerándolas del norte al sur, ella presenta la provincia de California que existe por la costa del Pacífico al norte de Guaymas, o el paralelo 28°N hasta el Trópico de Cáncer a 22°30'N; y, la provincia Panámica que extiende desde dicho trópico hacia el sur. Sobre esta división tripartita, Braniff (1989) coloca una serie de subdivisiones que no son exclusivos. Por ejemplo, divide el Golfo de California en tres: la primera subdivisión, su subprovincia norte, extiende desde la desembocadura del río Colorado al extremo norte del golfo (32°N) hasta Guaymas, equivalente al paralelo 28°N. La segunda Subdivisión, su subprovincia central, corre desde Guaymas hasta la desembocadura del río Culiacán a Altata (- 24°45'N) y la tercera subdivisión cubre la costa del Pacífico entre Atata y el Trópico de Cáncer (22°30'N) por no decir Mazatlán. Sobre las últimas dos subdivisiones Feldman (1976) coloca la "Provincia del Gran Nayarit".

Feldman (1976) propuso la Provincia del Gran Nayarit: "que se extiende desde el Río Sinaloa hasta el Cabo Corrientes (Bahía de Banderas)" (Braniff 1989:37) y que efectivamente concentra en la tercera subdivisión, extendiendo sus límites nos cuantos kilómetros al norte y un poco más de un grado treinta minutos para llegar al sur del paralelo 21°N. Sin embargo, por estar al norte del río Sinaloa, la primera subdivisión de esta provincia queda al norte de los límites indicados: "Incluye la región entre Huatabampo y Guasave, así como los sitios arqueológicos ubicados tierra adentro en la región de Alamos, Sonora". (Braniff 1989:37) La segunda subdivisión, la: "Unidad Nayarita" extiende entre Guasave (= 25°45') y San Blas (= 21°30'N). La tercera subdivisión se llamó "Unidad de Colima" pero queda sin definirse. La cuarta Subdivisión se llama "Unidad Chapala" y está "ubicada tierra adentro" (Braniff 1989:37). La quinta subdivisión es la Unidad Guerrero que corresponde a la colección que se realizó por los estudios de rescate a raíz de la construcción "de la Presa López Mateos (Suárez 1977) que está muy cerca de la costa". (Braniff 1989:37). Braniff (1989; 39 Cuadro H) presenta un resumen gráfico, que se reproduzca en seguida, que identifica los puntos claves de esta discusión.

CUADRO DE BRANIFF Y SU LISTA DE ESPECIES

El caso de Paquimé:

En la época prehispánica, por lo menos a partir de 1300 dNe (Dean y Ravesloot 1988), se postula la ciudad de Paquimé como la plaza comercial o el centro comercial más importante en el norte de México y Oasis América (Di

Peso, Rinaldo y Fenner 1974)⁶. Desde los comentarios de los primeros científicos como Bandelier y Lumholtz que visitaron a Paquimé⁷, se dieron cuenta de la importancia del papel de las conchas marinas.

MAPA DE UBICACION

Por lo menos desde la publicación de los detalles de la excavación y trabajo de campo principal que se realizó en Paquimé⁸, y la tesis que rige la interpretación del desarrollo de Paquimé y la Cultura Casas Grandes, se ha concentrado en su papel, o participación, en la red comercial que predominó en el sur de Oasis América a principios del segundo milenio de la era cristiana. Estas vinculaciones indican relaciones dentro y fuera de Oasis América. Unos datos arquitectónicos, como la forma de las canchas del juego de pelota y la elaboración de basamentos; decorativos, como diferentes elementos geométricos aplicados a la cerámica; y funerarias, como entierros múltiples y entierros sacrificiales, parecen indicar relaciones con las culturas del centro de México. Otros datos arquitectónicos como casas semisubterráneas y la forma de las viviendas; cerámicos, como la distribución de Playas Rojo o Chupadero Negro sobre blanco; etc., parecen indicar relaciones con las culturas de Oasis América. Específicamente, los artefactos hechos de cobre indican relaciones tanto con los demás partes de Oasis América como el Occidente de México⁹; los restos de las guacamayas indican relaciones con el resto de Oasis América y

⁶ Di Peso, Charles, John Rinaldo, Gloria Fenner, (1974) Casas Grandes: A Fallen Trading Center, Northlands Press, Flagstaff, Arizona y The Amerind Foundation, Inc., Dragoon, Arizona.

⁷ A. Adolph F. Bandelier, (1890a) "The Ruins of Casas Grandes I", The Nation, 5(1313); 166-168. (1890b) "The Ruins of Casas Grandes -II", The Nation, 5(1314); 185-187. (1890c) "Final Report of Investigations among the indians of the southerwestern United States, carried on mainly in the years from 1880 to 1885", Papers of the archaeological Institute of American Series, III. Lange, Charles H., y Carroll L. Riley, (1970) The southwestern Journals of Adolph F. Bandelier: 1883 - 1884, Universidad de Nuevo México, Albuquerque, Nuevo México. Lumholtz, Carl, (1904) México Desconocido, John Scribner and Sons, Nueva York.

⁸ Di Peso, Charles C., John Rinaldo y Gloria Fenner, (1974) Casas Grandes: A Fallen Trading Center in the Gran Chichimeca, Northlands Press, Flagstaff, Arizona y The Amerind Foundation, Inc., Dragoon, Arizona.

⁹ Dannels Vargas, Victoria (1994) "Copper Bell Trade Patterns in the Prehistoric Greater American Southwest", Tesis de Maestría, Departamento de Antropología, Universidad de Oklahoma, Norman, Oklahoma. Dorothy Hosler, (1985) "Organización Cultural de la Tecnología de Alineaciones de Cobre en México Occidental Precolombino", VI Congreso Internacional de Americanistas, Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia. Palmer, J.W.M.G. Hollander, P.S.Z. Rogers, C.J. Duffy, y T.M. Benjamin, (1987) "Tracing copper bell trade patterns in the greater Southwest using the Los Alamos nuclear microprobe", Nuclear Instruments and Methods in Physics Research, p.p. 419-22. Elsevier Science Publishers, B.V., Amsterdam, Holanda.

las costas tropicales de México¹⁰; y las conchas marinas principalmente indican relaciones con las costas del Golfo de California, y las costas del Océano Pacífico y el Golfo de México en proporciones menores. Después de una breve valoración de la ciudad y cultura Paquimé, podemos considerar el caso de las conchas marinas.

PLANO DE LA CIUDAD

Por ejemplo, según los datos de Di Peso (Di Peso, Rinaldo y Fenner 1974), se recuperó la gran mayoría de las conchas de tres unidades: la Casa de la Noria (Unidad 8), la Casa de los Cráneos (Unidad 16) y la Casa de los Pilares (Unidad 14). Se ubican estas tres unidades sobre el hombro de la primera terraza de la ribera poniente del río Casas Grandes, y compuestas de las edificaciones más altas y que a su vez incorporaron varios elementos arquitectónicos que les distingue de las demás edificaciones como son enormes puertas en “T”, estufas elaboradas y las ventanas miradoras, además de la noria. Del escombros de estas unidades se recuperó la mayoría del cobre, turquesa, etc. Eran la sede del elite local, sino de todo de la Cultura Paquimé.

La gran mayoría de la concha (>95%) se recuperaron solamente dos contextos arquitectónicos que corresponden al Período Medio: los cuartos 15-8 y 18-8 en la Casa de la Noria. La condición en que se le encontró tanto como la cantidad de material, da la impresión que estos cuartos en particular fungían más como almacenes, o cajas fuertes, que viviendas, y que el material mismo representaba representaba materia prima esperando para trabajarse, o excedente económico y riqueza acumulada (Bradley 1989)¹¹. Según Di Peso (Di Peso, Rinaldo y Fenner 1974), en contextos que correspondían al Período Medio, se recuperaron unos 3.7 millones de ejemplos de las dos especies: *Nassarius oides* y *N. moestus*; más de 100,000 ejemplos de *Conus perplexus* y *C. regularis*; casi 15,000 ejemplos de *Olvididae* y 10,000 de *Vermetidae*. Recuperaron menores cantidades de *Chamidae*, *Potamididae*, *Cardiidae*, y *Glycymeridae*, etc. En gran medida las conchas eran intactos pero existían ejemplos de *Nassarius* simplemente perforados y ejemplos de *Conus* que estaban preparados como badajos. Según la misma fuente, se puede

¹⁰ Hargrave, Lynn (1970) “Mexican Macaws, Comparative Osteology and Survey of Remains from the Southwest”, Anthropological Papers of the University of Arizona, núm. 20. Universidad de Arizona. Reyman, Jonathan E., (1990) “The Macaw Feather Project”, Cultural Survival Quarterly 14 (4) 77-79.

¹¹ Bradley, Ronna Jane (1989) “Marine Shell Ornament Production at Casas Grandes, Chihuahua: The role of shell in exchange systems in northwest México and the Southwest”, en Prehistoric Exchange Systems in North América, Jonathan E. Ericson and Timothy G. Baughn, editores.

considerar que se recuperaron unos 3.7 millones de conchas enteras; 33,000 cuentas y discos de concha, y 21,000 badajos. Entre los otros productos de concha incluyeron trompetas y unos pocos brazaletes de Strombus.

Se recalca la importancia de la Casa de la Noria tomando en cuenta la cantidad de instrumentos para la fabricación de adornos de concha que se recuperó en este recinto. Los instrumentos incluyeron cristales de cuarzo -alrededor de dos tercios de los cristales recuperados a lo largo de la excavación provenían de los cuartos 15-8 y 18-8, y 20% de diferentes cuartos en la Casa de los Pilares, serruchos, navajas, punzocortantes, piedras abrasivas, etc.

A raíz del patrón de su distribución dentro de la Zona Arqueológica Paquimé, parece ser que se consideraba la mayoría de esta mercancía como elemento suntuoso, lujoso o exótico que a su medida tenía que importar. Es evidente que la concha marina que se recuperó en Paquimé, como lo demás de Oasis América, tuvo sus orígenes principalmente en las costas del Océano del Pacífico, el Golfo de California o el Mar de Cortés, y en proporciones menores del Golfo de México¹².

Conclusión: ¿Como caminaron las conchas?

Esta discusión evidencia la importancia de los ríos¹³, aunque se duda que habían sido navegables, como hilos en la res de comunicación por

¹² Di Peso, Charles Caradine, John Rinaldo y Gloria Fenner (1974) Casas Grandes : A Fallen Trading Center, Northlands Press, Flagstaff, Arizona, y The Amerind Foundation, Inc., Dragoon, Arizona. Bradley, Ronna Jane (1986) "Marine Shell Species, Source Areas and Distribution: implicatons for exchange systems in northwest México and the Southwest", ponencia presentada en la Reunión Anual de la Sociedad para la Arqueología Americana, Nuevo Orleans, Luisiana. (1987) "Marine Shell Ornament Production at Casas Grandes, Chihuahua: the role of shell in exchange systems in northwest Mexico and the Southwest". (1989) 'Marine Shell Ornamente Production at Casas Grandes, Chihuahua: the role of shell in exchange systems in northwest México and the Southwest', Prehistoric Exchange systems in North America, Jonathan E. Ericson and Timothy G. Baugh, editors. Braniff, Beatriz, (1989) "Arqueoluscos de Sonora, Noroeste y Occidente de Mesoamérica; Cuaderno de Trabajo núm. 9, Escuela Nacional de Antropología e Historia, México, *df*.

¹³ Amsden, Munroe (1928) "Archaeological Reconnaissance in Sonora", Southwest Papers, núm. 1. Southwest Museum, Los Angles, Ca, Doolittle, William E., (1984) "Settlements and the Development of 'Statelets' in Sonora, México", Journal of Field History 11(1):13-24. Doolittle, William E. (1988) "Prehispanic Occupation in the Valley of Sonora, México", Anthropological Papers of The University of Arizona, núm. 48. University of Arizona, "Living Fencerows of the Río San Miguel, Sonora: Traditional technology for flood plain management". Human Ecology 5:97-111. Pailes, Richard A. (1978) "The Río Sonora Culture in Prehistoric Trade Systems", Across the Chichimec Sea, Carroll L. Riley y Badil C. Hedrick, eds., pp. 134.143. Southern Illinois University, Carbondale, Illinois y Feffer y Simons, Inc., Londres. Quijada López, César

proporcionar los caminos de menos resistencia, y por lo tanto facilitando el acceso de un área con otro. También proporcionaron agua y una variedad de alimentos que seguramente facilitó el abastecimiento de quienes trasladaban las mercancías.

En su valoración regional, Bradley (1986, 1987 y 1989) forma el punto de vista más conservadora que presentan Brand (1938) y Braniff (1989), aceptando la existencia de una gran red de comunicación a lo largo de Oasis América, que era bastante compleja y extensa, pero alega que todavía la calidad de la información disponible es insuficiente de comprobar rutas específicas menos que en un solo caso. Sin embargo, Bradley (1986 y 1989) expresó una cierta confianza en la identificación de una ruta que ligó el área alrededor del actual Puerto Vallarta, Jalisco, con Paquimé. Ella notó la presencia de más de 1200 ejemplos de la especie *Persicula bandera* que solamente se da en la Bahía de Bandera, en la costa jalisciense. Y, Braniff (1989) en su cuadro C indicó que las siguientes especies eran comunes entre Casas Grandes, y la parte norteamericana de Oasis América y el Occidente de México; *Chione undatelle*, *Conus perplexus*, *Olivia spiceta*, *Polinices uber*, *Turritella gonostoma* y *Persicula bandera*. Bradley (1989) apoya la existencia de esta ruta con la presencia en Paquimé de artefactos de cobre que junto con los restos de Guacamayas escarlatas de la zona tropical. De todos modos, los datos que nos proporciona Bradley no son incompatibles con la red de comunicación propuesta por Brand.

Braniff (1989) mientras siendo igual de precavida, evidente por manejar una base de datos más detalladamente, presenta un punto de vista más sintética: “No sería tarea fácil descubrir las zonas específicas de colecta” (Braniff 1989, 8) y dedica varias páginas y cuadros comparativos al análisis de las similitudes en las distribuciones de las diferentes especies de concha a lo largo de Oasis América. Así tiene suficiente confianza para comentar: “nos parece que existe una relación más estrecha entre las colecciones de Sonora y las de Casas Grandes, que entre aquellas y las de Snaketown”. (Braniff 1989: 23). Sin embargo, apoyándose en los datos cerámicos tanto como la distribución de conchas, Braniff (1989) nota una relación entre el norte de Sonora y el sur de Arizona que tuvo sus inicios a principios de nuestra era y con el paso del tiempo extiende a incluir el norte de Sinaloa hacia 250 dNe. Braniff (1989) presenta varios cuadros que claramente indican que las conchas

(1994) “Algunas consideraciones arqueológicas del río San Pedro de Arizona y Sonora”, Boletín de la Sociedad Sonorense de Historia, núm. 70. Hermosillo, Sonora.

predominantes en el área Hohokam eran diferentes a los preferidos en el área de la Cultura Paquimé.

Braniff opina que: “Durante el primer milenio de nuestra era, (Snaketown) tuvo sus propios caminos que, directamente, llevaban” (Braniff 1989: 23) el comercio de conchas de la costa de Sonora a la cuenca de los ríos Salt y Gila, sobre todo al centro principal de Snaketown que queda sobre las orillas de su tributario principal, el río Santa Cruz. “...debió existir una antigua conexión entre la región de Trincheras y Snaketown durante este tiempo.” (Braniff 1989: 23).

Según Braniff (1989), de la manera que existen zonas de recolecta entre Guaymas y Huatabampo de donde se llevaron las conchas a la boca del Arroyo de Bacoachi que se utilizó como entrada a la ruta a Trincheras. Según Di Peso (1974), esta ruta entraba más hacia el sur por la desembocadura del río Mátape, de donde subió hasta comunicar con Sahuaripa y Tres Ríos antes de arribar a Paquimé, empero Braniff (1989) externa la opinión que esta ruta falta sustento. Sin embargo, las evidencias cerámicas indican una cierta relación entre las culturas del norte de Sinaloa y la zona Hohokam: surgieron figuras zoomorfas en contextos que corresponden a la fase Tierra del Padre en Huatabampo, con fechas equivalentes a ≈ 250 dNe, que corresponden a las “figurillas del estilo Santa Cruz”, que aparecen en Snaketown hacia 700 - 900 DC”. (Braniff 1989: 23).

De la manera en que Paquimé surgió después de 1300 dNe, se relacionó con el corazón de la Cultura Trincheras que se encuentra en las cuencas de los ríos Altar y Concepción.

También Braniff (1989) alega la existencia de una ruta directa entre el área de Hohokam y la Costa de California para la recaudación de abulón.



Sociedad Sonorense de Historia, A. C.

RUTAS, CAMINOS Y COMUNICACIONES EN SONORA

MEMORIA DEL VII SIMPOSIO DE HISTORIA
REALIZADO DEL 23 AL 26 DE NOVIEMBRE DE 1994

Varios Autores
Primera Edición 2011
Derechos para esta edición
Sociedad Sonorense de Historia, A.C.

Los trabajos de edición de esta memoria se terminaron en septiembre de 2011
Compuedición: J. Faviola Arrizón R.