

TRAGEDIA EN EL DESIERTO DE SONORA

En julio de 1937, cuando trazaban la ruta del Ferrocarril Sonora – Baja California, cuatro topógrafos se perdieron en el desierto cerca de Puerto Peñasco, muriendo trágicamente.

Por: Ignacio Lagarda Lagarda

Al asumir su gobierno, el presidente Lázaro Cárdenas del Río, reconociendo el aislamiento en el que se encontraba el territorio de la Baja California, proyectó su integración al resto del país, empezando con su vecino más cercano: Sonora.

Para tal efecto, el 19 de mayo de 1936, el presidente Cárdenas del Río firmó un acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que ésta definiera la ruta y construyera una línea de ferrocarril desde Mexicali hasta la incipiente población de Puerto Peñasco, para que desde allí, entroncara a la línea del Ferrocarril del Pacífico.

Ya en 1929, siendo Gobernador del Territorio de Baja California el Licenciado y General José Inocencio Lugo, proyectó la construcción de una línea férrea desde Mexicali hasta el puerto de San Felipe, partiendo de un lugar llamado “Pascualitos” localizado a 14.7 kilómetros al sur de Mexicali, sobre las vías del ferrocarril intercaliforniano. La intención no era precisamente comunicar a la Baja California con Sonora, sino lograr una integración a las vías de comunicación norteamericanas. De ese proyecto se construyeron solamente 14 kilómetros de vías, que llegaron hasta un lugar llamado “Fuentes Brotantes”, llamado así, por un pozo artesiano que había en el rancho “La Pastoría” de donde brotaba agua permanentemente. El lugar es hoy conocido hoy como “Médanos” en el ejido Mesa Rica, San Luís Río Colorado.



El ardiente e infranqueable desierto de Sonora

El proyecto Mexicali - Puerto Peñasco iniciaba precisamente en “Fuentes Brotantes”, donde se habían quedado las vías de 1929, y pretendía continuarse atravesando las candentes y movedizas arenas del desierto, bordeando la costa del Golfo de California hasta llegar a su destino: Puerto Otis (Puerto Isabel) cerca de Puerto Peñasco.

La ceremonia de inicio de los trabajos se realizó el 20 de marzo de 1937, ante la presencia del Gral. Francisco J. Mújica; Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, el Crnl. Rodolfo Sánchez Tabuada; Gobernador del Territorio de Baja California, Ulises Irigoyen; representante del presidente Cárdenas, el Ing. José Castro Padilla; Director de Construcción del ferrocarril y el Ing. Melquíades Angulo Gallardo.



Encerrados en círculos: Jesús Sánchez Islas (arriba), Jorge Torres Burciaga (en medio) y Jorge López Collada (abajo).

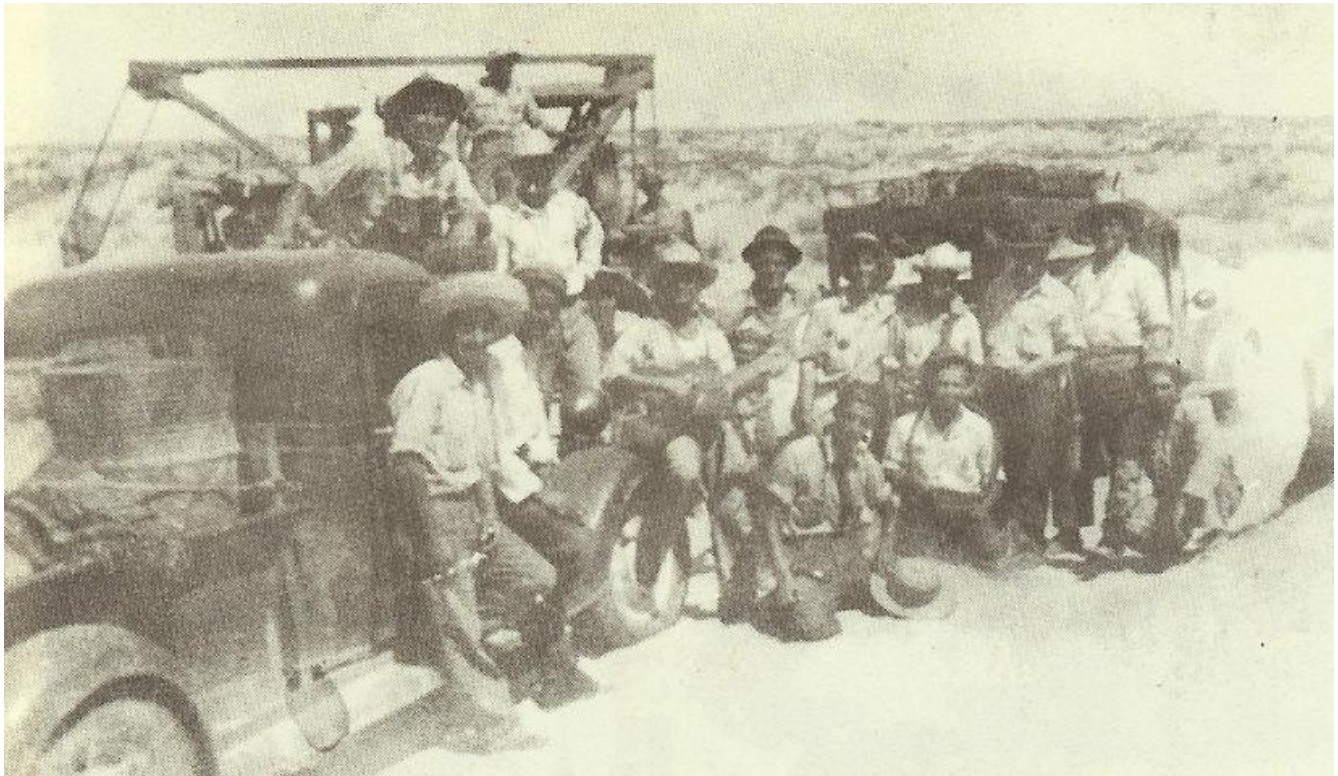
Los estudios de los trazos, dirigidos por el ingeniero Carlos Franco, se realizaron entre julio y noviembre de 1936. El proyecto del trazo era “Fuentes Brotantes” - “El Doctor” - Puerto Peñasco. El equipo del ingeniero Franco lo formaban los ingenieros Jorge López Collada, quien era hermano de María Luisa López Collada, esposa de Bill Richardson, Director del Bank of America en México y padre del actual Gobernador de Nuevo México del mismo nombre, Rafael Tena Ramírez, José Osio, José Plata, Saturnino Ávalos, Ramón Martínez, Forcada e Imaz.

La primera etapa del tendido de las vías se inició de inmediato. Los trabajadores, atraídos por los anuncios en la radio y la prensa, llegaron de todos los rincones del país. Los obreros desempeñaban funciones desde brecheros, instaladores de rieles, operación de maquinaria pesada, choferes, etc. Muchas dificultades se tenían que sortear en aquella tierra inhóspita, como era el atascado de los vehículos, debido a la falta de pericia de los choferes ya que no conocían ese tipo de suelo, el reventado de las llantas de los mismos o la descompostura de los radiadores, ya que el agua hervía constantemente.

En junio de 1937, el ingeniero Raúl Castro Padilla, que había sustituido a Carlos Franco como Jefe de División, decidió cambiar el trazo del proyecto del trazo de la vía, con el propósito de ahorrarse 21 kilómetros de vía.

La Tragedia

El ingeniero Jorge López Collada, que en esos días se encontraba en Sonoyta realizando el trazo de una línea de ferrocarril que iría de Ajo, Arizona a Sonoyta, Sonora y de allí hasta Puerto Peñasco, fue llamado por Castro Padilla para que se hiciera cargo del trabajo y le comisionó al cadenero Jesús Sánchez Islas, al contracadenero Jesús Torres Burciaga y al chofer Gustavo Sotelo para integrar la brigada topográfica.

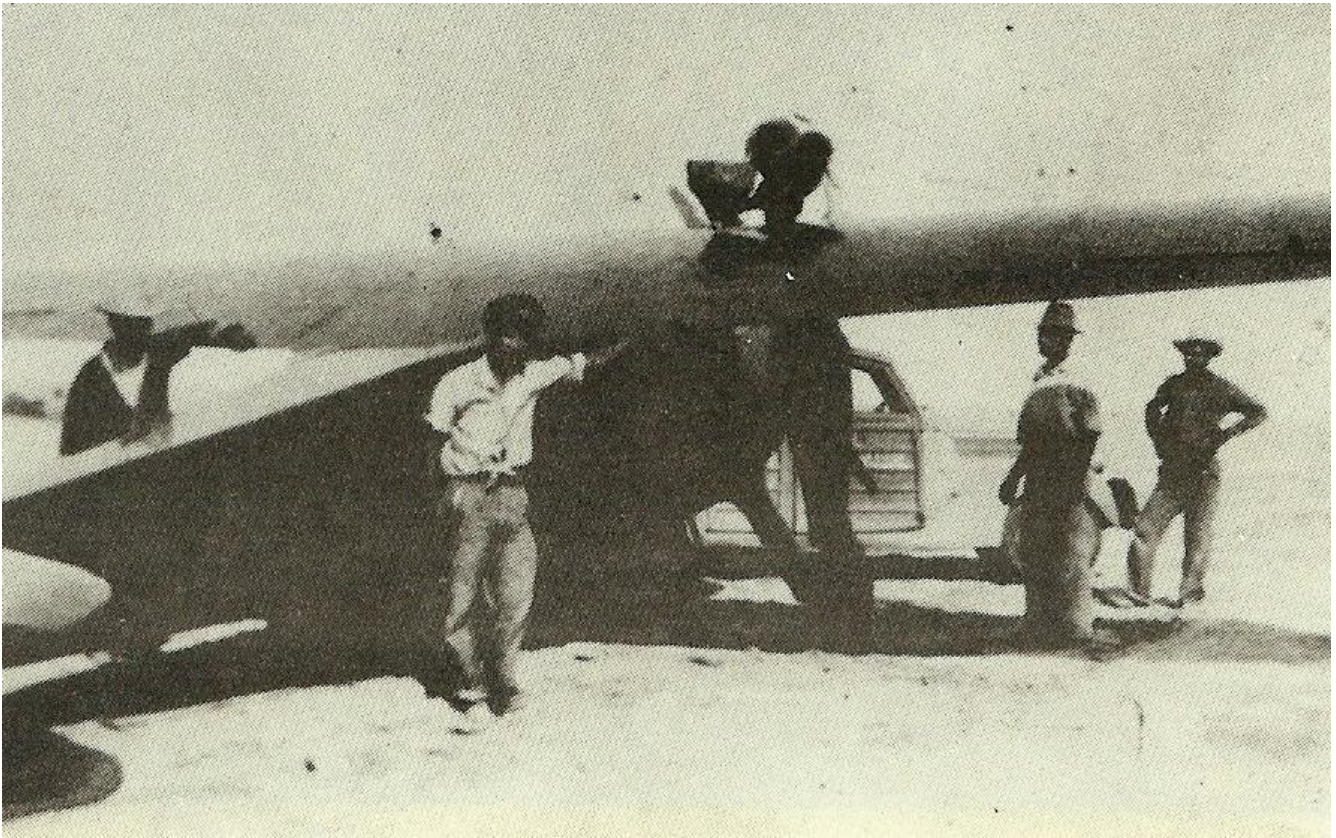


Una de las brigadas de la búsqueda

El domingo 27 de junio de 1937, la brigada se concentró en el campamento localizado en el kilómetro 132, al sur de “El Doctor”, para salir la madrugada del día siguiente a hacer su trabajo. A pesar de que el reglamento establecía estrictamente que las brigadas topográficas salieran a trabajar en dos vehículos, una pick – up y una camioneta, esta vez la brigada solamente llevaba una camioneta, abastecida con un barril de 60 litros de agua, la cual era muy poca tomando en cuenta que durarían varios días en el cálido desierto veraniego.

Como una fatal premonición, López Collada le comentó al ingeniero Arturo Castro Escobar, Jefe de Terracerías, que si no regresaban para el miércoles siguiente, salieran a buscarlos. Al llegar el jueves y darse cuenta que la brigada no regresaba, sus compañeros se preocuparon y organizaron una brigada para que ir a buscarlos, pero regresaron esa misma tarde sin haber visto ni siquiera las huellas de sus compañeros. El viernes en la madrugada, otra brigada salió de nuevo en su búsqueda, regresando ya caída la noche con los mismos resultados. Ese mismo viernes en la madrugada, el cocinero del campamento que se levantaba a las cuatro de la mañana, creyó ver en el horizonte el resplandor de una fogata como a unos quince kilómetros rumbo al este, informó de la visión a sus jefes y al amanecer, los

tractoristas Óscar Corrales Navarro, Manuel García y Miguel Corrales Navarro, le propusieron al general Miguel Santacruz salir en un tractor D8 jalando un trineo usado para las labores en el campamento hacia donde el cocinero había visto la luz, pero éste les negó la autorización, argumentando la inestabilidad de los medanos.



Avión utilizado en la búsqueda

Para el sábado la alarma ya era grande, por lo que se organizaron de nuevo dos brigadas, compuestas por diez personas cada una, equipadas con todo lo necesario para realizar, lo que ya se consideraba un rescate de emergencia. Las dos brigadas salieron el domingo de madrugada, una al mando del ingeniero Arturo Acosta Escobar, con dos pick-up, uno tripulado por Raúl Quiroz Morado y el otro por Pedro Morales, que realizaría un recorrido por el trazo de la ruta original de la vía y la otra, también en dos pick-up, capitaneada por el general Miguel Santacruz y como choferes a Miguel Contreras y Nabor Flores García (a) “El guía del desierto”. Entre los buscadores se encontraban los ingenieros José Osio, José Plata y Miguel Saucedo, además de Aristano Arenas, Enrique Villegas, Óscar y Miguel Corrales Navarro, Miguel Saucedo Jr., Secundino Meza, Reyes Vega Santana y un joven de apellido Meza. Esta última brigada recorrería el supuesto rumbo hacia donde había salido la brigada extraviada.

La búsqueda era agobiante, ya que era una permanente lucha contra los elementos naturales del desierto, sobre todo el viento, que borraba todo rastro posible dejado en la arena, lo difícil del terreno que provocaba el atascamiento de los vehículos y las altas temperaturas que reventaban las cámaras de las llantas.

El domingo 4 de julio, ambas brigadas se encontraron en un lugar localizado a unos 30 kilómetros de la costa, al mismo tiempo que el ingeniero Castro Padilla sobrevolaba la región en un avión rentado en Browley, California, quién había podido divisar la camioneta de los perdidos, el capitán Antonio Cárdenas Rodríguez hacía lo mismo en un avión *Bellanca* propiedad de la SCOP y la Fuerza Aérea Mexicana lo hacía con dos aviones *Corsarios*, enviados desde Hermosillo.

Ese domingo, ambas brigadas acamparon en pleno desierto y el lunes de madrugada reiniciaron la búsqueda, encontrando la camioneta perdida a tan solo medio kilómetro de donde habían dormido.

La camioneta estaba abandonada, sin agua ni gasolina y con las luces encendidas, lo que indicaba que había sido abandonada de noche. A un lado, se veían las huellas dejadas por los topógrafos y que indicaban que habían seguido una ruta hacia el norte, después regresaban hacia el sur y luego de nuevo hacia el norte, para regresar de nuevo hacia la camioneta.

Desde ahí, los exploradores siguieron unos diez kilómetros buscando a sus compañeros, hasta que ya de noche se les reventaron las llantas de los vehículos, decidiendo entonces suspender la búsqueda, colocando en ese lugar una bandera como señal para reanudar la exploración el día siguiente.

El martes 6 de julio reanudaron la búsqueda desde el lugar de la bandera, decidiendo que dos personas a pié, dirigieran el paso de los vehículos hasta que unos dos kilómetros adelante localizaron el cadáver del ingeniero Jorge López Collada. El cuerpo estaba boca abajo, con la cabeza apoyada en el brazo izquierdo a manera de almohada, cerca de un matorral de hediondilla, donde había unas cartas que su esposa le había enviado, una lámpara de mano, su pluma fuente y su lapicero. El cuerpo fue cubierto con una lona y Miguel Corrales Navarro escribió sobre la arena el siguiente letrero “López Collada muerto, faltan tres”, para que los exploradores en los aviones lo leyeran.



El lugar donde fue encontrado el cuerpo del ingeniero Jorge López Collada

Por los vestigios encontrados alrededor del cuerpo de López Collada, supusieron que los cuatro se habían reunido en ese lugar y que éste, por cansancio o debilidad, optó por quedarse ahí y los demás siguieron su camino. Por las huellas supusieron que López Collado intentó reanudar la marcha para seguir a sus compañeros, pero al no saber el rumbo que había tomado, dio vuelta sobre un montículo para quedar en el lugar donde fue encontrado.

La brigada reanudó la búsqueda siguiendo las huellas y unos dos kilómetros adelante, al llegar a un hondonada, el avión de Castro Padilla les lanzó un mensaje diciéndoles que un poco más adelante volaría en círculos para indicarles el lugar donde había localizado otros dos cuerpos sin vida: eran Jesús Sánchez Islas y Jesús Torres Burciaga, quienes estaban tendidos bajo una enramada de

“hediondilla” con los torsos desnudos y las camisas sobre la enramada a manera de toldo para protegerse de los rayos del sol. Sus manos crispadas en extraño gesto y la mueca de sus rostros, reflejaban de la intensa desesperación de una muerte espantosa. Unos trescientos metros más adelante, en lo más alto de un médano, el equipo de rescate encontró el cuerpo de Gustavo Sotelo, quién tenía puesto el “sombrero saracof” del ingeniero López Collada y unos binoculares. Junto a él se encontraban los restos de una fogata que tenía unos cuatro días de haber sido encendida, la que se supuso encendió en la madrugada del viernes para que fuera vista desde el campamento, ya que desde el lugar donde estaba su cuerpo, eran visibles las luces del mismo. Todos los cadáveres se encontraban en estado de descomposición.

Las brigadas de rescate pasaron la noche en ese lugar y otro día se regresaron hasta el campamento “El Doctor” para informar de sus hallazgos, donde les ordenaron que esperaran a que llegaran ataúdes especiales para recuperar los cuerpos, mismos que tardaron dos días en llegar.

Al llegar los ataúdes, se formó una nutrida brigada para recoger los cuerpos, dirigida por el ingeniero Castro Padilla, que incluía al médico del campamento, carpinteros, soldados y personal de las funerarias. El trabajo se hizo de noche para evitar la elevada temperatura de la temporada.

Los cadáveres fueron trasladados a Mexicali, donde fue sepultado Gustavo Sotelo, ya que ahí vivían sus padres, y los otros tres cuerpos fueron enviados a la ciudad de México en un avión Electra de veinte plazas, propiedad de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.



Locomotora del ferrocarril Sonora – Baja California

Muchas conjeturas se tejieron respecto a la muerte de los topógrafos, entre ellas, que al descomponérseles el vehículo, lo abandonaron y no se regresaron por la misma ruta que habían llegado, sino que lo hicieron por una paralela, de tal manera que al avanzar las brigadas de salvación, no los encontraran. Los testigos del suceso aseguraron que, con un poco de conocimiento de la zona,

habrían sobrevivido, pues a dos kilómetros del lugar donde abandonaron la camioneta, había un estero de agua salobre, donde los coyotes al escarbar obtenían agua.

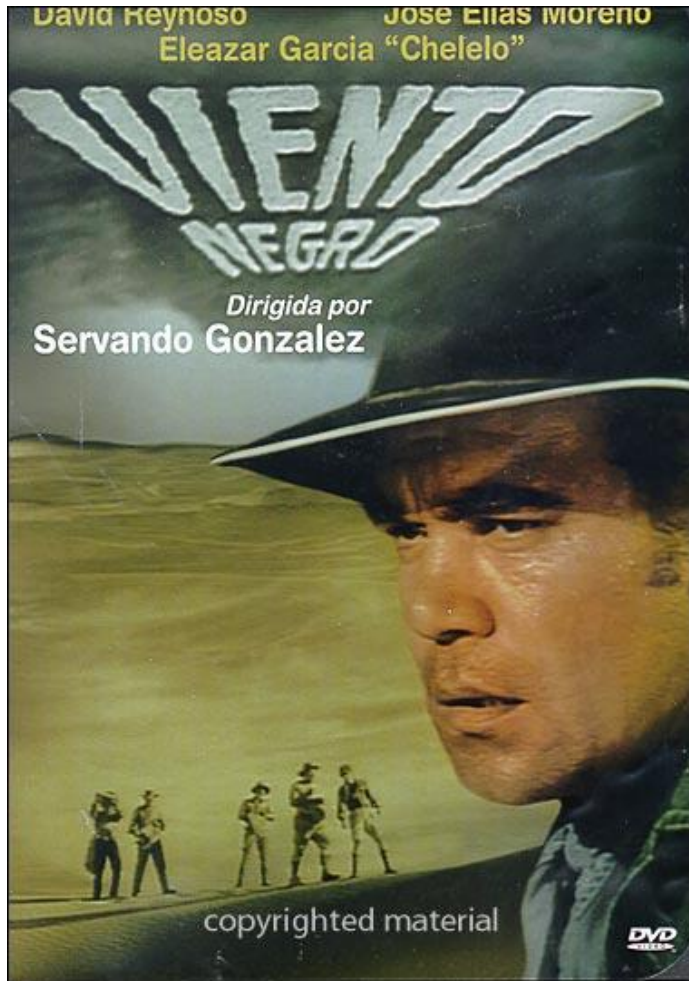
En honor al sacrificio de estos hombres, a lo largo de la vía del ferrocarril Sonora-Baja California se erigieron estaciones con su nombre y en 1975, entre las estaciones López Collada y Gustavo Sotelo se erigió un obelisco en su honor.

Tres años después, el 10 de abril de 1940 las vías del tren llegaron a Puerto Peñasco y el 5 de mayo de ese año, ante la presencia de los gobernadores de ambos estados; Tte. Crnl. Rodolfo Sánchez Tabuada y Gral. Anselmo Macías Valenzuela y el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas Melquíades

Angulo Gallardo, el tramo Mexicali-Puerto Peñasco del ferrocarril Sonora-Baja California fue inaugurado con un tren mixto impulsado por una locomotora diesel eléctrica y un Moto-vía con capacidad de 45 pasajeros pintada de color blanco, que le decían "La Paloma". El tramo Puerto Peñasco-Benjamín Hill, sería construido después.

La inauguración oficial del Ferrocarril Sonora-Baja California se realizó el día 7 de abril de 1948 en Benjamín Hill, con la asistencia del Presidente Miguel Alemán, el Gobernador de Sonora General Abelardo L. Rodríguez, el Secretario de Agricultura Nazario Ortiz Garza, entre otros. El Presidente Miguel Alemán inauguró oficialmente la vía trasladándose desde Benjamín Hill hasta Mexicali en el Tren Olivo, que era en ese tiempo el tren Presidencial.

En 1964, en recuerdo a la tragedia sucedida en el desierto de Sonora, fue filmada la película "Viento Negro", esterealizada por David Reynoso, José Elías Moreno, Eleazar García "Chelelo", Enrique Lizalde, Fernando Luján y Jorge Martínez de Hoyos, dirigidos por Servando González.



Cartel de la película Viento Negro