

927 No. Louise St. Apt.4
Glendale
Calif. 91207
21 June 1976

Ing. Adalberto Walther Meade
Mexicali, B. Cfa., México

Dear Sir,

Here, at long last, is my little article about traveling on the old roads of Baja California.

You will note that the list photographs indicates that there are five of them. Unfortunately, Photo No. 4 is not enclosed. I still have not received the new print of this one. I expect to have this within a few days, and I will then forward it to you.

Sincerely

Howard E. Gulick
Howard E. Gulick

Pictures to Illustrate article titled:
"Recollections of Traveling on the Dirt Roads of
Baja California"

by Howard E. Gulick

No.

1. Pleasant road in "big rock country", north of
Cataviñacito (1957)
2. Old Auto Club sign at Cataviñacito (1949)
3. Rancho San Gregorio, near end of a mountain
truck trail (1960)
4. Sandy place on camino nacional north of Los Mártires,
temporarily "paved" with datilillo branches (1956)
5. Rocky road along Arroyo El Frijol, near Bahía de
la Concepción (1957)

Recollections of Traveling on the Dirt Roads
of Baja California

By Howard E. Gulick
June 1976

I was parked on the plaza in Loreto, Baja California, in the spring of 1952. A Northamerican tourist walked up. He had obviously flown in to a fishing club here. He was the very picture of the stereotyped tourist, with his camera slung over his shoulder and was even wearing a "pith" helmet of the type worn on African safaris. He looked at me and my Willys station wagon in surprise and said: "How did you get here?" I answered that I had driven; after all, the station wagon had California license plates. "But there is no road here", he said.

This incident typifies how unknown Baja California was to the citizens of my country less than 25 years ago. The few people who knew what Baja California was and where it was pictured it as a barren, uninhabited desert without roads. It has only been in recent years that it has been "discovered" by the Northamerican tourist. This occurred gradually as four-wheel drive vehicles came into more general use, and of course has culminated in the heavy use by tourists of the transpeninsular highway completed in 1973.

I very greatly enjoyed traveling the old dirt roads of the peninsula. I still do. This was partly because when I first began there was so little information available on the peninsula, and this instilled a sense of exploration of the unknown. The roads were not good, of course, but I remember my parents describing trips in Alta California in their

youth, 1905 to 1910, when the roads were no better, and the automobiles very unreliable. At least we had reliable vehicles to travel those old Baja California roads.

A few Northamericans had been traveling on the peninsula many years before I became interested in the late 1940's. Once in a while I would hear of someone who went to hunt, fish, and enjoy the beaches. Others went on scientific expeditions to learn of the flora, fauna, and geology. Most probably went also for the adventure.

There was very little published information about Baja California available in those days. The Automobile Club of Southern California had published a road map some years before and had revised it about the time I made my first trips in the late 1940's. They had also published a new log to replace another long out of print. Their road map was the only one available at that time, and it served well in spite of its small scale and numerous errors.

Travelers as late as the early 1950's were still aided somewhat by the directional signs the Auto Club had installed in the late 1920's after an expedition down the peninsula as far as Mulegé. They were placed at road junctions, ranches, and sometimes in between. Their usefulness had been reduced however, because many had been badly shot up, some had been removed, and some stood on stretches of roads no longer considered the principal route. In some locations the road had been moved, and signs stood where there was no road at all. Some of my friends at the ranches decried the destruction of some of these signs, which they reasoned had been placed as a gift to Baja California and were still very useful. They called them "los saines", *o sea los senales.*

Erle Stanley Gardner in his first book about Baja California, "The Land of Shorter Shadows", wrote concerning the road the length of the peninsula: "It is by no means impassable. It is merely interminable". Interminable it did seem to the traveler driving it for the first time. When it was possible to average only about 15 kilometers per hour all distances seemed very great.

The old main road, as distinguished from the side roads, was referred to by the inhabitants of the peninsula as the camino nacional. Though not as bad as sometimes portrayed, it was definitely a difficult road. Only a minimum of work had been done to build it, and there was practically no maintenance. During heavy rains it often became impassable, and traffic couldn't move until the mud dried up. If there was much runoff the roadbed could be partly washed away, requiring some pick and shovel work to restore it. Where the road traversed or crossed a rocky arroyo bed, rocks could be carried down by the water to effectively block all vehicles. In cases like these it could only be opened again by back-breaking removal of the boulders. I do not believe the government did this; it was done by users of the road: truckers and local ranchers.

Where the road crossed a sandy desert plain it was usually pretty good. The sand was packed down into a hard surface, and one could "speed" along at 40 kilometers per hour or more. But at these "high speeds", beware of boulders which would suddenly appear in the ruts, and beware of holes in the road bed. These called for slowing to 10 or 15 kilometers per hour or even less.

There were mountains to cross, and these were usually more difficult. In order to shorten their length the grades were usually rather steep. Probably the steepest grade was the Cuesta de Jaraguay, but it was relatively short. The Cuesta del Aguajito was much longer and also steep in places. The Cuesta de las Virgenes was not so steep but it had switchbacks and very sharp hairpin turns.

Some of the mountain roads, and for that matter, any roads traversing hard clay surfaces often had ruts deepened by runoff rainwater, causing high centers which were difficult to avoid.

The camino nacional was not extremely sandy in very many places, though side roads often were. The principal sandy stretches were to be found in the Vizcaíno Desert between Los Angeles and Los Mártires and north of La Paz along the Pacific coast.

Four-wheel drive, while very useful, was not required for the camino nacional in normal weather. The high clearance and low gear ratios which four-wheel drive vehicles have were more important than the double traction itself. Trucks, both pickups and heavier ones, do have high clearance and low gears, and these were the principal types of vehicles seen on the roads. In the days of my early travels, Model A Fords were also frequently seen in use by the inhabitants. They had the advantage of being very light, rugged, and simple mechanically.

There were very few signs at road junctions. Besides the few Auto Club signs still serving, most of the signs were crude and temporary. It was very easy to get lost. The common advice to "follow the most traveled branch" did not

always work, particularly if a vehicle or two had taken the side road recently. Fortunately, in most cases the wrong fork usually led to a nearby ranch.

On the new paved highway a traveler may travel the entire length of the peninsula without visiting a ranch. The old camino nacional, on the other hand, went from ranch to ranch, and for me visiting the ranches was one of the pleasures of the trip. When we were on a road for the first time we stopped to talk with the inhabitants of the ranches. We would begin by asking the name of the ranch, then inquire as to where this road went, what ranches might be up ahead, and get the names of any outstanding hills or canyons in view. This usually led to further conversation. The people were almost invariably friendly and helpful, and sometimes the visit would be stretched out for half an hour or more. On subsequent trips we would stop again to visit. No wonder we traveled so few miles in a day.

After I became acquainted with the camino nacional and the people of the ranches along it, I realized it was similar to a street in a small town, except that long distances separated the neighbors. As we would go along, stopping ranch by ranch, we would hear the local gossip about the people of the other ranches and the latest news about them. Sometimes we learned of the petty jealousies and disagreements.

Occasionally the inhabitants of one ranch would ask us to carry something to the people at another ranch further down the road. These would vary all the way from a letter to a sack of sugar or some fresh fruit. Delivering these was a good way to help get acquainted with the people at the other ranches.

The new highway does not go directly through the ranches, though some of the ranchers have re-established alongside the highway. But many of the ranches are only a few kilometers from the highway. The old direct road between such ranches is in many cases very little used, as it is usually quicker, if not closer, to go by the highway. The neighbors are thus now in effect closer together.

There was very little traffic on the old camino nacional in the early 1950's. Sometimes we would travel all day without seeing another vehicle. Most of those we met were Mexican truckers carrying goods from the northern cities to the settlements of the peninsula. Occasionally we would meet a truck going all the way from Ensenada to La Paz. Apparently, in spite of the long, slow, fuel-consuming trip, it was less costly to ship certain items by truck down the road than to rely on the small cargo ships then in service or the airplanes. Often these trucks would belong to a storekeeper of a village such as El Arco or Punta Prieta. These would carry supplies to replenish their stocks, and their most conspicuous cargo was their drums of gasoline.

In those days when traffic was light it was always a pleasure to meet another vehicle. Usually we would both stop, exchange greetings, and discuss trivialities. If one vehicle was stopped when another came by, the other one would usually stop and inquire if the first was in difficulty. If the other travelers were tourists like ourselves, we would visit a while and compare information on roads, experiences, etc.

I was always interested in getting off the camino nacional on to the side roads. Some of these I became acquainted with from taking a wrong turn; others I took deliberately to learn

where they went; and still others I took when looking for a particular place such as a mission ruin or a ranch I had heard about. These side roads have changed very little to this day. They vary more in character than did the old camino nacional. On good surfaces they would sometimes allow higher speeds than the main road because of being less chewed up by frequent traffic. However in some places they were so sandy that four-wheel drive was necessary, and they were sometimes extremely steep.

Side roads in the desert south of Mexicali were very frequently opened up by ^{recoletores de} gatherers of palo fierro wood for leña. These men would drive their trucks long distances across the desert to find large dead trees to pull up and take to Mexicali. These side roads usually led nowhere. ^{no conducian a ninguna parte}

But little-traveled side roads off the camino nacional usually led to a ranch or perhaps to a series of ranches. The inhabitants of these isolated ranches were not accustomed to visitors, and we found them extremely hospitable. They would usually offer us coffee, and sometimes even a meal, and refuse payment. More than once I have eaten my fill of fresh fruit, ^{fruta deliciosa comiendo fruta fresca} a rare item along the camino nacional. When I recently read "The King's Highway in Baja California" by Harry Crosby I was impressed by his descriptions of the isolated ranches along the old trail far from any road. The ranches I used to visit on the truck trails in the mountains exhibited the same "unspoiled" traditional culture of old fashioned Baja California.

There were very few places for travelers to spend the night along the camino nacional, and it was extremely desirable to go equipped for camping out. Equipment could

be very simple, however. Tents were seldom used because of the mild climate. It was delightful to sleep in the open air on a cot or a pad directly on the ground. Rains are unusual, but when they came it was often possible to sleep in an empty room at one of the ranches.

Restaurants were not found except in the villages and towns, and most travelers carried food supplies with them. Many of the ranches along the camino nacional supplemented their income by selling meals to travelers, their clients being mostly truck drivers. Over the years we learned which ranches served the best meals and often stopped to eat there. It was also relaxing and interesting to spend some time talking to the rancher while the wife or daughters prepared the food.

Preparation usually took some time, as they never knew when to expect clients, and the food was seldom ready to serve. For one thing, tortillas had to be made. In my early years of travel on the peninsula the meat was usually machaca, and this required pounding of the dried meat to soften it and shred it. Normally this was of beef, but sometimes it was made of dried lobster, dried caguama, or dried venison. This was cooked either by itself or with the addition of onions, potatoes, or whatever was available. It was served with the freshly made hot flour tortillas, refried beans, and strong coffee made in a large pot with the ground coffee in a bag (café de calcetín they sometimes called it). At the better places these meals were delicious, a welcome alternate to the canned goods I carried for camp meals.

When refrigerators operated by liquified petroleum gas became available the meals were more varied, and there would

often be meat or fish, with fresh vegetables.

Even to this day there are little ranch-restaurants along the new highway serving meals very much like those we got at the ranches in the 1950's. Now they all have refrigerators, and so fresh meat seems to have replaced the machaca, but the coffee, the beans, and those delicious lard-laden ranch-made flour tortillas are unchanged.

Usually I carried food supplies sufficient so that I did not need to buy much more along the road. I carried mostly canned goods, inasmuch as I had no refrigeration. There were limited supplies available in little stores in most of the villages when we needed them.

Along the camino nacional gasoline was sold at some of the ranches, but one could not depend upon its always being available. At times even the larger villages would run out of it, so I always carried extra gasoline. I would start out with about 80 liters extra, in four "jeep cans", in addition to the 60 liter capacity of the tank on the station wagon. At every opportunity I would refill my tanks to keep them full. There were very few gasoline pumps south of El Rosario except in La Paz and Santa Rosalía. Gasoline was usually dispersed from large 50-gallon drums. The vendor would siphon the gasoline from the drum into a smaller vessel, usually of five gallon capacity; then he would siphon it from the smaller vessel into the tank on the vehicle. Sometimes the smaller vessel was arranged for pouring directly into the tank. In El Arco they used to pour the gasoline into a funnel through a felt hat to filter it. I always carried a funnel and a chamois for a filter, and this made buying gasoline more complicated, because the gasoline

ran through the chanois^m so slowly.

Because they used five-gallon cans to dispense the gasoline, the unit of measurement was the lata, or five-gallon can. Very seldom was it calculated in gallons, and never in liters.

Some NorTEAMERICANS who knew and loved the old dirt roads of Baja California resent the new highway because it brings in more tourists, and many of the formerly isolated ranches, villages, and beaches are visited by so many people. Concerning this resentment, I had an interesting conversation in La Paz with Francisco Arámburo, merchant, photographer, and an enthusiast about his native Baja California. He said: "Some people resent the highway, but they have a selfish, narrow outlook. We in Baja California do not want to live in a museum. We want to be part of the modern world. The highway is necessary for our development".

Then he added: "Do not forget that the highway doesn't go everywhere. Dirt roads still exist, and there are still towns and ranches reached by primitive roads. There is still enough off-pavement traveling for anybody who wants to travel that way."

927 No. Louise St. Apt.4
Glendale
Calif. 91207
21 June 1976

Ing. Adalberto Walther Meade
Mexicali, B. Cfa., México

Dear Sir,

Here, at long last, is my little article about
traveling on the old roads of Baja California.

You will note that the list photographs indicates
that there are five of them. Unfortunately, Photo No. 4
is not enclosed. I still have not received the new print
of this one. I expect to have this within a few days,
and I will then forward it to you.

Sincerely

Howard E. Gulick
Howard E. Gulick

Reminiscencias de Viaje en los Caminos
de Teraceras en B.C.

Recollections of Traveling on the Dirt Roads
of Baja California

By Howard E. Gulick
June 1976

En la primavera de 1952, me encontraba estacionado

I was parked on the plaza in Loreto, Baja California,
en la plaza de L., cuando apareció un turista norteamericano
in the spring of 1952. A Northamerican tourist walked up.

Obviamente había sido traído por avión a un club de pesca
He had obviously flown in to a fishing club here. He was the *local*
Podía considerarse como la imagen estereotipada del turista
very picture of the stereotyped tourist, with his camera slung

over his shoulder and was even wearing a "pith" helmet of the
type worn on African safaris. He looked at me and my Willys
station wagon in surprise and said: "How did you get here?"
I answered that I had driven; after all, the station wagon
had California license plates. "But there is no road here",
he said.

This incident typifies how unknown Baja California was
to the citizens of my country less than 25 years ago. The
few people who knew what Baja California was and where it
was pictured it as a barren, uninhabited desert without roads.
It has only been in recent years that it has been "discovered"
by the Northamerican tourist. This occurred gradually as
four-wheel drive vehicles came into more general use, and of
course has culminated in the heavy use by tourists of the
transpeninsular highway completed in 1973.

Por lo que a mí respecta,
puedo decir que desde frente a mí en los cerros — por lo
arte y con el desarrollo peninsular, y aún lo hego.
I very greatly enjoyed traveling the old dirt roads of
the peninsula. I still do. This was partly because when I

Esto se debe parcialmente a
first began there was so little information available on the
que al principio a viajar en ellos se había been por inf.
peninsula, and this instilled a sense of exploration of the
avanzada la península. Esto fue seguida una sensación de
unknown. The roads were not good, of course, but I remember
búsqueda de lo desconocido. Los caminos no eran buenos,
my parents describing trips in Alta California in their

mis pero conservaba el recuerdo de los relatos de mis
padres que describían recorridos en Alta California

De juventud, de 1905 a 1910,

Cuando no eran mejores los caminos p. 2

y bien por confiables los otros. Cuando nuevos, veníamos
youth, 1905 to 1910, when the roads were no better, and the
automobiles very unreliable. At least we had reliable
buenos vehículos disp. para recorrer aquellos viejos caminos
vehicles to travel those old Baja California roads.

A few Northamericans had been traveling on the peninsula
many years before I became interested in the late 1940's.

Once in a while I would hear of someone who went to hunt, fish,
and enjoy the beaches. Others went on scientific expeditions
to learn of the flora, fauna, and geology. Most probably
went also for the adventure.

There was very little published information about Baja
California available in those days. The Automobile Club of
Southern California had published a road map some years
before and had revised it about the time I made my first
trips in the late 1940's. They had also published a new log
to replace another long out of print. Their road map was the
only one available at that time, and it served well in spite
of its small scale and numerous errors.

Travelers as late as the early 1950's were still aided
somewhat by the directional signs the Auto Club had installed
in the late 1920's after an expedition down the peninsula as
far as Mulegé. They were placed at road junctions, ranches,
and sometimes in between. Their usefulness had been reduced
however, because many had been badly shot up, some had been
removed, and some stood on stretches of roads no longer con-
sidered the principal route. In some locations the road had
been moved, and signs stood where there was no road at all.

Some of my friends at the ranches decried the destruction of
some of these signs, which they reasoned had been placed as
a gift to Baja California and were still very useful. They
called them "los saines", o sea los señales.

For conservar además su utilidad los llamaban "los
saines", anglicismo por señales.

Erle Stanley Gardner in his first book about Baja California, "The Land of Shorter Shadows", wrote concerning the road the length of the peninsula: "It is by no means impassable. It is merely interminable". Interminable it did seem to the traveler driving it for the first time. When it was possible to average only about 15 kilometers per hour all distances seemed very great.

The old main road, as distinguished from the side roads, was referred to by the inhabitants of the peninsula as the camino nacional. Though not as bad as sometimes portrayed, it was definitely a difficult road. Only a minimum of work had been done to build it, and there was practically no maintenance. During heavy rains it often became impassable, and traffic couldn't move until the mud dried up. If there was much runoff the roadbed could be partly washed away, requiring some pick and shovel work to restore it. Where the road traversed or crossed a rocky arroyo bed, rocks could be carried down by the water to effectively block all vehicles. In cases like these it could only be opened again by back-breaking removal of the boulders. I do not believe the government did this; it was done by users of the road: truckers and local ranchers.

Where the road crossed a sandy desert plain it was usually pretty good. The sand was packed down into a hard surface, and one could "speed" along at 40 kilometers per hour or more. but at these "high speeds", beware of boulders, which would suddenly appear in the ruts, and beware of holes in the road bed. These called for slowing to 10 or 15 kilometers per hour or even less.

Cuando había que cruzar algunas cumbres montañosas y esto era ya más difícil. Para reducir el recorrido, se suspendían pendientes fuertes. Probablemente la cuesta más de mayor pendiente era la Cuesta de Jaraguay, aunque se ven relativamente corta. La Cuesta del Aguajito era mucho más larga y también de fuertes pendientes.

There were mountains to cross, and these were usually more difficult. In order to shorten their length the grades were usually rather steep. Probably the steepest grade was the Cuesta de Jaraguay, but it was relatively short. The Cuesta del Aguajito was much longer and also steep in places.

La C de las Virgenes era muy excesiva, pero tenía estrechos diámetros que obligaban a desviarse para permitir el paso de otros vehículos y curvas muy pronunciadas. Algunos tramos eran muy malos, y desde luego los acilados de arcilla dura, tenían rodadas profundas por los experimentos pluviales, sea y era difícil llevarlos.

The Cuesta de las Virgenes was not so steep but it had switchbacks and very sharp hairpin turns.

Algunos tramos eran muy malos, y desde luego los acilados de arcilla dura, tenían rodadas profundas por los experimentos pluviales, sea y era difícil llevarlos.

Some of the mountain roads, and for that matter, any roads traversing hard clay surfaces often had ruts deepened by runoff rainwater, causing high centers which were difficult to avoid.

El camino nacional no era muy arenoso en diversos tramos, pero si lo eran los desgraceros. Los tramos más blandos están en el Desierto de Vizcaino, entre LA y LM, y al N de LP en la costa del Pfc.

The camino nacional was not extremely sandy in very many places, though side roads often were. The principal sandy stretches were to be found in the Vizcaino Desert between Los Angeles and Los Mártires and north of La Paz along the Pacific coast.

Four-wheel drive, while very useful, was not required for the camino nacional in normal weather. The high clearance and low gear ratios which four-wheel drive vehicles have were more important than the double traction itself. Trucks, both pickups and heavier ones, do have high clearance and low gears, and these were the principal types of vehicles seen on the roads. In the days of my early travels, Model A Fords were also frequently seen in use by the inhabitants. They had the advantage of being very light, rugged, and simple mechanically.

señales
There were very few signs at road junctions. Besides the few Auto Club signs still serving, most of the signs were crude and temporary. It was very easy to get lost.

The common advice to "follow the most traveled branch" did not

no siempre

resultaba, particularmente en el caso de que uno o dos

vehículos de haberse optado poro antes por una desviación
side road recently. Fortunately, in most cases the wrong fork
usually led to a nearby ranch.

En la moderna carretera puede darse el caso de
que un viajero ~~travese~~ toda la península sin visitar un
ranchito, ~~pero~~ ~~por~~ ~~el~~ ~~camino~~ ~~nacional~~ ~~de~~ ~~la~~ ~~península~~ ~~de~~ ~~Yucatán~~.

On the new paved highway a traveler may travel the entire
length of the peninsula without visiting a ranch. The old

camino nacional, on the other hand, went from ranch to ranch,

and for me visiting the ranches was one of the pleasures of
the trip. When we were on a road for the first time we
stopped to talk with the inhabitants of the ranches. We

would begin by asking the name of the ranch, then inquire as
to where this road went, what ranches might be up ahead, and

adelante get the names of any outstanding hills or canyons in view.

This usually led to further conversation. The people were

almost invariably friendly and helpful, and sometimes the

visit would be stretched out for half an hour or more. On

subsequent trips we would stop again to visit. No wonder we
traveled so few miles in a day.

After I became acquainted with the camino nacional and
the people of the ranches along it, I realized it was similar
to a street in a small town, except that long distances

separated the neighbors. As we would go along, stopping
ranch by ranch, we would hear the local gossip about the
people of the other ranches and the latest news about them.

Sometimes we learned of the petty jealousies and disagreements.

Occasionally the inhabitants of one ranch would ask us
to carry something to the people at another ranch further

down the road. These would vary all the way from a letter
to a sack of sugar or some fresh fruit. Delivering these
was a good way to help get acquainted with the people at the
other ranches.

La nueva carretera no pasa directamente por los ran-
 chos, aunque algunos caseros se ha reestablecido a lo
 largo de algunas rancherías se encuentran a unos cuantos
 kilómetros de la carretera. Los antiguos caminos rurales
 son poco utilizados ahora, y suelen usarse por lo general
 es más expedito ir por la carretera, que a veces
 acerca más a las poblaciones habitadas -
 The new highway does not go directly through the ranches,
 though some of the ranchers have re-established alongside the
 highway. But many of the ranches are only a few kilometers
 from the highway. The old direct road between such ranches
 is in many cases very little used, as it is usually quicker,
 if not closer, to go by the highway. The neighbors are thus
 now in effect closer together.

Muy poco tránsito había en el antiguo c.n. a principios
 de la década de 1950. Algunas veces viajábamos todo el día sin ver
 ningún vehículo, y, de hallarlo, se trataba de camioneros mexi-
 canos que transportaban mercancías de las ciudades nortenas
 a los poblados peninsulares. Ocasionalmente encontramos un ca-
 mión cargado que hacía el recorrido desde Ensenada a La Paz. Aparentemente, a
 despecho del largo y lento viaje y del consumo de combustible, resultaba más
 costoso el acarreo por camión, que depender de pequeñas embarcaciones
 de cabotaje o del flete aéreo.

Frecuentemente pertenecían estos camiones a un comerciante de algún lugar
 como El Arco o Punta Prieta. Acarrecaban abastecimientos para
 renovar sus existencias y el cargamento más conspicuo
 consistía en tambores de gasolina.
 Often these trucks would belong to a storekeeper of a village
 such as El Arco or Punta Prieta. These would carry supplies
 to replenish their stocks, and their most conspicuous cargo
 was their drums of gasoline.

En aquellos días, en que el tráfico era escaso, era
 un placer encontrar a otro vehículo. Usualmente nos dete-
 níamos para saludar, cambiar saludos y hablar de trivialidades. Si llegaba
 un vehículo en ese momento, era costumbre detenerse
 e inquirir si el primero estaba en alguna dificultad.
 De tratarse de algún viajero como nosotros, era hábito intercambiar
 de información y acerca de los caminos, experiencias, etc.
 Siempre estaba yo interesado en desviarme del c.n.
 In those days when traffic was light, it was always a
 pleasure to meet another vehicle. Usually we would both stop,
 exchange greetings, and discuss trivialities. If one vehicle
 was stopped when another came by, the other one would usually
 stop and inquire if the first was in difficulty. If the other
 travelers were tourists like ourselves, we would visit a
 while and compare information on roads, experiences, etc.

Siempre estaba yo interesado en desviarme del c.n.
 por las brechas laterales, más que por llegar a conocer
 al desvío una vuelta contraria. En otros casos, los tomaba
 de deliberadamente
 I was always interested in getting off the camino nacional
 on to the side roads. Some of these I became acquainted with
 from taking a wrong turn; others I took deliberately to learn

al encontrarlos, y otros más, al buscar algún lugar

where they went; and still others I took when looking for a particular place such as a mission ruin or a ranch I had heard about. These side roads have changed very little to this day. They vary more in character than did the old camino nacional. On good surfaces they would sometimes allow higher speeds than the main road because of being less chewed up by frequent traffic. However in some places they were so sandy

that four-wheel drive was necessary, and they were sometimes extremely steep.

Side roads in the desert south of Mexicali were very frequently opened up by gatherers of palo fierro wood for leña. These men would drive their trucks long distances across the desert to find large dead trees to pull up and take to Mexicali. These side roads usually led nowhere.

But little-traveled side roads off the camino nacional usually led to a ranch or perhaps to a series of ranches. The inhabitants of these isolated ranches were not accustomed to visitors, and we found them extremely hospitable. They would usually offer us coffee, and sometimes even a meal, and refuse payment. More than once I have eaten my fill of fresh fruit,

a rare item along the camino nacional. When I recently read "The King's Highway in Baja California" by Harry Crosby I was impressed by his descriptions of the isolated ranches along the old trail far from any road. The ranches I used to visit on the truck trails in the mountains exhibited the same "unspoiled" traditional culture of old fashioned Baja Calif-

ornia. Pocos lugares podían encontrar los viajeros para pasar

There were very few places for travelers to spend the night along the camino nacional, and it was extremely desirable to go equipped for camping out. Equipment could

be very simple, however. Tents were seldom used because of
 the mild climate. It was delightful to sleep in the open air
 on a cot or a pad directly on the ground. Rains are unusual,
 but when they came it was often possible to sleep in an
 empty room at one of the ranches.

Restaurants were not found except in the villages and
 towns, and most travelers carried food supplies with them.

Many of the ranches along the camino nacional supplemented
 their income by selling meals to travelers, their clients
 being mostly truck drivers. Over the years we learned which
 ranches served the best meals and often stopped to eat there.

It was also relaxing and interesting to spend some time talk-
 ing to the rancher while the wife or daughters prepared the
 food.

Preparation usually took some time, as they never knew
 when to expect clients, and the food was seldom ready to serve.

For one thing, tortillas had to be made. In my early years
 of travel on the peninsula the meat was usually machaca, and
 this required pounding of the dried meat to soften it and

shred it. Normally this was of beef, but sometimes it was
 made of dried lobster, dried caguama, or dried venison. This

was cooked either by itself or with the addition of onions,
 potatoes, or whatever was available. It was served with the
 freshly made hot flour tortillas, refried beans, and strong

coffee made in a large pot with the ground coffee in a bag
 (café de calcetín they sometimes called it). At the better
 places these meals were delicious, a welcome alternate to the
 canned goods I carried for camp meals.

When refrigerators operated by liquified petroleum gas
 became available the meals were more varied, and there would

carne, pescado y vegetales frescos.

often be meat or fish, with fresh vegetables.

Aun ahora se encuentran pocas fondas campesinas

Even to this day there are little ranch-restaurants along the new highway serving meals very much like those we

servir comidas parecidas a las que encontrabamos alla por got at the ranches in the 1950's. Now they all have refrig-

Todos disponen eso si de refrigeradores, que han reemplazado de 1950. maneras que la carne fresca parece haber reemplazado a la machaca, pero el cafe, los frijoles y los deliciosos tortillas ranch-made flour tortillas are unchanged.

but the coffee, the beans, and those delicious lard-laden ranch-made flour tortillas are unchanged.

de harina caseras no han sido sustituidas. Usually I carried food supplies sufficient so that I did

not need to buy much more along the road. I carried mostly canned goods, inasmuch as I had no refrigeration. There were

limited supplies available in little stores in most of the

villages when we needed them.

A lo largo del camino podian algunos gasoleros en algunos

de los ranchos, sin que pudiera dependerse de su the ranches, but one could not depend upon its always being

disponibilidad, ya que en ocasiones escaseaba aminor las poblaciones, por lo que era conveniente llevar reservas. General

of it, so I always carried extra gasoline. I would start out

mentre llevaba 80 l adicionales, en cuatro recipientes, ademas de los 60 que el tanque del vehiculo. En cada oportunidad reponia

to the 60 liter capacity of the tank on the station wagon.

el consumo, para mantener llenos los tanques. Habia pocas bombas de gasolina al sur del Rosario, con excepcion de El P

full. There were very few gasoline pumps south of El Rosario

Y SR

except in La Paz and Santa Rosalia. Gasoline was usually

dispersed from large 50-gallon drums. The vendor would

El vendedor agostaba de gasolina del tambor a un recipiente + pequeño generalmente de 5 galones de capacidad y de ahi lo vertia

siphon the gasoline from the drum into a smaller vessel,

usualmente de cinco galones de capacidad; then he would siphon it al tanque del vehiculo. En El Arco acostumbraban poner

from the smaller vessel into the tank on the vehicle.

el combustible por medio de un embudo que tenia un filtro para eliminar impurezas.

Sometimes the smaller vessel was arranged for pouring

directly into the tank. In El Arco they used to pour the

gasoline into a funnel through a felt hat to filter it. I

always carried a funnel and a chamois for a filter, and this

made buying gasoline more complicated, because the gasoline

ran through the chanois so slowly.

La unidad de volumen era la lata obote
de coucin de cinco galones y asire cubo, y no se
usaba alguna otra unidad, sea en galones o litros

Because they used five-gallon cans to dispense the gasoline, the unit of measurement was the lata, or five-gallon can. Very seldom was it calculated in gallons, and

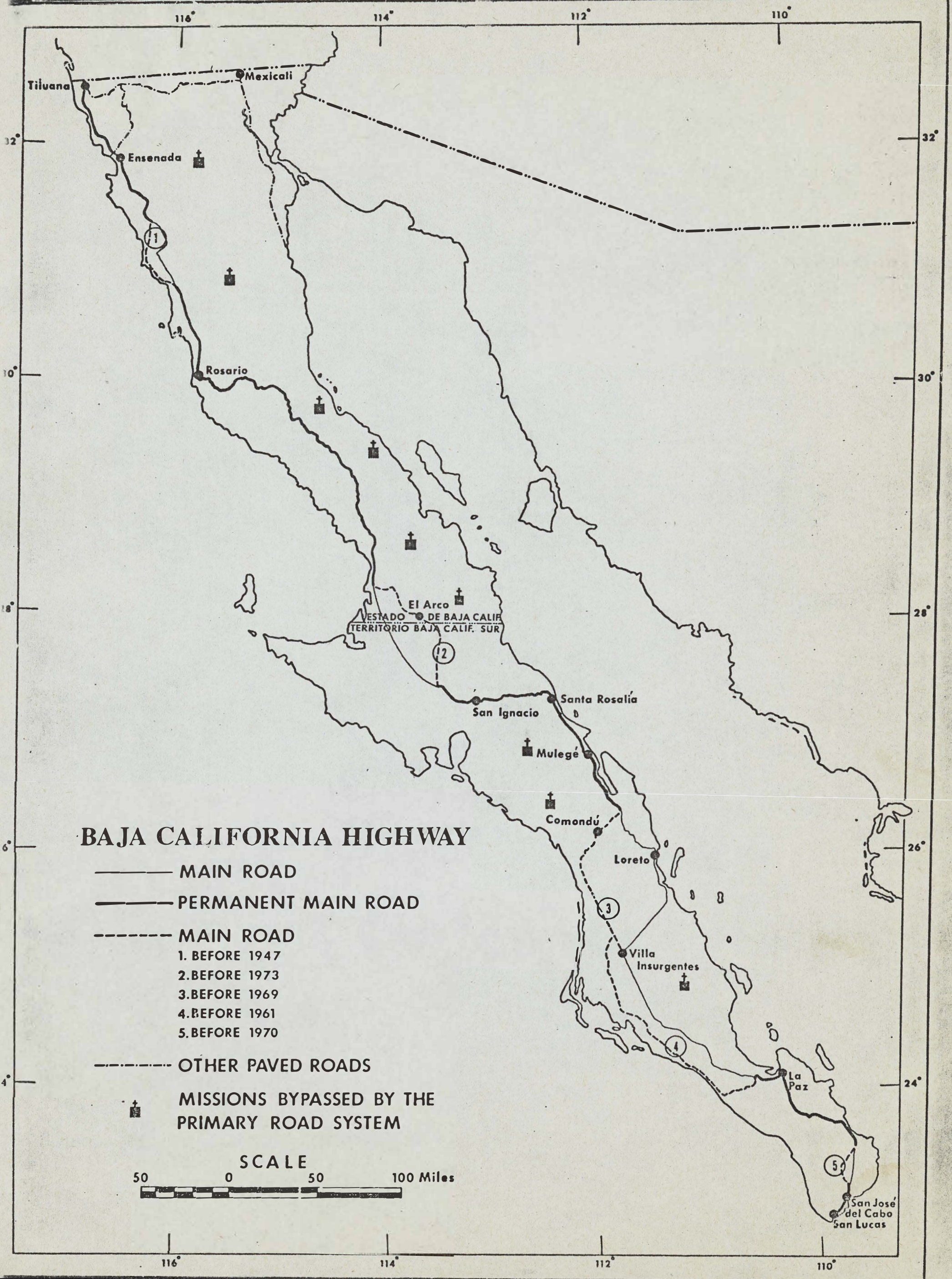
never in liters. //

antiguos caminos
de terraceria de BC venian el advenimiento de la nueva
modern, prop adveniendo que trae mas turistas y que

Some Norteamericans who knew and loved the old dirt roads of Baja California resent the new highway because it brings in more tourists, and many of the formerly isolated ranches, villages, and beaches are visited by so many people. ✓

Concerning this resentment, I had an interesting conversation in La Paz with Francisco Arámuro, merchant, photographer, and an enthusiast about his native Baja California. He said: "Some people resent the highway, but they have a selfish, narrow outlook. We in Baja California do not want to live in a museum. We want to be part of the modern world. The highway is necessary for our development". ✓

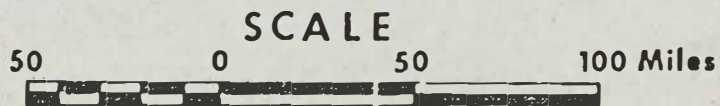
Then he added: "Do not forget that the highway doesn't go everywhere. Dirt roads still exist, and there are still towns and ranches reached by primitive roads. There is still enough off-pavement traveling for anybody who wants to travel that way." ✓

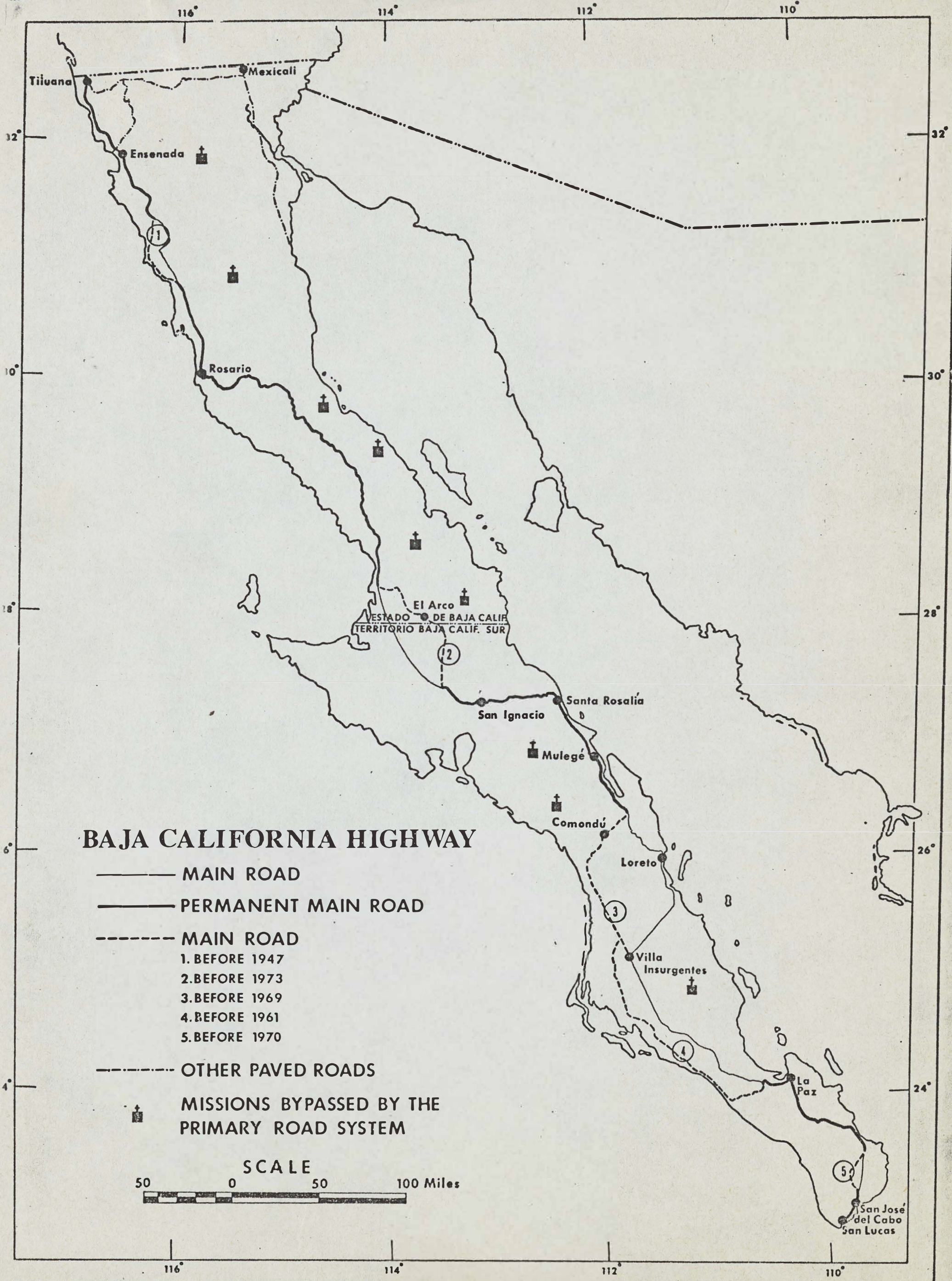


BAJA CALIFORNIA HIGHWAY

- MAIN ROAD
- PERMANENT MAIN ROAD
- - - - MAIN ROAD
- 1. BEFORE 1947
- 2. BEFORE 1973
- 3. BEFORE 1969
- 4. BEFORE 1961
- 5. BEFORE 1970
- - - - OTHER PAVED ROADS


 MISSIONS BYPASSED BY THE
 PRIMARY ROAD SYSTEM





BAJA CALIFORNIA HIGHWAY

- MAIN ROAD
- PERMANENT MAIN ROAD
- - - - MAIN ROAD
 - 1. BEFORE 1947
 - 2. BEFORE 1973
 - 3. BEFORE 1969
 - 4. BEFORE 1961
 - 5. BEFORE 1970
- - - - OTHER PAVED ROADS


 MISSIONS BYPASSED BY THE
 PRIMARY ROAD SYSTEM



Reminiscencias de Viaje en los Antiguos Caminos de
Terracería en Baja California .

Por Howard E. Gulick.

En la primavera de 1952, me encontraba estacionado en la plaza de Loreto, Baja California, cuando me encontré un visitante norteamericano. Obviamente había sido transportado en avión a un club de pesca local y podía ser considerado como la imagen estereotipada de un turista, con su cámara colgada de un hombro y ~~una~~^e cubierto con un casco del tipo usado en los safaris africanos. Después de contemplarme, al igual que a mi camioneta Willys, con sorpresa, me preguntó: "¿Cómo ha llegado usted aquí si no existe ningún camino?". Le contesté que manejando y obviamente, el vehículo portaba placas de circulación del estado de California.

Este incidente tipifica el desconocimiento de Baja California por los norteamericanos, ~~hace~~^{hace} ~~menos~~^A de un cuarto de centuria. Las pocas personas que conocían lo que era y dónde estaba ubicada Baja California, llegaban a describirla como un desierto desolado y sin caminos. Puede decirse que hasta muy recientemente fue "descubierta" por los turistas norteamericanos. Esto ocurrió gradualmente a medida que fue generalizándose el uso de vehículos de doble tracción, culminando con el intenso tránsito por la carretera transpeninsular que fue terminada en 1973.

Por lo que a mí respecta, puedo decir que disfruté ampliamente en los recorridos peninsulares, y prosigo haciéndolo. Esto se debe parcialmente a que al principio se disponía de bien poca información, ~~lo~~^{lo} que infundía sensación de búsqueda de lo desconocido. Los caminos no eran buenos, pero recordaba los relatos de mis padre que describían sus viajes en Alta California, cuando no eran mejores las rutas y bien poco confiables los automóviles. En cambio, nosotros teníamos disponibles buenos vehículos para recorrer los viejos caminos bajacalifornianos.

Pocos norteamericanos habían viajado por la península con anterioridad a mis primeros recorridos, allá por 1940. De vez en cuando me enteraba de que alguien había llegado de cacería, pesca, o simplemente a disfrutar de las playas. Otros habían emprendido exploraciones científicas para estudiar la flora, la fauna o la geología, y más probablemente, en afán de aventura. Poco se sabía de Baja California en esos días. El Automóvil Club del Sur de California había publicado un mapa de caminos algunos años antes, actualizándolo al tiempo que yo emprendía mi primer viaje a finales de esa década. Habían publicado también una bitácora que reemplazaba a la que ya estaba fuera de circulación, aprovechable a despecho de su escala y numerosos errores.

Hasta fines de la siguiente década sirvieron para orientar a los viajeros las señales direccionales que instaló el Club antes de 1930, como resultado de una exploración peninsular que se prolongó hasta Mulegé. Este señalamiento se colocó en los cruzamientos de caminos, en los ranchos y ocasionalmente en lugares intermedios. Su utilidad se había visto menguada por haber sido perforados por disparos de armas de fuego, por remoción ocasional o bien por haber quedado en tramos ya no muy transitados y en algunos casos, por haberse cambiado la ruta quedando donde ya no existía el camino. Algunos rancheros vituperaban la destrucción de estas señales, que consideraban haber sido instaladas como regalo a Baja California y conservar además utilidad. Los llamaban "los saines", anglicismo por señales.

Erle Stanley Gardner, en su primer libro sobre Baja California, "The Land of the Shorter Shadows", escribió con relación al camino transpeninsular: No es tanto lo impasable. Simplemente es interminable". Y eso era lo que le parecía al viajero que lo recorría por vez primera. Cuando sólo se promediaban 15 kilómetros por hora, todas las distancias eran grandes.

El viejo camino principal, a diferencia de los caminos laterales, era conocido por los habitantes de la península como el camino nacional. No tan malo como a veces se le describía, era definitivamente un camino

difícil. Sólo se había asignado un mínimo de trabajo para hacerlo y prácticamente no existía la conservación. En las lluvias se volvía intransitable, sin poderse reanudar el tránsito hasta que desaparecía la humedad. Si el escurrimiento pluvial era fuerte, solía deslavarse el camino, lo que requería trabajo a pico y pala para restaurarlo. ~~Si seguía o cruzaba un cauce pedregoso~~

Si el camino ^{CRU} curzaba o seguía un cauce pedregoso, era frecuente que los acarreos de guijarros o piedras llegaran a bloquear el paso de vehículos. En este caso había que romper y remover los obstáculos, trabajo que llevaban a cabo los usuarios del camino, es decir, los camioneros o los rancheros.

Quando el camino ^S atravezaba una llanura desértica y arenosa, se facilitaba el tránsito. La arena se compactaba hasta formar una superficie dura, lo que permitía alcanzar "altas velocidades" de 40 Kms. por hora o aún más. Había que ^{2C} cuidar tal velocidad de la súbita aparición de piedras o de hoyentos en el camino. Esto obligaba a reducir la velocidad a diez o quince kilómetros por hora.


Había que cruzar, en ocasiones, algunas eminencias montañosas y esto era ya más difícil. Para reducir el recorrido se adoptaban pendientes fuertes. Probablemente la cuesta de mayor pendiente era la Cuesta de Paraguay, si bien relativamente corta. La Cuesta del Aguajito era mucho más larga y también de partes pendientes. La Cuesta de las Vírgenes no era excesiva, pero tenía estrechamientos que obligaban a desviarse para permitir el paso de otros vehículos y además, curvas muy pronunciadas; algunos tramos montañosos, y desde luego los de arcilladura, tenían rodadas profundas ocasionadas por los escurrimientos pluviales, y era difícil librar la elevada parte del camino.

El camino nacional no era extremadamente arenoso en diversos tramos, pero sí lo eran las desviaciones. Los tramos más blandos estaban en el desierto de Vizcaíno, entre los Angeles de los Mártires, y al norte de la Paz en la Costa del Pacífico.

La doble tracción, muy útil, no era necesario ^A en el camino nacional con tiempo normal. El alto libramiento de los ejes y la transmisión de baja velocidad que tienen estos vehículos, son más importantes que la doble tracción misma. Los camiones, tanto los ligeros como los más grandes, llenan los requisitos

Hoyantos

2C

anteriores, y eran los vehículos más usuales en los caminos. En los días de los primeros viajes, todavía estaban en servicio los automóviles Ford Modelo A. Tenían la ventaja de ser muy ligeros, resistentes, y de gran sencillez mecánica. 

Había pocas señales en los empalmes de caminos. Aparte de unos pocos que quedaban del auto-Club, los demás eran burdos y de poca duración, por lo que era fácil perderse.

La recomendación, muy generalizada, de "siga la rodada más visible", no siempre resultaba, particularmente en el caso de que uno o dos vehículos hubieran pasado un poco antes por la desviación. En muchos casos, ésta conducía afortunadamente a un Rancho cercano.

En la moderna carretera transpeninsular puede darse el caso de que un viajero recorra toda la península sin visitar un Rancho. Por el contrario, el camino nacional iba de uno a otro, y visitarlos era para mí uno de los atractivos del viaje. Cuando íbamos de camino por vez primera, nos deteníamos para conversar con los habitantes de éstos. Comenzábamos por preguntar el nombre, luego inquiríamos por dónde seguía el camino, cuál otra ranchería pudiera encontrarse adelante y el nombre de las prominencias o caminos a la vista. En consecuencia, se prolongaba la conversación. Invariablemente la gente era amistosa y servicial y algunas veces la visita se prolongaba por media hora o más. En viajes subsecuentes procurábamos detenernos en los mismos lugares. No es de sorprenderse que avanzáramos tan corto trecho en cada jornada.

Después de haberme familiarizado con el camino nacional y con sus habitantes, llegaba a imaginarme una semejanza con la calle principal de un poblado pequeño, exceptuando la gran distancia que separaba a los vecinos. A medida que avanzábamos, deteniéndonos en cada rancho, escuchábamos las noticias acerca de los habitantes de las siguientes rancherías, y las últimas novedades.

lo que daba lugar a enterarnos de pequeños incidentes.

Ocasionalmente nos pedían los habitantes de un rancho llevarles -- algún encargo a los de otro, lo que variaba desde una carta hasta un saco de azúcar o alguna fruta fresca. La entrega nos permitía-- entablar nuevas amistades en las siguientes rancherías.

La nueva carretera no pasa directamente por los ranchos, aunque algunos caseríos se han restablecido a lo largo. Muchas ranche--- rías se encuentran a pocos kilómetros de la carretera. Los anti-- guos caminos intermedios son poco utilizados ahora y por lo gene-- ral es más expedito utilizar la carretera, que en realidad acerca más a los habitantes.

Muy poco tránsito había en el antiguo camino nacional a principios de la década de 1950 . Algunas veces viajábamos todo el día sin ver algún vehículo y de hallarlo, se trataba de camioneros que trans-- portaban mercancías de las ciudades nortenas a los poblados trans-- peninsulares. Ocasionalmente encontrábamos un camión cargado que -- hacía el recorrido de Ensenada a la Paz. Era aparente que a despe-- cho del largo y lento viaje y de consumo de combustible, resultaba menos costoso el acarreo por camión que depender de pequeñas embarca-- ciones de cabotaje o del flete aéreo.

Frecuentemente pertenecían estos camiones a un comerciante de al-- gún lugar como El Arco o Punta Prieta. Acarreaban abastecimientos para renovar sus existencias y el cargamento más compiscuo consis-- conspicuo tía en tambores de gasolina.

En aquellos días en que el tráfico era escaso, resultaba un alivio encontrar a otro vehículo. Usualmente nos deteníamos para cambiar-- saludos y hablar de trivialidades. Si llegaba un segundo vehículo-- en ese momento, era costumbre inquirir si el primero tenía alguna dificultad. De tratarse de algún viajero como nosotros, había in-- tercambio de información acerca de los caminos, experiencias, etc.

Siempre estaba yo interesado en desviarme del camino nacional por

----las brechas laterales mismas que llegaba a conocer al dar una vuelta contraria. En otros casos, los tomaba deliberadamente al encontrarlo y, en algunos más, al buscar algún lugar particular, tal como las ruinas de una Misión o un rancho conocido de oídas. Estos caminos laterales o brechas han cambiado muy poco hasta ahora. Varían más en carácter que el camino nacional. Los tramos buenos permitían mayor velocidad -- que el camino principal, ya que solían encontrarse en mejores condiciones por tener menos tránsito. En ocasiones eran tan arenosos que había que emplear la doble tracción y además podían tener fuertes pendientes.

En la zona desértica, al sur de Mexicali, estas brechas laterales fueron frecuentemente abiertas por los recolectores de Palo fierro, utilizado como leña. Solían conducir sus vehículos por el desierto en busca de largos trozos de madera muerta que recogían para llevarlos a Mexicali. Generalmente estos caminos no llevaban a ningún sitio.

En cambio, las poco transitadas desviaciones del camino nacional conducían, usualmente, a un rancho, o quizás a varios de ellos. Los habitantes de tan apartados parajes no estaban acostumbrados a visitas, y aún así solíamos encontrar una hospitalidad extrema, ya que nos ofrecían café -- y en ocasiones comida, sin aceptar ningún pago en cambio. En más de una ocasión pude deleitarme comiendo fruta fresca, muy escasa a lo largo del camino nacional. Recientemente, al leer la obra "El Camino Real en Baja California", por Harry Crosby, quedaba impresionado por la descripción de las aisladas rancherías ubicadas a lo largo de los viejos senderos, lejos de cualquier camino. Las que llegué a visitar en las brechas montañosas transitables por camiones, mantenían la tradicional cultura "no contaminada" de Baja California.

Pocos lugares podían encontrar los viajeros para pasar la noche a lo largo del camino nacional, por lo que era deseable, en el recorrido, disponer de equipo para acampar, que podía ser bien sencillo. No se usaban tiendas de campaña, en virtud del clima moderado, que hacía delicioso el dormir al aire libre sobre un catre plegadizo o sencillamente en el suelo, sobre un colchoncillo. Las lluvias eran escasas, pero, de haberlas, era factible dormir en un cuarto desocupado en alguno de los ranchos.

No se hallaban fondas, de no ser en los pequeños poblados o en las ciudades, por lo que casi todos los viajeros llevaban consigo suficiente provisión de alimentos. En cambio, muchos de los ranchos a lo largo del camino nacional, suplementaban el ingreso vendiendo comidas a los viajeros que generalmente eran conductores de camiones. Con el tiempo, llegamos a conocer en dónde se servían las mejores comidas, deteniéndonos a menudo para comer en esos lugares. Ya en sí era reconfortante y de sumo interés conversar con el rancharo, en tanto que la esposa o las hijas preparaban la comida. Esto llevaba algún tiempo, ya que no podía anticiparse la llegada de otro cliente, ni solía estar lista la comida. Primordialmente, había que hacer las tortillas. Durante mis primeros años de viaje por la Península, la carne que se comía usualmente, era la denominada machaca, la que requería machacar previamente la carne seca para ablandarla y desfibrarla. Generalmente se trataba de carne de res, aunque en ocasiones se encontraba de langosta, tortuga o carne de venado disecada o bien acompañada de cebollas, papa o lo que hubiera disponible. Se servía con tortillas de harina que se hacían durante la comida, acompañadas de frijoles refritos y de café negro, proveniente de una cafetera grande de percolador, al que se llamaba café de calcetín. En algunos lugares podían considerarse estas comidas como deliciosas y como variante muy apetecible de las conservas que llevaba en los recorridos.

Cuando llegaba a disponerse de refrigeradores que utilizaban gas de petróleo licuificado, era posible encontrar mejor variedad de alimentos, tales como carne, pescado y vegetales frescos.

A una hora se encuentran pocas fondas campiranas a lo largo de la nueva carretera transpeninsular en las que puedan servirse comidas parecidas a las que encontrábamos allá por 1950. Todas disponen, eso sí, de refrigeradores, de manera que la carne fresca parece haber reemplazado a la machaca, pero el café, los frijoles y las deliciosas tortillas de harina caseras no han sido substituidas.

Generalmente, viajaba yo bien abastecido de conservas que eran repuestas en los pequeños comercios vecinales, cuando era necesario.

A lo largo del camino nacional podía adquirirse gasolina en alguno de los ranchos en que pudiera uno contarla con seguridad, ya que, en ocasiones, escaseaba aún en las poblaciones, por lo que era conveniente llevar re-

servas. Generalmente llevaba 80 litros en 4 recipientes, además del tanque del vehículo. En cada ocasión reponía el consumo para mantener llenos los tanques. Al sur de El Rosario había poca gasolina con excepción de La Paz y Santa Rosalía. El vendedor acostumbraba sifonear la gasolina del tambor a un recipiente más pequeño, generalmente de 5 galones de capacidad y de ahí la vertía, al tanque del vehículo. En el Arco acostumbraban llenar el tanque de combustible por medio de un embudo que tenía un ~~fi-~~^{l-}tro para eliminar impurezas. Yo siempre llevaba una gamuza para ese objeto, y ello complicaba un tanto la compra por la lentitud del filtrado.

La unidad de volumen era la lata o bote común de cinco galones y no se usaba alguna otra unidad, sean galones o litros.

Algunos norteamericanos que conocieron y se aficionaron a los antiguos caminos de terracería de Baja California, resienten el advenimiento de la nueva carretera, aduciendo que afluyen más turistas a los ranchos, caseríos y playas que antes se encontraban muy aislados. En relación con este resentimiento, he tenido interesantes conversaciones, en la Paz, con Francisco Arámburo, comerciante, fotógrafo y un entusiasta de su nativa Baja California, que me decía: "algunas personas se resienten de la carretera, pero es que tienen un criterio estrecho y egoísta. En Baja California no queremos vivir dentro de un Museo. Queremos formar parte del mundo moderno. La carretera es necesaria para nuestro desarrollo".

Luego agregó: " No hay que olvidar que la carretera no va a todas partes. Todavía existen caminos de terracería, así como poblados y ranchos a los que hay que llegar por caminos primitivos. Con todo, queda suficiente manera de caminar fuera del pavimento, para el que guste hacerlo".

REMINISCENCIAS DE VIAJE EN LOS ANTIGUOS CAMINOS
DE TERRACERIA EN BAJA CALIFORNIA.

Por Howard E. Gulick.

En la primavera de 1952, me encontraba estacionado en la plaza de Loreto, Baja California, cuando me encontré un visitante norteamericano. Obviamente había sido transportado en avión a un Club de Pesca local y podía ser considerado como la imagen estereotipada de un turista, con su cámara -- colgada de un hombro y cubierto con un casco del tipo usado en los safaris africanos. Después de contemplarme, al igual que a mi camioneta --- Willys, con sorpresa, me preguntó: "¿Cómo ha llegado usted aquí si no existe ningún camino?", Le contesté que manejando y obviamente, el vehículo portaba placas de circulación del Estado de California.

Este incidente tipifica el desconocimiento de Baja California por los -- norteamericanos, hace menos de un cuarto de centuria. Las pocas personas que conocían lo que era y dónde estaba ubicada Baja California, llegaban a describirla como un desierto desolado y sin caminos. Puede decirse que hasta muy recientemente fué "descubierta" por los turistas norteamericanos. Esto ocurrió gradualmente a medida que fué generalizándose el uso - de vehículos de doble tracción, culminando con el intenso tránsito por - la carretera transpeninsular que fue terminada en 1973.

Por lo que a mi respecta, puedo decir que disfruté ampliamente en los re corridos peninsulares, y prosigo haciéndolo. Esto se debe parcialmente - a que al principio se disponía de bien poca información, lo que infundía sensación de búsqueda de los desconocido. Los caminos no eran buenos, pe ro recordaba los relatos de mi padre que describían sus viajes en Alta - California, cuando no eran mejores las rutas y bien poco confiables los - automóviles. En cambio, nosotros teníamos disponibles buenos vehículos pa ra recorrer los viejos caminos bajacalifornianos.

Pocos norteamericanos habían viajado por la península con anterioridad a mis primeros recorridos, allá por 1940. De vez en cuando me enteraba de que alguien había llegado de cacería, pesca, o simplemente a disfrutar -

de las playas. Otros habían emprendido exploraciones científicas para estudiar la flora, la fauna o la geología, y más probablemente, en afán de aventura. Poco se sabía de Baja California en esos días. El Automóvil Club del Sur de California había publicado un mapa de caminos algunos -- años antes, actualizándolo al tiempo que yo emprendía mi primer viaje a finales de esa década. Habían publicado también una bitácora que reemplazaba a la que ya estaba fuera de circulación, aprovechable a despecho de su escala y numerosos errores.

Hasta fines de la siguiente década sirvieron para orientar a los viajeros las señales direccionales que instaló el Club antes de 1930, como resultado de una exploración peninsular que se prolongó hasta Mulegé. Este señalamiento se colocó en los cruzamientos de caminos, en los ranchos y ocasionalmente en lugares intermedios. Su utilidad se había visto menguada -- por haber sido perforado por disparos de armas de fuego, por remoción ocasional o bien por haber quedado en tramos ya no muy transitados y en algunos casos, por haberse cambiado la ruta quedando donde ya no existía el camino. Algunos rancheros vituperaban la destrucción de estas señales, que consideraban haber sido instaladas como regalo a Baja California y conservar además utilidad. Los llamaban "los saines", anglicismo por señales.

Erle Stanley Gardner, en su primer libro sobre Baja California "The Land of the Shorter Shadows", escribió con relación al camino transpeninsular -- "No es tanto lo impasable. Simplemente es interminable". Y eso era lo que le parecía al viajero que lo recorría por vez primera. Cuando sólo se promediaban 15 kilómetros por hora, todas las distancias eran grandes.

El viejo camino principal, a diferencia de los caminos laterales, era conocido por los habitantes de la península como el camino nacional. No tan malo como a veces se le describía, era definitivamente un camino difícil. Sólo se había asignado un mínimo de trabajo para hacerlo y prácticamente no existía la conservación. En las lluvias se volvía intransitable, sin poderse reanudar el tránsito hasta que desaparecía la humedad. Si el escurrimiento pluvial era fuerte, solía deslavarse el camino, lo que requería trabajo a pico y pala para restaurarlo.

Si el camino cruzaba o seguía un cauce pedregoso, era frecuente que los acarreos de guijarros o piedras llegaran a bloquear el paso de vehículos. En este caso había que romper y remover los obstáculos, trabajo que llevaban a cabo los usuarios del camino, es decir, los camioneros o los rancheiros.

Cuando el camino atravesaba una llanura desértica y arenosa, se facilitaba el tránsito. La arena se compactaba hasta formar una superficie dura, lo que permitía alcanzar "altas velocidades" de 40 Kms. por hora o aún más. Había que cuidar tal velocidad de la súbita aparición de piedras o de hoyancos en el camino. Esto obligaba a reducir la velocidad a diez o quince kilómetros por hora.

Había que cruzar, en ocasiones, algunas eminencias montañosas y esto era ya más difícil. Para reducir el recorrido se adoptaban pendientes fuertes. Probablemente la cuesta de mayor pendiente era la Cuesta de Jaraguay, si bien relativamente corta. La Cuesta del Aguajito era mucho más larga y también de ~~partes~~^{fuertes} pendientes. La Cuesta de las Vírgenes no era excesiva, pero tenía estrechamientos que obligaban a desviarse para permitir el paso de otros vehículos y además, curvas muy pronunciadas; algunos tramos montañosos, y desde luego los de arcilladura, tenían rodadas profundas ocasionadas por los escurrimientos pluviales, y era difícil librar la elevada parte del camino.

El camino nacional no era extremadamente arenoso en diversos tramos, pero sí lo eran las desviaciones. Los tramos más blandos estaban en el desierto de Vizcaíno, entre los Angeles de los Mártires, y al norte de la Paz en la Costa del Pacífico.

La doble tracción, muy útil, no era necesaria en el camino nacional con tiempo normal. El alto libramiento de los ejes y la transmisión de baja velocidad que tienen estos vehículos, son más importantes que la doble tracción misma. Los camiones, tanto los ligeros como los más grandes, llenan los requisitos anteriores, y eran los vehículos más usuales en los caminos. En los días de los primeros viajes, todavía estaban en servicio los automóviles Ford Modelo A. Tenían la ventaja de ser muy ligeros, resistentes y de gran sencillez mecánica.

Había pocas señales en los ^{empalmes} ~~emplanes~~ de caminos. Aparte de unos pocos que quedaban del Auto Club, los demás eran burdos y de poca duración, por lo que era fácil perderse.

La recomendación, muy generalizada, "siga la rodada más visible" no siempre resultaba, particularmente en el caso de que uno o dos vehículos hubieran pasado un poco antes por la desviación. En muchos casos, ésta conducía afortunadamente a un Rancho cercano.

En la moderna carretera transpeninsular puede darse el caso de que un viajero recorra toda la península sin visitar un Rancho. Por el contrario, el camino nacional iba de uno a otro, y visitarlos era para mí uno de los atractivos del viaje. Cuando íbamos de camino por vez primera, nos deteníamos para conversar con los habitantes de éstos. Comenzábamos por preguntar el nombre, luego inquiríamos por donde seguía el camino, cuál otra ranchería pudiera encontrarse adelante y el nombre de las ^{prominencias} ~~preminencias~~ o caminos a la vista. En consecuencia, se prolongaba la conversación. Invariablemente la gente era amistosa y servicial y algunas veces la visita se prolongaba por media hora o más. En viajes subsecuentes procurábamos detenernos en los mismos lugares. No es de sorprenderse que avanzáramos tan corto trecho en cada jornada.

Después de haberme familiarizado con el camino nacional y con sus habitantes, llegaba a imaginarme una semejanza con la calle principal de un poblado pequeño, exceptuando la gran distancia que separaba a los vecinos. A medida que avanzábamos, deteniéndonos en cada rancho, escuchábamos las noticias acerca de los habitantes de las siguientes rancherías, y las últimas novedades, lo que daba lugar a enterarnos de pequeños incidentes.

Ocasionalmente nos pedían los habitantes de un rancho llevarles algún encargo a los de otro, ~~(lo que variaba desde una carta hasta algún encargo a los de otro)~~ lo que variaba desde una carta hasta un saco de azúcar o alguna fruta fresca. La entrega nos permitía entablar nuevas amistades en las siguientes rancherías.

La nueva carretera no pasa directamente por los ranchos, aunque algunos caseríos se han restablecido a lo largo. Muchas rancherías se encuentran a pocos kilómetros de la carretera. Los antiguos caminos intermedios son poco utilizados ahora y por lo general es más expedito utilizar la carretera, que en realidad acerca más a los habitantes.

Muy poco tránsito había en el antiguo camino nacional a principios de la década de 1950. Algunas veces viajábamos todo el día sin ver algún vehículo y de hallarlo, se trataba de camioneros que transportaban mercancías de las ciudades norteñas a los poblados transpeninsulares. Ocasionalmente encontrábamos un camión cargado que hacía el recorrido de Ensenada a la Paz. Era aparente que a despecho del largo y lento viaje y del consumo de combustible, resultaba menos costoso el acarreo por camión, que depender de pequeñas embarcaciones de cabotaje o del flete aéreo.

Frecuentemente pertenecían estos camiones a un comerciante ~~de~~^{de} algún lugar como El Arco o Punta Prieta. Acarreaban abastecimientos para renovar sus existencias y el cargamento más conspicuo consistía en tambores de gasolina.

En aquellos días en que el tráfico era escaso, resultaba un alivio encontrar a otro vehículo. Usualmente nos deteníamos para cambiar saludos y hablar de trivialidades. Si llegaba un segundo vehículo en ese momento, era costumbre inquirir si el primero tenía alguna dificultad. De tratarse de algún viajero como nosotros, había intercambio de información acerca de los caminos, experiencias, etc.

Siempre estaba yo interesado en desviarme del camino nacional por las brechas laterales, mismas que llegaba a conocer al dar una vuelta contraria. En otros casos, ~~los~~^{las} tomaba deliberadamente al encontrarlas y, en algunos más, al buscar algún lugar particular, tal como las ruinas de una Misión o un rancho conocido de oídas. Estos caminos laterales o ~~brechas~~^{brechas} han cambiado muy poco hasta ahora. Varían más en carácter que el camino nacional. Los tramos buenos permitían mayor velocidad que el camino principal, ya que solían encontrarse en mejores condiciones por tener menos tránsito. En ocasiones eran tan arenosos que había que emplear la doble tracción y además podían tener fuertes pendientes.

En la zona desértica, al sur de Mexicali, estas ^{brechas} ~~brechas~~ laterales fueron frecuentemente abiertas por los recolectores de Palo Fierro, utilizado como leña. Solían conducir sus vehículos por el ^{desierto} ~~desierto~~ en busca de largos trozos de madera muerta que recogían para llevarlos a Mexicali. Generalmente estos caminos no llevaban a ningún sitio.

En cambio, las poco transitadas desviaciones del camino nacional conducían, usualmente, a un rancho, o quizás a varios de ellos. Los habitantes de tan apartados parajes no estaban acostumbrados a visitas, y aún así solíamos encontrar una hospitalidad extrema, ya que nos ofrecían café y en ocasiones comida, sin aceptar ningún pago en cambio. En más de una ocasión pude deleitarme comiendo fruta fresca, muy escasa a lo largo del camino nacional. Recientemente, al leer la obra "El Camino Real en Baja California", por Harry Crosby, ^{quedaba} ~~quedaba~~ impresionado por la descripción de las aisladas rancherías ubicadas a lo largo de los viejos senderos, lejos de cualquier camino. Las que llegué a visitar en las brechas montañosas transitables por camiones, mantenían la tradicional cultura "no contaminada" de Baja California.

Pocos lugares podían encontrar los viajeros para pasar la noche a lo largo del camino nacional, por lo que era deseable, en el recorrido, de disponer de equipo para acampar, que podía ser bien sencillo. No se usaban tiendas de campaña, en virtud del clima moderado, que hacía delicioso el dormir al aire libre sobre un catre plegadizo o sencillamente en el suelo, sobre un colchoncillo. Las lluvias eran escasas, pero, de haberlas, era factible dormir en un cuarto desocupado en alguno de los ranchos.

No se hallaban fondas, de no ser en los pequeños poblados o en las ciudades por lo que casi todos los viajeros llevaban consigo suficiente provisión de alimentos. En cambio, ^{en} muchos de los ranchos a lo largo del camino nacional, suplementaban el ingreso vendiendo comidas a los viajeros que generalmente eran conductores de camiones. Con el tiempo, llegamos a conocer en donde se servían las mejores comidas, deteniéndonos a menudo para comer en esos lugares. Ya en sí era reconfortante y de sumo interés conversar con el rancharo, en tanto que la esposa o las hijas preparaban la comida. Esto llevaba algún tiempo, ya que no podía anticiparse la

llegada de otro cliente, ni solía estar lista la comida. Primordialmente, había que hacer las tortillas. Durante mis primeros años de viaje por la Península, la carne que se comía usualmente, era la denominada machaca, la que requería machacar previamente la carne seca para ablandarla y desfibrarla. Generalmente se trataba de carne de res, aunque en ocasiones se encontraba de langosta, tortuga o carne de venado disecada o bien acompañada de cebollas, papa o lo que hubiera disponible. Se servía con tortillas de harina que se hacían durante la comida, acompañadas de frijoles refritos y de café negro, proveniente de una cafetera grande de percolador, al que se llamaba café de calcetín. En algunos lugares podían considerarse estas comidas como deliciosas y como variante muy apetecible de las conservas que llevaba en los recorridos.

Cuando llegaba a disponerse de refrigeradores que utilizaban gas de petróleo licuificado, era posible encontrar mejor variedad de alimentos, tales como carne, pescado y vegetales frescos.

¿Y ahora

~~A una~~ hora se encuentran pocas fondas campiranas a lo largo de la nueva carretera transpeninsular, en las que puedan servirse comidas parecidas a las que encontrábamos allá por 1950. Todas disponen, eso sí, de refrigeradores de manera que la carne fresca parece haber reemplazado a la machaca, pero el café, los frijoles y las deliciosas tortillas de harina caseras no han sido substituidas.

Generalmente, viajaba yo bien abastecido de conservas que eran repuestas en los pequeños comercios vecinales, cuando era necesario.

A lo largo del camino nacional podía adquirirse gasolina en alguno de los ranchos en que pudiera uno ~~contarla~~ ^{encontrarla} con seguridad, ya que, en ocasiones, escasaba aun en las poblaciones, por lo que era conveniente llevar reservas. Generalmente llevaba 80 litros en 4 recipientes, además del tanque del vehículo. En cada ocasión reponía el consumo para mantener llenos los tanques. Al sur de El Rosario había poca gasolina con excepción de la Paz y Santa Rosalía. El vendedor acostumbraba sifonear la gasolina del tambor a un recipiente más pequeño, generalmente de 5 galones de capacidad y de ahí la vertía al tanque del vehículo. En El Arco acostumbraban llenar el tanque de combustible por medio de un embudo que tenía un filtro para eliminar

impurezas. Yo siempre llevaba una gamuza para ese objeto, y ello complicaba un tanto la compra por la lentitud del filtrado.

La unidad de volumen era la lata o bote común de cinco galones y no se usaba alguna otra unidad, sean galones o litros.

Algunos norteamericanos que conocieron y se aficionaron a los antiguos caminos de terracería en Baja California, resienten el advenimiento de la nueva carretera, aduciendo que afluyen más turistas a los ranchos, caseríos y playas, que antes se encontraban muy aislados. En relación con este resentimiento, he tenido interesantes conversaciones, en La Paz, con Francisco Arámuro, comerciante, fotógrafo y un entusiasta de su nativa Baja California, que me decía: "algunas personas se resienten de la carretera, pero es que tienen un criterio estrecho y egoísta. En Baja California no queremos vivir dentro de un ~~Museo~~^{museo}. Queremos formar parte del mundo moderno. La carretera es necesaria para nuestro desarrollo".

Luego agregó: "No hay que olvidar que la carretera no va a todas partes. Todavía existen caminos de terracería, así como poblados y ranchos a los que hay que llegar por caminos primitivos. Con todo, queda suficiente manera de caminar fuera del pavimento, para el que guste hacerlo".