



UNA ESTAMPILLA POR VALOR DE CINCO PESOS, DEBIDAMENTE CANCELADA

SECCION SEGUNDA

CONTRATO

*Enseñada Agosto 14/1903
Recibo*

Celebrado entre el C. Ingeniero Leandro Fernández, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Sr. Lic. Ignacio Sepúlveda, en la del Sr. Alphonso B. Smith, Concesionario para la construcción de un Ferrocarril en el Estado de Sonora, que partiendo de un punto donde la línea divisoria de México y los Estados Unidos en la parte Norte del mencionado Estado, toca el Río Colorado, llegue á la Bahía de San Jorge, reformando el artículo 5º del Contrato de concesión relativo, aprobado por decreto fecha 2 de Diciembre de 1898.

Artículo único. Para el 30 de Junio del año de 1905, deberá el Concesionario terminar el camino hasta la Bahía de San Jorge, quedando en este sentido modificado el artículo 5º del Contrato de concesión relativo aprobado por decreto de fecha 2 de Diciembre de 1898, modificado en 22 de Junio de 1899.

México, Junio veinte de mil novecientos tres.—*Leandro Fernández.*—Rúbrica.—*I. Sepúlveda.*—Rúbrica.

Es copia. México, Junio 20 de 1903.

Gilberto Montiel,

Subsecretario.

*Enseñada Agosto 14/1903
Cumplido en Oficio N° 40
Sección 6ª*

Al Jefe Político y Comandante Militar del Distrito *Norte*
de la Baja California.



SECCIÓN SEGUNDA

Publicado en el *Diario Oficial* correspondiente al día 19 de Mayo de 1904.—Núm. 16.

CINCO ESTAMPILLAS POR VALOR EN JUNTO DE VEINTICINCO PESOS,
DEBIDAMENTE CANCELADAS

CONTRATO

Celebrado entre el Ciudadano Ingeniero Leandro Fernández, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Señor J. A. Naugle, en la de la Compañía del Sur Pacífico, para la construcción de una línea de ferrocarril en el Territorio de la Baja California.

Artículo 1° Se autoriza á la Compañía del Sur Pacífico, para que por su cuenta ó por la de la Compañía ó Compañías que organice al efecto, construya y explote por el término de noventa y nueve años, conforme á las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, una línea de ferrocarril que partiendo de un punto situado próximamente á los seiscientos veintitrés metros ochenta y cinco centímetros al Este del monumento número 221 de la línea divisoria entre los Estados Unidos y el Partido Norte del Territorio de la Baja California, termine en otro punto de la línea divisoria próximamente á doscientos cuarenta y tres metros veintinueve centímetros al Este del monumento número 207 del mismo Territorio.

Queda facultada la Compañía para prolongar su línea hasta la Ensenada de Todos Santos en el mismo Territorio, dándole el plazo de tres años para que avise si hace uso de esta autorización; pasado el cual si no diere tal aviso se dará por extinguida dicha facultad.

Artículo 2° La Compañía concesionaria comenzará desde luego el reconocimiento de la línea que se le concede y dentro del término de seis meses el estudio del trazo definitivo, dando aviso á la Secretaría de Comunicaciones con quince días de anticipación, del tiempo y lugar en que hayan de comenzar estos estudios.

Artículo 3° La Compañía concesionaria deberá terminar, por lo menos, diez kilómetros en el primer año y otros catorce en cada uno de los años siguientes, pero de manera que quede concluído el camino dentro de seis años.

Si la Compañía opta por llevar á cabo la prolongación de la línea hasta la Ensenada de Todos Santos, deberá construir catorce kilómetros anuales en dicha línea para terminarla á los seis años, contados desde la fecha en que dé aviso de la opción.

Artículo 4° La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles, será de un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros.

El peso de los rieles, las pendientes y los radios de las curvas, serán fijados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

La tracción se hará por vapor ú otro sistema que apruebe la misma Secretaría.

Artículo 5° La Empresa contribuirá mensualmente, desde luego y por todo el término de la concesión, con la suma de ciento cincuenta pesos para el Fondo de Inspección de Ferrocarriles.

Artículo 6° La Empresa tendrá su domicilio principal en la Ciudad de Guaymas.

Artículo 7° El término para la libre importación de los materiales y efectos á que se refiere el artículo 74 de la Ley sobre Ferrocarriles, será de cinco años.

Artículo 8° El derecho de vía á que se refiere la Regla I del artículo 70 de la citada Ley sobre Ferrocarriles, será el indispensable para la construcción del Ferrocarril y para sus dependencias, sin exceder de setenta metros.

Artículo 9° La Empresa cobrará por el flete de pasajeros y mercancías, como máximum, las cuotas siguientes:

PASAJEROS

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido:

Primera clase.....	Seis centavos.
Segunda clase.....	Cuatro centavos.
Tercera clase.....	Tres centavos.

A cada pasajero se le admitirá equipaje libre en la proporción siguiente:

Primera clase.....	Cincuenta kilogramos.
Segunda clase.....	Treinta kilogramos.
Tercera clase.....	Quince kilogramos.

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de veinte centavos por un pasajero, cualquiera que sea la distancia á que lo transporte.

MERCANCÍAS

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro de distancia recorrida:

Primera clase.....	\$ 0.1200
Segunda clase.....	0.1000
Tercera clase.....	0.0850
Cuarta clase.....	0.0700
Quinta clase.....	0.0525
Sexta clase.....	0.0400

Por el flete de carbón de piedra de procedencia nacional ó extranjera, la Empresa sólo cobrará un centavo y medio por tonelada y por kilómetro.

Exceso de equipaje: veinte centavos por tonelada y por kilómetro.

Las tarifas del express se fijarán de acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones.

Las fracciones de tonelada que sean menos de diez kilogramos se contarán como si fueran de diez kilogramos.

Toda fracción de kilómetro se contará por kilómetro entero, en el concepto de que toda distancia de menos de quince kilómetros, se considerará como de quince kilómetros, en la inteligencia de que el minimum de percepción por mercancías será de cincuenta centavos.

TELEGRAMAS

El cobro de telegramas que se transmitieren por la línea de la Compañía, por los pasajeros, remitentes ó consignatarios de las mercancías en asuntos conexos con el servicio del Ferrocarril, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma que se transmita á una distancia de diez kilómetros, quince centavos.

Por cada diez kilómetros más de distancia ó por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez palabras primeras, se pagará cuando más, la parte proporcional á quince centavos por diez palabras en diez kilómetros.

ALMACENAJE

Toda vez que los dueños ó consignatarios de mercancías, no hayan ocurrido á sacarlas de los almacenes, después de cuarenta y ocho horas de haber recibido el aviso de su llegada, pagarán un centavo diario por los primeros quince días, por fracciones indivisibles de cien kilogramos, y dos centavos por cada uno de los días que transcurran de los quince primeros. Los metales preciosos y objetos de valor, pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos de valor ó por fracción de doscientos pesos. La Empresa puede cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

Artículo 10. La Empresa cobrará por el tránsito de trenes de otros ferrocarriles por sus vías, el sesenta por ciento de lo que con arreglo á su tarifa, importaría el flete ó pasaje de los efectos transportados.

Durante la construcción y tres años después de haber abierto al tráfico cada una de las líneas á que se refiere el presente Contrato, la Compañía cobrará por flete de mercancías como maximum, las cuotas siguientes:

MERCANCÍAS

Primera clase.....	\$ 0.1500
Segunda clase.....	0.1200
Tercera clase.....	0.1000
Cuarta clase.....	0.0800
Quinta clase.....	0.0700
Sexta clase.....	0.0600

Artículo 11. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 de la misma Ley sobre Ferrocarriles, no se hará durante el término de diez años, otro contrato para construir líneas paralelas en todo ó en parte á las de esta concesión, dentro de una zona de treinta y cinco kilómetros á cada lado de la vía.

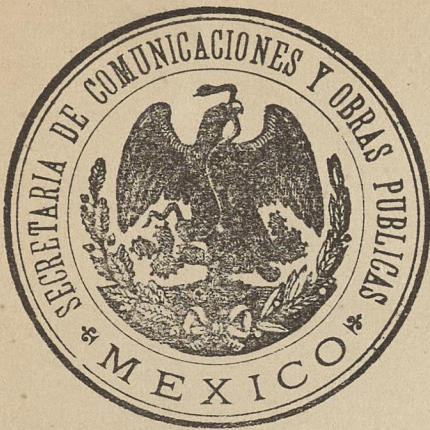
Artículo 12. El depósito de doce mil trescientos pesos en Bonos de la Deuda Pública Consolidada, constituido por la Empresa en la Tesorería General de la Federación, garantiza el cumplimiento de las obligaciones que la Compañía contrae por el presente Contrato. En el caso de que la Compañía optare por construir la prolongación de la línea á que se refiere el párrafo II del artículo 1º constituirá, además, otro depósito por valor de veintidós mil quinientos pesos como garantía de esta prolongación.

México, Mayo seis de mil novecientos cuatro.—*Leandro Fernández*.—Rúbrica.—*J. A. Naugle*.

Es copia. México, Mayo 6 de 1904.

Gilberto Monsiel,

Subsecretario



SECCION SEGUNDA

107

*Exo. Agosto 6/908.
Recibo.*

Publicado en el *Diario Oficial* correspondiente al día 14 de Abril de 1908.—Núm. 38.

ESTAMPILLAS POR VALOR EN JUNTO DE OCHOCIENTOS SETENTA PESOS,
DEBIDAMENTE CANCELADAS

CONTRATO

Celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Sr. John D. Spreckels, para la construcción de un ferrocarril en el Territorio de la Baja California.

Artículo 1º Se autoriza al Sr. John D. Spreckels para que por su cuenta ó por la de la Compañía que organice al efecto, construya y explote por el término de noventa y nueve años, conforme á las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, un ferrocarril en el Territorio de la Baja California, que partiendo de un punto de la línea divisoria de México y los Estados Unidos de América, en Tijuana, situado á inmediaciones del monumento número 255 de dicha línea, y siguiendo hacia el Oriente, paralelo á la misma, á una distancia no menor de cincuenta metros, termine en el rancho de Jacumba, cerca del monumento número 232.

Artículo 2º El concesionario comenzará dentro de seis meses el reconocimiento de la línea que se le concede, dando aviso á la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, con quince días de anticipación, del tiempo y lugar en que hayan de comenzarse los estudios del terreno.

Artículo 3º El concesionario ó la Compañía que organice deberá terminar veinte kilómetros por lo menos, á los dos años, otros treinta, también por lo menos, en el bienio siguiente, y el resto de la línea en el tercer bienio.

Artículo 4º La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles será de un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros.

El peso de los rieles, las pendientes y el radio de las curvas, serán fijados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

La tracción se hará por vapor ú otro sistema que apruebe la misma Secretaría.

Artículo 5º La Empresa contribuirá mensualmente, desde luego y por todo el término de la concesión, con la cantidad de ciento cincuenta pesos para el fondo de inspección de ferrocarriles.

Artículo 6º La Empresa tendrá su domicilio principal en Tijuana, Baja California.

Artículo 7º El término para la libre importación de los materiales y efectos á que se refiere el artículo 74 de la Ley sobre Ferrocarriles, será de cinco años.

Artículo 8º La Empresa cobrará por flete de pasajeros y mercancías, como máximo, las cuotas siguientes:

Pasajeros

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido:

Primera clase.....	Cuatro centavos.
Segunda clase.....	Tres centavos.
Tercera clase.....	Dos centavos.

A cada pasajero se le admitirá equipaje libre en la proporción siguiente:

Primera clase.....	Cincuenta kilogramos.
Segunda clase.....	Treinta kilogramos.
Tercera clase.....	Quince kilogramos.

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de diez centavos por un pasajero, cualquiera que sea la distancia á que lo transporte.

6a 30

Mercancías

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos por cada kilómetro recorrido:

Primera clase.....	\$ 0.1200
Segunda clase.....	0.1000
Tercera clase.....	0.0850
Cuarta clase.....	0.0700
Quinta clase.....	0.0525
Sexta clase.....	0.0400

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de veinticinco centavos por cualquiera cantidad de carga, cualquiera que sea la distancia.

Por flete de carbón de piedra, de procedencia nacional ó extranjera, la Empresa sólo cobrará un centavo y medio por tonelada y por kilómetro.

Exceso de equipaje y express quince centavos por tonelada y por kilómetro.

Toda fracción de kilómetro se contará por kilómetro entero, en el concepto de que toda distancia de menos de quince kilómetros, se considerará como de quince kilómetros.

En ningún caso la mercancía extranjera importada por la línea de la Compañía, gozará de una tarifa más ventajosa que la mercancía similar mexicana.

Telegramas

El cobro de telegramas que se transmitieren por la línea de la Compañía, por los pasajeros, remitentes ó consignatarios de las mercancías, en asuntos conexos con el servicio del Ferrocarril, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma que se transmita por la línea de la Compañía, quince centavos.

Por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez palabras primeras, se pagará cuando más la parte proporcional á quince centavos por diez palabras.

Almacenaje

Toda vez que los dueños ó consignatarios de mercancías no hayan ocurrido á sacarlas de los almacenes, después de cuarenta y ocho horas de haber recibido el aviso de su llegada, pagarán un centavo diario por los primeros quince días, por fracciones indivisibles de cien kilogramos, y dos centavos por cada uno de los días que transcurran de los quince primeros. Los metales preciosos y objetos de valor pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos de valor ó por fracción de doscientos pesos. La Empresa puede cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

Artículo 9º La Empresa cobrará por tránsito de trenes de otros ferrocarriles por sus vías, el sesenta por ciento de lo que con arreglo á su tarifa importaría el pasaje ó el flete de los efectos transportados.

Artículo 10. Durante el término de diez años no se otorgará otro contrato para construir líneas paralelas en todo ó en parte á la de esta concesión dentro de una zona de quince kilómetros del lado Sur de la vía.

Artículo 11. El depósito de doce mil setecientos cincuenta pesos en bonos de la Deuda Pública Consolidada, constituido por la Empresa en el Banco Nacional de México, garantiza el cumplimiento de las obligaciones que el concesionario contrae por el presente contrato.

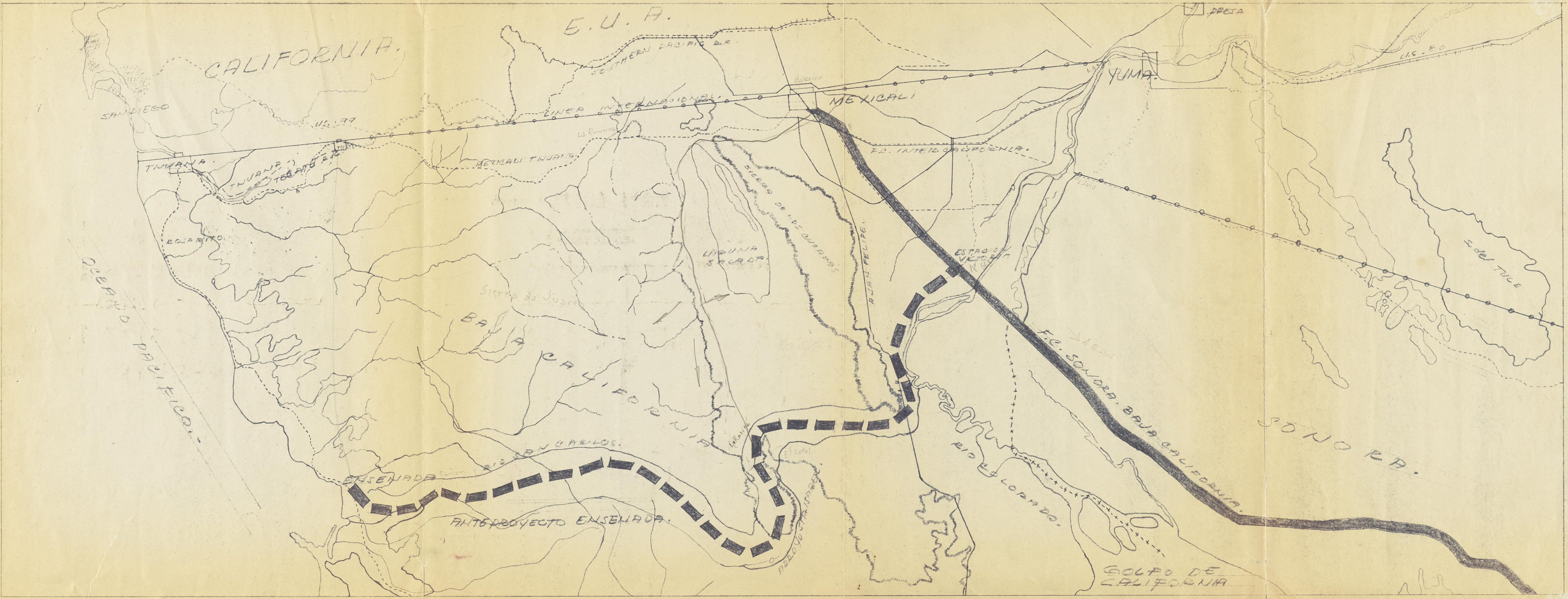
Artículo 12. Para los efectos á que se refiere el inciso III, fracción 29, artículo 14 de la Ley de la Renta del Timbre fecha 1º de Junio de 1906, se hace constar que la longitud estimativa del ferrocarril que se menciona en el artículo 1º de este contrato, es de ochenta y cinco kilómetros según el cálculo hecho en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, conforme á lo dispuesto en el artículo 12 de la citada ley sobre ferrocarriles.

México, Abril tres de mil novecientos ocho.— *Leandro Fernández.*— *John D. Spreckels.*

Es copia. México, Abril 3 de 1908.

Gilberto Montiel,

Subsecretario.



CALIFORNIA.

E.U.A.

YUMA.

MEXICALI

BAJA CALIFORNIA

S.O.N.O.R.A.

GOLFO DE CALIFORNIA

SAN DIEGO

TIJUANA

TIJUANA

U.S. 79

LINEA INTERNACIONAL

La Rumorosa

MEXICALI TIJUANA

LAGUNA SALADA

SIERRA DE LOS CUERPOS

Sierra de Juarez

ESTACION VICTORIA

F.E. INTERNACIONAL

RIO FELIPE

FE. SONORA - BAJA CALIFORNIA

RIO LA LOYADA

ENSENADA

ANTEPROYECTO ENSENADA

El Sotel

PERROVIA

DRENA

U.S. 80

SIDE TULE

FERROCARRIL SONORA-BAJA CALIFORNIA.

Depto. de Relaciones y Actividades.

El gobierno de México en el año de 1846, otorgó la primera concesión para la construcción de una línea de ferrocarril que, partiendo de la Plaza de Villamil en la ciudad de México llegara hasta la Villa de Guadalupe y cuyos trabajos se iniciaron desde luego, tendiéndose en 1847, ^{que vino a constituir} ~~el primer ferrocarril de vapor~~ ~~que constituyó~~ el primer tramo de vía férrea en el país, aunque sólo alcanzó una extensión de seis kilómetros. No obstante la cortedad de dicho tramo, el tráfico ~~sobre el mismo~~ se operó mediante locomotora de vapor, ^{constituyendo} ~~constituyendo~~ de esta manera el primer ferrocarril que se conoció en México unos cuantos lustros después de consumada la Independencia Nacional.

Después, en 1854, una empresa francesa solicitó y obtuvo concesión del gobierno mexicano para acometer la construcción de otro ferrocarril que, partiendo del Puerto de Veracruz llegara a la ciudad de México; pero infortunadamente, dicha empresa al cabo de varios intentos, se declaró en quiebra.

Visto lo anterior, se otorgó nueva concesión, esta vez a una compañía inglesa ~~que~~ se hizo cargo de todos los trabajos y después de 19 años de labores, logró concluirlos satisfactoriamente, por lo que en 1873 ~~se inauguró~~ ^{puso} ~~oficialmente~~ el Presidente de la República Sebastián Lerdo de Tejada ~~en~~ ^{puso} en servicio ~~el primer tramo de~~ ~~esta~~ vía entre Veracruz y la ciudad de Puebla con una extensión de 366 kilómetros. Poco tiempo después se terminó el tramo faltante y se puso también en explotación hasta la ciudad de México.

A partir de entonces continuó la construcción de una extensa red ferrocarrilera, que a principios de este siglo ya había logrado comunicar las principales poblaciones del país.

INTRODUCCION.

Por el año 1900, comenzó a tomar visos de formalidad la creación de un centro de población que estuviera en la frontera de Baja California y en las cercanías al sitio de los Estados Unidos, donde estaban las oficinas, talleres, habitaciones, etcétera, del campamento donde se dirigían los trabajos de construcción de las obras de irrigación del Valle Imperial, con aguas del Río Colorado, Valle que se localiza al ~~del~~ ^{Suroeste} del Estado de California de la Unión Norteamericana.

mexicano

En este nuevo centro de población, se vinieron congregando gentes procedentes especialmente de la región del ~~General~~ ^{Alamo} de El Alamo, el que ya estaba en plena decadencia, así como algunas otras personas venidas de diversos puntos del entonces Distrito Norte de Baja California, quizás del Distrito Sur y aún de otras partes de nuestro País, atraídas por la posibilidad de trabajo en las referidas obras; así probablemente se hayan acercado también algunos indígenas de raza Cucapah; y ciertas personas pudieron dedicarse al comercio y después a la ganadería y a la agricultura, tan pronto como fue posible ya que el agua de riego procedente del Río Colorado, ^{por el canal del Alamo,} llegó a este lugar y cruzó la línea divisoria fronteriza, el 20 de junio de 1901, por lo cual ya fue factible aprovechar esta agua en el riego de los primeros ranchos mexicalenses.

2

El mencionado centro de población fue llamado Mexicali, ~~tal vez para perpetuar el origen de su nombre,~~ en la misma forma que ya se había hecho con el ~~pueblo de~~ Caléxico, ~~ciudad del departamento de trabajo antes citada en la nomenclatura.~~ Existe un plano de ^{Mexicali} ~~la ciudad en aquellos años proyectada~~ que se llamará Mexicali, formado por el ingeniero Charles R. Rockwood en el año de 1904 en el cual se ve ^{la línea del ferrocarril} ~~el sur de la frontera~~ ^{que está a la escala de 1:2214, con sus manzanas, lotificadas, nombres de sus calles,} ~~la vía del ferrocarril~~

(Agregar copia de este mapa en el trabajo)

~~La línea del ferrocarril San Diego-Tijuana, que tiene una longitud aproximada de _____ kilómetros, parte de la ciudad de Tijuana donde entronca con el ferrocarril Southern Pacific y corriendo al Oriente, pasa por la ciudad de Tecate a _____ kilómetros de ella, vuelve a cruzar la frontera, para proseguir rumbo a las poblaciones del Valle Imperial que se localizan en el rincón suroeste del Estado de California de la Unión Norteamericana.~~

Con la adquisición hecha por México del ferrocarril Tijuana-Tecate, ^{reciente} es posible que en un futuro corran trenes directos de pasajeros desde Tijuana o quizás desde San Diego hasta la ciudad de México, utilizando los sistemas de ferrocarriles mexicanos Sonora-Baja California, del Pacífico y de los Nacionales de México.

en el Agregado (pág. 11)

Para contribuir al desarrollo del Valle Imperial, el ferrocarril Southern Pacific, decidió la construcción de un ramal que partiendo de la estación Flowing Wells, hoy Niland, llegara a la población fronteriza con México, de Caléxico.

El empresario norteamericano Adolfo Spreckels concibió el proyecto de construir una línea de ferrocarril, que partiendo de San Diego y penetrando a territorio Nacional por Tijuana ^{conocido generalmente como FC Interoceánica} ~~pasado por Tecate~~ ^{crúzar} ~~pasado~~ a 9 kilómetros al Oriente, nuevamente la línea fronteriza para internarse a territorio norteamericano hasta llegar a México, para entrar nuevamente a México y alcanzar un lugar

3

ya conocido con el nombre de Los Algodones, donde se interna ^{be} nuevamente a Estados Unidos para entroncar con la línea principal del Sur-Pacífico en Yuma, Arizona.

En la inundación que produjeron las avenidas del Río Colorado al introducirse por el Canal del Alamo, escurriendo hasta la depresión del Salton, llegó a amenazar la vía principal del Sur-Pacífico y a fines de 1906, al cubrir con sus aguas a la ^{loven} población de Mexicali, destruyó la vía del F.C. Inter-California la que fue reconstruida al controlarse la inundación y recuperar el río sus antiguos cauces.

Durante el gobierno del Coronel Esteban Cantú, a mediados del año de 1918, se inició la localización de una vía férrea para comunicar a Mexicali con San Felipe, en el Golfo de California. Este proyecto hubo de suspenderse por la carestía de material que prevaleció durante la postguerra y fue hasta el gobierno del Lic. José I. Lugo en 1922, cuando se inició la construcción del Ferrocarril ~~Nacional de Baja California~~ de Mexicali al Golfo, o Ferrocarril Nacional de Baja California, como se le llamó. También hubieron de suspenderse estos trabajos por la depresión ^{en el precio} del algodón que tuvo lugar durante ese mismo período.

Por esa época explotaba los trabajos agrícolas del Valle de Mexicali, en cuanto al ramo algodonero principalmente, una compañía norteamericana denominada Colorado River Land, a la que el Gobierno de México otorgó la concesión para la construcción de una nueva línea férrea entre Mexicali ^{en su} ~~la línea férrea que se proyectaba~~ ^{la margen oriental} del Golfo de California, ~~entre Mexicali y el punto denominado Puerto Isabel~~ ^{Puerto Isabel} lugar que ya había servido de desembarcadero en otros tiempos. Se anunció como objetivo que era necesario ^{trabajo} ~~esto~~ para dar salida a la producción de algodón del Valle de Mexicali en el supuesto caso de que las autoridades norteamericanas llegaran a establecer una cuarentena contra la fibra blanca mexicana.

LOCALIZACION.

Al formular el Presidente Lázaro Cárdenas su programa sexenal de gobierno expidió diversos decretos para mejorar las condiciones del Territorio Norte de Baja California, tendientes a establecer ^{franquicia aduanal conocida como} Zona Libre ^{también} ~~la~~ construcción del sistema de riego en el Valle de Mexicali y la ~~construcción~~ ^{del} tramo de la vía férrea entre Mexicali y Puerto Peñasco, quedando en condiciones de proseguirse posteriormente. También decretó que el Ferrocarril Sonora-Baja California se prolongara hasta un punto de la costa bajacaliforniana del Pacífico.

Estas disposiciones, que se llevaron a la práctica con excepción del trazo a Ensenada, trajeron consigo un gran desarrollo del Distrito de Riego del Río Colorado y el florecimiento de sus poblaciones.

Durante este lapso de integración del territorio nacional, se procuró asegurar con hechos el progreso de las regiones más remotas de México y favorecer la intercomunicación del centro del país con los más alejados territorios.

De julio a noviembre de 1936 una brigada al mando del ingeniero Carlos Franco inició y terminó la localización, usando como guía en sus expediciones a un hombre cuyo conocimiento del desierto era grande, que se llamó Nabor Flores García, que ~~casi sin excepción~~ ^{casi todas} acompañó a ~~las~~ las brigadas que se aventuraron en esa región durante la secuela de los trabajos.

Uno de los casos de excepción fue cuando la brigada compuesta por el ingeniero Jorge López Collada y sus compañeros Gustavo Sotelo, Torres Burciaga y Sánchez Islas, se lanzó el 2 de julio de 1937 al desierto para iniciar una relocalización, principalmente con el objeto de rectificar, acortando, el trazo proyectado por el ingeniero Franco, ^{al extraviarse} perdiendo todos de sed ~~perdidos~~ en la inmensidad de los médanos ardientes.

CONSTRUCCION.

El día 20 de marzo de 1937, Ulises Irigoyen en representación del Presidente Cárdenas y con asistencia del Gral. Francisco J. Mújica, Srío. de Comunicaciones y Obras Públicas, coloca el primer clavo de vía en Médanos, Sonora.

Se inició así la construcción definitiva a treves del desierto, colocándose la vía y concluyendo estos trabajos el 5 de mayo de 1940 al establecerse la comunicación ferroviaria entre Puentes Brotantes y Punta Peñasco.

Con motivo de la Segunda guerra mundial se dificultó en grado sumo la obtención de maquinaria y materiales lo que demoró los trabajos generales durante el lapso 1940-45, para intensificarlos en 1946.

En 1947, se prosiguió avanzando en el tramo comprendido entre Puerto Peñasco y la vía del Sur Pacífico, escogiéndose para el entronque una nueva estación que se denominó Benjamín Hill, hoy en día transformada en floreciente población del Estado de Sonora.

En tales condiciones, el Presidente de la República, Lic. Miguel Alemán Valdés, formuló un programa de aceleración de los trabajos con el propósito de terminarlos durante ese mismo año, estableciéndose dos frentes de labor simultáneos: Puerto Peñasco y Benjamín Hill para unirlos en un punto intermedio. Así acelerados los trabajos se logró un rendimiento promedio de tres kilómetros por día, habiéndose alcanzado tendidos de vía de longitud extraordinaria que llegar

ron a 3,600 metros en ambos frentes, para lo que fue necesario contar con cerca de 600 trabajadores en cada extremo.

Así fue como en el kilómetro 327 a partir de Mexicali, correspondiente al kilómetro 197 desde Benjamín Hill en pleno desierto de Altar, se juntaron las dos puntas de vía el día 16 de diciembre de 1947, quince días antes de la fecha prevista, *con la presencia del Ingeniero de División, Raúl Sánchez Díaz, quien en la actualidad gobierna el Estado de Baja California*

Posteriormente se dieron los toques de afinación, acercamiento de material rodante y el equipo de conservación, limpieza general, etc., efectuándose la inauguración oficial de la línea totalmente terminada los días 7 y 8 de abril de 1948 por el presidente Miguel Alemán Valdes quien a bordo de su convoy especial hizo el recorrido de toda esta línea hasta llegar a Mexicali, quedando así ~~inaugurada~~ el Ferrocarril Sonora-Baja California.

en servicio

EXPLOTACION.

Durante la construcción misma del ferrocarril se inició la etapa de explotación, formándose convoyes con armones con lo que se ayudó también al desarrollo del Distrito de Riego del Río Colorado transportando pasaje y carga ligeras.

Posteriormente al quedar totalmente en servicio la vía de Mexicali hasta Benjamín Hill, la transportación de pasaje y carga en general pudo hacerse utilizando equipo y fuerza tractiva ^{*apropiada*} ~~inadecuada~~ o sea haciendo uso de carros-caja, jaulas, tolvas, góndolas, coches de pasaje y locomotoras que aun cuando en un principio eran de vapor rápidamente fueron desechándose para ser reemplazadas por locomotoras diesel \neq eléctricas.

Los servicios que presta esta línea ferroviaria a las fuerzas vivas del país y del extranjero, han sido un factor determinante para que con las ventajas que representa el sostener en grado cada vez más eficiente su operación se viene obteniendo siempre en mayor escala un coeficiente bastante aceptable en su funcionamiento. Por ejemplo, durante el año de 1969 fueron manejados 398,473 pasajeros productivos que rindieron un total de \$11'523 097.26; recorriendo 157'207 759 kilómetros, o sea un promedio por pasajero de 394.53 kilómetros. Se manejó flete con un total 524 886 toneladas, que arrojaron la cantidad de \$33'666 654.30. Resumen: Tonelada kilómetro: 231'758 139. Recorrido: 441.54 kilómetros. Ingreso medio por pasajero: \$28.92 e ingreso medio por tonelada transportada \$64.14. Lo que se considera óptimo dada la longitud de esta vía que tiene 537 kilómetros o sean millas, únicamente.

* * * * *