

# El ferrocarril San Diego-Arizona y el ferrocarril Tijuana-Tecate

## *Un corredor de herencia cultural binacional*

María Eugenia Castillo\*

### RESUMEN

En este artículo se discuten algunos lineamientos teóricos para identificar el antiguo ferrocarril estadounidense San Diego-Arizona –del cual forma parte el ferrocarril mexicano Tijuana-Tecate– como un corredor de herencia binacional. Asimismo se analiza una aproximación metodológica dentro del campo de la geografía cultural y de la preservación histórica para su valorización e integración al desarrollo regional fronterizo.

*Palabras clave:* 1. historia, 2. herencia cultural, 3. desarrollo regional, 4. México, 5. Estados Unidos.

### ABSTRACT

In this article, I discuss some theoretical guidelines for recognizing as a binational heritage corridor the old San Diego-Arizona railroad in the United States, of which the Tijuana-Tecate line in Mexico forms a part. In order to appreciate the value of the corridor and incorporate it into border regional development, I also analyze a methodological approach taken from the fields of cultural geography and historic preservation.

*Keywords:* 1. history, 2. cultural heritage, 3. regional development, 4. Mexico, 5. United States.

\*Representante del Comité Mexicano del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios en Baja California. Dirección electrónica: marucurry@yahoo.com.

Fecha de recepción: 17 de noviembre de 2003.

Fecha de aceptación: 28 de abril de 2004.

## INTRODUCCIÓN

En este artículo discuto algunos lineamientos teóricos para identificar el antiguo ferrocarril estadounidense San Diego-Arizona –del cual forma parte el ferrocarril mexicano Tijuana-Tecate– como un corredor de herencia cultural<sup>1</sup> binacional. Asimismo analizo una aproximación metodológica dentro del campo de la geografía cultural y de la preservación histórica para su valorización e integración al desarrollo regional fronterizo. El reconocimiento de esta ruta ferroviaria como un testimonio de la historia común de las dos Californias puede servir de insumo para la planeación urbana regional enfocada desde el campo de la preservación histórica y el turismo cultural. La discusión que planteo es que el estudio de esta ruta, como un recurso cultural compartido de las Californias, es una condición necesaria para la correcta interpretación histórica de todo el trayecto en ambos países y para su utilización en proyectos de desarrollo regional.

Christine Cameron define un corredor histórico de transporte como “una ruta históricamente significativa a lo largo de la cual se han trasladado personas y bienes, en la cual existe evidencia de que el medio ambiente natural ha sido modificado por el ser humano. Es un paisaje lineal cultural que combina el medio ambiente natural y cultural”. (Cameron, 1993:2). Por otro lado, Arnold R. Alanen define el paisaje cultural como: “la interfase entre las actividades humanas y la tierra” (Alanen, 1991:20), y Charles A. Birnbaum, como “un área geográfica, que incluye tanto los recursos culturales y naturales, así como la vida silvestre y los animales domésticos que se encuentran en ella y que estén asociados con un evento histórico, actividad o persona o que exhiba otros valores estéticos o culturales” (Birnbaum, 1994:1).

En la conferencia internacional *Training in Historic Transportation Corridors*, realizada en noviembre de 1992 en Natchitoches, Luisiana, y organizada por el National Park Service y el U.S./ICOMOS (Capítulo de los Estados Unidos del Consejo Internacional de Sitios y Monumentos), se propuso que los corredores de transporte deberían ser incluidos como paisajes culturales suscepti-

<sup>1</sup>El *Diccionario de filosofía* de Nicola Abbagnano (1987:1146) menciona que la herencia cultural (tradición) es la transmisión de creencias y técnicas de una a otra generación. El *Diccionario de la lengua española* de la Real Academia Española (1984) define la herencia como los rasgos o circunstancias de índole cultural, social, económica, etcétera, que influyen en un momento histórico y proceden de un momento anterior.

bles de nominación como parte de la herencia mundial. Los paisajes culturales habían sido estudiados anteriormente por un grupo de trabajo de la Unesco, con representantes de ocho países, quienes expresaron que las guías de la Convención de la Herencia Mundial (World Heritage Convention) para definir el patrimonio de la humanidad no servían para considerar este tipo de recursos. Desde 1984, los franceses ya habían intentado resolver este problema adecuando las guías en este sentido.

El grupo de la Unesco identificó tres tipos de paisajes: “aquellos que fueron diseñados y creados intencionalmente, los que han evolucionado orgánicamente y los paisajes culturales asociativos” (Morton, 1993). Este grupo concluyó que el marco de paisajes culturales se podía utilizar para el tema de corredores, sugiriendo que éstos se podían incluir dentro del marco de los paisajes identificados, con una interpretación cuidadosa de los criterios y de las guías. Se hizo hincapié en que los corredores no deberían pensarse como simples paisajes, sino como arqueología industrial, y algunas veces como patrones tradicionales de asentamientos (Morton, 1993:4). Finalmente, el grupo de trabajo propuso tres definiciones tentativas para el término corredor histórico de transporte:

- 1) [...] el hilo definitorio del carácter que une a una combinación de sitios, estructuras, edificios, distritos y objetos a una variedad de valores históricos, naturales y culturales asociados con/o directamente afectados por el corredor a lo largo de un *continuum* histórico;
- 2) [...] un camino para viajar, de significado histórico, asociado con amplios patrones de historia cultural y una ruta identificable basada en recursos culturales y naturales;
- 3) [...] un patrón geográfico lineal de uso cultural a través del tiempo que contiene una o más veredas, rutas, o eventos de viaje y sus propiedades tipológicas asociadas, las cuales están integradas con el entorno natural y asociadas con el movimiento históricamente significativo de gente, materiales, ideas y valores sociales (National Park Service, 1993:54).

El estudio de áreas geográficas lineales de valor cultural y ambiental se ha desarrollado en los campos de la geografía cultural, la preservación histórica y el medio ambiente en Europa, Estados Unidos y Canadá. El National Trail System de los Estados Unidos, creado en 1968, contaba hasta noviembre de 1996 con 20 caminos y veredas enlistados, incluyendo tanto los de valor escénico como los históricos. El Servicio de Parques administra 15 de estos caminos, el Departamento de Tierras y Manejo (Bureau of Land and Management), uno, y el Servicio de Bosques (Forest Service) cuatro (Elkinton, 1997:3, 4).

El primer corredor lineal internacional de herencia entre México y los Estados Unidos, con una longitud de 200 millas (321.8 kilómetros), fue identificado en 1989 por el doctor Mario Sánchez, investigador y miembro de la Sociedad de Historia de Texas, durante un recorrido que realizó a lo largo del río Bravo desde Matamoros hasta Columbia en el lado mexicano, y desde Brownsville hasta Laredo en el lado estadounidense. El reconocimiento de los valores naturales, escénicos, culturales y recreativos de este corredor, como parte de la herencia común entre México y Estados Unidos, fue el punto de partida para que Sánchez desarrollara, a partir de 1990, un proyecto binacional de investigación histórica, preservación y desarrollo turístico, conocido como Los Caminos del Río. Este proyecto es de carácter interdisciplinario, multiparticipativo y a largo plazo. En su realización participan instituciones, gobiernos, empresarios y organizaciones no gubernamentales de ambos lados de la frontera. El principal objetivo del proyecto es la preservación, estudio y adecuada utilización de los recursos culturales y naturales a lo largo del corredor formado por el río y las zonas adyacentes a él.

El modelo Los Caminos del Río se adoptó en 1993 y en 1994 en otros dos proyectos de corredores binacionales: el Camino Real de Tierra Adentro, con una longitud de 2 500 millas (4 023 kilómetros), que inicia en Nuevo México, Estados Unidos, y llega hasta el centro de México; y el Camino Real Misionero, de 1 800 millas (2 897 kilómetros), que recorre California en Estados Unidos, y Baja California y Baja California Sur en México. Asimismo, desde 2000, organizaciones no gubernamentales, funcionarios públicos, académicos y ferroaficionados de California y Baja California promueven y estudian el corredor Caminos de Hierro de las Californias, formado por las rutas de ferrocarriles fronterizos (Ortiz Villacorta, 2001). Todos estos corredores siguen rutas trazadas por caminantes, vehículos y misioneros a partir del siglo XVIII.

Los corredores de transporte históricos unen ciudades, sitios, culturas y la naturaleza. Su potencial dentro del desarrollo económico y social es amplio, ya que pueden reconectar a la gente con su lugar, disminuir el aislamiento étnico, revivir la imaginación colectiva histórica, restaurar el medio ambiente natural y cultural y mejorar la calidad de vida y la economía local y regional (Liebs, 1993:9).

La hipótesis que planteo en este trabajo es que el concepto de *corredor de herencia binacional*, que utilizan instituciones estadounidenses y mexicanas en tres proyectos de preservación y turismo cultural, se puede emplear para lí-

neas ferroviarias de ambos países, construidas en una misma ruta histórica y geográfica y realizadas mediante procesos culturales que implicaron cruces fronterizos y transferencia de tecnología.

Cuatro líneas principales de los ferrocarriles mexicanos se unen en la frontera norte con los Estados Unidos y con la capital en México, conectando en su trayecto las principales regiones económicas del país. Esta orientación existe por la simple razón de que los Estados Unidos ayudaron a construir gran parte del sistema ferroviario mexicano. Varias líneas de los ferrocarriles nacionales son, en realidad, una continuación de los estadounidenses, que les anteceden en tiempo, y cuyas compañías participaron en su construcción durante el porfiriato (1876-1910). Éste es el caso de las compañías del Southern Pacific, el Central y el Santa Fe, que construyeron líneas tanto en Estados Unidos como en México con tecnología de origen estadounidense. Muchas de las rutas ferroviarias de Estados Unidos y de México siguen trazos de caminos coloniales o indígenas, muchos de los cuales eran parte de una misma región cultural en la zona fronteriza cuando México aún poseía California, Nuevo México y Texas.

La aplicación del concepto *corredor binacional*, para algunos ferrocarriles mexicanos y estadounidenses serviría como estrategia de planeación en la adecuada identificación, interpretación, evaluación, preservación e integración de estos corredores al desarrollo de regiones fronterizas. La utilización del concepto en líneas ferroviarias se considera en un contexto meramente académico y de aplicación práctica en el desarrollo regional. No se visualiza como limitante legal que pueda afectar la soberanía de ningún país y mucho menos que restrinja la inversión privada o extranjera en la modernización del sector ferroviario mexicano. Por el contrario, esta definición coadyuvaría a orientar, de manera sensible, las inversiones que se realicen en los ferrocarriles mexicanos para que éstas se hagan sin menoscabo del paisaje cultural y del patrimonio histórico.

La definición, delimitación y estudio de corredores binacionales conlleva una utilidad en la elaboración de propuestas de preservación de infraestructura antigua (edificios, sitios, distritos industriales) y de recursos naturales, así como de su integración al desarrollo a lo largo de estos corredores. En aquellos casos en que la preservación de todo o parte de algún corredor no fuera técnica o económicamente factible, el concepto serviría incluso para realizar la investigación histórica y promover, antes de su alteración o destrucción, el registro cuidadoso de los elementos que lo conforman, ayudando así a conservar los testimonios de la cultura material ferroviaria para su estudio en el futuro.

Debido a que la industria ferroviaria mexicana es un producto cultural generado, en su mayor parte, durante el porfiriato —con la intervención de agentes de diversas naciones extranjeras, pero en especial de Estados Unidos y con el uso predominante de tecnología de ese país—, la adopción del término *corredor de herencia binacional* es una forma de sensibilizar a algunos empresarios estadounidenses para la preservación de este patrimonio. Varias compañías del vecino país adquirieron concesiones para el uso de líneas ferroviarias mexicanas a raíz de la privatización del servicio (1995-2001). La línea del ferrocarril Tijuana-Tecate fue la única que no se concesionó a particulares sino que se asignó al gobierno del estado de Baja California, el cual contrató a una compañía estadounidense, Carrizo Gorge Railways (CGR), y a su socio mexicano Ferrocarriles Peninsulares (FPN) para el uso de la vía corta de 44 millas (70.8 kilómetros), la cual se conecta en sus dos extremos a la ruta del antiguo ferrocarril San Diego-Arizona en los Estados Unidos. La empresa CGR tiene la concesión de la mayor parte de la vía en el lado estadounidense.

#### *PASADO, PRESENTE Y FUTURO DEL FERROCARRIL SAN DIEGO-ARIZONA<sup>2</sup>*

Aunque las líneas ferroviarias mexicanas que llegan a la frontera norte son una continuación clara de las estadounidenses, éstas fueron concebidas como empresas separadas, a excepción de dos líneas que fueron realizadas como estadounidenses y que solamente por razones de la topografía tienen una porción mexicana. Éstas son el ferrocarril Intercalifornia y el Tijuana-Tecate. El primero conecta con un ramal del Southern Pacific en el Valle Imperial y el segundo forma parte del ferrocarril San Diego-Arizona. El propósito principal de estos dos ferrocarriles fue facilitar el movimiento de carga y pasajeros dentro de los Estados Unidos.

El ferrocarril San Diego-Arizona, inhabilitado hasta ahora en una de sus secciones en Estados Unidos por daños en los túneles, conectaba San Diego, California, y Yuma, Arizona. Su propósito, al ser construido de 1907 a 1919 por iniciativa del magnate azucarero John D. Spreckels, era proveer una salida directa a los productos del Valle Imperial en lugar de enviarlos por barco hasta

<sup>2</sup>La historia del ferrocarril San Diego-Arizona que se relata aquí se basa en información de Kirchner (1988), Hanft (1984), Arner (1994:B1, B4 y B5), Espinoza (1990), Walther (1993) y Bonifaz (1987).

Los Ángeles (135 millas –217 kilómetros– al norte de San Diego). Este ferrocarril proporcionaba una ruta directa hacia el este de los Estados Unidos y cumplía la meta de conectar Tijuana, Baja California, con el resto de México. El San Diego-Arizona funcionaba en conexión con el Southern Pacific y el Intercalifornia, cruzando la línea fronteriza cuatro veces en la región del sur de California. Así, los trenes del San Diego-Arizona y del Intercalifornia se detenían en Tijuana, Tecate y Mexicali en Baja California, y en Caléxico en California. Los pasajeros no requerían de pasaporte para pasar a México en el San Diego-Arizona o en el Southern Pacific. Los arreglos se hacían con las autoridades de la aduana de los Estados Unidos y de México, de tal manera que no tuvieran ningún contratiempo para cruzar la frontera. La porción mexicana del San Diego-Arizona fue construida debido a los obstáculos geográficos en los Estados Unidos, que hacían más económico tener un tramo en México (véase la figura 1).

La historia del ferrocarril San Diego-Arizona se inicia en 1907 cuando Edward Harriman, administrador del Southern Pacific, decide hacer una conexión con San Diego y pide apoyo para su empresa a John D. Spreckels, acaudalado hombre de negocios, quien empieza la construcción con financiamiento del Southern Pacific. En 1909 muere Harriman, y la nueva administración del Southern Pacific elimina el apoyo para el San Diego-Arizona, por lo cual Spreckels tiene que continuar la obra con sus propios fondos. Por su parte, el gobierno mexicano solicita a la empresa del San Diego-Arizona formar la compañía del ferrocarril Tijuana-Tecate para poder construir y mantener en renta, por 99 años, un segmento de 44 millas (70.8 kilómetros) en territorio mexicano.

La construcción del ferrocarril fue difícil y lenta debido a problemas financieros, técnicos y políticos en ambos lados de la frontera. La ruta atraviesa montañas y cañones tanto de Baja California como de San Diego. En 1910, el San Diego-Arizona llegó a Tijuana y los primeros trenes de pasajeros empezaron a llevar viajes especiales desde San Diego hasta el balneario de Agua Caliente, entonces conocido como *Tia Juana Hot Springs*.

Con motivo de la Revolución Mexicana, durante 1911, 1912 y 1914 se detuvo la construcción del ferrocarril en Tijuana, por lo que la gente empezó a llamarlo la “Locura de Spreckels”. Mientras tanto, este empresario enfrentaba constantes problemas económicos, a pesar de lo cual logró que la línea llegara hasta Tecate en 1914. En enero de 1916, fuertes inundaciones dañaron

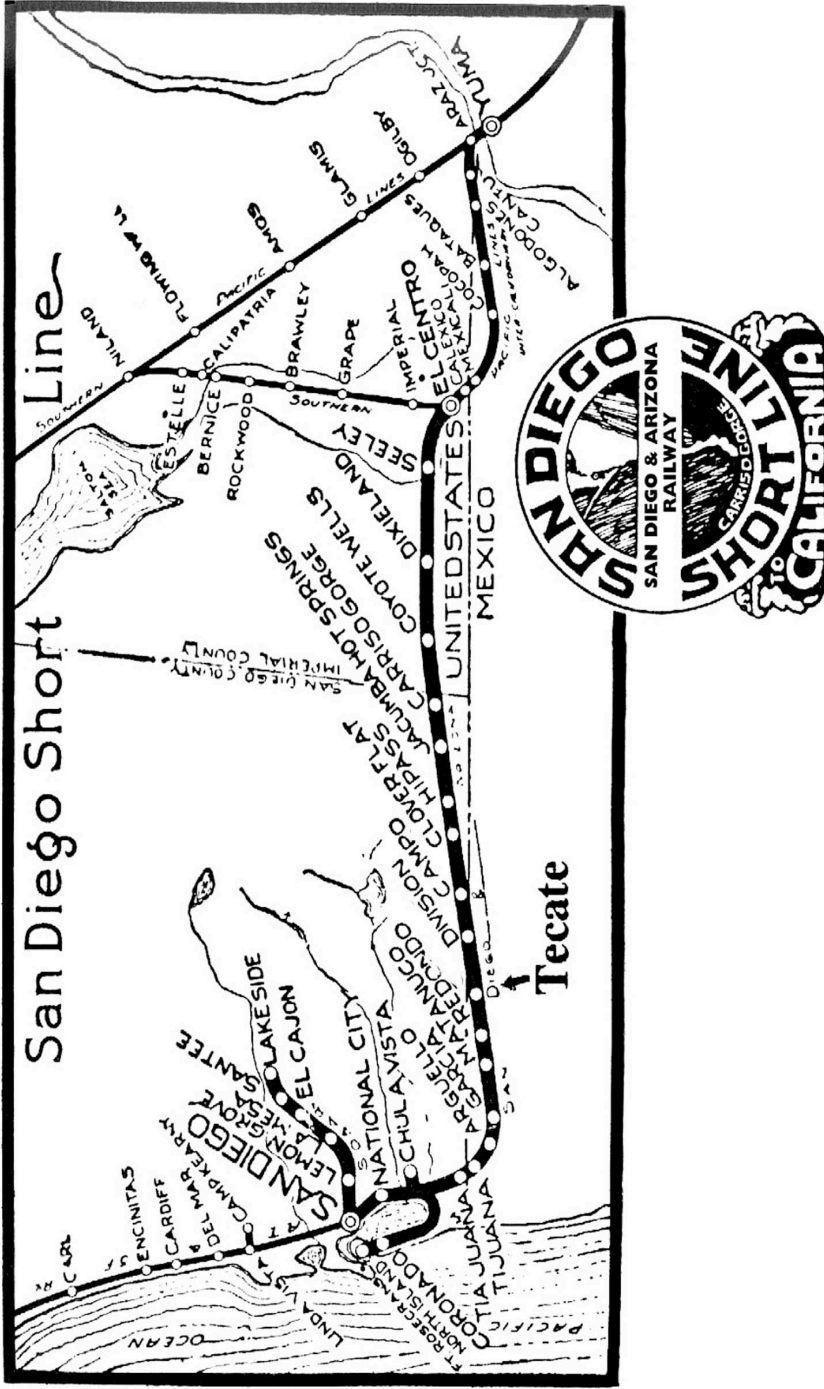


FIGURA 1. Recorrido del ferrocarril San Diego-Arizona



ron el equipo de la vía y los campamentos de trabajadores a lo largo del arroyo Creek. Como respuesta a esta situación, Spreckels ordenó que se repararan y que continuaran los trabajos. En septiembre de ese año, el ferrocarril llegó a Campo, California.

En 1917, el gobierno mexicano tomó control de todos los ferrocarriles del país, los denominó Ferrocarriles Constitucionales y detuvo la construcción del San Diego-Arizona de nuevo. De 1917 a 1918, los trabajos avanzaron poco debido a nuevos arreglos financieros que se tuvieron que hacer entre Spreckels y una nueva administración del Southern Pacific por la fusión de otros ferrocarriles de Spreckels con el sistema del San Diego-Arizona, la requisición de todos los ferrocarriles y el paro en la construcción por el gobierno de los Estados Unidos durante la Primera Guerra Mundial. Sin embargo, debido a su estratégico valor, después de una visita de Spreckels a Washington, D.C., en mayo de 1918, el San Diego-Arizona fue devuelto a sus propietarios y se les permitió continuar con la obra.

En julio de 1918, la línea llegó hasta Jacumba, California, y el 15 de noviembre de 1919, al este del túnel 8, en donde John D. Spreckels colocó el clavo de oro, terminando así la construcción de la línea. Spreckels describió el suceso como el momento más feliz de su vida. El costo total de la empresa fue de 18 millones de dólares. La línea quedó conformada por 23 túneles y 14 puentes. El San Diego-Arizona fue construido, siguiendo los estándares de calidad y las especificaciones del Southern Pacific, con todo el material traído de los Estados Unidos, aun en el tramo mexicano. Ésta fue la última línea transcontinental terminada en Estados Unidos.

El ferrocarril San Diego-Arizona, hoy parcialmente fuera de uso, tuvo muchos problemas para su funcionamiento, principalmente en la cañada de Carrizo, a causa de numerosos derrumbes y avalanchas. Los productos agrícolas y la carga de paso eran su principal fuente de ingresos así como el Casino de Agua Caliente y el Hipódromo, durante la época de la ley de prohibición de bebidas alcohólicas (*Ley Volstead* o ley seca). Hasta 1942, la falta de una carretera pavimentada que conectara Baja California con el centro de México favoreció el servicio de pasajeros por muchos años. Los anuncios que exaltaban el paisaje de la cañada de Carrizo, sus enormes perforaciones, su ligera atmósfera excepcional y su continuo diseño natural, atraían innumerables turistas. Así, la línea sirvió a San Diego tanto para transporte de pasajeros como para carga durante varias décadas.

En 1926 murió John D. Spreckels y, en 1926, 1927 y 1929, las lluvias destruyeron grandes cantidades de vías. En 1932, sus herederos vendieron su parte del San Diego-Arizona al Southern Pacific, que poseía la otra mitad. De esta manera, el ferrocarril se convirtió en el San Diego-Arizona Eastern. En 1933, esta línea pasó a ser subsidiaria del Southern Pacific. En 1951 se suspendió el servicio de pasajeros, y en 1963, el servicio mixto de tren Tijuana-Tecate dejó de funcionar.

En 1970, el Southern Pacific renunció a las 44 millas del Tijuana-Tecate a favor del ferrocarril Sonora-Baja California, S.A. de C.V. En 1976, el huracán Kathleen destruyó grandes secciones de vías y puentes en la sección del desierto. Posteriormente, inundaciones, deslaves e incendios originaron que se cerraran tres túneles. El Southern Pacific trató de abandonar la línea en 1978 pero no logró la aprobación de la Comisión Interestatal de Comercio. En 1979, el Metropolitan Transit Development Board compró la compañía del ferrocarril San Diego-Arizona Eastern en condición restaurada y sin el segmento de Plaster City-El Centro, que fue conservado por el Southern Pacific. Desde entonces, varios operadores pequeños han manejado la línea original del San Diego-Arizona. El Metropolitan Transportation Development Board utiliza el segmento de San Diego-San Ysidro para el *trolley* de San Diego.

En 1983, dos puentes en el desierto fueron destruidos por un incendio. En 1986, el puente de la cañada de Carrizo fue designado como un sitio de interés nacional de la ingeniería civil estadounidense. La línea está abierta entre Campo, San Diego y Tecate y en el tramo de Tijuana a esta última población. Debido a que existen daños en la vía después de esos puntos, el Tijuana-Tecate está desconectado del resto de México y del este de los Estados Unidos.

El actual usuario del tramo en San Diego es el ferrocarril San Diego e Imperial Valley (SD & IV), que junto con Carrizo Gorge (CG) lleva carga desde el centro de San Diego hasta Tijuana y Tecate, incluyendo cebada a la planta de la Cervecería Cuauhtémoc-Moctezuma en Tecate. El Pacific Southwestern Railroad Museum (PSRM) utilizó las vías del San Diego-Arizona Eastern para operar, desde 1995 hasta principios de 2003, un ferrocarril turístico de Campo, California, a Tecate, Baja California. Los ingresos por los viajes, que se hacían cada dos semanas, generaban una importante derrama económica que beneficiaba al museo, a Ferrocarriles Nacionales de México, a la ciudad de Tecate y, en los últimos dos años, a Carrizo Gorge Railways y Ferrocarriles Peninsulares. Este servicio se reabrirá en cuanto se resuelvan problemas de

administración de la vía y de seguros de protección para trenes turísticos en Estados Unidos.

La mayor parte del ferrocarril ha estado cerrada desde 1983; sin embargo, en los últimos 10 años se ha manifestado un incremento de embarques de autos y cargamentos voluminosos dentro y fuera del puerto de San Diego, por lo que la reapertura de la línea original se hará en breve, una vez que se terminen los trabajos de rehabilitación de los últimos túneles. Las autoridades de San Diego, con el apoyo del Departamento de Comercio, están trabajando para dar a San Diego y Tijuana una unión directa con las redes de ferrocarriles del sudoeste de los Estados Unidos y del interior de México. Con esto, la línea podrá dar, a los exportadores de carga de Estados Unidos, un acceso más barato y rápido a los mercados asiáticos y mexicanos. Asimismo, los propietarios de plantas maquiladoras podrían exportar más eficientemente a los mercados del este de los Estados Unidos. En los últimos años, la carga que se origina en San Diego y está destinada al corazón de los Estados Unidos o al centro de México, debe viajar hacia Los Ángeles antes de ir al este. Si el tráfico se enviara directamente desde El Centro, se ahorrarían, a los exportadores, tres días de trayecto y miles de dólares.

Si este ferrocarril explotara de nuevo el servicio de pasajeros para propósitos turísticos en todo su trayecto, tendría la posibilidad de incrementar sus ingresos y beneficiar el desarrollo en ambos lados de la frontera, como lo ha demostrado el caso de Tecate. De esta manera, el ferrocarril se convertiría no sólo en un recurso para el transporte de carga sino también para la promoción del patrimonio cultural y natural y se integraría al desarrollo regional con una mayor oferta y sentido social, dado que el transporte masivo de pasaje no es una alternativa rentable para el operador del ferrocarril ni para el gobierno por la competencia de autobuses que corren paralelos a la vía.

### *LOS CORREDORES FERROVIARIOS COMO PAISAJES CULTURALES*

El interés en el estudio y preservación de los paisajes culturales y naturales en varios países, se ha dado como una respuesta a los cambios negativos generados en los entornos rural y urbano por los procesos de urbanización intensiva y por la globalización económica. Los *corredores de herencia* (*heritage corridors*)

forman parte del campo de los estudios del paisaje cultural que se empezaron a desarrollar, de manera importante, en Estados Unidos, a partir de los trabajos realizados por el geógrafo Carl Ortwin Sauer en 1925 y que sirvieron para establecer las bases metodológicas de la llamada escuela de Berkeley sobre geografía cultural. En su ensayo “La morfología del paisaje”, Sauer hace un intento por introducir las nociones de los procesos culturales en una disciplina que era sencillamente ahistórica y antiteórica en su orientación, como nos dice Michael Steinitz. El concepto *paisaje cultural* fue retomado por Sauer de las tradiciones europeas y de la geografía humana para promoverlo en Estados Unidos como un objeto de estudio propio de la investigación geográfica (Steinitz, 1989:6).

La metodología de Sauer consistió en el examen de planos de casas y estructuras como registros significativos del paisaje y como englobadores de tradiciones llevadas a través del tiempo y el espacio. Siguiendo la escuela de Sauer, Fred Kniffen publicó, en 1936, el trabajo “Louisiana House Types”, donde utilizó planos arquitectónicos para estudiar el paisaje cultural. En los años sesenta, tanto Kniffen como Henry Glassie crearon una aproximación descriptiva a la arquitectura vernácula, enfocándose en las casas comunes como indicadores esenciales para patrones de cultura folclórica en el país. La metodología que usaron estaba basada en la geografía cultural e incluía trabajo de campo, documentación, utilización de levantamientos del Historic American Building Survey y fotografías. Kniffen publicó “Folk Housing Key to Diffusion”, y Glassie, “Patterns in the Material Folk Culture of the Eastern United States”, en los que identificaron regiones culturales en el país, así como sus características y patrones de difusión. Estos modelos muestran la diversidad interregional en la arquitectura doméstica vernácula, las ideas de transferencia tecnológica, el significado del medio ambiente y la relación entre cambios en diseños de viviendas y cambios en comportamientos sociales y culturales (Kniffen, 1965:549-577). Desde entonces, se han realizado más estudios de ese tipo en Estados Unidos, con los cuales está cambiando la idea que se tenía acerca del paisaje cultural como algo evocativo e impreciso (Steinitz, 1989:16).

El concepto *corredor metropolitano* (*metropolitan corridor*) fue introducido en 1983 por John Stilgoe en su libro *Metropolitan Corridor: Railroads and the American Scene*. Stilgoe menciona que después de 1880, la industria del ferrocarril reconstruyó el medio ambiente estadounidense y que los derechos de vía –sus vías,

señales, estaciones, puentes y cruces— reflejan el poder de la ingeniería moderna y de la industria pesada, desconocida dos generaciones anteriores. Stilgoe explica que las vías, los trenes y los derechos de vía transformaron el medio ambiente adyacente a ellos, nutriendo complejos de fábricas, estaciones de generación de electricidad y suburbios para conmutar, al mismo tiempo que debilitaban las avenidas principales y otros sitios tradicionales, y que de esta manera se fue conformando una franja con características diferentes del resto del espacio circundante y que determinó una tipología de paisaje cultural al que este autor llama *corredor metropolitano* (Stilgoe, 1983:ix).

De acuerdo con Stilgoe, el corredor metropolitano es la porción del medio ambiente construido que evolucionó a lo largo de los derechos de vía de los ferrocarriles entre los años 1880 y 1935. Stilgoe considera que ningún término se aplica al espacio que dejó perplejos a muchos observadores al final del siglo, y al que no se le puede llamar urbano, suburbano, rural, paisaje urbano o paisaje rural sino solamente corredor metropolitano (Stilgoe, 1983:3). Este autor compara el viajar en tren con la experiencia de ver una película, introduciendo con esto el movimiento dentro del concepto de paisaje ya que, como explica en su trabajo, “[...] el viajar en tren proveía una visión diferente, casi cinematográfica del medio ambiente a través de las ventanas [ya que] [...] los derechos de vía y el medio ambiente adyacente a ellos, se habían convertido en parte del medio ambiente, parte de la experiencia, una combinación tal vez mejor denominada como ‘metropolitana’ ” (1983:ix).

En 1980, David Weitzman nos da su percepción sobre los corredores ferroviarios como paisajes culturales, comparándolos con viejas fotografías:

Los derechos de vía de los ferrocarriles, son lugares históricos, caminos sobre los cuales se puede viajar al pasado, teniendo el poder de envolver al curioso caminante de rieles y futuro historiador en una era muy diferente y distante. Al entrar a la vía férrea desde una calle ocupada y tomando los primeros pasos titubeantes en una vía silenciosa, abandonada o rara vez utilizada, somos llevados dentro de la escena más y más lejos como si entráramos a una vieja fotografía, bajo la vía, justo hacia la próxima curva, fuera hacia el horizonte, donde los rieles convergen en otro lugar y tiempo (Weitzman, 1980:3).

De acuerdo con Schivelbusch, “la velocidad con la que el ferrocarril actúa en el terreno destruye la relación estrecha que existía antes [en la era de los carruajes] entre el viajero y el espacio viajado” (Schivelbusch, 1979:58). Tomando la velocidad como aspecto transformador de la percepción del paisaje,

Schivelbush describe el viaje panorámico que ofrecen los ferrocarriles como una transformación del espacio del *paisaje* en espacio *geográfico*, retomando el último concepto de Erwin Straus.

En un paisaje, siempre vamos de un lugar a otro lugar, cada punto está determinado solamente por su relación con el lugar vecino dentro del círculo de visibilidad. Pero el espacio geográfico está cerrado y es por lo tanto transparente en su estructura entera. Cada lugar en tal espacio, está determinado por su posición con respecto al todo y últimamente por su relación al punto nulo del sistema de coordenadas del cual este espacio obtiene su orden. El espacio geográfico está sistematizado (Straus, 1963:319, citado por Schivelbusch, 1979:58).

En su libro *Rails Across America*, William Withun nos habla de cómo los ferrocarriles transformaron la sociedad y el espacio en todo el mundo, ayudando a moldear cómo vivimos, dónde vivimos, cómo nos comunicamos y cómo nos ganamos la vida. Y agrega que “[...] los ferrocarriles afectaron los derechos civiles, las instituciones democráticas, las estructuras de negocios, las tradiciones folklóricas, la música y aun la forma en la que decimos el tiempo” (Withun, 1993:6, 7). Por su parte, Sergio Ortiz Hernández analiza el impacto de los ferrocarriles en la vida económica, social y cultural de México; en la literatura; en el movimiento obrero y en la urbanización del país. De acuerdo con Roselia Bonifaz de Hernández, el ferrocarril sacó de su aislamiento a Tecate, Tijuana y Mexicali y las conectó entre sí y con el este de los Estados Unidos (Ortiz, 1970; Bonifaz, 1994:220).

### CORREDORES DE HERENCIA BINACIONAL

Donald T. Garate, menciona que denominar la ruta de Juan Bautista de Anza, de 1 800 millas de longitud, como una vereda nacional es realmente un error, ya que debería llamarse *Juan Bautista de Anza International Historic Trail*, ya que una tercera parte de ella está en México, además de que para su construcción intervinieron lo que ahora son tres naciones modernas: España, México y Estados Unidos, que, de acuerdo con este autor, deberían ser sus patrocinadoras en preservación (Garate, 1993:36). Este mismo razonamiento se ha utilizado para denominar otros corredores que pertenecen, desde un punto de vista geográfico y cultural, a una misma región, pero que está dividida políticamente. Así, el concepto *corredor binacional de herencia* se utiliza desde hace más de

10 años por el National Park Service de los Estados Unidos, la Secretaría de Turismo y el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) de México, entre otras instituciones, para estudiar y preservar, mediante convenios de colaboración, franjas geográficas significativas de valor cultural tanto para Estados Unidos como para México.

Los ferrocarriles que conectan ambos países podrían incluirse como una categoría de corredores binacionales debido a los múltiples temas biculturales involucrados en su creación y por su ubicación en una misma trayectoria, que en ocasiones tiene un origen remoto de una historia común. Algunos caminos y veredas de Estados Unidos y México fueron desarrollados, en tiempos prehispánicos y coloniales, para servir a una sociedad formada por grupos culturales del mismo origen (indígena y europeo), antes de que hubiera una frontera que separara a ambos países. Con el señalamiento de la línea divisoria en 1848, estas rutas se dividieron y transformaron, en algunos casos, en ferrocarriles. En otras ocasiones, paralela a estos caminos, se trazaba la ruta ferroviaria.

Gran parte de los ferrocarriles mexicanos se construyeron como empresas concebidas en términos de la economía regional binacional y formaron una red que unía los dos países. La tecnología que se utilizó tanto en Estados Unidos como en México durante el período señalado por Stilgoe como significativo (1880-1930) es generalmente de origen estadounidense. En el caso de los ferrocarriles mexicanos, el período significativo de su historia se da entre 1850 y 1937 para todo el país y de 1880 a 1967 para la región norte. El primer ferrocarril con ruta de Veracruz a un lugar conocido como El Molino, y con tan sólo 11 kilómetros de longitud, se inauguró en 1850. La nacionalización del sistema ferroviario en México culminó en 1937. En 1880 se inició la construcción del primer ferrocarril mexicano que conectaría con los estadounidenses: el ferrocarril Central, y en 1967 se terminó el ramal Naco-Agua Prieta, de 37 kilómetros, que unió el ferrocarril de Nacozari con el del Pacífico. Ésta es la última línea de la región norte (Ortiz, 1970:346). Después de este ferrocarril no se agregaron nuevas líneas a la red en todo el país sino hasta 1979 con la construcción del ferrocarril Coróndiro-Las Truchas, de 187 kilómetros. En la década de los ochenta se profundizó la política de abandono del servicio de pasajeros y la cancelación de líneas.

Ya que la mano de obra que se utilizó en la construcción de ferrocarriles del norte de México y del sur de Estados Unidos era en ocasiones la misma, y dados los constantes cruces fronterizos en esa época, existen procesos labora-

les de carácter multicultural que dejaron su huella en esta infraestructura y en los corredores que se crearon.

La construcción de los ferrocarriles en todo el mundo forma parte de una experiencia multinacional en donde los países de mayor desarrollo aportaron la nueva tecnología a los que carecían de ella. En México, la influencia europea predominó hasta 1870, aproximadamente. A partir de ahí surgió Estados Unidos como el mayor socio comercial de México y ejerció su dominio en la construcción de los ferrocarriles mexicanos. Esto se reflejó en la identidad de las compañías estadounidenses, que continuaron sus líneas en territorio mexicano y las bautizaron incluso con el mismo nombre que las de Estados Unidos. Así existen, por ejemplo, un ferrocarril Central y un Southern Pacific tanto en Estados Unidos como en México, los cuales se unen en la frontera y forman corredores binacionales. El ferrocarril Central se extiende incluso hasta Canadá, por lo cual lo podríamos considerar un corredor trinacional.

El San Diego-Arizona y el Intercalifornia son los únicos ferrocarriles concebidos como estadounidenses que tuvieron que cruzar, por causas técnicas, por una porción de territorio mexicano. Éstos y otros ferrocarriles mexicanos pertenecieron a compañías extranjeras bajo sistemas de concesiones que les permitían su operación en México y que poco a poco se fueron nacionalizando a partir del porfiriato. El ferrocarril Tijuana-Tecate no se incorporó a los Ferrocarriles Nacionales de México hasta 1970, cuando mediante un pago simbólico pasó a formar parte del Sonora-Baja California, que fue el último en manos extranjeras (Ortiz, 1970:346, 347).

El patrimonio cultural de los ferrocarriles mexicanos es considerado por algunos estadounidenses como parte de su herencia tecnológica por la participación que su país tuvo en la construcción de éstos y porque el equipo rodante era rentado o vendido a México. Por otra parte, la cultura material ferroviaria también es apreciada por los mexicanos por su significado para la historia social y económica del país. La Revolución Mexicana fue realizada *sobre rieles*; muchas batallas tuvieron lugar en estaciones, y algunas ciudades crecieron a partir de una línea de ferrocarril. Durante y después de la privatización de los ferrocarriles empezaron a reforzarse y a aparecer grupos de ferroadicionados en todo el país y aumentaron los investigadores del ferrocarril, como lo demuestran los encuentros organizados por el Museo de los Ferrocarriles en Puebla. Entre los aficionados, el principal interés se centra en el ferromodelismo.



Un corredor de herencia cultural binacional se podría definir como una ruta o camino que contiene recursos culturales y naturales valiosos para interpretar la historia, la cultura y el paisaje regional común de Estados Unidos y México. Estas rutas se pueden identificar, evaluar, interpretar y preservar utilizando elementos metodológicos de la geografía cultural y de los modelos promovidos por las instituciones que protegen el patrimonio cultural.

### *METODOLOGÍA PARA LA IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE CORREDORES FERROVIARIOS*

David H. Copps establece que un buen punto de inicio para estudiar un paisaje histórico rural y sus caminos es la determinación del contexto regional, al que define como “el sitio dentro del cual se ha desarrollado el paisaje a través del tiempo”. Este autor menciona que es útil definir el contexto en términos de la fisiografía, la ecología e historia de la cultura del lugar considerando las condiciones climáticas de larga duración, la influencia de la vegetación, la vida silvestre y las influencias de las personas en el terreno. Copps define tres tipos de contextos: fisiográfico, que incluye suelos, topografía, patrones de vegetación y de drenaje y recursos acuíferos; ecológico, que se refiere a la combinación de suelos, hidrología, vegetación y vida silvestre; e histórico, que contempla patrones previos de establecimiento humano y usos de suelo.

Por su parte, Jere L. Krakow propone una aproximación holística para la identificación y evaluación de corredores de transporte que involucre no sólo la historia sino la arqueología, etnología, geografía, arquitectura y paisaje. Considera que lo más importante es determinar el contexto histórico del corredor para establecer su significado y guiar las decisiones futuras sobre su designación, interpretación y protección (Copps, 1995:13, 15, 17).

El National Park Service de los Estados Unidos define un contexto histórico como: “[...] un formato organizacional que agrupa información acerca de propiedades históricas relacionadas, basado en un tema, límites geográficos y período cronológico”. Un ejemplo de contexto sería “[...] la construcción del ferrocarril San Diego & Arizona”. Un solo contexto histórico describe uno o más aspectos del desarrollo histórico de un área, considerando la historia, arquitectura, arqueología, ingeniería y cultura, e identifica patrones significativos que las propiedades históricas individuales representan. Un conjunto de

contextos históricos resume los aspectos también históricos del área (Keune, 1984-1985:102).

De acuerdo con los estándares que maneja el National Park Service, la meta de la planeación en la preservación es identificar, evaluar, registrar y tratar el rango completo de propiedades que representa cada contexto histórico. Esta institución recomienda cinco pasos para hacerlo: 1) identificar el concepto, período y límites geográficos; 2) reunir la información existente sobre este contexto; 3) sintetizar la información; 4) definir la tipología de las propiedades; 5) identificar las necesidades de información (Keune, 1984-1985:102).

Krakov sugiere determinar el contexto histórico a través de una revisión de la literatura, principalmente de fuentes secundarias sobre historia nacional, regional y local para identificar la cronología, los temas y los tópicos del corredor de transporte. Este historiador explica que esta información subraya la historia social y económica y explica los temas y períodos históricos o los subtemas relacionados con el corredor. Para el caso de líneas ferroviarias, existe literatura específica sobre la historia de su construcción, útil para identificar obras de ingeniería y arquitectura, principalmente, y para proponer el contexto histórico de un corredor y su significado cultural.

Como segundo paso, Krakow sugiere mapear la ruta e inventariar los sitios a lo largo del corredor, para lo cual se podrían utilizar mapas y fotos del trazado y construcción de la línea, así como mapas recientes de usos de suelo, topográficos, edafológicos, etcétera. Con la ayuda de este material se detectarían ranchos, haciendas, poblados, asentamientos indígenas, cementerios, patrones de vegetación, tipos de suelos, cruces, nodos, relieves, depresiones etcétera, así como edificios, estructuras, sitios arqueológicos, líneas de división, etcétera. Esta información de mapas se puede corroborar con trabajo de campo a base de levantamientos fotográficos, los cuales se pueden realizar en automóvil, tren, motor de vía o a pie. El material por estudiar se puede complementar con fotos aéreas que ayuden a elaborar contextos fisiográficos, ecológicos y culturales.

Krakov recomienda utilizar inventarios de monumentos para identificar elementos culturales en los corredores. En México, estos inventarios son elaborados por el Instituto Nacional de Antropología e Historia, principalmente, y ofrecen información valiosa pero escasa, ya que no cubren contextos completos ni patrimonio industrial. Una forma de resolver esta deficiencia sería

CUADRO 1. *Definiciones del patrimonio cultural en la región de California-Baja California*

<b>Tipo</b>	<b>Registro Nacional de los Estados Unidos</b>	<b>Ley de preservación de Baja California</b>
Edificio	Un recurso creado principalmente para cobijar cualquier forma de actividad humana.	Construcción creada principalmente para cobijar o permitir el desarrollo de cualquier actividad humana y que se encuentre vinculada a la historia social, política, económica, cultural y religiosa del estado, o que haya adquirido, con el tiempo, valor cultural, así como aquellos edificios relacionados con la vida de un personaje de la historia del estado.
Sitio	Localización de un evento significativo, una ocupación o actividad prehistórica o histórica, o un edificio o estructura en pie, en ruinas o que ya no existe, en donde la localización en sí misma posee valor histórico, cultural o arqueológico, independiente del valor de cualquier estructura existente.	Localización de un evento significativo, una ocupación o actividad histórica o prehistórica o un edificio o estructura, que esté en pie o en ruinas, o se haya desvanecido y donde la localización por sí misma posee valor histórico, cultural o arqueológico, independientemente del valor de cualquier estructura existente.
Estructura	Una construcción funcional hecha para propósitos diferentes a dar cobijo.	Una construcción hecha para un propósito funcional más que para crear un cobijo humano.
Objeto	Una construcción principalmente artística en su naturaleza o relativamente pequeña en escala y construida simplemente.	Construcción principalmente de naturaleza artística o relativamente pequeña en escala y creada de manera simple. Aunque puede ser móvil por naturaleza o por diseño, un objeto está asociado con un entorno o lugar específico.
Área		Entidad geográfica unificada que contiene una concentración de edificios, estructuras, sitios o elementos naturales unidos por su carácter histórico, cultural o artístico y cuya protección sea de interés para los habitantes del estado. Estas áreas se dividen en centro histórico, distritos urbanos o rurales y zonas de belleza natural y cultural.
Distrito	Una concentración significativa, liga, o continuidad de sitios, edificios, estructuras u objetos unidos históricamente o estéticamente por un plan o desarrollo físico.	Las regiones, ciudades o parte de ellas que por haber conservado en gran proporción la forma y la unidad de su trazo urbano o patrones de asentamiento rural, edificaciones, jardines, tradiciones, costumbres y otros factores reflejan claramente épocas pasadas, costumbres y tradiciones.

Fuente. Elaboración propia.

complementar los inventarios del INAH con los del Museo de los Ferrocarriles Nacionales de México.

En Estados Unidos, país donde se originan o continúan las rutas de muchos de los ferrocarriles mexicanos, existen catálogos de arqueología industrial y de recursos naturales, obras que pueden complementar la información de México. Con fines de planeación urbana y regional binacional, convendría unificar criterios de clasificación de recursos del corredor adoptando el sistema estadounidense como base, ya que éste clasifica los recursos culturales en edificios, objetos, estructuras, sitios y áreas, mientras que el mexicano divide el patrimonio en monumentos prehispánicos, históricos y artísticos, con lo cual se excluyen ejemplos del pasado reciente y de la arqueología industrial así como las áreas geográficas. Ya que la *Ley de preservación del patrimonio cultural de Baja California* es compatible con las definiciones del National Park Service, se podrían crear tipologías de recursos culturales en una misma categorización para todo el corredor (véase el cuadro 1).

#### *DELIMITACIÓN DEL FERROCARRIL SAN DIEGO-ARIZONA Y LISTADO PRELIMINAR DE RECURSOS CULTURALES*

El antiguo ferrocarril San Diego-Arizona se localiza en dos países y es administrado por tres compañías. Junto con el ferrocarril Tijuana-Tecate, está dividido en cuatro segmentos. Comprende una ruta de 146 millas (74 kilómetros), que va de San Diego a El Centro en California, pasando por Tijuana, Tecate, Campo, cañada del Carrizo, Plaster City y Seeley. De El Centro, el ferrocarril llega a Caléxico por el Southern Pacific y vuelve a entrar en México por Mexicali. El tramo Tijuana-Tecate se creó por ser más fáciles las pendientes en esta parte del terreno, comparadas con las del lado estadounidense. Los trenes del San Diego-Arizona se conectaban al ferrocarril Intercalifornia —que iba de la ciudad de Mexicali a Los Algodones en Baja California— y al Southern Pacific en el lado estadounidense para continuar su viaje al este. Como parte del corredor se consideran tanto la vía del ferrocarril como los derechos de vía, la arqueología industrial y los asentamientos humanos que se han establecido a través del tiempo a lo largo del trayecto, y que en conjunto forman una franja de aproximadamente 100 metros de ancho. La delimitación actual y el régimen de propiedad de la ruta se presentan en el cuadro 2.

CUADRO 2. *Divisiones del ferrocarril San Diego-Arizona*

Línea	Propietario	Longitud	Ruta
Principal	MTDB <sup>1</sup>	15.5 millas	San Diego-San Ysidro
Mexicana	FNM <sup>2</sup>	44.3 millas	Tijuana-Tecate
Del Desierto	MTDB	69.9 millas	Division-Plaster City
Southern Pacific	Southern Pacific	18.3 millas	Plaster City-El Centro

**Fuente.** Metropolitan Transportation Development Board, San Diego, Ca., 1996.

<sup>1</sup>MTDB: Metropolitan Transportation Development Board.

<sup>2</sup>FNM: Ferrocarriles Nacionales de México.

Los temas históricos y culturales que se propone analizar en el corredor San Diego-Arizona y la tipología de construcciones de valor en este sitio se presentan en el cuadro 3. Esta tipología se refiere a la historia de la ruta antes, durante y después de la construcción del ferrocarril en un período de significado histórico (1914-1950). El corredor está conformado por el ferrocarril, los derechos de vía, las estructuras y los asentamientos que se han establecido adyacentes a éstos. Los recursos por identificar y evaluar se pueden dividir en cinco grandes contextos:

El primero, la construcción del ferrocarril en el período de 1907 a 1919, está representado por puentes, túneles, viaductos, estaciones, equipo rodante, mobiliario, cruces, etcétera. El segundo, las industrias que surgieron en torno al ferrocarril en el período de 1909 a 1960, entre ellas las llamadas tradicionales como la de la cerveza, el vino, producción de alimentos, etcétera, hasta las primeras maquiladoras, y que juntas ayudarán a entender la historia económica de la región. El tercero trataría sobre las vías de comunicación que han sido parte del corredor antes de su construcción alrededor del año 600 d.C. hasta cerca de 1900. En este contexto identificaríamos los caminos, veredas indígenas y las primeras carreteras que se visualizan desde el corredor o se conectan a éste. Un cuarto contexto lo conformarían los patrones de asentamientos humanos a lo largo del corredor desde aproximadamente el año 600 d.C. hasta 1970. Esto comprende desde los restos de petroglifos, cementerios antiguos, ranchos, así como la arquitectura y las áreas histórico-urbanas. Un quinto contexto lo integrarían los recursos culturales que se relacionan con la formación de la frontera de 1848 a 1960, e incluye los monumentos divisorios,

áreas, edificios, estructuras y elementos naturales que se localizan en los puntos de cruces fronterizos. Muchos más contextos se pueden proponer para enriquecer la interpretación del corredor; éstos son sólo algunos ejemplos de lo que se considera como temas representativos en este caso particular.

### *INVENTARIO DE RECURSOS CULTURALES*

La mejor forma de organizar la información de los contextos históricos para acciones de preservación y planeación urbana y regional es mediante la localización de los recursos culturales en un plano base, señalando en millas, desde San Diego hasta El Centro, todos los elementos que correspondan a estos contextos. Se empezaría con la milla cero, en la cual se localiza la estación Santa Fe en San Diego, hasta llegar a la milla 146, donde está la de El Centro.

Con el fin de iniciar la identificación y evaluación de los recursos culturales, naturales y geográficos del corredor en ese tramo, en el cuadro 3 presento la tipología de los recursos que se van a identificar.

Con el propósito de mostrar el tipo de información que se requiere analizar para detectar la cultura material y los elementos naturales y geográficos de valor, reproduzco parte de dos artículos descriptivos sobre el ferrocarril San Diego-Arizona. El primero es del *Locomotive Engineer's Journal* de 1972, en el cual se explica por qué la línea fue considerada una de las maravillas escénicas a principios del siglo xx.

¿Escuchaste alguna vez de un ferrocarril Americano que cruza dos líneas internacionales fronterizas y se detiene en una tercera? ¿Que sube del nivel del mar hasta picos cubiertos de nieve y baja a cuarenta y ocho pies al nivel del mar, todo en un trayecto de seis horas? ¿Que se zambulle a través de diecisiete túneles en [sólo] once millas? ¿Que de hecho, va de un país a otro sin ver la luz del día? Entonces déjenme presentarles al ferrocarril San Diego y Arizona; el ferrocarril más lejano del oeste de los Estados Unidos. Probablemente ningún ferrocarril en el mundo iguala su récord de conectarse de nación a nación y de pasear cuesta arriba, cuesta abajo y bajo el nivel del mar en una distancia de ciento cuarenta y ocho millas (*Locomotive Engineer's Journal*, 1972:734, citado por Kirchner, 1988:62).

Una segunda descripción del paisaje del corredor, hecha por Crane Douglas en la revista *Trains* en 1948, nos habla de la topografía, los patrones de asentamientos humanos, así como de los monumentos del corredor:

CUADRO 3. *Conceptos, períodos y tipología de recursos culturales por identificar*

Concepto y período	Tipología de recursos culturales por identificar
1. Época de pobladores aborígenes ( <i>circa</i> 10000 a.C. hasta el siglo XVII)	Restos de la cultura del desierto, complejo de San Dieguito, complejo cultural de los grupos kumiai y pai pai.
2. Etapa colonial (1768-1811)	Testimonios de la presencia de las misiones, aculturación de indios, transferencia de tecnología agrícola y habitacional. De rancherías y campamentos indígenas.
3. Época independiente (1822-1850)	Vestigios de ranchos que proliferan en las políticas de donación de tierras en las Californias. De la presencia de las misiones hasta su secularización en 1833. De sitios y monumentos que delimitan la frontera entre los dos países.
4. Formación de la frontera	Restos materiales de las migraciones a causa de la época de la fiebre de oro de California y del reordenamiento territorial por las concesiones de terrenos baldíos a extranjeros en Baja California.
5. Expansión económica de Estados Unidos y porfiriato (1876-1910)	Testimonios de la conquista pacífica de Estados Unidos a México mediante la penetración económica. Construcción de viviendas, comercios, servicios y vías de comunicación. Llegada de los ferrocarriles a San Diego, California, en 1882. Formación de fraccionamientos urbanos en San Diego, Tijuana y Tecate. Construcción del ferrocarril San Diego-Arizona.
6. Revolución Mexicana (1910-1920)	Vestigios del rol del ferrocarril durante los sucesos de 1911. Identificación de los sitios de batalla. El ferrocarril como promotor del turismo en la frontera. Casinos, hoteles, restaurantes, plazas de toros.
7. Industrialización y urbanización (1920-1970)	La arqueología industrial a lo largo del corredor, vestigios del ferrocarril, de industrias tradicionales, obras hidráulicas, caminos, autopistas, avenidas que cruzan el corredor. Huellas de la urbanización, política social, fraccionamientos, cementerios, escuelas rurales, orfanatorios, hospitales, cárceles.

**Fuente.** Velázquez, 2002; Martínez, 1956; Piñera, 1985; Price, 1973; Espinoza, 1990; Dodge, 1960; Kirchner, 1988; Hanft, 1984.

Poco después de dejar Tecate, damos vuelta por el Ballon Loop, una curva en forma de doble herradura desde la cual la vía se puede ver en las montañas a tres diferentes elevaciones al mismo tiempo. Este recodo, nos baja al Valle Pintoresco de Valle Redondo, el cual se considera el más fértil en Baja California [...] La escena de la montaña punteada con pequeñas granjas, continúa mientras que la vía, se tuerce, al oeste de Redondo, a través del Cañón de Matnuca [sic], pasando directamente abajo de la Presa Rodríguez que sobresale del tren a la izquierda. Las casas se hacen más frecuentes en la medida en que nos acercamos a Agua Caliente, afamado lugar de juego de los años 20s [...] Cerca de las vías está el lujoso Hotel antiguo de Agua Caliente con sus *bungalows* para huéspedes y el casino de juegos que ahora se usa [...] como una escuela.

En unos pocos minutos entramos a Tijuana [...] Hacemos una rápida parada para bajar a los pasajeros mexicanos [...] El inspector de migración viene [...] Justo más allá una estrella blanca es la estación de San Ysidro en los Estados Unidos (Kirchner, 1988:125).

La geografía de la ruta del San Diego-Arizona llamó la atención como proeza de ingeniería que permitió el paso del tren, a través de la espectacular cañada del Carrizo, por medio de 17 túneles e incontables puentes y estructuras en las laderas, en ruta al Valle Imperial, localizado bajo el nivel del mar. La sección mexicana del ferrocarril, por sí misma, representó la única línea construida a través de montañas en Baja California (Kirchner, 1988:92, 93, 98).

El cuadro 4 muestra la clasificación de los recursos culturales para el ferrocarril Tijuana-Tecate, con las definiciones (adaptadas a este caso) del National Park Service, por ser comprensivas y por su similitud con las de la *Ley de preservación del patrimonio cultural de Baja California*, en donde la unificación de la información debe ser uno de los primeros requisitos por cubrir para poder interpretar adecuadamente la historia regional. En este trabajo se presenta una clasificación general de recursos culturales, naturales y escénicos (véase el cuadro 4).

## CONCLUSIONES

Alvin Rosenbaum y Marcy Mermel nos dicen que cada día estamos menos ligados a la región como consecuencia de los avances tecnológicos actuales y la globalización económica, por lo que sugieren repensar y estudiar la región con base en conceptos como el de áreas naturales y culturales y de corredores de herencia que “ayudan a crear un mejor futuro, en el cual el ser humano pueda convivir en armonía con sus semejantes y con la naturaleza, conservando a la vez sus raíces históricas” (Rosenbaum y Mermel, 1995:31).



CUADRO 4. *Inventario preliminar de recursos culturales, naturales y escénicos*

L.	M.	Edificio	Sitio	Estructura	Distrito	Topografía
1	0  15.5	Estación Terminal	División internacional	Monumento divisorio internacional	San Diego Old Town Gas Lamp Chicano Park San Ysidro	Valle de Tijuana Río Tijuana
2	15.5  59.8	Ex casino Harinera E. García E. Tecate Cervecería Ex molino	Estación Argüello Estación Matanuco Estación Eduardo Estación Redondo Estación Loma Rita Estación La Puerta Estación Lindero	Puente Viaducto N° 1 Viaducto N° 2 Presa Túnel N° 1 Túnel N° 2 Túnel N° 3 Túnel N° 4	Colonia Libertad Ranchos: La Puerta Los Laureles Dos Palmas Los Alisos Seco El Capiro El Colorado	Cañón de Matanuco Valle Redondo Cerro Cuchumá Río Tecate
3	59.8  129.7	E. Campo E. Jacumba	Estación Division Estación Hi Pass Estación Barranca Carrizo	Viaducto del Arroyo Túneles N° 4 al 21	Campo Jacumba Plaster City	Arroyo Barranca Carrizo Valle de Jacumba
4	129.7  148	  El Centro	Estación Dos Cabezas Estación Coyote Wells Estación Dunaway Estación Dixieland Estación Seeley		Plaster City  El Centro	

Fuente. Elaboración propia.

Una estrategia para definir regiones, particularmente las rurales –nos dicen estos autores–, es a través de la aplicación del término *desarrollo de la herencia* (*heritage development*). “Las regiones que se identifican con el desarrollo de la herencia pueden lograr que múltiples jurisdicciones trabajen juntas con el objetivo de definirse a sí mismas como parte de una región histórica, conservar sus recursos naturales y culturales y promover el desarrollo económico”. El elemento más importante que este concepto genera es que permite que los *ciudadanos regionales* se reconozcan, con lo cual impulsa a los individuos a verse a sí mismos como parte de una región más grande y los persuade a trabajar juntos en problemas y metas comunes (Rosenbaum y Mermel, 1995).

El reconocimiento de recursos lineales culturales como caminos, veredas, ferrocarriles y carreteras que abarcan varios municipios, estados y hasta paí-

ses como parte de una misma región geográfica o cultural, permite llevar a cabo acciones de protección y desarrollo con base en la cooperación de los residentes del corredor.

El desarrollo de la herencia en los ámbitos regional y binacional implica actividades como el turismo cultural y la preservación histórica, que requieren de la participación de múltiples instituciones, grupos, compañías e individuos. Estos proyectos pueden atraer personas de ambos países interesadas en considerar su herencia común y en trabajar unidas para llevar a cabo la preservación histórica y generar la revitalización económica que requieren los corredores creando áreas de valor comunes (Rosenbaum y Mermel, 1995:37).

En virtud de que la adopción del concepto de corredor en México se utiliza en los proyectos Camino Real Misionero, Camino Real de Tierra Adentro y Los Caminos del Río, se propone seguir explorando el concepto para su correcta aplicación y efectividad. Al mismo tiempo conviene comparar cómo el concepto se relaciona con otras definiciones de áreas binacionales en la frontera de México y Estados Unidos, una de las cuales puede ser la de áreas naturales protegidas o cuencas. En este sentido, conviene discutir la posibilidad de adecuar el sistema de la administración pública y la normatividad en relación con las áreas de herencia binacionales para poder integrar las acciones del desarrollo regional y binacional que el concepto implica y que permitan manejar conjuntamente tanto los recursos culturales como los naturales que caracterizan a los corredores de herencia lineales.

La propuesta de corredor de herencia binacional requiere de la cooperación intergubernamental y de la integración tanto de las instituciones de los diferentes niveles de gobierno como de la sociedad civil e iniciativa privada para participar en los procesos de conservación de estos sitios. Esta sugerencia se hace en virtud de que los corredores que actualmente se desarrollan en la frontera entre México y Estados Unidos han tenido un alcance limitado ya que es difícil aplicar este concepto de alcances regionales en sistemas opuestos, uno descentralizado y el otro centralizado. O, tal como dice Peter Brink, vicepresidente de la National Trust for Historic Preservation,

[...] podemos progresar en hacer [de] los corredores de transporte una parte valiosa de la vida al identificarlos, establecer sus límites e identificando sus características importantes. A largo plazo, sin embargo, solamente podemos ganar la protección y apreciación de estos corredores si suficiente gente que viva en ellos o cerca de ellos los favorece y apoya (Brink, 1993:52).

## BIBLIOGRAFÍA

- Abbagnano, Nicola, *Diccionario de filosofía*, México, Editorial Porrúa, 1987.
- Alanen, Arnold R., "Considering Cultural Landscapes", *Historic Preservation Forum. The Journal of the National Trust for Historic Preservation*, Washington, D.C., enero-febrero de 1991.
- Arner, Mark, "Is City's Future on Track?", *San Diego Union Tribune*, San Diego, 20 de noviembre de 1994.
- Birnbaum, Charles A., "Protecting Cultural Landscapes: Planning, Treatment and Management of Historic Landscapes", *Preservation Briefs*, núm. 36, 1994.
- Bonifaz de Hernández, Roselia, "El noroeste: Baja California", *Visión histórica de la frontera norte de México*, t. v, Tijuana, Baja California, Universidad Autónoma de Baja California, Editorial Kino, El Mexicano, 1994.
- Brink, Peter H., "Livable Communities and Historic Preservation Corridors", *Cultural Resources Management Bulletin (CRM)*, vol. 16, núm. 11, 1993, p. 2.
- Cameron, Christine, "The Challenges of Historic Corridors", *Cultural Resources Management Bulletin (CRM)*, vol. 16, núm. 11, 1993.
- Copps, David H., *Views from the Road: A Community Guide for Assessing Rural Historic Landscapes*, Washington, D.C., Island Press, 1995.
- Dodge, Richard V., "Rails of the Silver Gate: The Spreckels San Diego Empire", *Pacific Railway Journal*, 1960.
- Douglas, Crane, "Through Carriso Gorge to Southern California", *Trains*, vol. 8, núm. 11, septiembre de 1948, pp. 18 y 20.
- Elkiton, Steve, "CRM and the National Trails System", *Cultural Resources Management Bulletin (CRM)*, vol. 20, núm. 1, 1997.
- Espinoza Valle, Víctor A., *Don Crispín: Una crónica fronteriza*, Tijuana, B.C., El Colegio de la Frontera Norte, 1990.
- Garate, Donald T., "The Juan Bautista de Anza Trail", *Cultural Resources Management Bulletin (CRM)*, vol. 16, núm. 11, 1993.
- Glassie, Henry, *Pattern in the American Folk Culture of the Eastern United States*, Philadelphia, University Press, 1968.
- Hanft, M. Robert, *San Diego & Arizona: The Impossible Railroad*, Glendale, California, Trans-Anglo Books, 1984.
- Keune, Russel V., *The Historic Preservation Yearbook*, Bethesda, Maryland, Adler & Adler Publishers Inc., 1984-1985.

- Kirchner, John A., *Baja California Railways*, San Marino, California, Golden West Books, 1988.
- Kniffen, Fred, "Folk Housing: Key to Diffusion", *Annals of the Association of American Geographers*, núm. 55, 1965.
- Liebs, Chester H., "Reconnecting People with Place: The Potential of Heritage Transportation Corridors", *Cultural Resources Management Bulletin CRM*, vol. 16, núm. 11, 1993.
- Locomotive Engineer's Journal*, "Record Ramblings of a Southwest Road: An International Adventure", vol. 56, núm. 19, octubre de 1972.
- Martínez M., Pablo L., *Historia de Baja California*, México, Patronato del Estudiante Sudcaliforniano, A.C., 1956.
- Morton, Terry B. y U.S./ICOMOS, "The Conference on Transportation Corridors as Cultural Landscapes", *Cultural Resources Management Bulletin (CRM)*, vol. 16, núm. 11, 1993.
- National Park Service, "Report of Working Groups: Historic Transportation Corridors Conference", *Cultural Resources Management Bulletin (CRM)*, vol. 16, núm. 11, 1993, pp. 54.
- Ortiz Hernán, Sergio, *Los ferrocarriles de México*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1970.
- Ortiz Villacorta, Mario, "Camino de hierro de las Californias", *Frontera*, Tijuana, B.C., 15 de octubre de 2001.
- Piñera Ramírez, David, *Historia de Tijuana: Semblanza general*, Tijuana, B.C., Centro de Investigaciones Históricas UNAM-UABC, 1985.
- Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*, vigesimoprimer edición, Madrid, 1984.
- Rosenbaum, Alvin y Mercy Mermel, "Why Now is Time to Rethink Regionalism", *Colloqui Journal*, primavera de 1995, p. 31.
- Schivelbusch, Wolfgang, *The Railway Journey*, Nueva York, Urizen Books, 1979.
- Steinitz, Michael, *Rethinking Geographical Approaches to the Common House: The Evidence from Eighteenth Century Massachusetts*, Columbia, University of Missouri Press, 1989, p. 6 (Vernacular Architecture Forum, III).
- Stilgoe, John R., *Metropolitan Corridor: Railroads and the American Scene*, New Haven y Londres, Yale University Press, 1983.
- Straus, Erwin, *The Primary World of the Senses*, Nueva York y Londres, New York Free Press, 1963, p. 319.
- Velázquez Morales, Catalina (coord.), *Baja California: Un presente con historia*, Mexicali, B.C., Universidad Autónoma de Baja California, 2002.

- Walther Meade, Adalberto, *Tecate: Cuarto municipio*, Mexicali, B.C., Universidad Autónoma de Baja California, 1993.
- Weitzman, David, *Traces of the Past: A Field Guide to Industrial Archaeology*, Nueva York, Charles Scribner's Sons, 1980.
- Withun, William L., *Rails Across America*, Nueva York, Salamander Books Ltd., 1993.