



---

*Title:* El Ferrocarril Interurbano entre San Diego y Tijuana, 1916-1918

*Author:* Lawrence Douglas Taylor Hansen

*Source:* Journal of Transborder Studies - Research and Practice Summer 2014

---

# El Ferrocarril Interurbano entre San Diego y Tijuana, 1916-1918

By: Lawrence Douglas Taylor Hansen

## Resumen

En el artículo se analiza el desarrollo, desde un punto de vista histórico, de un servicio ferroviario interurbano entre las áreas de *downtown* (zonas céntricas) de San Diego y Tijuana. En la primera parte del ensayo se examinan las diversas circunstancias que tuvieron un papel en la creación de un conjunto de sistemas ferroviarios y de tranvías eléctricos que condujeron, con el tiempo, al establecimiento de un servicio de transporte de pasajeros desde el centro de San Diego y Coronado hasta el centro de Tijuana. En la segunda parte, se enfoca sobre los años de 1916 a 1918, el período cuando de hecho existió este tipo de servicio ferroviario entre las dos ciudades.

*Palabras claves: San Diego, Tijuana, ferrocarriles, tranvías, transporte fronterizo.*

## Abstract

The paper examines the development, from an historical perspective, of an interurban rail service between downtown San Diego and Tijuana. The first part of the essay deals with the various circumstances which played a part in the creation of a network of railroad lines and electric streetcars that led, in time, to the establishment of a passenger service between the downtown areas of San Diego and Coronado, on the one hand, and the *centro* (downtown) of Tijuana. The second part deals specifically with the years from 1916 to 1918, when in fact this type of railroad service existed between the two cities.

*Key words: San Diego, Tijuana, railroads, streetcars, border transport.*

## Introducción

Hoy en día, la gran mayoría de personas que cruzan la frontera rumbo a Tijuana y otros destinos en Baja California y México viaja por medio de automóviles, mientras que un número también significativo toma el ferrocarril ligero --el San Diego Trolley-- con destino a San Ysidro o las rutas de autobuses con paradas cerca de la línea internacional. Aquellas personas que entran a México como peatones puedan caminar un km de distancia (aproximadamente) hasta llegar al centro de Tijuana o, alternativamente, tomar uno de los numerosos taxis o autobuses que proporcionan un servicio de transporte al centro.

Es de notar que el transporte de pasajeros en ferrocarril se termina abruptamente al llegar al lado estadounidense de la línea internacional. Una vez que uno llegue al lado mexicano de la frontera, únicamente existen formas de transporte público motorizados para continuar su viaje hacia el centro de Tijuana y zonas más aledañas.

No obstante, hubo un tiempo --entre 1916 y 1918-- cuando existió un sistema de transporte ferroviario de alguna forma entre las zonas céntricas de las dos ciudades. Aunque su período de operaciones fue relativamente corta --de hecho, duró menos de un par de años-- , representó la culminación de un proceso de casi dos décadas de desarrollo del transporte ferroviario en San Diego.

Si bien se han realizado estudios e investigaciones sobre el desarrollo del ferrocarril en las regiones de San Diego y de la frontera de las Californias, no se ha prestado la atención a esta forma de conexión ferroviaria interurbana que existió alguna vez entre las dos ciudades. Esta conexión, cabe notar, se hizo posible debido a la construcción de una red compleja de líneas ferroviarias urbanas de diferentes tipos --trenes de vapor, tranvías eléctricos y vagones de ferrocarril eléctricos con su propias fuentes de poder—que, con el tiempo, se iba extendiéndose hacia la línea internacional y más al sur en territorio mexicano así como la provisión, de manera *ad-hoc* o improvisada, de una pequeña línea de tranvía motorizada en Tijuana.

El propósito del siguiente ensayo consiste en analizar este proceso en términos de las circunstancias y condiciones que condujeron a la creación de los servicios ferroviarios a la frontera y, con el tiempo, hasta Tijuana. También se examinan los factores que

provocaron la interrupción de éste enlace transfronterizo, así como la sustitución paulatina del servicio ferroviario por el de autobuses y automóviles.

### **El auge de la década de 1880 en la región de San Diego y el estrechamiento de los lazos con Tijuana.**

La construcción del sistema ferroviario que alguna vez existió entre los centros de San Diego y Tijuana tuvo sus orígenes durante el gran auge económico que ocurrió en la región de San Diego, así como en la parte sur de California en general, a partir de mediados de la década de 1880.

El 9 de noviembre de 1885, se terminó la construcción del tramo del ferrocarril California Southern que ligaba a San Diego con el ferrocarril transcontinental que pasaba por San Bernardino y Barstow. La inauguración de la línea a San Diego dió lugar a una ola de especulación en la compra y venta de terrenos y de construcción de todo tipo (Smythe, 1908: 391-412; Middlebrook y Dodge, 1956: 1-3; Lowell, 1985: 245-260). Durante los siguientes tres años, las autoridades municipales trazaron los planos para colonias adicionales, mientras que también se establecieron unos veinte pueblos nuevos en las áreas rurales circundantes. La prosperidad también permitió que se llevaran a cabo varias obras públicas: la pavimentación de las calles principales del centro y la nivelación de las calles en las colonias, la construcción de vías para ferrocarriles interurbanos y tranvías, presas, servicios de agua y alcantarillado, escuelas, hospitales, así como una biblioteca pública y un teatro de la ópera. Aunque para 1889 el auge se había terminado, el impulso que había impartido a la economía y al crecimiento en general siguió, a pesar de la recesión subsecuente de 1890-1893 (Smythe, 1908: 413-452; Dumke, 1944: 17-27 y 136-142; Booth, Olmsted & Pourade, 1971: 8)

La mayor zona de expansión que experimentó San Diego durante este período ocurrió en la parte sur de la región, a lo largo de la costa hacia la frontera internacional. El ferrocarril National City and Otay, que pertenecía a la San Diego Land and Town Company (sucursal del ferrocarril Santa Fe), construyó una línea ferroviaria hacia el sur desde la terminal de National City hasta Otay Mesa. Subsecuentemente, tres ramales fueron construidos para dar servicio también a Oneonta (Imperial Beach), La Presa, Otay y Tia Juana, cerca de la línea internacional (Smythe, 1908: 439-440; Phillips, 1962: 31-

43) y se planeó el establecimiento de varias colonias en las áreas servidas por estos ramales: Tia Juana Heights, Fruitland, Tia Juana Junction, Tia Juana City y Oneonta. Como consecuencia de esta iniciativa, el valor de los terrenos en estas áreas se incrementó sustancialmente, debido no sólo a su cercanía a la frontera sino también a las posibilidades que ofrecían para la expansión de la agricultura y el aumento en la producción de los alimentos que necesitaba urgentemente la creciente población de San Diego (*CEM*, 1887, 3 octubre; *SDU*, 1887, 22 agosto y 1 octubre; 1888, 1 enero).

Con respecto a la región de Tijuana, el auge de bienes raíces no afectó a esta región debido en gran parte a una disputa legal en torno a la disposición de los terrenos del rancho Argüello, que pertenecía antiguamente a su fundador Santiago Argüello (1791-1862). La disputa surgió entre la viuda de Argüello, Pilar Ortega, y otros miembros de la familia.<sup>1</sup> A pesar del pleito legal, un pequeño poblado había comenzado a formarse en la región. Además de la aduana, que el gobierno federal había establecido en 1874, así como el rancho ganadero que pertenecía a la familia Argüello, también existían varias viviendas de adobe y madera, algunas tiendas (la más grande de las cuales pertenecía a William Lane), una carnicería cuyo dueño era James Argüello, una escuela y una iglesia. También había algunas fuentes de aguas termales (Agua Caliente) ubicadas a unos seis km al sur del pueblo. Algunos años antes, se había construido un hotel y restaurante en el sitio, donde aquellas personas que padecían de reumatismo y enfermedades de la piel podrían ser atendidas.<sup>2</sup>

Tijuana se convirtió en un destino importante para los turistas y visitantes en general que llegaban a San Diego, sobre todo después de la inauguración del Hotel del Coronado el 1 de febrero de 1888. Desde allí, podrían abordar carruajes que les llevaban a "La Mojonera", ubicada en la costa del Pacífico que marcaba el inicio de los límites territoriales entre los dos países y desde donde podrían mirar hacia México. Otro recorrido consistía en abordar los trenes de excursión que partían del centro de San Diego y llegaban a la comunidad de Tía Juana (San Ysidro) en la bahía sur, de donde podrían abordar carretas que les llevaban al balneario de Agua Caliente (*SDU*, 1888, 3 agosto; *OP*, 1889, 13 junio).

Al llegar a Tijuana, el turista encontraba una variedad de espectáculos y actividades. Había, por ejemplo, carreras de caballos, que se anunciaban diariamente en

los periódicos de San Diego. Las carreras eran organizadas por un grupo de comerciantes y rancheros que vivían en las regiones de Tia Juana y Tijuana, como Joseph Messenger, Alejandro Savín y Felipe Crosthwaite. También había corridas de toros, peleas de gallo y bailes étnicos. Algunos días festivos mexicanos, como Cinco de Mayo y el 16 de septiembre, también atraían a muchos visitantes. Todas las atracciones y *shows* eran populares entre los sandiegüinos y otros turistas y les ayudaban a sentir que estuvieran en un país foráneo (*SDDB*, 1887, 6 y 18 septiembre; *SDS*, 1889, 3 agosto; *SDU*, 1888, 6 agosto).

El incremento de este negocio turístico en 1888 y 1889, junto con la llegada de nuevos pobladores, que se asentaron en los terrenos del rancho de Tijuana, sirvieron para convencer a los miembros de la familia Argüello que era conveniente llegar a un acuerdo sobre la disposición legal de la extensa propiedad. Su decisión al respecto también se basó en el hecho de que varios miembros de la familia, así como algunos de sus parientes de la familia Olvera, que también eran propietarios de la misma región, vivían en California. El acuerdo que puso fin a la disputa sobre los terrenos, que fue aprobado el 12 de julio de 1889, dispuso que cierta porción de los terrenos del rancho serían reservados para formar el nuevo municipio de Zaragoza de Tijuana.<sup>3</sup>

Para la primavera tardía de 1888, el auge económico en la región de San Diego y del sur de California se había terminado. Varios de los inversionistas habían perdido dinero con el colapso del mercado de bienes raíces y la cesación de la construcción. No obstante, el auge había resultado en varias mejoras cívicas que facilitarían el crecimiento y desarrollo de la ciudad en el futuro. Aunque la población de San Diego se disminuyó de 35,000 a 16,000 habitantes entre la primavera y el otoño de 1888, todavía se quedaba tres veces más grande que en el período antes del auge (Pourade, 1964: 216).

Con la expansión de las áreas urbanas hacia la frontera, San Diego también había sido vinculado de manera física, económica y social con el nuevo municipio de Tijuana (Dumke, 1944: 260-271; Gil Durán, 1989: 65-66). Esta expansión tendría importantes repercusiones para el crecimiento y la extensión de la red de transporte ferroviaria entre las dos ciudades.

## **El papel del sistema ferroviario interurbano en el desarrollo de la región de la bahía sur de San Diego.**

La creación del sistema ferroviario interurbano entre el centro de San Diego y las diversas comunidades ubicadas a lo largo de la región costera entre aquella ciudad y la frontera, como se indicó en la sección anterior, constituyó el factor clave en el desarrollo de esta zona.

La construcción de líneas ferroviarias interurbanas con motivo de conectar las colonias ubicadas en los alrededores de las grandes ciudades con el centro, junto con el desarrollo de las líneas de tranvías, facilitaban grandemente el transporte urbano. Es importante hacer hincapié en este último punto --la creciente dependencia de la ciudad del transporte en tranvías-- dado que, con el tiempo, una porción sustancial del sistema ferroviario urbano de San Diego fue electrificado.

En particular, fue el desarrollo del tranvía eléctrico por el ingeniero Frank Julian Sprague durante el invierno de 1887-1888 en Richmond, Virginia, que condujo a la adopción de este sistema en varias de las grandes ciudades de Estados Unidos y otros países. (Sprague, 1934: 320-321; Brittain, 1997: 1183-1184; Robbins, 2000: 92-95). Si bien en 1890 41 ciudades contaban con sistemas de transporte por medio de tranvías eléctricos, para 1895 850 líneas estaban en servicio. Para la década de 1910, a raíz del desarrollo de las líneas de tranvías eléctricos, el tamaño de las áreas metropolitanas se habían triplicado (Miller, 1960: 101; Jackson, 1985: 105-115).

La introducción del sistema de tranvías eléctricos permitió que los antiguos ferrocarriles urbanos pudieran ser extendidos a una distancia considerablemente superior a la que había sido posible con el uso de los tranvías jalados con recuas de caballos o mulas. Además, se necesitaba una infraestructura mucho más pequeña, dado que no se requería el mantenimiento de establos para los miles de animales de tiro así como las grandes cantidades de forraje que consumían. Con la introducción del nuevo sistema de transporte, también se eliminó la necesidad de limpiar las grandes cantidades de estiércol que los animales dejaban en las calles. (Miller, 1960: 101-102).<sup>4</sup>

Por medio de los tranvías eléctricos, se podía viajar a una velocidad de 34 km por hora e incluso más en las áreas escasamente pobladas. En lugar de una tarifa de cobro basada en las zonas específicas servidas, como se usaban en el caso de los ferrocarriles de

vapor que daban servicio a las colonias aledañas, las compañías de tranvías eléctricos cobraban una tarifa igual en todas las rutas independientemente de la distancia que viajaban los pasajeros, con permisos gratis para el transbordo a otras líneas. Para la década de 1890, con la creciente incorporación de las compañías más pequeñas en empresas más grandes, la tarifa normal de diez centavos se bajó a cinco centavos (Miller, 1960: 102-105).

Las grandes unidades de tranvías eléctricos se movían más rápidamente que los trenes de vapor en las líneas ferroviarias principales. Además, en algunos casos, los sistemas ferroviarios de tranvías eléctricos formaban conexiones continuas con ciudades distantes. Para 1915, por ejemplo, con varios transbordos entre líneas, se podía viajar entre Nueva York y Boston o, como otro ejemplo, desde Freeport, Illinois, hasta Ithaca, Nueva York, una distancia de más de 1700 km, por unos cuantos dólares --con tal que uno llevaba consigo un rollo o dos de monedas de cinco centavos (Stilgoe, 1983: 289-310).

El servicio ferroviario entre National City y San Diego se inició el 14 de junio de 1887, compuesto de una locomotora, del tipo "*steam dummy*", conectado a un vagón de pasajeros. Se comenzó el servicio normal dos días después (el 16 de junio), cuando se llevó un total de 550 pasajeros. Durante el período de auge para los trenes de vapor, un total de 64 trenes operaban diariamente entre National City y San Diego (Sanders & Dodge, 1957: 1).

Subsecuentemente, se extendió la vía y se inició el servicio hasta Chula Vista (26 de junio de 1887), a Otay (2 de octubre) y Oneonta (4 de diciembre). El 20 de mayo de 1888, se concluyó la construcción de un puente a través del río Tijuana en California. Desde un empalme ubicado en la orilla sur del Río Sweetwater, se tendieron rieles hasta Sweetwater Dam (la presa de Sweetwater) y hasta La Presa. Los trenes a estos últimos dos sitios fueron puestos en operación el 24 de diciembre de 1887 y el 2 de abril de 1888. (Sanders & Dodge, 1957: 1)

La terminal de este último ramal se ubicaba en Tia Juana (San Ysidro). El ferrocarril, denominado de tipo "*motor road*" (con locomotoras de vapor), dejaba que sus pasajeros desembarcaran cerca de la línea divisoria. De allí, tendrían que cruzar la frontera y llegar a Tijuana, a un km de distancia aproximadamente, caminando, o por



medio de algunas carretas operadas por mexicanos. Aunque esta ruta era, en realidad, sólo un ramal de la línea ferroviaria troncal que pasaba a lo largo de la costa sur de San Diego, llegó a ser, debido a la popularidad de Tijuana como destino turístico, muy transitado no sólo por los residentes de San Diego sino por los viajeros de otras regiones, que, en el transcurso de sus visitas a San Diego, quisieran incluir una visita al "*Old Mexico*" como parte de su recorrido por la zona. (Hanft, 1984: 13-15)

En 1888 la empresa ferroviaria Coronado Railroad Company terminó de construir el Coronado Railroad (Ferrocarril Coronado). Con la participación de los inversionistas sandiegüinos Elisha S. Babcock, hijo, H.L. Story y sus socios, la línea fue construida como parte del proyecto para el fraccionamiento de la isla en lotes suburbanos y la construcción del Hotel Coronado, que se inauguró a finales de enero de 1888. Originalmente, el Ferrocarril Coronado se desarrolló --en un principio con unos vagones jalados con mulas y luego con una locomotora "*dummy*" de vapor-- para proporcionar transporte a través de la isla de Coronado desde el lugar del embarcadero del transbordador a San Diego. Posteriormente, sin embargo, se consideraba que era importante construir una "*belt line*" (línea de circunvalación) alrededor de la bahía para auxiliar en el transporte de pasajeros y materiales. Conocida como la "Coronado Belt Line", dicha línea se extendía desde la intersección de las calles Quinta y "L" del centro de San Diego hasta National City y Chula Vista; desde allí, pasaba alrededor de la extremidad meridional de la bahía de San Diego y luego subía hacia el norte a lo largo de la llamada "Silver Strand" (península de Coronado), hasta el Hotel Coronado (Coronado Rails, 1971: 1-2; Dodge, 1960: 18).

Por lo tanto, para finales de la década de los ochenta, había dos compañías ferroviarias que ofrecían servicio de transporte a lo largo de una porción muy extensa de la costa del sur, hasta Oneonta (Imperial Beach). Con los dos ferrocarriles en operaciones, había un total de 126 trenes que hacían recorridos diariamente entre National City y San Diego. (Dodge, 1960: 18)

En 1906 la compañía de John D. Spreckels adquirió el control del ferrocarril National City and Otay. La compañía Spreckels ya era dueño del San Diego Electric Railway (Ferrocarril Eléctrico de San Diego) y del Coronado Railway, con sus secciones respectivas de "Steam" (vapor) y "Electric" (eléctrico). Entre 1906 y 1907, debido al

incremento sustancial en el desarrollo de National City y Chulavista, una porción del ferrocarril National City and Otay --la línea entre Chulavista y San Diego-- fue electrificada. La energía eléctrica para las líneas de trolley fue proporcionada por la San Diego Electric Railway (Smythe, 1908: 529-534; Adams, 1924: 180-207; Dodge, 1960: 16 y 40-41). El acondicionamiento de los vagones provenientes del Coronado Railway con motores, frenos de aire y otro equipo para ser utilizados como vagones de trenes interurbanos fue realizado en los talleres de la National City and Otay ubicados en la intersección de las calles 24 y la Octava (Cleveland), en National City (Sanders & Dodge, 1957: 1).

### **El enlace ferroviario con Tijuana**

A mediados de diciembre de aquel mismo año (1906), la compañía Spreckels también anunció que se construiría un ferrocarril --el San Diego and Arizona Railway (SD&A)-- de San Diego a Yuma. Spreckels estuvo confiado de que su empresa tendría más éxito que los intentos anteriores para dar San Diego una conexión ferroviaria más directa con los mercados del este de Estados Unidos (Railroad, 1906: 1).<sup>5</sup>

En enero de 1908 Spreckels y otros socios formaron una nueva empresa, llamada la San Diego Southern Railway Company (SDS). De acuerdo con sus artículos de incorporación, se estipulaba la construcción de tres líneas: un ferrocarril de San Diego hasta Ensenada, otra de San Diego a Coronado, y un tercero por medio del valle de Sweetwater hasta La Presa y el valle de Jamacha, con el destino final en Lakeside (para competir con el San Diego, Cuyamaca and Eastern Railway). A partir del 1 de julio de 1908, el SDS adquirió el control sobre las *steam divisions* (divisiones de trenes de vapor) del Coronado Railway, del National City and Otay, así como de la línea de trenes interurbanos eléctricos de éste. Al mismo tiempo, el San Diego Electric Railway adquirió el control sobre la división eléctrica del Coronado Railway. En octubre de 1909, el servicio de vagones interurbanos eléctricos fue extendido hasta Otay; esto era el punto más cercano a Ensenada alcanzado por el servicio de los vagones eléctricos. Aquellos pasajeros que querían visitar a Tijuana (México) tomaban uno de los trenes interurbanos hasta National City y Otay; al llegar a este último lugar, se transbordaban a los trenes de

vapor con destino a Tia Juana, del lado estadounidense de la frontera. (Dodge, 1960: 41-42)

El 20 de marzo de 1912, el SDS fue incorporado, junto con la San Diego and Cuyamaca Railway, para formar una nueva compañía, la San Diego and South Eastern Railway (SD&SE). Las operaciones del SD&SE fueron distribuidas en tres nuevas divisiones: 1). el servicio a Cuyamaca se convirtió en la Eastern Division, 2). los trenes de vapor del Coronado Railroad y del National City and Otay formaron la Southern Division, y 3). la línea interurbana fue llamada la Electric Division. (Dodge, 1960: 42 y 57-58) Aunque tanto el SDS y su compañía sucesora, la SD&SE, anunciaban excursiones en ferrocarril hasta Tijuana --e incluso publicaban mapas ferroviarios que mostraban la extensión de la línea hasta aquel pueblo-- , el hecho es que los turistas, al desembarcar en Tia Juana (San Ysidro), del lado estadounidense de la frontera, todavía tenían que caminar hasta aquel punto o contratar los servicios de las carretas. (Kirchner, 1988: 301-303 y 310, n.50)

Entretanto, el 7 de septiembre de 1907, se había iniciado la construcción del SD&A. Debido a la crisis económica que había comenzado en aquel año, el trabajo fue lento. El 3 de abril de 1908, el gobierno mexicano dió su aprobación para los primeros 22 km de la ruta entre San Ysidro y Campo propuesta por los ingenieros de la SD&A (donde la ruta entraría nuevamente al territorio estadounidense). Para el 12 de febrero de 1910, los tendedores de los rieles habían pasado por la frontera y llegado a un punto aproximadamente media milla (.85 km) en la orilla este del río Tijuana.(SDU, 1908, 5 abril, 1909, 20 abril, 2 y 21 mayo, 15 agosto, 8 y 13 septiembre, 1910, 1 enero y 18 febrero; Dodge, 1956: 3-4).<sup>6</sup>

El SD&A comenzó a operar sus primeros trenes de excursión a los "Tijuana Hot Springs" (manantiales de Agua Caliente) en el verano de aquel año (julio de agosto de 1910). Para finales de aquel año, se había terminado el puente sobre el río Tijuana (seguido por la construcción de un segundo, unos km más adelante) y, para el 1 de marzo del año siguiente (1911), la vía fue declarada abierta oficialmente para el transporte de pasajeros y carga, aun cuando todavía faltaba construir la mayor parte de la ruta, que se terminaría en Seeley, condado Imperial.<sup>7</sup>

Estos trenes de excursión se volvieron particularmente populares para los turistas de San Diego unos años después, durante el período de la Panama-California Exposition (1915) --particularmente para ver la Feria Típica o "Tijuana Fair", inaugurada por el empresario minero mexicano Antonio Elosúa el 15 de julio de 1915, donde los visitantes podrían ver peleas de gallos y corridas de toros así como participar en juegos con apuestas. Otra gran atracción fue el Hipódromo de Agua Caliente, que se inauguró el 1 de enero de 1916 (*SDU*, 1916, 2 enero, 6 y 27 agosto, y 10 septiembre).

No obstante, las fuertes lluvias que comenzaron en este mismo mes --enero de 1916-- resultaron en inundaciones y deslaves en muchas partes de la costa sur del condado de San Diego. La situación se empeoró grandemente con la ruptura de las presas de Lower Otay y Sweetwater. Si bien se logró reparar la vía del SD&SE entre San Diego y National City, así como aquella porción que atravesaba el valle de Chollas y otros lugares en que el ferrocarril se encontraba en mal estado, el resto del sistema del National City and Otay fue abandonado, con la excepción de una porción del ferrocarril eléctrico en la Third Avenue (Tercera Avenida) de Chula Vista. Se canceló de manera permanente el servicio en las vías a la presa Sweetwater, La Presa, Imperial Beach y Tia Juana (*News*, 1916: 969; *Dodge*, 1960: 50 y 64-65).

Aunque el SD&A había experimentado algunos daños a la sección de su vía que atravesaba la región de Otay, en general experimentó menos destrucción de las lluvias que en el caso del SD&SE. Por lo tanto, a pesar del período de fuertes lluvias durante los primeros meses de 1916, los trenes del SD&A continuaron operando hasta Tia Juana y a través de la frontera. (*Hanft*, 1984: 66)

En agosto de 1916 se inauguró un servicio de tranvía que llevaba pasajeros entre la estación Tijuana del SD&A, del lado mexicano de la frontera, hasta el centro de Tijuana. La unidad consistía en un vagón impulsado por un motor de gasolina, que jalaba otro vagón detrás del primero. Es muy probable que el equipo para esta línea fue adquirido de la compañía SD&A o SD&SE, dado que, al juzgar de las fotografías disponibles, se asemejaba mucho al "Automobile Rail Car" No. 24 utilizado en los ferrocarriles San Diego & Cuyamaca y su predecesor, el San Diego, Cuyamaca & Eastern. La vía fue construida con rieles de acero, o posiblemente de madera, según la evidencia presentada en algunas fotografías de la época. La ruta se extendía por una

distancia de aproximadamente un km: desde la estación Tijuana del lado mexicano de la frontera, pasando por encima del río Tijuana sobre un puente de madera tipo caballete, hasta su punto terminal en la intersección de las calles Argüello y Segunda en el centro del pueblo. El pasaje costaba diez centavos y el viaje duró aproximadamente seis minutos. Según los anuncios de la SD&A en la prensa, el recorrido desde el centro de San Diego hasta la frontera duraba aproximadamente 35 minutos, a diferencia de los recorridos en años anteriores, cuando se tardaban hasta una hora. (Tijuana Tramway, 1916: 5).<sup>8</sup>

Aunque no se sabe cuanto tiempo duró este servicio de tranvía --ni quién era el dueño u operario-- , es probable que haya tenido una existencia de aproximadamente un año y medio, dado que, según una fotografía del período, debido a las fuertes lluvias en la primavera de 1918, el puente de madera sobre el río Tijuana se derrumbó, junto con la vía del tranvía que llevaba encima. Es muy probable que el servicio de transporte se terminó a raíz de esta destrucción provocada por las lluvias en el valle del río Tijuana debido a que, cuando el capitán Harrington W. Cochran se encontraba recogiendo datos en este mismo año (1918) con el propósito de compilar el *Terrain Handbook on Lower California* (que se publicó en 1920), ya no se encontraba en servicio (United States, 1920:176-179).

A partir de esta fecha, el servicio ferroviario a Tijuana --incluso hasta Tía Juana (San Ysidro) en la línea internacional-- gradualmente se disminuyó. La razón principal de la decadencia del transporte en ferrocarril en la región se debió al creciente uso de los automóviles particulares y de autobuses, una vez que se había bajado sustancialmente el costo de los vehículos y de la gasolina y que también había ocurrido una mejoramiento considerable en los caminos. En agosto de 1916, por ejemplo, William Clayton, el gerente de la Eastern Division del SD&SE, anunció que, en vista de la competencia de los automóviles y autobuses respecto a las rutas ferroviarias que daban servicio al este de la ciudad, su división no sólo reduciría las tarifas de pasaje, sino que también pondría en servicio algunos vagones y *trailers* motorizados --semejantes a los que daban servicio en Tijuana-- para que el servicio ferroviario en este área de la ciudad fuera más competitivo (Dodge, 1960: 67).<sup>9</sup>

Una fuente de competencia particularmente fuerte para los trenes interurbanos durante este período consistía en los llamados *jitneys*, que empezaban a surgir en grandes números en Los Angeles, San Diego y otras ciudades de los Estados Unidos. Los *jitneys* eran automóviles particulares que ofrecían servicios a la manera de un taxi-pesero a los clientes que recogían a manera de buitres de las paradas de los tranvías. Aunque supuestamente seguían rutas fijas, varios de los operadores de los *jitneys* varían sus rutas según su propio antojo. Si bien cobraban cinco centavos, que era equivalente a la tarifa que cobraban las compañías de tranvías, les resultaban no muy económico dar los *transfers* o pases de transbordo, que era uno de los aspectos particularmente atractivos de los tranvías. Por otro lado, sin embargo, los *jitneys* no estuvieron obligados a pagar los impuestos y los costos de los permisos de operación que tenían que pagar las compañías de tranvías y de ferrocarriles (Miller, 1960: 147-153). Los administradores de la compañía San Diego Electric Railway se quejaban de que habían perdido más de ocho millones de tarifas de cinco centavos a los "*jitney buses*" durante los años de 1914-1915 (Dodge, 1960: 63-64).<sup>10</sup>

Cada vez más, los ferrocarriles urbanos perdieron el terreno competitivo frente a los automóviles y autobuses y fueron gradualmente sustituidos por estas últimas formas de transporte. En muchos casos, las compañías de tranvías y ferrocarriles urbanos empezaban a poner en servicio en sus rutas más y más unidades de autobuses, hasta llegar al punto de eliminar por completo sus propias unidades de tranvías y vagones ferroviarios (Paxson, 1946: 236-253; Miller, 1960: 116 y 155-164).

En el caso del cruce fronterizo entre San Diego y Tijuana, con el tiempo se establecieron servicios de autobuses como el de la compañía Sutherland Stage, fundada por Frederick A. Sutherland de San Diego, que, a principios de la década de 1930, proporcionaba transporte público entre San Diego y Ensenada, con una escala en Tijuana (Fred Sutherland, 1932).

Fue hasta principios de la década de 1980 cuando se inauguró nuevamente un servicio de transporte ferroviario a la frontera, en la forma del tren ligero o San Diego Trolley (San Diego Trolley, 1983; Holle, 1990). Aunque han surgido proyectos para la construcción de un sistema de ferrocarril ligero en Tijuana --incluso un monorriel-- para dar un servicio de transporte público desde la garita hasta el centro de la ciudad y tal vez

hasta el Hipódromo de Caliente, hasta la fecha ninguna de estas propuestas ha sido realizada (Grimm, 2002; Bowen, 2014).

## **Conclusiones**

El enlace ferroviario entre San Diego y Tijuana comenzó a formarse en un principio debido al auge económico a mediados de la década de 1880 con la llegada del ferrocarril California Southern a aquella ciudad y, poco después, al crecimiento del tráfico de pasajeros al sur de la frontera.

Desde la fecha de su creación como municipio, Tijuana se convirtió en un destino turístico de gran popularidad tanto para los residentes de San Diego como para los visitantes de otras regiones. A pesar de que la creciente red de líneas ferroviarias construidas a las áreas hacia el sur y sureste del condado de San Diego fue realizada con la meta fundamental de servir a los habitantes de estas zonas así como también promover su poblamiento, una proporción significativa de sus usuarios, sobre todo con respecto a las líneas que daban servicio a destinos en las áreas cerca de la frontera, eran turistas que iban rumbo a Tijuana.

No existía una sola línea de transporte ferroviario a la frontera; de hecho, a lo largo de este período se construyeron varias rutas. La competencia y la euforia comercial impulsada por el auge de construcción y especulación que surgió de nuevo una vez que se había terminado la recesión de 1890-1893, condujo incluso a la duplicación de las líneas de servicio en algunas áreas, como en el caso del Coronado Railway y el National City and Otay así como del SD&SE y el SD&A, cuyas vías seguían rutas casi paralelas en muchas áreas. Asimismo, hay que destacar el papel importante de los tranvías eléctricos, junto con al proceso de la electrificación de una porción de las vías ferroviarias, en facilitar el transporte a la frontera.

También conviene destacar la vulnerabilidad de las líneas ferroviarias a los trastornos climáticos, particularmente en el caso de las fuertes lluvias que azotan a la región durante la temporada de invierno. Los desastres resultantes subrayaron la necesidad de una planeación más cuidadosa respecto a la ubicación y construcción de las vías en esta zona. No obstante, aunque el factor de clima fue la causa principal de la terminación de una porción del servicio de transporte ferroviario en la región (en el caso

del ferrocarril SD&SE), a final de cuentas, fueron los cambios tecnológicos y la creciente ascendencia de los automóviles y autobuses como medios de transporte, que condujeron al fin de este tipo de transporte entre San Diego y Tijuana.

Es posible que, en algún período en el futuro, se establecerá otra vez un enlace ferroviario --sea por medio de sistemas de trenes ligeros interconectados en la frontera, o incluso formas de transporte público mucho más rápidos y eficaces como los monorrieles y trenes de alta velocidad-- entre las dos áreas metropolitanas. Sin duda, la realización de este tipo de conexión proporcionaría un medio de traslado mucho más rápido y eficaz para mucha gente que viaja entre las dos ciudades.

## NOTAS

---

<sup>1</sup> El rancho Argüello abarcaba una parte sustancial del valle de Tijuana. Durante un tiempo, se extendía hasta San Clemente, California. Ortiz Figueroa, 1989: 84-85; Padilla Corona, 2004: 30-39.

<sup>2</sup> "Tijuana on January 19, 1886", extracto del diario de Lois Carle con respecto a su visita al hermano Irving Carle, el dueño del hotel Tijuana Hot Springs, SDHS, San Diego, California, Vertical File No. 4, expediente sobre Agua Caliente; *CEM*, 1 enero 1887; *SDB*, 26 octubre 1887.

<sup>3</sup> Medición y evaluación del predio de Tijuana, realizada por el ingeniero Ricardo Orozco, 1889, AGN, FDGG, México, D.F., 2.382(30) 24554, tomo II, caja 70, exp. 20/1, en IHH, UABC, Tijuana, B.C., caja 27, exp.. 35, pp. 31-33; Arreglo del testamento dejado por la viuda de Argüello, doña Pilar Ortega, el 12 de julio de 1889, en Ortiz Figueroa, 1989: 86-87; Padilla Corona, 1998: 107-36.

<sup>4</sup> Respecto a los aspectos ambientales de los tranvías jalados por animales de tiro, así como de carretas y diligencias, véase Tarr, 1971: 65-69 y 106.

<sup>5</sup> Sobre los intentos anteriores para construir un ferrocarril sobre esta ruta véase Menzel, 1958: 1-11, y Hanft, 1984: 9-42.

<sup>6</sup> La vía en su totalidad no se terminó de construir --principalmente debido a las dificultades de la topografía del lado estadounidense de la ruta, sobre todo en la región de la barranca Carrizo-- hasta mediados de noviembre de 1919. *SDU*, 11 y 15 noviembre 1919; *SFCh*, 5 diciembre 1919; Hanft, 1984: 66-78.



---

<sup>7</sup> Alrededor de mil pasajeros hicieron el viaje durante la primera de estas excursiones, la del 29 de julio. Dodge, 1956: 2; Dodge, 1960: 66; Hanft, 1984: 52-55.

<sup>8</sup> Según el historiador mexicalense Celso Aguirre Bernal, cuando el gobierno mexicano otorgó permiso a la compañía Spreckles para la construcción del SD&A entre Tijuana y Jacumé en 1908, también se concedió un permiso a Harry L. Titus, gerente de la empresa de Sherer and Sons, encargada de la construcción de la vía, para tender "una vía provisional que penetre a Tijuana de Norte a Sur por la Avenida Olvera, entre las calles Primera y Segunda". Aguirre Bernal, 1989: 163. La estación ferroviaria de Tijuana se construyó en 1912. Price, 1988: 48-49).

<sup>9</sup> Durante la década de 1920 una serie de vagones ferroviarios (los llamados "doodlebugs"), equipados con motores de tipo gasolina-eléctrico, daban servicio entre San Diego, Tijuana y Agua Caliente, pero cesaron operaciones al ser revocada la Ley Seca y a raíz de la Depresión. Dodge, 1956: 4.

<sup>10</sup> Sobre las dificultades entre las compañías de tranvías eléctricas y los *jitneys*, véase Competition, 1919: 485-488.

## REFERENCIAS

### Archivos y colecciones especiales:

AGN, FDGG	Archivo General de la Nación, México, D.F., Fondo: Dirección General del Gobierno
IIH, UABC	Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, Tijuana, Baja California
SDHC	San Diego History Centre, San Diego, CA

### Periódicos:

CEM	Coronado Evening Mercury
OP	Otay Press
SDB	San Diego Bee
SDDB	San Diego Daily Bee
SDS	San Diego Sun
SDU	San Diego Union
SFCh	San Francisco Chronicle

Adams, H. A. (1924). *The Man John D. Spreckels*. San Diego, CA: Frye & Smith.

- 
- Aguirre Bernal, C. (1989). *Historia compendiada de Tijuana*. 2da. Ed. México: Ediciones :Quinto Sol..
- Booth, L., Olmsted R. & Pourade, R.F. (1971). *Portrait of a Boomtown: San Diego in the 1880's*. San Diego: California Historical Society.
- Bowen, D.J. (2014, 14 de abril). San Diego and Tijuana plan cross-border LRT. *International Railway Journal*. Recuperado de <http://www.railjournal.com/index.php/north-america/san-diego-and-tijuana-plan-cross-border-lrt.html?channel=535>
- Brittain, J.E. (1997). Frank J. Sprague and the Electrification of Urban Transportation. *Proceedings of the IEEE*, 85 ( 7), 1183-1184.
- Competition of Trolleys and Unlicensed Jitneys. (1919). *The Yale Law Journal*, 28 ( 5), 485-488.
- Coronado Rails: End of an Era. (1971). *Report*, San Diego Rail Museum, 77, 1-2.
- Dodge, R. V. (1956, 29 de junio). San Diego's "Impossible" Railroad. *The Dispatcher*, (6), 3-4.
- Dodge, R. V. (1960). *Rails of the Silver Gate: The Spreckels San Diego Empire*. San Marino, CA: Golden West Books.
- Dumke, G. S. (1944). *The Boom of the Eighties in Southern California*. Santa Monica, CA: Huntington Library.
- Fred Sutherland Dies in Hospital. (1932, 5 de enero). *San Diego Union*, 1.
- Gil Durán, I. (1989). Tijuana y Tia Juana, dos pueblos fronterizos. En Piñera Ramírez, D. y Ortiz Figueroa, J. (Eds.), *Historia de Tijuana, 1889-1989: edición conmemorativa del centenario de su fundación* (61-66). Tijuana: Centro de Investigaciones Históricas UNAM-UABC/Gobierno del Estado de Baja California/XII Ayuntamiento.
- Grimm, E. (2002, 7 de marzo). \$555,000 Ticket to Nowhere. *San Diego Reader*. Recuperado de <http://www.sandiegoreader.com/news/2002/mar/07/555000-ticket-nowhere/>
- Hanft, R.M. (1984). *San Diego & Arizona: The Impossible Railroad*. Glendale, CA: Trans-Anglo Books.
- Holle, G. (1990). *The San Diego Trolley*. Glendale, CA: Interurban Press.

- 
- Jackson, K.T. (1985). *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*. Nueva York: Oxford University Press.
- Kirchner, J.A. (1988). *Baja California Railways*. San Marino, CA: Golden West Books.
- Lowell, D. L. (1985). The California Southern Railroad and the growth of San Diego (Part I). *The Journal of San Diego History*, 31 (4), 245-260.
- Menzel, S. (1958, 10 de mayo). Billy had a plan, for the San Diego and Phoenix. *The Dispatcher*, 18 , 1-11.
- Middlebrook, R.A. & Dodge, R.V. (1956). San Diego's First Railroad. *The Journal of San Diego History*, 2 (1), 1-3.
- Miller, J.A.. (1960). *Fares Please!: A Popular History of Trolleys, Horsecars, Streetcars, Buses, Elevateds, and Subways*. Nueva York: Dover Publications.
- News of Electric Railways. (1916, 20 de mayo), *Electric Railway Journal*, 47 , 969.
- Ortiz Figueroa, J. (1989). Evolución de la propiedad en el Rancho de Tijuana, 1829-1900. En Piñera Ramírez, D. y Ortiz Figueroa, J. (Eds.), *Historia de Tijuana, 1889-1989: edición conmemorativa del centenario de su fundación* (83-89). Tijuana: Centro de Investigaciones Históricas UNAM-UABC/Gobierno del Estado de Baja California/XII Ayuntamiento de Tijuana.
- Padilla Corona, A. (1998). *Inicios urbanos del norte de Baja California: influencias e ideas, 1821-1906*. Tijuana: Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California.
- Padilla Corona, A. (2004). The Rancho Tia Juana (Tijuana) Grant. *The Journal of San Diego History*, 50 (1 y 2), 30-41.
- Paxson, F. L. (1946). The Highway Movement, 1916-1935. *American Historical Review*, 51 (2), 236-253.
- Phillips, I. (1962). National City in review. *The Journal of San Diego History*, 8 (2), 31-43.
- Pourade, R.F. (1964). *The glory years: The booms and busts in the land of the sundown sea*. San Diego: The Union-Tribune Publishing Company.
- Price, J. N. (1998). *The railroad stations of San Diego County: Then and Now*. 2<sup>nd</sup>. San Diego, CA: Price & Sieber.

- 
- Railroad from San Diego to Yuma is now assured. (1906, 14 de diciembre). *The San Diego Union*, p. 1
- Robbins, M. (2000). The early years of electric traction: Invention, development, exploitation. *The Journal of Transport History*, 21 (1) 92-101.
- San Diego Trolley: An overview of the existing South Line and East Urban Line Extension Project* (San Diego, CA: Metropolitan Transit Development Board, 1983).
- Sanders, E., Dodge, R.V. (1957, 1 de julio). South Bay Interurbans. *The Dispatcher*, (1), 1.
- Smythe, W. E. (1908). *History of San Diego, 1542-1908*. San Diego, CA: The History Company.
- Sprague, F. J. (1934, 15 de septiembre). Birth of the electric railway. *Transit Journal*, 78 (1), 320-321.
- Stilgoe, J.R. (1983) *Metropolitan corridor: Railroads and the American scene*. New Haven: Yale University Press.
- Tarr, J. A. (1971). Urban pollution: many long years ago. *American Heritage*, 22, 65-69 y 106.
- Tijuana tramway aids trips to the quaint border town. (1916, 23 de agosto). *The San Diego Union*, 5.
- United States, War Department. (1920). *Terrain Handbook on Lower California. Zone O*. Washington: Office of the Chief of Staff, Military Intelligence Division.

---

Lawrence Douglas Taylor Hansen, Departamento de Estudios Culturales, El Colegio de la Frontera Norte. La correspondencia relacionada a este artículo favor de enviarla a Lawrence D. Taylor Hansen, El Colegio de la Frontera Norte, Carretera Escénica Tijuana-Ensenada Km 18.5, San Antonio del Mar, Tijuana, Baja California, México, C.P 22560. Teléfono: +52 (664) 6316300 ext. 3308. Correo electrónico: ltaylor@colef.mx