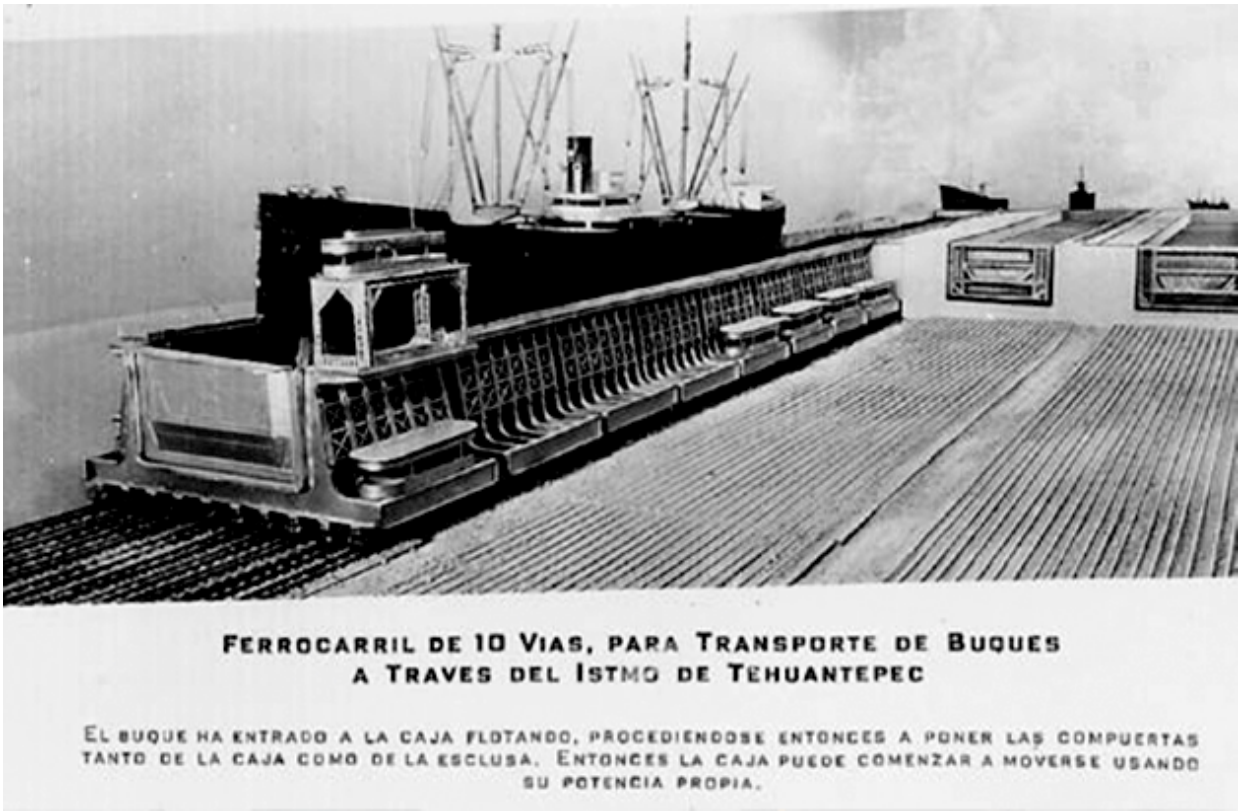
Barcos impulsados por trenes en Tehuantepec. La odisea de Modesto Rolland



FOTOS: Internet

Tierra Incógnita

Por Sealtiel Enciso Pérez

La Paz, Baja California Sur (BCS). Baja California Sur ha dado a nuestra gran patria mexicana una gran cantidad de hombres y mujeres que destacan no sólo en el terreno deportivo, sino en el cultural y de las ciencias, entre muchos otros. Muestra de lo anterior es la ejemplar vida profesional de **Modesto Cecilio Rolland Mejía**, orgullosamente nacido en el puerto de **La Paz** y que tuvo ideas revolucionarias dignas del más merecido reconocimiento.

Como ya mencionamos en otro de nuestros reportajes, **Modesto Rolland** nació en la ciudad de **La Paz** el 14 de junio de 1881. Cursó las carreras de profesor de instrucción primaria e ingeniería civil, siendo esta última la que desempeñó con gran maestría convirtiéndose en la gran pasión de su vida. Durante poco más de 40 años sirvió con gran valentía y dedicación a los gobiernos emanados de la revolución, desde sus inicios apoyando al maderismo en 1911 hasta el año de 1952 en el mandato de **Adolfo Tomás Ruiz Cortines**.

También te podría interesar: Convertir la península de Baja California en una isla: el sueño de Modesto Rolland

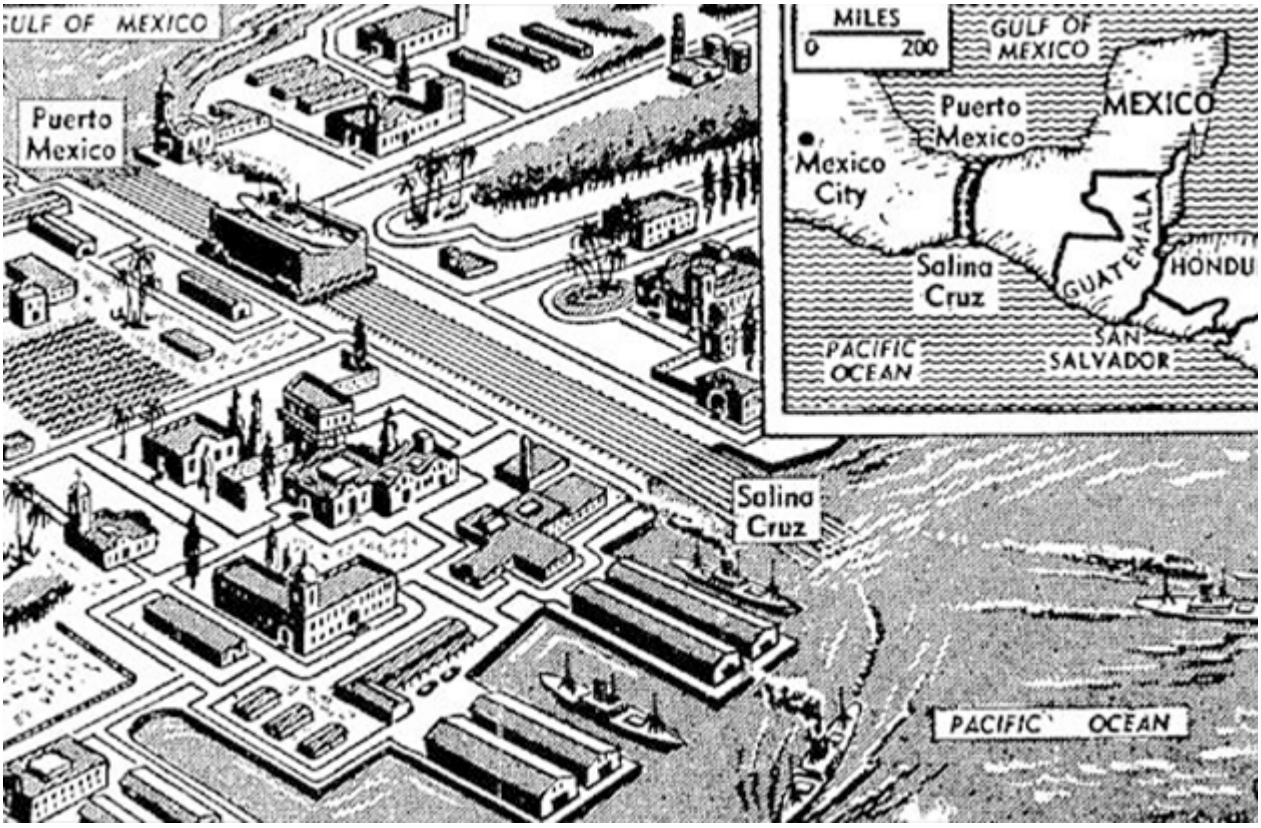
Fue aproximadamente en el año de 1946, cuando contaba con 55 años de edad, que empieza a desarrollar un proyecto y a promoverlo ante el recién nombrado presidente **Manuel Alemán Valdés**. Este proyecto consistía en “subir barcos cargados sobre trenes jalados por locomotoras sobre vías múltiples a través del Istmo de Tehuantepec”.

De acuerdo con el investigador **J. Justin Castro** en su libro

Apóstol del progreso Modesto C. Rolland, el progresismo global y la ingeniería en el méxico posrevolucionario menciona que, las razones principales a las que respondía este proyecto eran de tipo práctico: el Canal de Panamá era la principal vía para transportar suministros y barcos de Estados Unidos entre el Océano Pacífico y el Atlántico había alcanzado el límite de su capacidad, aproximadamente 30 millones de toneladas al año.

Además de lo anterior, de forma reiterada se estaban suscitando dificultades entre el gobierno panameño y las autoridades estadounidenses por cuestiones de jurisdicción del canal, así como de las bases militares. El Congreso de Estados Unidos urgía a su gobierno para que iniciara con su homólogo mexicano las conversaciones para crear un canal en **Tehuantepec**, proyecto largamente acariciado por aquella nación.

Sin embargo, el construir este canal en esta parte del suelo mexicano requeriría una inversión mayoritaria de recursos por parte de Estados Unidos puesto que, México en esos momentos no contaba ni siquiera con la mitad de lo que costaría una inversión de este tamaño –se calculaba de 13.6 mil millones de dólares. Lo anterior era algo imposible de aceptar porque de hacerlo se corría el riesgo de ceder la soberanía de esta parte de nuestra patria ante un gobierno extranjero, que en múltiples ocasiones había dado muestras de ser un “ambicioso imperialista”.



Modesto Rolland miraba con muy buenos ojos el que se permitiera el tránsito de navíos por esta parte del país ya que redundaría en una gran cantidad de recursos económicos, así como generación de fuentes de empleos, pero de ninguna manera al costo de ceder un ápice de soberanía. Es entonces cuando llegan a su memoria unos proyectos de ingeniería que en el siglo XIX había desarrollado un colega suyo en Estados Unidos y que, probablemente, sería la solución a esta situación que se estaba planteando.

Este proyecto al que nos referimos fue desarrollado por el ing. **James Eads** en el año de 1880. Propuso una idea novedosa para poder trasladar barcos desde las costas de Veracruz hasta las de Oaxaca, utilizando este pasaje que es la parte de tierra más estrecha de la república mexicana. El proyecto fue visto con muy buenos ojos por el gobierno de **Porfirio Díaz**, pero lamentablemente, no contó con el apoyo del Congreso de los Estados Unidos y fue desechado. Ocho años después, el Ing. Eads falleció y su iniciativa pasó al olvido total. Ahora, **Rolland** lo rescataba y lo traía al presente, pero con las adecuaciones propias de esta época:

> *El ferrocarril de carga de buques de **Rolland** se apoyó directamente sobre la visión de **Eads**. El concepto básico era el mismo –mover barcos desde el Atlántico hasta el Pacífico y viceversa, utilizando locomotoras jalando contenedores cargadas sobre diez o doce vías. Sin embargo había diferencias. Los barcos habían aumentado de tamaño en las seis décadas desde la muerte de **Eads**.*
>
> *El sistema tendría que ser más grande. **Rolland** también se dio cuenta de un problema con el plan original de **Eads**. En el diseño de **Eads** los barcos debían cargarse directamente sobre una gran plataforma construida para cargar y enganchar los barcos de esos días. Ésta sería entonces jalada por múltiples locomotoras.*
>
> *Pero de acuerdo a los detractores, el diseño no contemplaba el desgaste y deterioro del barco como resultado del transporte por tierra. El diseño de **Rolland** colocaba las embarcaciones marítimas en enormes contenedores llenos de agua para absorber las sacudidas del viaje terrestre.*

De acuerdo a las investigaciones de J. Justin Castro, **Modesto Rolland** desarrolló este proyecto durante el último año de la administración de Ávila Camacho (1946). En la gestión del siguiente presidente, Alemán Valdés, continúa depurando su proyecto y realizando actividades de promoción ante posibles inversionistas en México y Estados Unidos:

> *En sus informes iniciales, **Rolland** y sus colaboradores más cercanos proporcionaron detalles meticulosos sobre lo que implicaría el ferrocarril de barcos. En publicaciones destinadas a influir en el gobierno mexicano y atraer inversiones de E.U., **Rolland** presentó los números sobre la cantidad requerida de vías y las necesidades de rieles, durmientes, rellenos, cortes, pendientes y puentes grandes y pequeños. Revisó planes para una planta de energía y la necesidad de estudios adicionales en los puertos terminales,*

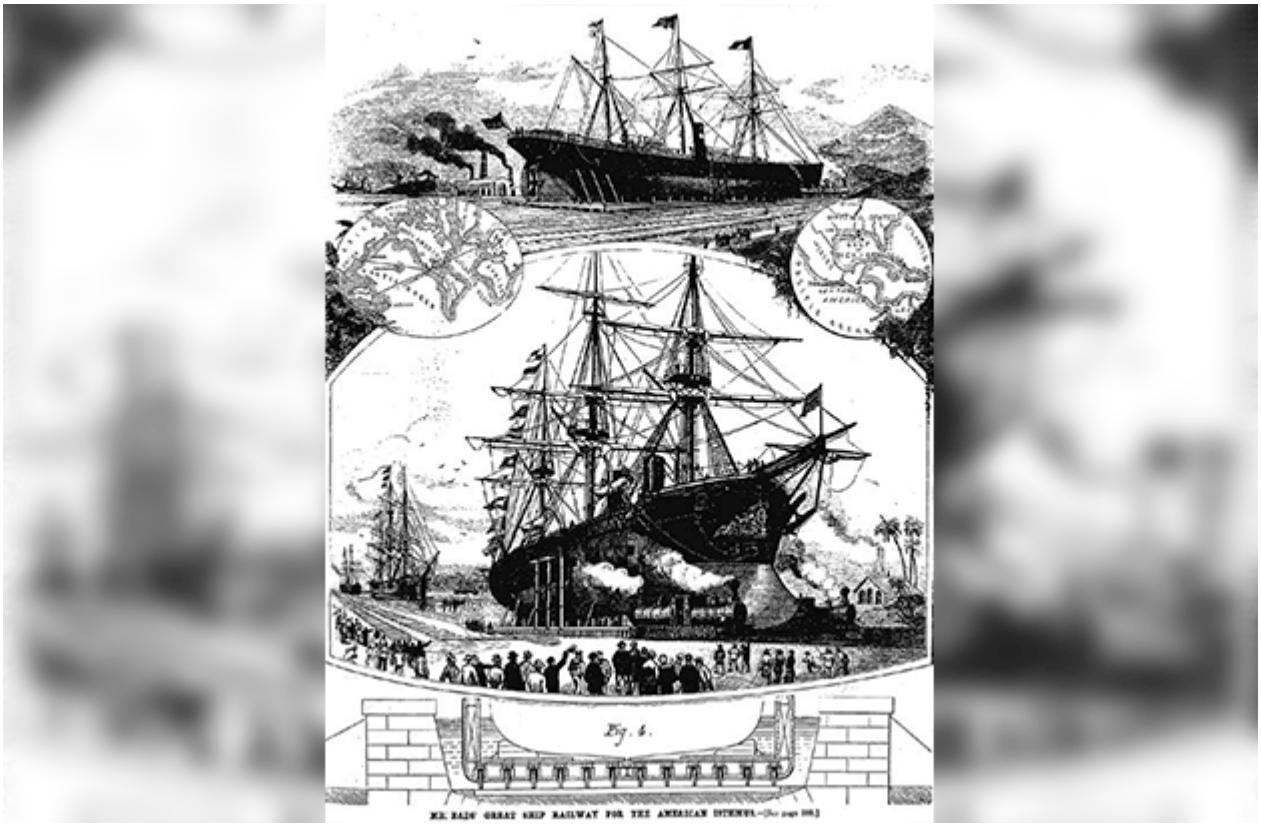
laderos ferroviarios y los muelles secos.

Abordó los problemas de construcción en las colinas del centro de Tehuantepec y las tierras bajas de las costas del golfo y del Pacífico. Los carriles para la esclusa viajera llegarían al océano para recibir a los barcos, y estarían impulsados por varios motores eléctricos de 22,000 caballos de fuerza. Cada muelle seco sería controlado remotamente por radio hasta que se conectara a la esclusa viajera que moverían los barcos a través del istmo de 188 km de larg a 30 o 35 km por hora.

Gran conocedor de la administración mexicana, pensó hasta en los últimos detalles de este proyecto:

Rolland *decía que la burocracia detenía el progreso, insistió para que el ferrocarril de barcos estuviera bajo la jurisdicción de los puertos libres. Después de todo eran los funcionarios de los puertos libres quienes habían llevado a cabo todos los estudios. Aunque se cobraría una tarifa, lograr que el servicio de barcos operara de acuerdo a los lineamientos de los puertos libres permitiría el movimiento de mercancías libre de impuestos, lo que —aseguraba* ***Rolland****— atraería a capitalistas del mundo y establecería la buena voluntad entre México y sus socios comerciales.*

Al mismo tiempo, el nuevo servicio, junto con una carretera programada para construirse a través del istmo, continuaría mejorando el desarrollo de México en su infraestructura este-oeste. Alemán finalmente le daría una jurisdicción más amplia a los puertos libres, poniendo la mayoría de las operaciones de Tehuantepec bajo la supervisión de la Secretaría de Finanzas.



Lamentablemente, y pese a los grandes esfuerzos para convencer a la opinión de ambos países para que se realizara su proyecto, este sufrió severos ataques por parte de diferentes ingenieros que cuestionaban la efectividad de las soluciones para poder trasladar y sostener sin peligro a los grandes barcos que, en ese momento, cruzarían por este sistema, para muchos de ellos era imposible garantizar su integridad con la tecnología existente.

Además de ello, en nuestro país estaba llegando al final una era de gobiernos militares, **Miguel Alemán Valdés**, era el primer presidente civil que llegaba a esta alta magistratura y deseaba marcar un final de todo aquello que se asociara con estos viejos regímenes. Lamentablemente, **Modesto C. Rolland M.**, había crecido y obtenido su máximo apogeo bajo el ala protectora de los gobiernos revolucionarios y post revolucionarios, por lo que su tiempo ya había pasado.

A pesar de su prestigio brillante al ser considerado uno de los mejores ingenieros de México y con una sólida trayectoria basada en obras monumentales y exitosas, **Rolland** no podía

luchar contra los graves riesgos en tecnología que involucraba su proyecto, así como una renuencia cada vez más creciente parte de la nueva clase política hacia aquellos que militaron en gobiernos ya agotados. Su proyecto, en el cual había invertido dinero y esperanzas, del *Ferrocarril de barcos* fue abandonado.

Modesto C. Rolland M. fue un hombre adelantado a su tiempo, un patriota decidido y un estadista con ideas claras del México que podíamos ser. Es mi mayor deseo que estos apuntes contribuyan a que más sudcalifornianos conozcan a este esclarecido hijo de esta tierra californiana.

Bibliografía:

Apóstol del progreso Modesto C. Rolland, el progresismo global y la ingeniería en el méxico posrevolucionario, de J. Justin Castro.

—

AVISO: CULCO BCS no se hace responsable de las opiniones de los colaboradores, ésto es responsabilidad de cada autor; confiamos en sus argumentos y el tratamiento de la información, sin embargo, no necesariamente coinciden con los puntos de vista de esta revista digital.