

El puente Antonio *Tabaco* *Zuñiga*, primer puente de la Baja California



FOTOS: Internet.

Explicaciones Constructivas

Por Noé Peralta Delgado

La Paz, Baja California Sur (BCS). Los habitantes del Estado de **Baja California Sur**, mucho tiempo se pensaron que esta región de la **República Mexicana** no interesaba al gobierno central o, como decimos coloquialmente los nativos: macizo

continental; y es por muchas razones de olvido, pero sobre todo por no querer construir una carretera digna de esta parte que algún escritor denominó el otro **México**.

*Según pláticas de personas radicadas o nacidas desde hace mucho tiempo en el Estado, comentan que tuvo que pasar mucho tiempo para que la entonces **Secretaría de Obras Públicas (SOP)**, hiciera los preparativos para la construcción de una vía de comunicación que uniera todas las poblaciones de la península bajacaliforniana, del mismo modo, pasaría más tiempo para que empezaran a construir los tan necesarios puentes, para evitar que se cortara la comunicación en época de intensas lluvias, que daban todo un espectáculo a ambos lados de los arroyos impasables, entre los principales **Las Bramonas** y **Santa Rita**, por mencionar algunos.*



También te podría interesar: [El paralelo 28, la última frontera de BCS](#)

La razón por la que tuvo que pasar mucho tiempo para que al gobierno federal le interesara construir puentes sobre la carretera transpeninsular no la sabemos, pero suponemos que era por cuestión de población y, según, también la poca movilidad de vehículos sobre la principal vía de comunicación que se creía había. Un servidor trabajó como auxiliar de la residencia de conservación de carreteras de **Ciudad Constitución** en la década de los noventa, y fue en esa época cuando por fin la dependencia ahora llamada **Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)** inicia con la construcción de un sistema de puentes a lo largo del Estado de **Baja California Sur**, para así evitar los cortes carreteros que tantos trastornos ocasionaban a la población y al tráfico vehicular, ya con mucho crecimiento. En el año de 1999 se inició la construcción del puente de **Santa Rita**, y con esta obra ya quedaban por fin cubiertas las principales corridas de arroyos del Estado; recientemente se han hecho varios puentes en la zona de **Los Cabos**, atendiendo la gran afluencia de vehículos que trasladan igual cantidad de turistas.

Pero fue un solo puente el que se diseñó al momento de la construcción de la ya mencionada carretera transpeninsular **Benito Juárez** o **carretera federal No. 1**, y fue el puente que se ubica sobre el arroyo de **Mulegé** y también sobre el poblado que comúnmente llamamos *Mulegé-Pueblo*, para distinguirlo del municipio del mismo nombre y cuya cabecera municipal está en la ciudad puerto de **Santa Rosalía**; el puente se bautizó como **Antonio Tabaco Zúñiga**, en honor a un personaje local, que participó activamente como caminero en la construcción de la carretera.

*El proyecto carretero original era muy angosto, como se puede apreciar en todo el tramo carretero que atraviesa el municipio de **Mulegé**; se dice que al momento de la construcción de la carretera se pusieron en todo lo largo del trayecto señalamientos que decían: "este camino no es de alta velocidad, solo para el desarrollo de la península", y*

también se dice que, a manera de broma, los visitantes del centro de la **República Mexicana** siempre preguntaban ¿y cuando construirán el carril de regreso?



FOTO: Benjamín Arredondo

El día de hoy, son muy pocas las personas que saben que el puente lleva el nombre de **Antonio Tabaco Zuñiga**, incluso según se constató entre personas que han transitado por mucho tiempo por la región; y erróneamente es más denominado como **Puente Mulegé**.

Sobre la construcción y diseño que se realizó a la par de la **carretera federal No. 1**, para su época fue un proyecto muy moderno y muy vanguardista, donde se utilizó una gran altura y sobre todo un trayecto curvo dentro del puente mismo. Según se cuenta en anécdotas de la época, el lugar lo visitó un alto funcionario de la **Secretaría de Obras Públicas** que por razones muy obvias quedó enamorado del oasis y ordenó que por todos

los medios se diseñara y construyera un puente en el lugar; hay que recordar que el gobierno de ese entonces, por cuestiones económicas (según), en todo lo largo del nuevo camino únicamente se construirían alcantarillas o vados enormes en zonas de arroyos con crecidas extraordinarias. Siguiendo con la anécdota, los ingenieros argumentaron la dificultad y lo poco útil que resultaría, a lo que el funcionario en un toque de ironía les dijo: *¿Qué no saben diseñar y hacer un puente curvo?*, por lo que los técnicos con su orgullo en alto, se esmeraron en hacer un buen trabajo, y hay que decirlo, para ese tiempo no era común la construcción de puentes curvos.

Los trabajos de construcción del puente se iniciaron en el año de 1968, con el fin de que estuviera listo en tiempo y forma para la gran inauguración de legendaria **carretera transpeninsular** en el lejano año de 1973. Aunque no hay mucha información sobre su construcción, ni mucho menos reportes fotográficos, se sabe que fue una gran faena de los ingenieros y trabajadores del camino, que pusieron todo su esfuerzo para darle a la península de **Baja California** su primer puente.



A poco más de 50 años del inicio de su construcción, este puente ha sido testigo de múltiples eventos relacionados con incendios en palmares y, sobre todo, con crecidas extraordinarias derivadas de la presencia de lluvias de huracanes; con el incremento en la presencia de este tipo de fenómenos hidrológicos, las corridas del arroyo han llevado *record* en las marcas que dejan sobre los pilotes centrales que soportan la estructura del puente, al grado que los habitantes del poblado cuando pasan por debajo y voltean hacia arriba, comentan que aparte de servir como vía de comunicación sirve de regla de medición cada vez que el pueblo se inunda con la crecida del arroyo. Según este registro, el huracán **Odile** ha provocado la crecida del arroyo más alta que ha quedado marcada debajo del puente.



Como información técnica, la longitud total del puente es de 260 metros con un ancho total de 10 metros, tiene 6 claros que están soportados por pilotes o pilas de tipo columna sola (una sola estructura), la superestructura es de tipo cajón y la unión con la terracería o aproches es de mampostería.

Así que, cuando vayan transitando por la **carretera transpeninsular** a la altura del pueblo de **Mulegé** y lleguen a cruzar el puente mal llamado **Mulegé**, recuerden que en realidad lleva por nombre **Antonio Tabaco Zuñiga**, y no olviden quitarse el sombrero, ya que están sobre el primer puente construido en la península de **Baja California**.

escribenos

noeperalta1972@gmail.com

AVISO: CULCO BCS no se hace responsable de las opiniones de los colaboradores, esto 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.