



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA  
Instituto de Investigaciones Históricas  
Tijuana, Baja California, México

Meyibó

Año 3, Núm. 6, julio-diciembre de 2012

# Meyibó

ISSN 0187-702X

REVISTA DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Año 3, Núm. 6, JULIO-DICIEMBRE DE 2012

## CONTENIDO

### ARTÍCULOS

Nosotras las mujeres: Alta California en el siglo XIX desde la perspectiva de las Californias.

BARBARA O. REYES

Aspectos del turismo en el Distrito norte de Baja California, 1920-1929.

FRANCISCO ALBERTO NÚÑEZ TAPIA

La muerte de Pablo González. Violencia agraria en Maneadero, 1937-1939.

VÍCTOR M. GRUEL

### ENSAYOS

Ciudad, mito y memoria. El discurso literario de la ciudad.

JORGE E. BRENNER BECERRIL

Sonora y la independencia nacional en la mirada de Thomas Spence: Un sitio entre el eclecticismo y la ortodoxia liberal.

AARÓN GRAGEDA BUSTAMANTE

MARIO CUEVAS ARÁMBURO

### FUENTES PARA LA HISTORIA

Proceso en contra de José María Salgado.

### RESEÑAS

Omar Lizárraga Morales y Arturo Santamaría Gómez, *Identidad de los estadounidenses y sus actividades empresariales en Mazatlán, Sinaloa: un vistazo ayer y hoy*, México, Facultad de Ciencias Sociales-Mazatlán, Universidad Autónoma de Sinaloa, 2012. HÉCTOR MANUEL PIMENTA FERNÁNDEZ.

Néstor García Canclini, Lucina Jiménez, Carlos Monsiváis, Jesús Martín-Barbero, Juan Luis Mejía, Marta Porto, Germán Rey y Patricio Rivas, *Las huellas de las hormigas. Políticas culturales en América Latina*, México, El Colegio de la Frontera Norte/AECID/Convenio Andrés Bello, 2010. ADRIANA GARCÍA ZAPATA.



001248

## ASPECTOS DEL TURISMO EN EL DISTRITO NORTE DE LA BAJA CALIFORNIA, 1920-1929

*Francisco Alberto Núñez Tapia*

Universidad Autónoma de Baja California  
Facultad de Ciencias Administrativas

Recibido: enero de 2012

Aprobado: mayo de 2012

### RESUMEN



El siguiente artículo aborda aspectos de la situación del turismo en el Distrito Norte de la Baja California, haciendo principalmente énfasis en las poblaciones de Tijuana y Ensenada, entre los años de 1920 y 1929. Al inicio de la década de 1920, Ensenada administraba la mayor parte territorial del Distrito Norte de Baja California. El extenso municipio abarcaba desde la frontera con Estados Unidos hasta la división con el Distrito Sur de Baja California. Sin embargo, desde el punto de vista de los residentes del puerto, la antigua capital del Distrito Norte (1882-1915) estaba estancada. Gran parte de los recursos para el sostenimiento económico del ayuntamiento procedían de Tijuana, delegación ubicada en la franja limítrofe con Estados Unidos, en donde se desarrollaban actividades comerciales y turísticas superiores a las de Ensenada, situación que provocaba gran inconformidad entre los tijuanenses.

Palabras clave: Turismo, Transporte, Publicidad.

Desde finales del siglo XIX empezaron a aparecer en Tijuana<sup>1</sup> cantinas, salones y casas de juego que tenían como clientela principalmente a estadounidenses. Esto ocurrió porque en California, como en el resto de Estados Unidos, desde mediados del siglo XIX hubo campañas que se oponían a la producción y consumo del alcohol en este país. En 1902 se realizaron votaciones en contra del consumo de bebidas embriagantes y operación de salones en varios poblados de California.<sup>2</sup> Desde esa fecha, los residentes del sur de California empezaron en mayor número a cruzar la línea fronteriza hacia Tijuana en busca de bebidas alcohólicas.

Con el respaldo del pueblo estadounidense a la campaña moralista, el Congreso de los Estados Unidos aprobó la ley Volstead en 1919 y dio comienzo a lo que comúnmente se conoce como la “era de la prohibición” en Estados Unidos. Como resultado, las poblaciones del norte de México, incluidas las de Baja California, recibieron gran cantidad de visitantes estadounidenses que buscaban al sur de la frontera lo prohibido en su país y a lo largo de la década de 1920 se multiplicaron los establecimientos que los atendieron. El aumento de éstos se debió a la intensa campaña que se llevaba a cabo en Estados Unidos en contra de lo considerado inmoral y nocivo para la salud del hombre.<sup>3</sup>

Para los años veinte, Tijuana capturaba gran porcentaje de los recursos en forma de impuestos y concesiones que dejaban los negocios que atendían a los turistas que arribaban en busca

<sup>1</sup> Delegación de Ensenada, Baja California, hasta 1925.

<sup>2</sup> *Imperial Valley Press*, “Against the saloon”, March 21, 1902.

<sup>3</sup> A partir de la promulgación de dicha ley en octubre de 1919, y durante los más de 14 años de su aplicación, se impulsó la economía de las ciudades fronterizas con el tráfico legal e ilegal en ambos lados de la frontera, así como con el auge que adquirieron de este lado el conjunto de actividades orientadas a satisfacer las demandas de los visitantes estadounidenses. Alejandro Canales Cerón, “El poblamiento de Baja California, 1848-1950”, *Frontera Norte*, vol. 7, núm. 13, enero-junio 1995.

de licor, recreación y juegos de azar en el Distrito Norte de la Baja California. Desde la década anterior este poblado era muy concurrido por los residentes y visitantes de San Diego y se volvió aún más atractivo para los turistas cuando en Estados Unidos se inició la campaña moralista. La prohibición, que vivió su auge entre 1920 y 1930,<sup>4</sup> produjo un crecimiento económico sustancial no sólo por el turismo sino por diversos rubros comerciales en el Distrito Norte. Entre otros se incrementó la agricultura comercial de los cultivos relacionados con la producción de bebidas alcohólicas, ya que varios empresarios, tanto nacionales como extranjeros, aprovecharon este crecimiento no sólo para vender licores sino también para elaborarlos.<sup>5</sup>

En Ensenada, el ayuntamiento ensenadense se mantenía económicamente gracias a las actividades turísticas de la delegación de Tijuana. A pesar de que las entradas se generaban en Tijuana, merced al aumento del turismo en dicha delegación, el ayuntamiento de Ensenada administraba gran cantidad de recursos, encargándose de redistribuir los ingresos en todas sus delegaciones.<sup>6</sup> Los comerciantes y empresarios de Tijuana alegaron injusticia en la distribución de arbitrios e intentaron negociar con los distintos gobernadores del Distrito Norte, para convertir a la delegación de Tijuana en un ayuntamiento. Su principal argumento era que, debido a su desarrollo, podía sostenerse sola si conservaba sus ingresos, lo que permitiría

<sup>4</sup> La prohibición estadounidense duró de 1919 a 1933, sus años de mayor apogeo fueron entre 1920 y 1930, esto por ser aprobada los últimos meses de 1919, y porque entre 1930 y 1933 en la mayoría de los estados de Estados Unidos se podía obtener de manera ilegal licor muy fácilmente.

<sup>5</sup> Véase Araceli Almaraz Alvarado, "La importancia de las relaciones sociales en la conformación de la organización empresarial: La región de Mexicali y su valle entre 1847 y 1939", V Congreso Nacional Amet, 2006, p.14.

<sup>6</sup> Ejemplo de esto se dio en diciembre del 1920, cuando se reportó en la tesorería municipal de Ensenada la recolección de la sub-colecturía de Tijuana \$10,500.00 pesos (la mayor), opacando a la sub-colecturía de Guadalupe (la menor) la cual registró \$10.60 pesos. *Periódico Oficial*, órgano del gobierno del Distrito Norte de la Baja California, 5 de marzo de 1921, pp. 3-4.

modernizar el poblado y proporcionar los servicios adecuados y necesarios.<sup>7</sup> Como era de esperarse, los comerciantes y políticos de Ensenada se opusieron a este proyecto. Perder la delegación de Tijuana significaba no contar más con los ingresos recabados del turismo y pasar a un tercer lugar en la jerarquía política. Para 1920 Mexicali era considerado el principal centro de población, por su desarrollo agrícola y por ser la capital del Distrito Norte.<sup>8</sup>

Para asentar su poderío respecto a la capital y seguir administrando por su cuenta los recursos generados en Tijuana, que incluían el fuerte ingreso de los impuestos por la venta de bebidas alcohólicas y juegos de azar, la Comisión de Hacienda, perteneciente al ayuntamiento de Ensenada, aumentó los impuestos a éstos a partir del 1 de febrero de 1920, con el argumento de que debían ser administrados solamente por el ayuntamiento.<sup>9</sup> Esto empeoró las relaciones entre los comerciantes tijuanenses y ensenadenses. Aún con el incremento de impuestos se siguió vendiendo gran cantidad de alcohol en Tijuana.

Debido a la intensa campaña en contra de los centros de vicio en Estados Unidos, cada vez que surgían nuevos establecimientos en los poblados fronterizos de Baja California, la prensa y los ciudadanos californianos atacaban a los gobernantes mexicanos por ser parte del problema; esto provocó que varias cantinas y salones permanecieran cerrados por un tiempo,

<sup>7</sup> Conrado Acevedo Cárdenas, David Piñera Ramírez y Jesús Ortiz Figueroa, "Semblanza de Tijuana, 1915-1930", en David Piñera Ramírez (coord.) *Panorama histórico de Baja California*, Tijuana, Centro de Investigaciones Históricas UNAM-UABC, 1983, p. 432.

<sup>8</sup> Marco Antonio Samaniego López, "La formación de la burguesía revolucionaria: el gobierno de Abelardo L. Rodríguez" en *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1999, p. 543.

<sup>9</sup> Marco Antonio Samaniego López, "Los gobiernos civiles: una demanda de los comerciantes ensenadenses, 1920-1923", en *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1999, p. 531.

por orden del presidente de México, Álvaro Obregón, interesado en crear una buena imagen del país en Estados Unidos para que éste reconociera a su gobierno.<sup>10</sup>

Para tratar de disminuir este tipo de negocios en el poblado y enfatizar que el gobierno del Distrito sí cooperaba con el de California, entre 1920 y 1923 los distintos gobernadores del Distrito Norte clausuraron en distintas ocasiones, cantinas y casas de juego.<sup>11</sup> Todos los gobernadores de este decenio se enfrentaron al problema que representaba abrir cantinas, salones y casinos.

El gobierno estadounidense, por su parte, implementó medidas restrictivas para los turistas evasores de las leyes de su nación. Ejemplo de esto fue la imposición de cobros por reingresar a Estados Unidos y el cierre del cruce de la línea divisoria a temprana hora.<sup>12</sup> Aún con estas restricciones y con las medidas tomadas por los gobernadores del Distrito Norte, el turismo siguió llegando a Tijuana y los comercios reabrían sus puertas.

En Ensenada algunos de los proyectos para atraer al turismo californiano se vinieron abajo precisamente por el crecimiento de Tijuana. Fue hasta la llegada de José Inocente Lugo a la gubernatura en 1922, cuando se empezó a hablar de la reactivación turística en el puerto ensenadense. Lugo permaneció en el poder cerca de dos años. Una de las principales dificultades que afrontó su gobierno fue la cuestión de los juegos de azar, misma que enfrentaron los gobernantes anteriores, pero aun

<sup>10</sup> Max Calvillo Velasco, "Los gobiernos civiles en el Distrito Norte de la Baja California", en Catalina Velázquez Morales, (coord.) *Baja California: Un presente con historia*, tomo II, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 2002, p. 71.

<sup>11</sup> Marco Antonio Samaniego López, *Los gobiernos civiles en Baja California, 1920-1923*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de Cultura de Baja California, 1998, pp. 108-109.

<sup>12</sup> Lawrence D. Taylor, "The Wild Frontier Moves South. U.S. Entrepreneurs and the Growth of Tijuana's Vice Industry, 1908-1935", *The Journal of San Diego History*, vol. 48, no. 3, Summer 2002.

así logró atraer inversionistas estadounidenses al Distrito. Una de las cuestiones que le interesaban a Lugo era tener una buena relación política con el gobierno de Estados Unidos, principalmente con el californiano. Así que al poco tiempo de asumir la gubernatura visitó la ciudad de Los Ángeles, donde se entrevistó con varios inversionistas. Debido a este acercamiento varios empresarios estadounidenses propusieron al gobernador mexicano ideas lucrativas de inversión en Baja California. Una propuesta presentada por empresarios residentes de San Francisco consistía en construir un gran hotel en Ensenada y crear una zona turística similar a la de Venice, en California.<sup>13</sup> Aunque la propuesta no se concretó, fue uno de los primeros intentos en la década de los veinte relativos a la construcción de un gran hotel en la cercanía de la playa de Ensenada.

A su vez, el gobernador Lugo encaró el problema del control del cobro de impuestos en Tijuana por el ayuntamiento de Ensenada. En 1923, al año de tomar posesión, utilizó el Plan de Propios y Arbitrios para tratar de quitarles dominio a los ensenadenses sobre el cobro de los impuestos en Tijuana, convencido de que los recursos debían aprovecharse en todo el Distrito y no solamente en Ensenada. Por su parte, el ayuntamiento de Ensenada se apoyó

en el reglamento sobre juegos de 1917 y en la Ley de Organización del Distrito y Territorios en el que se especifica que el presidente municipal de cada localidad tendrá especialmente a su cargo todo lo relativo a establecimientos de detención, festividades cívicas, diversiones públicas, juegos permitidos por la ley, etcétera, etcétera, el cabildo ensenadense consideró que el cobro de impuestos sobre los juegos de azar era parte de los puntos a considerar en el Plan de Propios y Arbitrios, por lo que la autoridad en materia era el Ayuntamiento, no el gobierno del Distrito.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> Calvillo, "Los gobiernos", 2002, pp. 76-77.

<sup>14</sup> Samaniego, "Los gobiernos", 1999, p. 534.

Muchos de los comerciantes del puerto ensenadense, convertidos en políticos, presentaron oposición e inconformidad ante estas ideas y proyectos presentados por diversos gobernadores civiles a lo largo de la década. Con la salida de Lugo como gobernador del Distrito Norte concluyó la etapa conocida como la de los gobiernos civiles en Baja California (1920-1923)<sup>15</sup>; de nueva cuenta regresó al poder un militar, en esta ocasión el general Abelardo L. Rodríguez, quien ocupó el puesto de 1923 a 1929.

El gobierno de Rodríguez enfrentó todos los problemas de las administraciones pasadas pero logró solucionar algunos de ellos, empezando con el conflicto entre Ensenada y Tijuana, al convertir a esta última en municipio en 1925. Con esto dejó de fluir la recaudación de fuertes ingresos al ayuntamiento ensenadense y se le quedó el recién creado ayuntamiento de Tijuana.

Durante su estancia en el Distrito Norte, Rodríguez destacó en las actividades económicas por dar continuidad a proyectos de capital extranjero, convirtiéndose en “uno de los ejemplos más claros de generales revolucionarios que desde los cargos políticos se convirtieron en empresarios y apadrinaron de manera directa a diferentes sectores de la burguesía mexicana. Rodríguez impulsó y favoreció varias de las actividades económicas importantes para la región y se convirtió en inversionista de las mismas”<sup>16</sup> durante su mandato.

Con Rodríguez en el gobierno, Ensenada empezó a crecer lentamente en el ámbito comercial. Los comercios más importantes en el puerto eran:

John Hussong, que se anunciaba como “importador de mercancías selectas, puros y cigarros”; F.R. Sawday & Son, comerciante en abarrotes, ropa y zapatos, gasolina, aceites y grasas, curiosidades; The Green Mill, propietario Tom Quinlan, café, restaurante

<sup>15</sup> Historiadores como Marco Antonio Samaniego López han denominado así a este periodo, ver *Los gobiernos*, 1998.

<sup>16</sup> Samaniego, “La formación”, 1999, p. 544.



y cuartos amueblados; Francisco Andonaegui; Manuel Labastida, “comerciante al por mayor y menor, almacenes de toda clase de mercancías nacionales y extranjeras”; Gran Sastrería; Lorenzo L. Murillo, restaurante italiano; Restaurante Ensenada, cocina mexicana, china y americana, propietario Quang Loy; Carnicería José María Beltrán, proveedora de restaurantes y de la mayoría de las familias de la localidad; Goldbaum & Ojeda, agentes aduanales y de vapores, “Custom Brokers and Ship Agents”; Luis H. Del Río, agente aduanal de buques; Yun Kui, surtido general de artículos del país y extranjeros, comerciante, importador y exportador; Cantina La Inalámbrica, agente de la Cervecería Cardinali; Arce y Beltrán, “Licores genuinos.”<sup>17</sup>

Durante el gobierno de Abelardo L. Rodríguez, el turismo fue una rica fuente de ingresos para el erario del Distrito Norte, por lo cual apoyó a capitalistas tanto extranjeros como nacionales para invertir y establecer negocios en los diferentes poblados del Distrito. Rodríguez consideraba que había dos clases de turistas: los primeros eran en su mayoría hombres de pocos recursos que viajaban solos y abarrotaban las cantinas y pequeñas casas de juego de las poblaciones. La segunda clase de turistas era un poco más sofisticada, era atraída por la belleza de los lugares y prefería alejarse de los centros bulliciosos porque en buena medida viajaba con familia. Solía estar integrada por personas de clase media y alta. Rodríguez consideró que

particularmente la zona occidental del Distrito y la costa del Pacífico [eran] los lugares mejor favorecidos por la afluencia de forasteros. Ensenada, Tijuana y todos los pequeños centros de población contiguos a ellas, son visitados durante todo el año por ser de agradable clima exento de variaciones considerables de temperatura y prestar, además, grandes oportunidades al amante de los atractivos de la naturaleza, para admirar a ésta en todo su esplendor y majestad. El cultivo de los deportes encuentra en esta región

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 566.

oportunidad de desarrollarse casi sin restricciones. La pesca, la caza, la navegación, el automovilismo, etc., se practican por millares de visitantes que también concurren a presenciar interesantes exhibiciones de pugilato y carreras de caballos y de perros de raza, que se verifican para satisfacción honesta y placentera de quienes vienen al distrito en busca de tranquilidad y descanso.<sup>18</sup>

El principal problema que enfrentaba Ensenada, en relación a la segunda clase de turismo, era la pésima condición en que se encontraba el camino Tijuana-Ensenada en la década de 1920. Hubo reparaciones al tan accidentado camino, como veremos más adelante, pero durante toda esta década continuó siendo muy peligroso. La actividad portuaria fue la que mantuvo a flote al municipio en el decenio de los veinte. Muchos de los turistas arribaban al puerto vía marítima, al igual que mercancías y correspondencia. Gracias a la actividad portuaria, Ensenada era considerada como

centro distribuidor de mercancías, tanto hacia el extenso sur como a los poblados fronterizos de Tijuana, Mexicali, Tecate y a los Estados Unidos. Los comerciantes del lugar eran quienes articulaban la actividad económica: arrendaban terrenos, refaccionaban con mercancías o dinero, intervenían como accionistas menores con los extranjeros en la formación de compañías mineras y petroleras —fracasadas—, en las empresas navieras y, [...] en la política. Bajo esta perspectiva de puerto distribuidor, es posible ubicar a los mayores contingentes de trabajadores en el puerto realizando trabajos de alijo. Aproximadamente 80 hombres se dedicaban al desembarque de mercancías y al embarque de productos agrícolas, ganaderos y pesqueros. Los empleados de las tiendas sumaban también un número elevado: 90.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Abelardo L. Rodríguez, *Memoria administrativa del gobierno del Distrito Norte de la Baja California*, 1928, p. 24.

<sup>19</sup> Samaniego, "La formación", 1999, pp. 567 y 569.

Ensenada se convirtió en un puerto viable y en un punto central para la distribución de licores. Para lograr tener un control sobre tan valiosa mercancía, el gobierno de Rodríguez mandó construir un almacén general de depósito en Ensenada.<sup>20</sup> Llegaban al puerto vinos y licores de Inglaterra, Irlanda, Escocia, Canadá, Italia, España y Francia por vía marítima, procedentes de Mazatlán. Del puerto ensenadense el licor se redistribuía vía terrestre a Tijuana y a Mexicali,<sup>21</sup> y vía marítima se introducía ilegalmente a Estados Unidos, a las ciudades de destino San Diego, Los Ángeles y San Francisco, principales puertos de California.<sup>22</sup>

Durante estos años el contrabando de mercancías en embarcaciones clandestinas, que era tan común desde 1877 en las cercanías de Ensenada<sup>23</sup>, se incrementó por la prohibición en Estados Unidos. Al puerto ensenadense y cercanías arribaban embarcaciones que se dedicaban al contrabando de licor a Estados Unidos, principalmente a los puertos de San Diego y Los Ángeles. Esto propició que las autoridades de estos dos puertos californianos incrementaran su vigilancia sobre los barcos provenientes de Ensenada para tratar de detener este tráfico que se mantuvo hasta 1933, cuando terminó la era de la prohibición.

#### LA CREACIÓN DE COMPLEJOS TURÍSTICOS

Desde inicios del siglo xx, empresarios estadounidenses invirtieron en el desarrollo de diversas actividades económicas en el norte de Baja California. Muchos de los establecimientos

<sup>20</sup> El costo del almacén general de depósito ascendió a \$33,881.46. Rodríguez, *Memoria*, 1928, p. 151.

<sup>21</sup> *Ensenada, México: A Real Vacation*. Woollet Stages, San Diego, 1915.

<sup>22</sup> Entrevista a Gilberto Nuza Moreno realizada por José Alfredo Gómez Estrada, 15 de mayo de 1997, Ensenada, B.C., PHO-E/2/1(1). Archivo de la Palabra, Acervo Documental del IHH, UABC.

<sup>23</sup> Hesiquio Treviño Calderón, *Historia y personajes de Ensenada*, Ensenada, 2003, p. 111.

fueron creados para captar al turista estadounidense, ofreciéndole lo que se encontraba prohibido en su país. Además de las cantinas, las principales atracciones eran los juegos de azar, peleas de box, peleas de gallos y prostíbulos, actividades que estaban prohibidas o eran muy costosas en Estados Unidos.<sup>24</sup>

En la década de 1920 siguieron apareciendo en Tijuana todo tipo de establecimientos relacionados con los atractivos anteriormente mencionados. La mayoría eran poco decorosos y de modesto tamaño. Para atraer a esta población una clientela de mayor rango, empresarios estadounidenses se unieron al gobernador Rodríguez y formaron la Compañía Mexicana del Agua Caliente. El objetivo principal de la compañía era establecer hoteles, casinos, balnearios y demás comercios afines, pero su principal obra fue la construcción y manejo del llamativo hotel y casino Agua Caliente. Para esta compañía el gobernador fungió como arrendatario, facilitando el terreno donde se llevó a cabo la construcción del hotel. “El 23 de junio de 1928 el centro recreativo Agua Caliente fue inaugurado y pronto se convirtió en un lugar de fama mítica por la belleza de su arquitectura y sus dimensiones, el lujo de sus interiores, el nivel social de la clientela frecuente y, sobre todo, por las fortunas dejadas en el casino.”<sup>25</sup>

Los turistas que arribaban a este complejo turístico podían hospedarse en una de las 500 habitaciones del hotel y bungaloes e ir al gran salón de baile; podían disfrutar de su balneario, bar, cafetería, canódromo o campo de golf. La alberca tenía “una sección de baños de regadera, tinas, turcos, rusos, de sol, para damas y caballeros. Contaba además con una hermosa mezquita, que en su interior tenía tiendas de curiosidades, ropa, joyería y perfumería, con productos nacionales y extranjeros. En el

<sup>24</sup> James R. Curtis and Daniel D. Arreola, “Zonas de tolerancia on the Northern Mexican Border”, *Geographical Review*, vol. 81, no. 3, July 1991, p. 341.

<sup>25</sup> José Alfredo Gómez Estrada, *Gobierno y casinos. El origen de la riqueza de Abelardo L. Rodríguez*, México, Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007, pp. 175 y 197.

restaurante se servían platillos de alta cocina internacional y se bebían finos licores.”<sup>26</sup>

Tenía una capacidad para resguardar más de 150 automóviles, que los turistas de clases media y alta del sur de California usaban para trasladarse. Este medio de transporte fue el más utilizado para llegar al hotel, pero además el Agua Caliente contó con una pista de aterrizaje a la que llegaban aviones una o dos veces por semana, desde San Diego o Los Ángeles.

Gracias a la proximidad con San Diego y al gran auge que tuvo el desarrollo de la aeronáutica en este lugar, la aviación no tardó en aparecer en el Distrito Norte de Baja California. Para los dueños del Agua Caliente, este medio de transporte fue una opción más para atraer a una elite exclusiva de todo Estados Unidos ya que arribaban directamente a su hotel, donde se les ofrecían todas las comodidades. Además, el complejo

contaba con una amplia lavandería, [...] una imprenta con todo el equipo necesario, una escuela donde se impartía educación primaria, de primero a cuarto grados, a los hijos de los huéspedes y de los trabajadores. En el famoso casino había una sala con mesas de póker, bacará, veintiuno, la gran ruleta y otras ruletas más chicas. En su interior destacaba el Salón de Oro, con sus paredes tapizadas de brocado, preciosos candiles y ornamentos Luis XV en cielos y muebles.<sup>27</sup>

El Salón de Oro era usado exclusivamente por personas de la clase alta de Estados Unidos, en la que se incluían magnates, estrellas de Hollywood y demás personajes adinerados de la sociedad estadounidense.<sup>28</sup> Los propietarios del Agua Calien-

<sup>26</sup> Alejandro F. Lugo Jr., “El Casino de Agua Caliente”, en David Piñera Ramírez y Jesús Ortiz Figueroa (coords.) *Historia de Tijuana: edición conmemorativa del centenario de su fundación: 1889-1989*, Universidad Autónoma de Baja California, 1989, p. 115.

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> Taylor, “The Wild”, 2002.

te usaron todos los medios posibles de publicidad para darse a conocer en Estados Unidos. En diarios y revistas de la época de San Diego y Los Ángeles se encontraban periódicamente anuncios de las actividades que se realizaban en este lugar.

A margen de la publicidad pagada por los dueños de dicho complejo, el sector puritano atacaba en la prensa estadounidense al lujoso hotel y casino localizado en el poblado tijuaneño, describiéndolo como un lugar de perdición, donde la inmoralidad y ausencia de leyes reinaban. A pesar de la prensa negativa en los medios de la época, el Agua Caliente obtuvo grandes ingresos a finales del decenio de 1920. A su vez, debido al gran movimiento de personas hacia Tijuana en busca de recreación, empezaron a aparecer en diversos lugares de Baja California pequeños poblados que trataban de atraer a los turistas californianos y beneficiarse de su comercio, como fue el caso de El Rosarito, localizado entre Tijuana y Ensenada, hoy Playas de Rosarito.

Este lugar ya había sido identificado como un posible punto para erigir un complejo turístico cerca de la playa. A principios de la década de los veinte se formó el Club Internacional (no confundir con Club Internacionale) con el objetivo de establecer ahí un casino o centro deportivo. Para llevar a cabo el proyecto se solicitó la correspondiente concesión al gobierno mexicano, el 9 de enero de 1923; dicha solicitud estuvo a cargo del ingeniero Claudio J. Velarde, organizador y secretario del Club Internacional.<sup>29</sup> El gobierno de José Inocente Lugo apoyó al ingeniero Velarde y solicitó a la Secretaría de Gobernación la aprobación de la concesión. A continuación hacemos referencia a la cláusula más importante:

---

<sup>29</sup> Solicitud de Claudio J. Velarde a nombre del Club Internacional de Los Ángeles, California para establecer un casino en Rosarito, Baja California. 15 de enero de 1923, en Acervo Documental del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California (en adelante AD-IH-UABC), colección Archivo General de la Nación (en adelante AGN), serie Dirección General de Gobierno, 3.38.

Se autoriza al Club Internacional S.A., para que con arreglo a las leyes mexicanas establezca y explote durante diez años un centro recreativo en el punto denominado El Rosarito, Municipio de Ensenada de este Distrito, con todos los edificios, obras y accesorios para la práctica de los deportes de golf, criquet, tennis, polo, ejercicios atléticos, caza, pesca, regatas, carreras de caballos, reuniones sociales, ferias, fiestas públicas y en general toda clase de diversiones y juegos lícitos. Para establecer un balneario con todos sus accesorios, restaurants, cafés y cantinas, y para construir de acuerdo con las Secretarías de Comunicaciones, Agricultura y Guerra y con el gobierno del Distrito, uno o más muelles para la carga y descarga de barcos y para la instalación de aparatos y diversiones como las que se acostumbran en las playas americanas.<sup>30</sup>

El proyecto no se llevó a cabo; sin embargo, el poblado de Rosarito siguió generando atracción turística por lo cual algunos comerciantes mexicanos montaron, a mediados de la década de 1920, una cantina, un restaurante y cuartos junto al mar para los turistas que desearan quedarse.<sup>31</sup> Con el tiempo arribaron más visitantes a este sitio y esto, a su vez, atrajo a nuevos inversionistas.

En 1927, Moreno y Compañía, cuyo gerente y principal accionista era el judío norteamericano Danziger, estableció un campo turístico que colindaba con la propiedad de los Ortiz. El negocio se llamó Shore Acres Country Club; sin embargo, con el tiempo perdió la propiedad y el señor Manuel Barbachano tomó posesión e inauguró el Rosarito Beach Hotel. El hotel del señor Barbachano y la cantina de la familia Ortiz, “Rosarito Beach Resort” provocaron confusión en cuanto al nombre, así que éstos cambiaron la denominación a “Ortiz Brothers”, pero se les

<sup>30</sup> *Ibid.*

<sup>31</sup> Jesús Ortiz Figueroa y Atenógenes González Vázquez, “Rosarito, 1915-1930”, en David Piñera Ramírez y Jesús Ortiz Figueroa (coords.) *Historia de Tijuana: edición conmemorativa del centenario de su fundación: 1889-1989*, Universidad Autónoma de Baja California, 1989, p. 110

hacía muy largo para la publicidad y al final optaron por ponerle “René’s”, por corto y fácil de recordar. El Hotel Rosarito se fundó en 1927; inicialmente, se establecieron unas carpas o tiendas de campaña en la playa y se ofrecían carnes asadas; de ahí se fue creando un interés mayor y alrededor de 1929, ya estuvo en operación como hotel, con doce cuartos. El 100% de los clientes eran americanos. Posteriormente las instalaciones se ampliaron para alojar un salón de juego.<sup>32</sup>

El Rosarito Beach Hotel, que surgió oficialmente a finales de 1929, abrió sus puertas gracias a la gran presencia de turistas californianos en Baja California. El gran atractivo con el que contaba el hotel, a diferencia del Agua Caliente, era su gran extensión de playa y un ambiente pacífico, lejano al bullicio de Tijuana.

Desde inicios de la década de los veinte Ensenada ya se había visualizado como un lugar para establecer un gran complejo turístico. Como se mencionó en párrafos anteriores, al gobernador Inocente Lugo gobernador se le presentó el proyecto que no se concretó, pero en 1923 un grupo de inversionistas retomó la idea.

Este año se formó una sociedad anónima denominada *Ensenada Beach Hotel Club*,<sup>33</sup> que estableció un hotel en Ensenada, anunciándose como el único situado en la playa,<sup>34</sup> pero no duró mucho tiempo. En 1924 se conformó el Ensenada Beach Club, S.A., con el propósito de erigir un gran hotel en la playa de Ensenada que no logró realizar. En 1926 el Club Internationale of Ensenada, S.A., retomó los planes del club anterior solo que en 1928 traspasó y concesionó su proyecto a la Compañía de Desarrollo de Ensenada la cual, al poco tiempo, traspasó a su vez sus derechos a la Compañía de Mejoras de Ensenada, subsidiaria de la Compañía Mexicana del Rosarito, que concretó el proyecto de manera tardía hasta finales de 1930 con el nombre de *Playa Ensenada, hotel y casino*.

<sup>32</sup> *Ibid*, p.110-111.

<sup>33</sup> Gómez, *Gobierno*, 2007, p. 175.

<sup>34</sup> Aurelio de Vivanco, *Baja California al día*, s.e.,1924, p.225



## MEDIOS DE TRANSPORTE

Durante esta década, los medios de transporte más utilizados por los turistas para llegar a sus respectivos destinos en Baja California fueron el terrestre y el marítimo. En el caso de Ensenada el transporte marítimo era predilecto por los turistas californianos para llegar de manera rápida y segura, en contraste con el recorrido terrestre de Tijuana a Ensenada que era muy peligroso e intransitable en distintas épocas del año.

Al puerto ensenadense arribaban “varias líneas de vapores, con un itinerario regular, que [realizaban] el servicio de pasajeros y carga de altura y cabotaje, permitiendo una comunicación con los puertos del litoral del Pacífico, desde Vancouver hasta los situados en Centro y Sud-América”.<sup>35</sup> Algunas de las compañías y líneas de vapores que tocaron el puerto ensenadense en esta época fueron la Compañía Naviera de los Estados de México, Braun Navigation Company, Pacific Mail Steamship Company, Compañía Naviera Mexicana, Compañía de Navegación Van, Fairhaven Steamship Company, Pacific Steamship Company y la San Diego Navigation Company.

Además de los vapores que entraban a la bahía de Todos Santos —nombre de la bahía de Ensenada— llegaban también yates privados, principalmente de San Diego<sup>36</sup> y Los Ángeles. En San Diego, el *San Diego Yacht Club*, establecido en 1886, y el *Chula Vista Yacht Club*, en 1889, organizaron regatas y carreras locales, nacionales e internacionales, atrayendo así mucha actividad turística. En 1913 se inauguró el *Coronado*

<sup>35</sup> *Ibid.*, p. 225.

<sup>36</sup> El enlace de San Diego con el mar ha sido continuo desde su fundación, y mientras que los barcos han sido importantes a través de su historia como un medio de comercio y transporte, para fines militares y en la industria pesquera, no fue hasta 1852 que un club de yates se formó con el propósito de navegar por placer. El 16 de marzo de 1852 se fundó el primer club de yates local: el *Pacific Pioneer Yacht Club*. Linda M. Pearce, “Yachting: It’s history in San Diego”, *The Journal of San Diego History*, vol. 20, no. 4, Fall 1974.

*Yacht Club*, que funcionó hasta 1916, cuando detuvo sus actividades a consecuencia de la Primera Guerra Mundial para reanudarlas hasta 1932.

En la década de los veinte se crearon dos clubes más: el *Southwestern Yacht Club* (1924) y el *Mission Bay Yacht Club* (1927).<sup>37</sup> Debido al incremento de este tipo de actividad recreativa en el sur de California, muchos estadounidenses propietarios de yates, miembros o no de estos clubes, arribaban a Ensenada con la intención de practicar la pesca deportiva.<sup>38</sup> También fungieron como corresponsales de noticias de la prensa estadounidense, principalmente de la producida en California.

La mayoría de los yates que arribaban al puerto ensenadense tenían que cubrir una cuota por entrar a la bahía y realizar actividades de pesca. Hubo algunos problemas al respecto ya que los dueños de los yates se quejaban de que las cuotas eran altas y no siempre fijas. La Cámara de Comercio de Ensenada vio en la llegada de yates una oportunidad para reactivar la economía y en febrero de 1928 argumentó frente a la autoridad local lo siguiente:

Estando próxima la estación de verano, durante la cual visitan a esta ciudad, en yates de recreo, algunos turistas, pero que lo hacen en escaso número debido a los fuertes impuestos y recargos extraordinarios que les cobran las oficinas de Migración, Sanidad, Capitanía de Puerto y Aduana Marítima, pues en algunos casos han ascendido tales impuestos y recargos a más de \$80.00 por cada yate, esta Cámara, procurando siempre el mejoramiento de la población y teniendo en cuenta que el turismo nos trae grandes ingresos, se permite ocurrir a usted, con la súplica muy atenta, de que si a bien lo tiene y obrando dentro de sus atribuciones y facultades, se sirva prestarnos su eficaz ayuda a fin de que, en alguna forma,

<sup>37</sup> *Ibid.*

<sup>38</sup> Véase AD-III-UABC, colección AGN, solicitud de la Cámara Nacional de Comercio de Ensenada, Baja California, de exención de pago de impuestos a los yates de turismo que llegan ha dicho puerto. 16 de febrero de 1928, Dirección General de Gobierno, 11.54.

se exonere a dichos yates de los impuestos y recargos dichos, pues de hacerlo así, estamos seguros que nos visitarán con mucha frecuencia, un número considerable de turistas y, con esto, vendrá un mejoramiento notable en las condiciones económicas del comercio de esta plaza, de la agricultura de la región y, en general de todas las fuentes productoras. [...] En varias ocasiones, y debido a las gestiones de la misma cámara citada, se han organizado excursiones de gente rica y de negocios del vecino Estado de California, que han venido por la vía marítima en sus yates propios, pero debido a los muchos y fuertes impuestos que hacen efectivo a dichas embarcaciones las autoridades en la nota pre inserta, han optado por hacer sus viajes de recreo a otros lugares, con gran perjuicio de la región de que se trata, y del mismo Fisco, que deja de percibir lo que le correspondería en caso de que aquella región, entrara de lleno a ser un lugar prominente, por el fuerte comercio que de seguro se desarrollaría si fuera visitado con frecuencia por gran número de turistas, que por lo regular es gente adinerada.<sup>39</sup>

Esta actividad era de suma importancia para el puerto, principalmente en los meses calurosos debido a que los excursionistas dejaban en Ensenada una importante derrama económica por medio de sus yates, sobre todo porque se trataba de gente adinerada. La petición de la Cámara de Comercio fue escuchada por el gobernador Abelardo L. Rodríguez, quien a su vez la comunicó a la Secretaría de Hacienda. Aún con lo expuesto y con el apoyo del gobernador del Distrito, la solicitud para la disminución de los impuestos fue negada, con el argumento de que no había una base legal para dicho requerimiento.<sup>40</sup>

En el ámbito terrestre, el decenio de 1920 trajo consigo un aumento considerable de automóviles en el Distrito Norte de Baja California y modificó drásticamente esta forma de transportación, pasando de la era de los carruajes tirados por caballos a la de las máquinas con motores de combustión interna. El

<sup>39</sup> *Ibid.*

<sup>40</sup> *Ibid.*

cambio fue posible por el desarrollo económico que experimentó el estado de California en las dos primeras décadas del siglo XX y favoreció el traslado de estadounidenses a los poblados del Distrito en busca de recreación y diversiones.

Al llegar a San Diego muchos de los turistas se trasladaban a México, principalmente a Tijuana, por su proximidad, en busca de diversión y licores; el automóvil, al igual que el ferrocarril proveniente de San Diego, que daba servicio hasta Tijuana, sirvió como medio de pasaje cómodo y rápido, haciendo posible el regreso el mismo día. No solamente los turistas que llegaban a San Diego visitaban Tijuana, los propios residentes de esta localidad, interesados en conocer los poblados del Distrito en la costa empezaron a utilizar este medio de transporte para trasladarse en menor tiempo en busca de recreación.

Las carreteras y caminos de San Diego mejoraron en esta época de una manera notoria en contraste con los de Baja California, gracias al incremento del turismo en California y a la participación de Estados Unidos en la Primera Guerra Mundial. El conflicto bélico hizo que el estado californiano se industrializara, que se desarrollaran presas para suministrar agua a los poblados y se explotaran ricos yacimientos petroleros; con estos avances y la elevación de la producción de automóviles, Tijuana también resultó indirectamente beneficiada.<sup>41</sup>

Sin embargo, el problema más perdurable que tuvieron que enfrentar los automovilistas venidos de California, así como los propios bajacalifornianos durante el decenio de 1920, fueron las pésimas condiciones en las que se encontraban muchos de los caminos del Distrito Norte, en especial el trayecto entre Tijuana y Ensenada. Gran parte de su recorrido era de terracería a lo largo de la costa y a pesar de las muchas reparaciones, siguió siendo muy accidentado y peligroso, comparado con la seguridad que presentaban los caminos pavimentados en California.

<sup>41</sup> Acevedo, Piñera y Ortiz, "Semblanza", 1989, p. 99.

A pesar de las constantes reparaciones, el gobernador Rodríguez consideraba que el camino era bueno ya que sus trabajadores empleaban máquinas niveladoras y herramientas adecuadas para su arreglo.<sup>42</sup> Aún con estas mejoras el problema persistió.

El transporte aéreo tuvo sus inicios en Baja California a principios del decenio de 1920 pero se logró concretar hasta los últimos años de esta década. Gracias a los avances tecnológicos aéreos en California y a la cercanía de los poblados fronterizos bajacalifornianos con San Diego, se empezó a utilizar este medio de transporte en el Distrito Norte.

Para 1928, debido al éxito de la aviación en San Diego, en Tijuana se montó una fábrica de aviones<sup>43</sup> y de nuevo se solicitaron permisos para fijar rutas aéreas entre las poblaciones del Distrito. Una de ellas se estableció entre Tijuana y Ensenada,<sup>44</sup> haciéndose el recorrido entre ambas poblaciones en 35 minutos. El aumento de aeronaves en Baja California propició que en 1929 la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas de México, a través de la Dirección General de Correos, creara una ruta postal aérea; la primera tentativamente establecida entre Tijuana y Tapachula, Chiapas,<sup>45</sup> y la segunda, definitiva, entre México y Tijuana.<sup>46</sup>

#### PROPAGANDA PUBLICITARIA, ATRACTIVOS Y ACTIVIDADES

La publicidad impresa ayudó a atraer al inversionista y turista californiano al Distrito Norte de la Baja California. Desde

<sup>42</sup> Rodríguez, *Memoria*, 1928, pp.163-165.

<sup>43</sup> *Ibid*, p. 212.

<sup>44</sup> Autorización a Ramón Ross, secretario de comunicaciones y obras públicas para que celebre contrato con Fernando N. González para el establecimiento de un servicio público de transporte aéreo entre Tijuana y Ensenada, Baja California, 22 de noviembre de 1928, AD-IIIH-UABC, colección AGN, Obregón-Calles, 10.63..

<sup>45</sup> *Periódico Oficial*, julio 30 de 1929, p. 17.

<sup>46</sup> *Periódico Oficial*, agosto 20 de 1929, p. 1.

finales del siglo XIX y toda la primera mitad del siglo XX se anunciaban en distintos periódicos del sur de California las actividades y atractivos que había en Baja California. Por estos medios impresos el turista se enteraba de los eventos por realizarse, dónde podría hospedarse y cómo llegar a ellos.

Esta información de los poblados fronterizos mexicanos limítrofes con California, al igual que sobre Ensenada, quedaron plasmados en las páginas de periódicos como el *Evening Tribune* de San Diego, el *San Diego Sun*, el *Hispano Americano* – *The Spanish American*, el *Calexico Chronicle*, el *Imperial Valley Press*, el *Los Angeles Examiner* y el *San Diego Union*, por mencionar algunos.

En la década de los veinte se empezó a generar mucha información publicitaria de los salones y bares, así como de las actividades que se realizaban en Tijuana y Mexicali, a los cuales los turistas podían asistir. En contraste con los poblados de la franja fronteriza, la información que aparecía sobre Ensenada anunciaba principalmente los itinerarios de las embarcaciones marítimas que hacían el recorrido entre el puerto ensenadense y el de San Diego, California.

Para fines de este artículo analizamos lo que se divulgó sobre Ensenada en tres libros publicados en Estados Unidos: *Baja California Ilustrada* (1899), *The Hispano-American Friendship Fiesta* (1917) y *Baja California al día* (1924). Las tres obras fueron publicadas en inglés y español, con imágenes fotográficas ilustrativas de las poblaciones, campos, valles y comercios de los poblados en los Distritos Norte y Sur de Baja California; la excepción fue la obra *Friendship Fiesta*, la cual se enfocó solamente al Distrito Norte.

La obra *Baja California Ilustrada*, encomendada por el gobierno mexicano a J.R. Southworth, tenía como principal objetivo atraer capitalistas que invirtieran en el territorio, pero también en ella encontramos descripciones ilustrativas de los poblados mexicanos que pudieron ser atrayentes para los

turistas californianos. La descripción que Southworth hace de Ensenada en 1899 es de un sitio ameno y bello.

Está anidada en las risueñas playas de la Bahía de Todos Santos, la cual, bajo algunos puntos de vista, tiene una semejanza notable con la poética Bahía de Nápoles, y que de muchas maneras la supera. En lontananza y detrás de la población se ven elevarse las graciosas montañas color de púrpura bajo un hermoso cielo siempre azul y sereno. Las casas, fábricas y demás edificios ostentan los diversos órdenes arquitectónicos más pintorescos que resultan de una combinación del estilo antiguo de construcción con el americano moderno. Allí casi en el centro de la población se encuentra el jardín público con su vistoso kiosko en donde la banda de música militar da sus entretenidos conciertos cada semana que atraen numeroso público, y donde se ven crecer con profusión las plantas y flores más hermosos de los trópicos. Llamam la atención las largas y anchas avenidas, las cómodas habitaciones para las familias, el cuartel general, los hoteles bien dirigidos, las espaciosas casas de comercio, y la apariencia general que da a conocer a la población como un centro de actividad comercial.<sup>47</sup>

Esta narración pudo haber despertado interés en algún inversionista, turista y todo aquel interesado en poblados pintorescos. Para estas personas los atractivos o actividades que ofrecía Ensenada, según nuestro autor, eran numerosos. El clima era inigualable a nivel mundial, abundaba la caza y la pesca, todo el año se podía disfrutar de paseos en la bahía, de los baños de mar y los hoteles ofrecían al viajero todas las comodidades de la época.<sup>48</sup> Si algún californiano llegó a conocer este libro, Ensenada podría haber sido escogida como un lugar de destino agradable para visitar. Pero la finalidad de esta obra, como mencionamos anteriormente, era atraer al capitalista estadounidense, dándole a conocer aspectos geográficos y recursos naturales de la península, así como lugares donde

<sup>47</sup> J.R. Southworth, *Baja California ilustrada*, 1899, p. 16.

<sup>48</sup> *Ibid.*, p. 17

podrían desarrollar distintos comercios. Este tipo de descripciones fascinantes y adornadas con detalles embellecedores y descriptivos de Baja California eran necesarias.

A diferencia del libro de Southworth, la obra *Friendship Fiesta* (Fiesta de la Amistad) del diario *El Hispano Americano* se enfocó solamente al Distrito Norte de la Baja California. Esta edición fue un intento de enlazar las relaciones comerciales, políticas y sociales de los ciudadanos californianos y bajacalifornianos. Una similitud que encontramos con la obra de 1899 es que se publicó en ambos idiomas, se apoyó con imágenes fotográficas de los poblados y se hizo una descripción de los mismos, aunque no en términos tan pintorescos como en la obra de Southworth.

Ensenada, al igual que Tijuana y Mexicali, fue descrita a modo de un reporte administrativo, claro está, solamente resaltando los puntos positivos del poblado. Sobre Ensenada se escribió que tenía cerca de 2,000 habitantes, estaba rodeada por montañas por ambos lados, con el océano enfrente y tierra nivelada en el lado sur. Una de las principales obras públicas por concluirse en 1917 era un anexo de 400 pies al muelle que serviría para que embarcaciones de mayor tamaño descargaran directamente en él y evitarles a los pasajeros el traslado a la orilla en pangas. El poblado contaba con un molino harinero de primera clase, estaba iluminada eléctricamente, su sistema de agua había mejorado, tenía un buen número de tiendas, además de contar con excelentes cafés y establecimientos donde se ofrecían diversos servicios para automóviles.<sup>49</sup> Además de la descripción, la obra elogiaba al gobierno de Esteban Cantú que durante dos años de 1915-1917 hizo progresar “mágicamente” el desarrollo del Distrito Norte.

Contrastando fuertemente la obra *Friendship Fiesta* publicada en 1917, encontramos el informe de Modesto C. Rolland, publicado en 1919.

<sup>49</sup> El Hispano Americano, *Friendship Fiesta*, Spanish-American Publishing, San Diego, 1917, p.17.



En el puerto de Ensenada, admirablemente dotado por la naturaleza de un clima exquisito, no hay drenaje, no hay agua potable y no hay luz, pues no se puede llamar servicio de iluminación a unos cuantos foquillos de luz eléctrica que se apagan a las 11 de la noche y eso cuando el municipio puede conseguir petróleo crudo con que funciona el motor que posee. A la orilla del mar, casi en el seno de la ciudad hay una gran marisma formada por la desembocadura del río que fluye al mar en ese punto. Ésta es una fuente de pestilencias y enfermedades que los ayuntamientos nunca han sabido o podido suprimir. Es una verdadera lástima que ciudad tan agradable, y que pudiera ser un gran atractivo para los innumerables turistas que visitan anualmente el oeste de Estados Unidos, presente estado tan deplorable; no convida a vivir en ella, sino muy al contrario; pues estamos seguros de que el que tiene necesidad de visitarla, procura salir de ella tan pronto como sea posible.<sup>50</sup>

Las descripciones negativas de Rolland no sólo abarcaron Ensenada sino todo el Distrito Norte. Es posible que el informe fuera redactado con la finalidad de justificar, mediante el desprestigio, la salida de Esteban Cantú del gobierno del Distrito. Cantú era vigilado por los sonorenses desde el periodo constitucionalista y se declaró en rebeldía en 1920, después de la caída de Carranza.

En la obra *Baja California al día* de Aurelio de Vivanco, publicada en 1924, se retoma lo expuesto por Southworth en 1899. El autor utilizó descripciones atrayentes y cautivadoras para captar la atención del extranjero, aunque la obra de Vivanco es un poco más detallista y poética que la de Southworth. Esto se refleja en la descripción sobre Ensenada:

De calles anchas tiradas a cordel; con casas estilo americano, rodeadas la mayor parte de ellas de pequeños y bellos jardines y con

<sup>50</sup> Modesto C. Rolland, *Informe sobre el Distrito Norte de Baja California*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, Secretaría de Educación Pública, (Colección Baja California: Nuestra Historia, núm. 1), 1993, p. 121

una población de unos tres mil habitantes, Ensenada presenta un aspecto poético y atrayente. Reclinada en el fondo del valle que le sirve de asiento, en una de las estribaciones de la cadena de montañas que la circundan y que forman la Punta del Vigía, los turistas que afluyen a miles a este bello puerto, tienen placer en venir a contemplar su playa hermosísima de diez kilómetros de extensión por doscientos metros de anchura, en donde hay abundante pesca, y de donde se admiran esplendentes puestas de sol y los fantásticos plenilunios que hacen que la gran masa líquida de su bahía, semeje con los rayos planetarios un inmenso molusco agitándose en su concha presente las tonalidades desde el verde esmeralda hasta el azul añil intenso, y el fantástico espejo de superficie movediza, que al replegar sus ondas de luz hacia la orilla, reflejando la claridad de la luna, van éstas a deshacerse en la playa, en cortinajes de espuma que besan mansamente a la ciudad dormida.<sup>51</sup>

Aurelio de Vivanco hace énfasis en que, debido a la proximidad con la línea fronteriza y al tener como residentes a estadounidenses, la mayoría de sus habitantes hablaba perfectamente el inglés, así que si algún californiano iba de visita no tendría problemas para comunicarse con los residentes del puerto; ante los ojos del lector esto convertía a Ensenada en un sitio favorable para vacacionar en Baja California, pues además tenía un aspecto tranquilo y amigable.<sup>52</sup>

La narración de Vivanco, sobre lo que él consideraba la Ensenada de inicios de la década de 1920, pudo haber sido el detonante para que inversionistas estadounidenses se interesaran en construir un hotel llamativo en el puerto. Desconocemos si algún capitalista se basó en alguna de estas obras para escoger a Ensenada como el lugar para desarrollar empresas de servicios turísticos, (incluidos hoteles) en los años posteriores, pero como las tres publicaciones se produjeron en California,

<sup>51</sup> Vivanco, *Baja*, 1924, p. 225.

<sup>52</sup> *Ibid.*

es posible que fuera así. Si algún hombre de negocios se tomó la tarea de investigar dónde podía invertir para desarrollar un complejo turístico en Baja California y revisó alguno de estos tres ejemplares publicitarios, pudo haber concluido que Ensenada era el lugar predilecto para realizar su obra, pues no había cambiado mucho en el transcurso de la edición de los libros; no contaba todavía con un gran hotel de lujo y poseía alguna o todas las características que se mencionaban en ellos.

Además de estos libros publicitarios informativos y periódicos donde describían a las localidades del Distrito, se publicaron revistas nacionales y panfletos en el extranjero con esta finalidad. Ejemplo de esto lo encontramos en la revista ilustrada *Pegaso*, publicada en 1926 en Tijuana. En el ejemplar del mes de septiembre, dedicado a la figura del soldado, encontramos una descripción de Ensenada semejante a las anteriores:

Una pequeña ciudad anidando en una hermosa muesca hecha a un lomerío ondulante y verde, que parece bajar ansioso de besar el mar rematando en una playa arenosa y extensa, [...] con el encanto de un poblado libre de elementos nocivos, un clima insuperable y comparable al de la Riviera, de la Costa Azul, variando de 7 a 8 grados F., durante el año entero, hoteles elegantes y modernos, pesca ilimitada, caza tal como; codornices, venados, conejos, palomas, etc., y para sumar sus atractivos la extensa playa de arenas limpias, bordando una ensenada de aguas apaciblemente azules, siempre tranquilas, donde pueden bien darse gusto los más adictos a la natación, parece ser Ensenada el lugar indicado para el Balneario Único del Pacífico.<sup>53</sup>

Uno de los panfletos publicados en California sobre los atractivos y actividades que se daban en Ensenada en la década de los veinte fue el titulado *Ensenada, México: A Real Vacation*. En este volante se le informa al posible turista la historia de

<sup>53</sup> "Ensenada, sus varias etapas", Revista ilustrada *Pegaso*, vol. 1, núm.2, septiembre 1926, p.28.

Ensenada, su comercio y los lugares de interés con los que contaba la localidad. Para alojamiento se mencionaban seis confortables hoteles: El hotel Palacio, el Green Mill Inn, el hotel Boulder, el hotel Mazatlán, el Beach hotel y el hotel Gastélum. Las actividades que podría realizar el turista eran la natación, pesca, paseo en botes, excursionismo y caza. Se describió con mucho más detalle la pesca y la caza en el panfleto.<sup>54</sup>

## CONCLUSIONES

Los grandes ingresos que recibía el ayuntamiento ensenadense por parte del sector turístico se vinieron abajo cuando Abelardo L. Rodríguez convirtió a Tijuana en municipio en 1925. Durante esta década, el turismo en Ensenada se vio limitado por los medios de transporte y vías para el traslado de los californianos interesados en conocer el puerto, si bien llegaban automóviles con mucha dificultad, el medio más viable eran los vapores y yates los cuales no llegaban diariamente, sino semanal o hasta mensualmente. No así en Tijuana, poblado cercano a la línea divisoria a donde se podía llegar fácilmente por automóvil y ferrocarril.

Las constantes reparaciones que se le hicieron al camino entre Tijuana y Ensenada durante esta década, no mejoraron las condiciones del trayecto ya que en temporadas de lluvias quedaba intransitable. Al no contar con un camino en buenas condiciones, Ensenada no recibió gran parte del turismo que entró al Distrito. Tijuana, al igual Mexicali, contaban con transporte ferroviario; Ensenada sólo tuvo servicio marítimo marcando la diferencia pues era más fácil trasladarse por medio del ferrocarril y por automóvil que por medio de vapores o yates. Además, estos últimos eran privados, no transportaban gran cantidad de pasajeros y no llegaban regularmente al puerto ensenadense.

---

<sup>54</sup> *Ensenada, México: A Real Vacation*, San Diego, 1915.

Aunque el transporte marítimo le daba cierta ventaja a Ensenada sobre Tijuana, las embarcaciones solamente llegaban una o dos veces y se retiraban el mismo día o al día siguiente, dándoles muy pocas posibilidades a los turistas de quedarse mucho tiempo en el puerto. Era más cómodo y seguro viajar en ellas, en comparación con los automóviles, pero las embarcaciones dedicadas al traslado de turistas venidas desde California fueron insuficientes para detonar el turismo en Ensenada.

El transporte aéreo, aunque revolucionario y novedoso en esta época, fue muy inestable, peligroso y costoso en esta década en Baja California. Fueron pocas las aeronaves que se dedicaron a trasladar turistas a Ensenada y usualmente lo hicieron una vez por semana, pero no siempre.

La creación de grandes complejos turísticos como el Agua Caliente en Tijuana, tuvieron como consecuencia que proyectos similares en Ensenada se viniera abajo. Como se mencionó, en esta década, desde 1922 inversionistas estadounidenses se propusieron construir un gran complejo turístico situado en la playa de Ensenada, pero no lograron inaugurarlos hasta finales de 1930.

La propaganda publicitaria fue fundamental para atraer tanto al inversionista como al turista californiano a Ensenada. La publicidad constante de la cual se valía el poblado tijuanense en la prensa del sur de California, como más tarde lo haría de igual manera el complejo turístico Agua Caliente, ayudaron a que más turistas arribaran a Tijuana. A diferencia de ésta, la poca propaganda publicitaria que apareció de Ensenada fue en forma de panfletos o libros, los cuales iban dirigidos a inversionistas o turistas de la segunda clase, o sea, familiar. Las notas en la prensa del sur de California fueron muy pocas, nada constantes y no circulaban frecuentemente como la propaganda hecha sobre los lugares y atracciones que ofrecía Tijuana. Desconocemos si la descripción de Rolland fue estudiada por los estadounidenses y si provocó que se alejaran del Distrito Norte,

pero debido a que en la década de 1920 era lucrativo invertir en Baja California, es probable que se haya descartado.

## FUENTES

Acervo Documental del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, colección Archivo General de la Nación, series Obregón-Calles y Dirección General de Gobierno, Archivo de la Palabra.

University of California, San Diego. Mandeville Special Collections Library.

## PERIÓDICOS:

*Imperial Valley Press.*

*Periódico Oficial*, órgano del gobierno del Distrito Norte de la Baja California.

## HEMEROGRAFÍA Y OTROS

Almaraz Alvarado, Araceli. “La importancia de las relaciones sociales en la conformación de la organización empresarial: La región de Mexicali y su valle entre 1847 y 1939”, V Congreso Nacional Amet, 2006.

*Ensenada, México: A Real Vacation*, Woollet Stages, San Diego, 1915.

Canales Cerón, Alejandro, “El poblamiento de Baja California, 1848-1950”, *Frontera Norte*, vol. 7, núm. 13, enero-junio 1995.

Curtis, James R. and Daniel D. Arreola, “Zonas de Tolerancia on the Northern Mexican Border”, *Geographical Review*, vol. 81, núm. 3, julio 1991.

Pearce, Linda M., “Yachting: It’s History in San Diego”, *The Journal of San Diego History*, vol. 20, no. 4, Fall 1974.

- Sin autor, "Ensenada, sus varias etapas", Revista ilustrada *Pegaso*, Tijuana, vol. 1, no.2, septiembre 1926.
- Taylor, Lawrence D., "The Wild Frontier Moves South. U.S. Entrepreneurs and the Growth of Tijuana's Vice Industry, 1908-1935", *The Journal of San Diego History*, vol. 48, no. 3, Summer 2002.

## BIBLIOGRAFÍA

- Acevedo Cárdenas, Conrado, David Piñera Ramírez y Jesús Ortiz Figueroa, "Semblanza de Tijuana, 1915-1930", en David Piñera Ramírez y Jesús Ortiz Figueroa (coords.) *Historia de Tijuana: edición conmemorativa del centenario de su fundación: 1889-1989*, Universidad Autónoma de Baja California, 1989.
- Calvillo Velasco, Max, "Los gobiernos civiles en el Distrito Norte de la Baja California" en Catalina Velázquez Morales, (coord.) *Baja California: Un presente con historia*, tomo , Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 2002.
- De Vivanco, Aurelio, *Baja California al día*. s/e, 1924.
- El Hispano Americano, *Friendship Fiesta*, Spanish-American Publishing, San Diego, 1917.
- Gómez Estrada, José Alfredo, *Gobierno y casinos. El origen de la riqueza de Abelardo L. Rodríguez*, México, Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007.
- Lugo Jr. Alejandro F., "El Casino de Agua Caliente", en David Piñera Ramírez y Jesús Ortiz Figueroa (coords.) *Historia de Tijuana: edición conmemorativa del centenario de su fundación: 1889-1989*, Universidad Autónoma de Baja California, 1989.
- Ortiz Figueroa, Jesús y Atenógenes González Vázquez, "Rosarito, 1915-1930", en David Piñera Ramírez y Jesús Ortiz Figueroa (coords.) *Historia de Tijuana: edición conmemorativa*

- del centenario de su fundación: 1889-1989*, Universidad Autónoma de Baja California, 1989.
- Rodríguez, Abelardo L., *Memoria administrativa del gobierno del Distrito Norte de la Baja California*, 1928.
- Rolland, Modesto C., *Informe sobre el Distrito Norte de Baja California*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, Secretaría de Educación Pública, (colección Baja California: Nuestra Historia, núm. 1), 1993.
- Samaniego López, Marco Antonio, *Los gobiernos civiles en Baja California*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de Cultura de Baja California, 1998.
- “La formación de la burguesía revolucionaria: el gobierno de Abelardo L. Rodríguez”, en *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1999.
- “Los gobiernos civiles: una demanda de los comerciantes ensenadenses, 1920-1923”, en *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1999.
- Southworth, J.R., *Baja California Ilustrada*, Gobierno del Territorio de Baja California, 1899.
- Treviño Calderón, Hesiquio, *Historia y personajes de Ensenada*, Ensenada, 2003.