

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES



"Fracaso de una compañía turística en Ensenada, Baja California.

El Playa Ensenada, hotel y casino, 1930-1938."

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRO EN HISTORIA

P R E S E N T A

FRANCISCO ALBERTO NÚÑEZ TAPIA

Directores de Tesis:

Dr. José Alfredo Gómez Estrada

Dra. Hilarie Joy Heath Constable

Tijuana, Baja California

Septiembre de 2012

*Esta Investigación fue realizada gracias al apoyo del
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología*

Índice

Capítulo 1: *Desarrollo del turismo en el noroeste de Baja California en la década de 1920.*

1.1. Situación del turismo en Ensenada.....	10
1.2. La creación de complejos turísticos.....	18
1.3. Los medios de transporte.....	24

Capítulo 2: *Turismo e inversión estadounidense en Ensenada.*

2.1. Propaganda publicitaria, atractivos y actividades.....	38
2.2. El Ensenada Beach Club.....	44
2.3. El Club Internationale y la Compañía de Desarrollo Ensenada.....	47
2.4. La Compañía de Mejoras de Ensenada y el Playa Ensenada, hotel y casino.....	54

Capítulo 3: *El precipitado fracaso de la Compañía de Mejoras de Ensenada.*

3.1. La crisis mundial de 1929 y el final de la prohibición en Estados Unidos.....	68
3.2. La problemática de los medios de transporte y su repercusión en el Playa Ensenada.....	70
3.3. Problemas administrativos.....	77
3.4. La prohibición de los juegos de azar en México.....	85
3.5. Demandas laborales y clausura del Playa Ensenada.....	89
Conclusiones.....	94
Anexos.....	99
Fuentes consultadas.....	104

Introducción

Las restricciones moralistas implementadas en Estados Unidos a finales del siglo XIX y principios del XX tuvieron como efecto que empresarios nacionales y extranjeros invirtieran capital en el norte de México, con el fin de establecer negocios dedicados a los juegos de azar, la venta de licor y otras actividades consideradas inmorales e ilegales en Estados Unidos. Durante la década de 1920, Baja California se vio beneficiada, económica y comercialmente, por la prohibición de alcohol y juegos de azar en los Estados Unidos. Residentes de este último país se trasladaban hacia la frontera sur en busca de lo prohibido en su propia nación. En las ciudades y poblados fronterizos del norte de México, se establecieron diversos hoteles, salones y casinos operados tanto por estadounidenses como por mexicanos con el fin de captar el capital que gran cantidad de turistas derrochaban en los juegos de azar, las apuestas y bebidas alcohólicas, la gran mayoría de ellas prohibidas en los Estados Unidos durante 1919 y 1933.

En el puerto de Ensenada se formaron diversas compañías y clubes a partir de 1924 con el fin de establecer un complejo turístico en la playa distinto, a lo ofrecido en la franja fronteriza con el estado de California, Estados Unidos. En 1928, la Compañía de Mejoras de Ensenada inició la construcción de un hotel y casino que fue inaugurado a finales de 1930 con el nombre de Playa Ensenada. El turismo que llegó a este complejo fue principalmente el californiano que buscaba relajarse, divertirse de una manera sana y tranquila, nadando en la playa a unos metros del hotel, pescando, practicando tenis, realizando excursiones de cacería, entre otras actividades. Además, dentro de las instalaciones del hotel había un casino, al igual que un bar, por lo que el huésped tenía acceso a juegos de azar y bebidas alcohólicas. Claro está, ni el casino ni el bar eran grandes y llamativos como los establecidos en Tijuana y Mexicali, sólo formaron un atractivo más en el abanico de actividades que el huésped podría realizar.

Sin embargo, a los pocos años de haber inaugurado el hotel y casino Playa Ensenada, la Compañía de Mejoras de Ensenada, dueña del complejo turístico, quebró. ¿Por qué, a pesar de todas las ventajas que presentaba el complejo turístico en Ensenada, a pesar de reunir las condiciones turísticas para atraer a la elite del sur de California, de contar con instalaciones de lujo y con todos los servicios que cubrían las expectativas de la elite, la empresa promotora del hotel Playa Ensenada fracasó en términos económicos?

Las razones fueron múltiples. Debido a una débil campaña publicitaria en los medios de comunicación en California, la crisis mundial de 1929 y la lejanía geográfica del Playa Ensenada de los principales poblados californianos, nunca pudo concretarse un flujo turístico constante hacia el hotel. El mayor obstáculo que enfrentó la Compañía de Mejoras de Ensenada fue la falta de estabilidad en los distintos medios de transporte en la década de 1930. La combinación de estos factores significó una baja afluencia turística californiana al Playa Ensenada, lo que ocasionó graves problemas financieros a la compañía.

En esta investigación explicamos quiénes fueron los inversionistas extranjeros que decidieron invertir en Ensenada y construir un hotel de grandes magnitudes. Indagamos por qué su interés de aportar capital financiero para realizar dicha construcción en un lugar tan lejano de la frontera México-Estados Unidos. Además, analizamos los medios de transporte de la época en la zona estudiada, ya que jugaron un papel fundamental en el traslado de turistas que provenían de California, los problemas administrativos de la compañía dueña del hotel y los diversos factores que llevaron a su pronto cierre.

Para realizar este trabajo analizamos la teoría de la Competitividad de los destinos turísticos de J. R. Brent Ritchie y Crouch Geoffrey I. y el concepto de

Diferenciación de Michael E. Porter para trabajar el tema del casino Agua Caliente de Tijuana como un posible factor para el declive del Playa Ensenada y aunque se pueda inferir que fue un rival comercial, las circunstancias y el medio en que se desarrolló el hotel y casino instalado en Tijuana fueron muy distintas al de Ensenada. Uno de los puntos centrales de la teoría de la competitividad establece “que los destinos turísticos poseen ventajas comparativas y ventajas competitivas, y que éstas deben ser explotadas por los agentes involucrados debidamente para poder competir con otros centros turísticos tradicionales o de nueva creación.”¹ Como ventaja, el Agua Caliente tuvo el apoyo del gobernador, quien fue socio de este complejo turístico, estaba más enfocado a los juegos de azar, el cual era su principal atractivo y tuvo los suficientes fondos económicos para llevar a cabo su construcción sin contratiempos que le dio cierto equilibrio. En cambio el Playa Ensenada, tuvo bajos ingresos en sus años de función, los inversionistas extranjeros enfrentaron problemas con las leyes de la nación desde los inicios de su construcción así como un desequilibrio interno de los socios y personal que manejaron las distintas compañías que desarrollaron el complejo turístico en Ensenada. Es por ello que al Playa Ensenada se le entiende mejor por medio de la estrategia competitiva de Diferenciación de Porter. Esta estrategia es aplicada por una empresa que “busca ser única en su sector [...] junto con algunas dimensiones que son ampliamente valoradas por los compradores. Selecciona uno o más atributos que muchos compradores en un sector [...] perciben como importantes, y se ponen en exclusiva en satisfacer esas necesidades.”² Además uno de los atributos de esta estrategia es que la empresa elija una característica que la diferencie de sus rivales, en este caso el principal atractivo del Playa Ensenada, a diferencia del Agua Caliente, fue

¹ J.R. Brent Ritchie and Crouch Geoffrey.I. *The Competitive Destination. A Sustainable Tourism Perspective*. CABI, Oxon, 2004. p. 3.

² Michael E. Porter. *Ventaja competitiva. Creación y sostenimiento de un desempeño superior*. CEC, México, 1987. pp. 31-32.

la gran extensión de playa ubicada a unos metros del hotel, promoviéndose como un destino turístico sano y familiar el cual se encontraba geográficamente retirado de la franja fronteriza con California, Estados Unidos. Es por ello que aunque poseen similitudes y operaron en casi los mismos años, son destinos turísticos muy diferentes los cuales requerían de un turismo distinto para desarrollarse.

Para llevar a cabo esta investigación se revisó documentación bibliográfica y hemerográfica relacionada directamente con el Playa Ensenada y el turismo entre 1920 y 1930. Igualmente, se consideró importante revisar bibliografía y documentos relacionados con la situación fronteriza de Baja California y el estado de California, Estados Unidos, para las mismas fechas. Para ello, consultamos los archivos históricos municipales de Ensenada, Tijuana, Mexicali, el Archivo Histórico del Estado y el Archivo General de Notarías de Baja California en el cual se encontraron diversos documentos, fotografías y notas relacionadas con el tema.

A su vez, encontramos información en el acervo documental del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, particularmente los fondos Lázaro Cárdenas, Gobernación, Abelardo L. Rodríguez, Obregón-Calles, Dirección General de Gobierno, Departamento Autónomo del Trabajo y Manuel Ávila Camacho, todos ellos pertenecientes a la colección Baja California en el Archivo General de la Nación. De estos, se obtuvo valiosa información relacionada con la Compañía de Mejoras de Ensenada, con la localidad y sobre los problemas internos derivados del funcionamiento del complejo turístico.

Se revisaron los periódicos estadounidenses *San Diego Union*, *San Diego Sun*, *Calexico Chronicle* y *Los Angeles Examiner* en microfilm, para el periodo estudiado. Además, se consultaron los acervos del San Diego History Center Library and Archives, ubicado en San Diego, California, donde se revisaron los siguientes fondos: México II,

Ensenada y Baja California I y II, y las colecciones especiales sobre Ensenada y Baja California de la University of California, San Diego. En estos encontramos documentación relacionada con la propaganda del hotel en Estados Unidos, así como información sobre quienes estaban involucrados en el desarrollo del Playa Ensenada.

Una de las interrogantes que nos surgieron al iniciar este trabajo fue con respecto a las fuentes utilizadas por los autores que han trabajado este tema. Anteriormente, numerosas personas se han interesado en conocer el desarrollo del complejo turístico Playa Ensenada y han escrito algunos textos, pero la mayoría se ha quedado en el nivel anecdótico. Es decir, carecen de un estudio serio y concreto que nos lleve a comprender por qué se construyó este tipo de hotel en Ensenada, quiénes idearon el proyecto y finalmente, cómo se desarrolló.

Las obras sobre el Playa Ensenada que destacan son “The Hotel Riviera del Pacifico, Social, Civic and Cultural Center of Ensenada”, publicado en *The Journal of San Diego History* (1983), y *Centro Cívico, Social y Cultural Riviera de Ensenada* (2003) ambas de María Eugenia Bonifaz de Novelo; y *Del Hotel Playa Ensenada al Centro Cultural Riviera, 75 años de su historia gráfica* (2005), publicado por el Gobierno del Estado de Baja California en la que Gabriel Rivera Delgado llevó a cabo la investigación sobre el Playa Ensenada. Estas publicaciones estuvieron especialmente dirigidas a enfatizar la belleza de la construcción del antiguo complejo turístico. Abarcan el periodo desde la construcción del inmueble hasta las actividades recientes que se realizan dentro de sus instalaciones, basándose principalmente en entrevistas e historia gráfica, sin explicar mucho de su contexto y panorama en general.

Los trabajos presentan una serie de diferencias. En las obras de María Eugenia Bonifaz de Novelo (que prácticamente muestran la misma información), la autora menciona datos que en nuestra búsqueda documental no encontramos, como el nombre

del constructor del complejo turístico, ya que en la documentación oficial encontrada en el Archivo Histórico del Estado de Baja California y el Archivo General de Notarías de Baja California (ambos en Mexicali) no se hace referencia alguna a Bill Blextton, ni al ingeniero Negrete como constructores o personajes relacionados con las compañías vinculadas al Playa Ensenada, como la autora asevera. No descartamos que su información haya sido obtenida de manera oral, pero al no poder comprobarla queda la interrogante. Otro caso similar es que en sus publicaciones menciona que el Ensenada Beach Club se formó después del Club Internacionale. En este trabajo encontramos, tras una búsqueda documental exhaustiva, datos del Ensenada Beach Club en 1924, y del Club Internacionale hasta 1926. Algo que pudo haber omitido la autora o más bien confundido, es que en 1923 el Club Internacional (no confundir con Club Internacionale) intentó establecer un complejo turístico similar en Rosarito por lo cual pensamos que este pudo haber sido su error.

Algo que también vale la pena comentar es que la autora involucra a Jack Dempsey en el proyecto, o lo menciona en ambas obras como presta nombres. De acuerdo con información encontrada en la prensa estadounidense, se puede entender que el boxeador fungió como imán para atraer al público al Playa Ensenada, pero a Bonifaz se le escapa decirnos que tanto su promotor, Gene Normille, como Joe Dempsey, hermano del pugilista, lo involucraron en el complejo del Playa Ensenada. Desconoce que Normille era promotor y amigo de Jack Dempsey y omite mencionar que Joe fue un hombre exitoso en bienes raíces en California y miembro de la Compañía Mexicana del Rosarito.

Gabriel Rivera, por su parte, sigue los escritos de Bonifaz de Novelo y aunque aporta nuevos datos encontrados en el Archivo Histórico del Estado de Baja California y en la prensa de California, no profundiza en ellos. Ambos autores caen en el error de

llamar al establecimiento Hotel Playa, error que ha perdurado hasta nuestros días. Gracias al análisis documental realizado en este trabajo nos percatamos que el hotel se inauguró como “Playa Ensenada, hotel y casino”, denominación que con el tiempo se transformó en Hotel Playa, acordado por el léxico de los residentes del puerto que lo asociaron con las sociedades que se formaron en su entorno.

Los dos autores no profundizaron en el porqué de la quiebra o bancarrota del complejo turístico ni en los diversos factores que ocasionaron el cierre de este establecimiento. Por ello, el objetivo de esta investigación es cubrir esa falta de información sobre el desarrollo del complejo turístico y analizar las causas del pronto fracaso de la Compañía de Mejoras de Ensenada, dueña del Playa Ensenada.

Este trabajo está dividido en tres capítulos. En el primero, titulado *Desarrollo del Turismo en el noroeste de Baja California en la década de 1920*, se expone la situación del turismo en Ensenada, la creación de complejos turísticos en Baja California y los medios de transporte utilizados para trasladar al turismo desde California, todos ellos dentro de 1920 a 1929. En el segundo, titulado *Turismo e inversión estadounidense en Ensenada*, se aborda la propaganda publicitaria utilizada para atraer a los turistas a Baja California, haciendo énfasis en la aparecida respecto a Ensenada y las compañías que surgieron a partir de 1924 con la intención de llevar a cabo el proyecto que posteriormente se conoció como hotel Playa Ensenada en 1930 y por último en el capítulo tres, titulado *El precipitado fracaso de la Compañía de Mejoras de Ensenada*, se analizan los diversos factores que llevaron al hundimiento de la empresa que manejaba el hotel.

El interés en realizar esta investigación se dio a partir del desconocimiento histórico del desarrollo de uno de los edificios más emblemáticos de la ciudad. Si bien los autores que han abordado el tema, ambos ensenadenses, le dan su importancia y

reconocen su belleza arquitectónica dentro de la historia de la ciudad, no profundizaron en el desarrollo de este complejo turístico el cual nos ha legado un edificio que con el paso de los años se ha convertido en el símbolo de la ciudad de Ensenada. Por ello, la finalidad de esta investigación es la de aportar datos de los inicios del turismo en las primeras décadas del siglo XX en Baja California dando a conocer el desarrollo del Playa Ensenada en su años que estuvo en función como complejo turístico y de esta manera rescatar la historia del edificio más visitado y apreciado por los ensenadenses que es a la vez la historia del fracaso económico de una empresa. Además, gracias al desarrollo de este tema presentamos información sobre la historia económica y social de Ensenada en los años estudiados, temas que han sido pocos trabajados; aportamos información histórica de la relación de Baja California-California, efectos de la gran depresión en la frontera norte de México, relación de empresarios locales con empresarios estadounidenses, las repercusiones de la falta de infraestructura y abandono del gobierno federal respecto a Ensenada al igual que la problemática de su lejanía de con la frontera con Estados Unidos.

Capítulo 1: Desarrollo del turismo en el noroeste de Baja California en la década de 1920.

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.

1.1. Situación del turismo en Ensenada

Desde finales del siglo XIX, empezaron a aparecer en Tijuana, delegación de Ensenada, cantinas, salones y casas de juego que se multiplicaron a lo largo de la década de 1920. El aumento de estos establecimientos 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. Ya desde mediados del siglo XIX empezaban a haber 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.³ Desde esa fecha, los residentes del sur de California cruzaron la línea fronteriza hacia Tijuana en busca de bebidas alcohólicas. La aprobación de la Ley Volstead en Estados Unidos a finales de 1919, dio comienzo a lo que comúnmente se conoce como la “era de la prohibición” en ese país. Como resultado, las poblaciones del

³ Véase *Imperial Valley Press*, “Against the saloon”, March 21, 1902.

norte de México, incluida las de Baja California, recibieron gran cantidad de visitantes estadounidenses que buscaban al sur de la frontera lo prohibido en su país.

Para los años veinte, Tijuana capturaba gran porcentaje de los recursos, en forma de impuestos y concesiones que dejaban los turistas que arribaban en busca de licor, recreación y juegos de azar en el Distrito Norte. Desde la década anterior este poblado era muy concurrido por los residentes y visitantes de San Diego y se volvió aún más atractiva para los turistas cuando en Estados Unidos se inició la campaña moralista en contra del licor y vicios que dañaban la salud. La prohibición, que vivió su auge entre 1920 y 1930, produjo un crecimiento económico sustancial no sólo en el turismo sino en 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 alcohol sino también para elaborarlo.⁴

El ayuntamiento ensenadense se mantenía en gran medida por las actividades turísticas en la delegación de Tijuana. A pesar de que las entradas se generaban en Tijuana, gracias al aumento del turismo en dicha delegación, el ayuntamiento de Ensenada administraba esta gran cantidad de recursos encargándose de redistribuir estos ingresos en todas sus delegaciones.⁵ Alegando la injusticia de tal distribución, comerciantes y empresarios residentes de Tijuana intentaron negociar con los distintos gobernadores del Distrito Norte que hubo en el periodo, para convertir a la delegación propiamente en un ayuntamiento. Su principal argumento era que, debido a su desarrollo, podía sostenerse sola si conservaba sus ingresos, que les permitiría

⁴ 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.

⁵ 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, p. 3-4.

modernizar el poblado y proporcionar los servicios adecuados y necesarios.⁶ Pero, como era de esperarse, los comerciantes y políticos de Ensenada se oponían 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. Mexicali al ser designada cabecera política desde 1915 era considerado el principal centro de población para 1920, por su desarrollo agrícola y por ser la capital del Distrito.⁷

Para asentar su poderío respecto a la capital y seguir administrando por su cuenta el erario de Tijuana, que incluía el fuerte ingreso de los impuestos de la venta de bebidas alcohólicas y juegos de azar, la Comisión de Hacienda, perteneciente al ayuntamiento de Ensenada, aumentó los impuestos sobre éstos a partir del 1 de febrero de 1920 con el argumento de que debían ser administrados solamente por el ayuntamiento.⁸ Esto empeoró las relaciones entre los comerciantes tijuanaenses y ensenadenses. Aún con el incremento de impuestos, se siguió vendiendo gran cantidad de alcohol en Tijuana.

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 clausuraban en distintas ocasiones, temporalmente, cantinas y casas de juego para tratar de disminuir las actividades consideradas moralmente impropias.⁹ Todos los gobernadores de este decenio se enfrentaron al problema que representaba abrir cantinas, salones y casinos. Debido a la campaña en contra de estos centros de vicio en Estados Unidos, cada vez que se reabrían los

⁶ 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*. Centro de Investigaciones Históricas UNAM-UABC, Tijuana, 1983. p. 432.

⁷ 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.

⁸ 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.

⁹ 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, p. 108-109.

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 más, bajo la 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.¹⁰

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.¹¹ 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 al puerto 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. Inocente 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 aún así logró atraer inversionistas estadounidenses al Distrito. Una de las cuestiones que le interesaba a Lugo era tener una buena relación política con el gobierno de Estados Unidos, principalmente con el de California. Para llevarlo a cabo, al poco tiempo de asumir la gubernatura, visitó la ciudad de Los Ángeles donde se entrevistó

¹⁰ 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, pp.71.

¹¹ 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.

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, California.¹² Aunque esta propuesta no se concretó, fue uno de los primeros acercamientos en la década de los veinte relativos a la construcción de un gran hotel en la cercanía de la playa de Ensenada.

En 1923 se formó una sociedad anónima denominada *Ensenada Beach Hotel Club*,¹³ que estableció un hotel en Ensenada, anunciándose como el único situado en la playa,¹⁴ pero no perduró 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 pero no logró realizarlo. En 1926 el Club Internationale of Ensenada, S.A., retomó los planes del club anterior pero 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 hasta finales de 1930, como veremos en el capítulo dos.

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

¹² Calvillo, "Los gobiernos", 2002, pp.76-77.

¹³ 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, p.175.

¹⁴ Aurelio de Vivanco. *Baja California al día*, s.e.,1924, p.225

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.¹⁵

Muchos de los comerciantes del puerto ensenadense, convertidos en políticos, presentaron oposición e inconformidad ante estas ideas y proyectos presentados por diversos gobernadores civiles. 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)¹⁶; de nueva cuenta regresaba 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, logró solucionar algunos de ellos, empezando con el conflicto entre Ensenada y Tijuana al convertir a esta última en municipio en 1925. 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 a diferentes sectores de la burguesía mexicana de manera directa. Rodríguez impulsó y favoreció varias de las actividades económicas importantes para la región y se convirtió en inversionista de las mismas”¹⁷ durante su mandato gubernativo.

Siendo Rodríguez gobernador, Ensenada empezó a crecer lentamente en el ámbito comercial. Los comercios más importantes en el puerto -muchos de los cuales habían sido establecidos antes de la llegada de Abelardo L. Rodríguez- según Marco

¹⁵ Samaniego, “Los gobiernos”, 1999, p.534.

¹⁶ Historiadores como Marco Antonio Samaniego López la han catalogado así en su obra *Los gobiernos civiles en Baja California, 1920-1923*.

¹⁷ Samaniego, “La formación”, 1999, p. 544.

Antonio Samaniego, 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 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.”¹⁸

Durante el gobierno de Abelardo L. Rodríguez, el turismo fue una rica fuente de ingresos fiscales en el 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. Esta clase 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 ocasión 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,

¹⁸ *Ibid.*, p. 566.

que se verifican para satisfacción honesta y placentera de quienes vienen al distrito en busca de tranquilidad y descanso.¹⁹

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 veintes. 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: 90.²⁰

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.²¹ 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

¹⁹ Abelardo L. Rodríguez, *Memoria administrativa del gobierno del Distrito Norte de la Baja California*, Gobierno del Estado, 1928, p. 24.

²⁰ Samaniego, "La formación", 1999, p. 567 y 569.

²¹ El costo del almacén general de depósito ascendió a \$33,881.46. Rodríguez, *Memoria*, 1928, p. 151.

redistribuía vía terrestre a Tijuana y a Mexicali,²² y vía marítima se introducía ilegalmente a Estados Unidos, siendo las ciudades de destino San Diego, Los Ángeles y San Francisco, principales puertos de California.²³

Durante estos años, el contrabando de mercancías en embarcaciones clandestinas, que era tan común desde 1877 en las cercanías de Ensenada²⁴, se incrementó por la prohibición en Estados Unidos. Al puerto ensenadense y contigüidad 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, pero que continuó hasta ratificada la Decimoctava Enmienda de la constitución estadounidense en 1933, cuando terminó la era de la prohibición.

1.2. 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 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.²⁵

En la década de 1920, siguieron apareciendo en Tijuana todo tipo de establecimientos relacionados con los atractivos anteriormente mencionados. La

²² *Ensenada, México: A Real Vacation*. Woollet Stages, San Diego, 1915.

²³ Entrevista a Gilberto Nuza Moreno realizada por José Alfredo Gómez Estrada, 15 de mayo de 1997, Ensenada, B.C., Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, (en adelante IIH-UABC). Clasificación PHO-E/2/1(1).

²⁴ Hesiquio Treviño Calderón. *Historia y personajes de Ensenada*. Ensenada, Baja California, 2003, p. 111.

²⁵ James R. Curtis and Daniel D. Arreola, "Zonas de tolerancia on the Northern Mexican Border", *Geographical Review*, vol. 81, núm. 3, julio 1991, p. 341.

mayoría eran poco decorosos y de modesto tamaño. El gobierno mexicano cerró, en varias ocasiones, casas de juego y prostíbulos con la finalidad de solucionar este problema y tratar de entablar una mejor relación binacional.²⁶ La mayoría de las veces que el gobierno mexicano sucumbía ante la presión de los estadounidenses moralistas²⁷ cerraban los establecimientos de pequeños comerciantes, con frecuencia opositores de las élites del Distrito o representantes de una competencia indeseable. El cierre total de las empresas de grandes inversionistas extranjeros o que tuvieran relación directa con los gobernadores durante el decenio de 1920 no sucedía frecuentemente.

La excepción fue el cierre del salón y cantina *El Tecolote* (localizado en Mexicali) a finales de 1920 por la autoridad del gobernador Luis M. Salazar y respaldado por el general Abelardo L. Rodríguez. El cierre duró poco tiempo y no volvió a ocurrir después de que Rodríguez se convirtió en cliente distinguido y protector de los dueños de este salón.²⁸ Los cierres de establecimientos pequeños siguieron ocurriendo, pero gracias a la afluencia del turismo durante este periodo, reanudaban sus operaciones al poco tiempo, a la vez que se establecían nuevos hoteles, restaurantes y demás comercios de servicios para atender al creciente número de visitantes, aunque con menor frecuencia.

En este contexto y para atraer a Tijuana 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. Dentro de 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

²⁶ Véase Samaniego, “Los gobiernos”, 1999, páginas 530 y 538.

²⁷ Samaniego, *Los gobiernos*, 1998, p.115.

²⁸ Gómez, *Gobierno*, 2007, p.75.

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.”²⁹

Los turistas que arribaban a este complejo turístico podían hospedarse en una de las 500 habitaciones del hotel y bungalós e ir al gran salón de baile que tenía; 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, contando además, con una hermosa mezquita, que en su interior tenía tiendas de curiosidades, ropa, joyería y perfumería, con productos nacionales y extranjeros. En el restaurante se servían platillos de alta cocina internacional y se bebían finos licores.”³⁰

Tenía una capacidad interna para resguardar más de 150 automóviles, usados para trasladar a los turistas de clases media y alta del sur de California. Este medio de transporte fue el más utilizado para llegar al hotel contando el Agua Caliente 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 élite exclusiva de todo Estados Unidos ya que arribaban directamente a su hotel, donde se les ofrecía todas las comodidades habidas en aquella época. 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

²⁹ *Ibid.*, p. 175 y 197.

³⁰ 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.

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.³¹

El Salón de Oro era usado exclusivamente por personas de la clase alta de Estados Unidos, en los que se incluía magnates, estrellas de Hollywood y demás personajes adinerados de la sociedad estadounidense.³² Los propietarios del Agua Caliente 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.

Fue muy importante que los estadounidenses se enteraran de los servicios que podían encontrar y disfrutar al sur de la frontera. A su vez, en los diarios y diversas publicaciones de la época, proporcionaban documentación relacionada con la vida en Tijuana y el Agua Caliente. 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 tijuanaense, describiéndolo como un lugar de perdición, donde la inmoralidad y ausencia de leyes reinaban.

En ciertas ocasiones, se hacía un recuento más real de las circunstancias en las que se encontraba. Ejemplo de esto lo encontramos en un artículo publicado en la revista *Time Magazine*, que nos da una idea general de lo que sucedía en Tijuana en 1929.

La esquina del noroeste de México celebró el sábado y el Día de San Patricio con carreras de caballos. La pista, donde cada primavera más de \$98,250 se pueden apostar en una sola carrera de caballos, está tan cerca de California que los turistas estacionan Fords y Cadillacs en el lado americano de la frontera para evitar la molestia de la búsqueda (del licor) cuando el día de la carrera acaba. Un letrero dice *Al Hipódromo* y una larga barra debajo de la tribuna dispensa cerveza y licores. Los mismos dólares son la moneda principal de Tijuana. Se

³¹ *Ibid.*

³² Taylor, "The Wild", 2002.

van haciendo sonar a lo largo de la mesa de apuestas jalando los bolsillos del turista. Un dólar te compra dos cócteles; dos whiskies; dos tragos de ron. La cerveza cuesta 10 o 15 centavos el vaso. [...] Detrás de las barras de Tijuana se encuentran restos de una raza por desaparecer -los bartenders estadounidenses. Muchos de ellos contarán historias desgarradoras de mejores días cuando servían tragos en el Waldorf de Manhattan, en el Boston's Parker House o el Coffee Dan's en San Francisco. Sus habilidades confirman sus historias. Los bartenders son una categoría que comprende esta industria. Porque Tijuana, exótica como pueda sonar para el seco y febril gusto estadounidense, no es más que unas cuantas calles de tierra de bares. Es casi épica en su monotonía. Una barra se extiende una cuadra completa, anunciándose como “La barra más larga del mundo”. Algunas tienen música mecánica; algunas músicos. Casi todos los lugares tienen pequeños espacios para bailar. Todos huelen mal. En una de las puntas de la chica, calle principal está un edificio marcado como *The Foreign Club*, un título que no significa nada. Adentro hay mesas atestadas, cubiertas de paños verdes. En estas mesas los turistas ansiosos juegan ruleta, blackjack, póquer y dados. A las 5:30, o cuando se acaban las carreras, el juego es más salvaje. Los perdedores tratan desesperadamente de ganarlo todo de vuelta. Los ganadores juegan con su suerte. Sólo quedan algunos minutos. Porque Tijuana prácticamente no tiene hoteles y el cruce fronterizo hacia los Estados Unidos cierra a las 6 p.m. Este invierno ingeniosos promotores han ideado la manera de quedarse con dinero estadounidense en el poblado durante la noche. Se retiraron dos millas de Tijuana a un lugar llamado Agua Caliente. Aquí construyeron un hermoso hotel y a un costado un grande y lujoso casino. Mientras que la plebe está huyendo de la frontera de Tijuana, el hombre rico y perezoso se viste para cenar en Agua Caliente.³³

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

³³ “Al Hippodromo”, *Time Magazine*, March 25, 1929.

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.³⁴ El gobierno de José Inocente Lugo apoyó lo expuesto por el ingeniero Velarde a nombre del Club Internacional y solicitó a la Secretaría de Gobernación de México el respaldo a dicho proyecto, solicitando la aprobación de la concesión. A continuación hacemos referencia a la cláusula más importante:

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, críquet, tenis, 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.³⁵

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.³⁶ Con el tiempo, arribaron más visitantes a este sitio lo cual, 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 lo perdió y el señor Manuel Barbachano tomó posesión de él, con el nombre de Rosarito Beach Hotel. El hotel del señor Barbachano,

³⁴ Archivo General de la Nación, (en adelante AGN), Solicitud de Claudio J. Velarde a nombre del Club Internacional de Los Ángeles, California, de permiso para establecer un casino en Rosarito, Baja California. 15 de enero de 1923, fondo Dirección General de Gobierno, registro 2677. Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California, (en adelante IIH-UABC).

³⁵ *Ibid.*

³⁶ 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

“Rosarito Beach Hotel” y la cantina de la familia Ortiz, “Rosarito Beach Resort” provocaron confusión en cuanto al nombre, por lo que éstos últimos lo cambiaron a “Ortiz Brothers”, pero se les 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 elaborando un interés mayor y alrededor de 1929 fue cuando ya estuvo en operación como hotel, con doce cuartos. El 100% de los clientes eran americanos. Posteriormente, se amplió para alojar un salón de juego.³⁷

El Rosarito Beach Hotel, que surgió oficialmente a finales de 1929, lo hizo 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. Además, al encontrarse al sur de esta última, no era tan concurrida por los muchos turistas que visitaban aquel poblado fronterizo.

1.3. Los medios de transporte

Transporte marítimo

El transporte marítimo jugó un papel fundamental en el desarrollo de Ensenada. En 1899 el puerto fue descrito como un excelente lugar para realizar las operaciones de embarque y desembarque de mercancías, debido a las facilidades y seguridad que ofrecía el poblado.³⁸ Además del alijo, se realizaba en estas fechas el traslado de personas y materiales a las islas aledañas donde se explotaban minerales.

Desde 1897 el vapor *St. Denis* hacía el recorrido entre San Diego y Ensenada cada dos semanas, llevando a bordo pasajeros, suministros, carbón, correo y equipo de trabajo para las minas.³⁹ Al poco tiempo, ya eran varias las embarcaciones que

³⁷ *Ibid.*, p.110-111.

³⁸ J.R. Southworth. *Baja California ilustrada*, Gobierno del Territorio de Baja California, 1899. p. 16.

³⁹ Gary J. James. “The Cedros Island Gold Mine”. *Baja California Symposium*, Asociación Cultural de las Californias Symposium XXIV, San José del Cabo, 1986. p. 66.

realizaban esta labor. Desde que se estableció Ensenada como un puerto de atraque para las diferentes líneas navieras que recorrían el Pacífico, el arribo de estos vapores fue prometedor para la región y el poblado en general, ya que por este medio se importaban artículos necesarios para el desarrollo regional y se exportaba lo producido en gran parte del territorio. Además para 1923, Ensenada era todavía el único puerto regular en el Distrito Norte de la Baja California a donde podían arribar los vapores. De esta forma, Ensenada se consideraba como un puerto viable ya que contaba con una bahía protegida geográficamente del mal clima, una aduana marítima y un sistema de almacenaje, desde 1925. Aunque el puerto era pequeño, comparado con otros del Pacífico mexicano, fue esencial para el comercio de Baja California, por la cantidad de importaciones y exportaciones que se hacían por este medio.

El vapor *Gryme*, de aproximadamente 100 toneladas, manejado por The San Diego and Ensenada Steamship Company, llegaba cada miércoles por la noche de San Diego y se retiraba en el mismo horario cada viernes, haciendo su recorrido entre ambos puertos una vez por semana.⁴⁰ El *Gryme* fue uno de los varios vapores que arribaban al puerto. En los registros aparecen también el *Washington*, el *North Folk*, el *Moctezuma*, el *Newport*, el *Sinaloa*, el *Victoria* y el *Benito Juárez*.⁴¹ En estos dos últimos encontramos una mayor variación en cuanto a itinerarios. Mientras que el *Victoria* podía llegar a Ensenada una o dos veces por semana, gracias a que su travesía era principalmente a San Diego y de regreso, el recorrido del *Benito Juárez* tardaba de 18 a 20 días porque se trasladaba hacia el sur de la costa del Pacífico mexicano.⁴²

También existían “varias líneas de vapores, con un itinerario regular, que [realizaban] el servicio de pasajeros y carga de altura y cabotaje, permitiendo una

⁴⁰ P.L. Bell y H. Bentley Mackenzie, *Mexican West Coast and Lower California. A commercial and industrial survey*, Washington, Department of Commerce, 1923, p. 330.

⁴¹ María Eugenia Bonifaz de Novelo, “Periodo revolucionario. Primera etapa: 1911-1914” en *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1999. p. 497.

⁴² *Ibid.*, p. 469.

comunicación con los puertos del litoral del Pacífico, desde Vancouver hasta los situados en Centro y Sud-América”.⁴³ Algunas de las otras 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 Diego⁴⁴ 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 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).⁴⁵ 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.⁴⁶ 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

⁴³ Vivanco, *Baja*, 1924. p. 225.

⁴⁴ 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, el primer club de yates local el *Pacific Pioneer Yacht Club* se fundó. Linda M. Pearce. “Yachting: It’s history in San Diego”, *The Journal of San Diego History*, vol. 20, núm. 4, Fall 1974.

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ Véase AGN, Solicitud de la Cámara Nacional de Comercio de Ensenada, Baja California, sobre la exención de pago de impuestos a los yates de turismo que llegan ha dicho puerto. 16 de febrero de 1928, fondo Dirección General de Gobierno, registro 3319. IHH-UABC.

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, se exonere a dichos yates de los impuestos y recargos dichos, pues de hacerlo así, estamos seguros que nos visitaran 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 prejuicio 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.⁴⁷

Esta actividad era de suma importancia para el puerto, sobre todo en los meses calurosos, debido a que los excursionistas dejaban en Ensenada una importante derrama económica por medio de sus yates, sobre todo por tratarse 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 de México. Aún con lo expuesto y con el apoyo del gobernador del Distrito, la solicitud para la disminución

⁴⁷ *Ibid.*

de los impuestos fue negada, con el argumento de que no había una base legal para dicho requerimiento.⁴⁸

Transporte terrestre

La gente que arribó a California como migrante o turista, procedente del este de Estados Unidos a finales del siglo XIX y principios del XX lo hizo por medio del ferrocarril. Los turistas se trasladaban en carruajes hacia Tijuana y Ensenada, pero al expandirse las vías férreas desde San Diego a Tijuana en 1912, hubo una opción más cómoda para llegar al poblado tijuanaense. Dos años después esta vía se expandió y llegó al poblado de Tecate para salir nuevamente al sur de California, en 1916 por un poblado llamado Campo.⁴⁹ Con la apertura del hipódromo en Tijuana ese mismo año, la San Diego and South Eastern Railroad (SD&SR) añadió una estación para su ferrocarril y estuvo en condiciones de transportar directamente a los turistas hasta el hipódromo.⁵⁰ Debido a problemas financieros, la SD&SR fue absorbida por la San Diego and Arizona Railway (SD&A) que conectó al poblado de Campo (al norte de Tecate) con El Centro, California, en Imperial Valley, y posteriormente con una estación en Calexico, al norte de Mexicali, en 1919.⁵¹

Debido al avance y movimiento de pasajeros desde San Diego hacia Tijuana e Imperial Valley a Mexicali, Ensenada quedó en desventaja por no contar con un servicio ferroviario proveniente de la frontera estadounidense. La única manera de llegar al puerto era por medio marítimo o por carruajes tirados por caballos, por lo que el viaje era sumamente lento, hasta que apareció el automóvil.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ James N. Price. "The Railroad Stations of San Diego County: Then and Now". *The Journal of San Diego History*, vol. 34, no. 2, Spring 1988.

⁵⁰ Taylor, "The Wild", 2002.

⁵¹ John A. Wilson. "Building a Railroad in Carriso Gorge". *The Journal of San Diego History*, vol. 40, no. 4, Fall 1994.

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

En 1906 el Coronado Country Club llevó a cabo una carrera de automóviles entre Los Ángeles y Coronado (poblado de San Diego) que duró dos días.⁵² Este tipo de carreras, el incremento de automóviles y la llegada de turistas hizo que los residentes de San Diego crearan comisiones locales con el fin de solucionar el problema de los caminos que llegaban al centro de su población. Las carreras de este tipo continuaron para atraer turistas a California, especialmente de Arizona. Se siguió trabajando en los caminos y para el decenio de los veinte muchos de éstos ya habían sido modificados en gran medida, siendo más prácticos y confortables para su recorrido.⁵³ Al llegar a San Diego, muchos de los turistas se trasladaban a México, principalmente a Tijuana, por su proximidad, en busca de diversión y alcohol; el automóvil 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, sino que 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

⁵² Raymond C. Chancey Jr. "Racetrack to Highway: San Diego's Early Automobile Days". *The Journal of San Diego History*, spring 1971, volume 17, number 2.

⁵³ *Ibid.*

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 explotaron ricos yacimientos petroleros; con estos avances y la elevación de la producción de automóviles, Tijuana también resultó indirectamente beneficiada por la llegada de californianos.⁵⁴

El incremento de automóviles en el Distrito Norte acarrió varios problemas. Dos de los más sobresalientes fueron el cruce fronterizo y la reconstrucción de los caminos que estaban en pésimas condiciones. Respecto al primero encontramos información en el reporte elaborado por una comisión especial al mando de Modesto C. Rolland, enviada al Distrito Norte por la Secretaría de Hacienda para estudiar e informar de las condiciones económicas.

Este informe, resultado de la visita realizada a finales de 1919, pone en evidencia la importancia de los automóviles en el Distrito Norte y señala la urgencia para que las autoridades agilizaran el cruce de automovilistas de California hacia Baja California. Rolland argumentó que debían suprimirse todos los obstáculos de las aduanas fronterizas, especialmente la de Tijuana, con respecto a los turistas californianos que cruzaban en sus automóviles.⁵⁵ Al internarse en el Distrito, al turista californiano se le pedía un permiso de la aduana, que se adquiría por una cierta cantidad monetaria, pero ésta solía incrementarse debido a un cobro más de las autoridades para agilizar este proceso. Esto resultaba incómodo para el visitante, que perdía tiempo y dinero, siendo que cuando un automovilista mexicano cruzaba hacia Estados Unidos no encontraba ninguno de estos obstáculos.⁵⁶

⁵⁴ Acevedo, Piñera y Ortiz, "Semblanza", 1989, p. 99.

⁵⁵ 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), 1993, p. 114.

⁵⁶ *Ibid.*

Con el incremento de automóviles en el norte de Baja California, empezaron a aparecer talleres de reparación y autoservicio de vehículos, así como empresas dedicadas a trasladar a personas de una población a otra. Desde el decenio de 1910, dos compañías estadounidenses se encargaban de dicha labor: la Sutherland Stages Company y la Woollet Stages Company.

Debido a la implementación de la Ley Volstead en Estados Unidos, se incrementó el cruce de turistas a principios del decenio de 1920 con lo que estas dos empresas crecieron y monopolizaron el transporte en las poblaciones de Tijuana y Ensenada. Los ensenadenses (que aún contaban con Tijuana como delegación de su ayuntamiento) ampliaron las concesiones a estas empresas que proporcionaban el servicio de transporte y publicidad en San Diego; desde este punto trasladaban a los turistas que visitaban los poblados de la costa occidental de Baja California.⁵⁷

Para ampliar la cobertura de su empresa, Fred A. Sutherland, dueño de la Sutherland Stages Company, construyó una estación de automóviles a las afueras del hipódromo de Tijuana, el principal atractivo del poblado en 1921. Sus choferes conducían a los visitantes desde San Diego hasta las puertas del hipódromo y a su salida los turistas tomaban de nuevo un automóvil en la estación de Sutherland que los regresaba a San Diego. James H. Woollet, dueño de Woollet Stages Company, no pudo competir con esto y se ocupó del traslado de turistas en automóviles hacia Ensenada, realizando la misma labor que Sutherland pero fuera de Tijuana. Al ver que el traslado de pasajeros era un negocio factible, ex-empleados mexicanos de estas compañías transportistas estadounidenses, que habían aprendido a manejar cuando reparaban o lavaban los carros, formaron una pequeña empresa llamada OK en 1921 y se

⁵⁷ Marco Antonio Samaniego López. *El gremio de choferes y la línea internacional 1920-1933*. Tijuana, 1991, p. 6.

convirtieron en la competencia de los estadounidenses.⁵⁸ La empresa mexicana no pudo sostenerse mucho tiempo por ser favorecidas las estadounidenses, y tuvo que cerrar al poco tiempo.

Para 1922, los choferes mexicanos lograron integrarse y formaron el Gremio de Chauffers Mexicanos, dedicados a transportar turistas de la línea fronteriza hacia cualquier punto del poblado tijuaneño. Los choferes mexicanos protestaron por las medidas en favor de compañías extranjeras en suelo nacional y fueron respaldados en 1925 por el gobernador del Distrito Norte, Abelardo L. Rodríguez. Para ello Rodríguez envió un comunicado a la Secretaría de Gobernación el 29 de junio de 1925 señalando lo siguiente:

Teniendo conocimiento este gobierno de que alguna empresa de transporte de pasajeros hacen el tráfico entre San Diego, Tijuana y Ensenada, cruzando la línea divisoria y operando en territorio nacional, sin cumplir con las disposiciones legales vigentes, ha tenido a bien acordar se haga saber a las autoridades correspondientes en los Estados Unidos del Norte deben dejar sus pasajeros al llegar a la línea y que la internación o transporte de dichos pasajeros dentro del territorio nacional sólo podrá hacerse por empresas legalmente establecidas en este Distrito.⁵⁹

La Secretaría de Gobernación respaldó la decisión tomada por el gobierno de Rodríguez y las compañías estadounidenses quedaron fuera del traslado de turistas en suelo mexicano por algunos años. La excepción se dio en 1928 cuando el mismo Rodríguez aprobó la entrada de turistas de clase alta, conducidos por choferes estadounidenses desde el Hotel del Coronado en San Diego hasta el complejo Agua Caliente en Tijuana, del cual era socio; y para no generar un conflicto con los choferes mexicanos los exentó del pago de impuestos en el Distrito.⁶⁰

⁵⁸ *Ibid.* pp. 7 y 8.

⁵⁹ *Ibid.* p. 17.

⁶⁰ *Ibid.* p. 21.

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.

Los turistas estadounidenses que viajaron hacia Baja California en automóvil enfrentaron la misma problemática que los pasajeros de carruajes, principalmente los deslaves en los caminos en temporadas de lluvias. Aunque los automóviles eran más rápidos que los carruajes para llegar de un destino a otro, no fueron inmunes a las precariedades de los caminos en épocas invernales, cuando ocurrían las mayores precipitaciones pluviales del año, ocasionando averías y deslaves en el camino de tierra a tal grado que llegaban a ser intransitables por un periodo.⁶¹

Para el turista californiano, llegar a Ensenada en automóvil presentaba un gran reto. Aurelio de Vivanco, quien recorrió este camino a principios del decenio 1920, concluyó que si se mejoraban

las vías de comunicaciones terrestres existentes, haciendo un magnífico camino pavimentado para automóviles, desde Tijuana a Ensenada, faltarían hoteles para hospedar a las miles de personas que concurrirían a pasar pequeñas vacaciones en sitios tan hermosos y pintorescos como los tiene Ensenada en su misma ciudad y en sus alrededores.⁶²

⁶¹ Este escenario no era exclusivo de Baja California. En el resto de la república mexicana la venta de automóviles fue muy baja en estos años debido a las deplorables condiciones de los caminos y lo costoso que resultaba adquirirlos. En México solamente las clases altas podían comprarlos en comparación con Estados Unidos donde las clases medianas y altas estadounidenses podían hacerlo. Bell y Bentley, *Mexican*, 1923. p. 271.

⁶² Vivanco, *Baja*, 1924. p. 225.

En los medios impresos de la época se anunciaba que el viaje de San Diego a Ensenada podía realizarse en tres horas y media, pero usualmente variaba el tiempo debido a las condiciones deplorables del camino y la temporada en que se viajaba. En 1922 la carretera se reacondicionó pero sufrió severos daños debido a los deslaves invernales del mismo año. Para 1923 el camino volvió a ser reparado, sólo para quedar en las mismas condiciones después de la temporada de lluvias. En 1925 la Cámara de Comercio de Ensenada, con el fin de solucionar el problema, propuso que Víctor Marsh⁶³ se encargara de “pavimentar la carretera a cambio de un cobro, propuesta que estaba sustentada en la existencia de una carretera con esas características en Veracruz. La respuesta fue negativa a pesar de que se afirmó que Marsh estaba dispuesto a cobrar la mitad del peaje a los porteños o incluso no cobrarles nada”.⁶⁴ La intervención de Marsh para reacondicionar el camino se descartó y esta labor continuó siendo responsabilidad del gobierno del Distrito Norte.

Durante su gubernatura (1923-1929), Abelardo L. Rodríguez recorrió en su totalidad el camino junto a un grupo de periodistas estadounidenses y de comerciantes e industriales del Distrito, en la inauguración de una de las tantas reparaciones de este tramo, teniendo el viaje entre Tijuana y Ensenada una duración de tres horas. Un aspecto favorable de esa travesía fue que se hizo en la estación de verano. Cada invierno, como mencionamos anteriormente, el camino quedaba medio destruido, reparándose lo mejor que se podía, pero aún así el tráfico turístico se vio limitado al no poder transitar libremente a causa de los deslaves y los baches. A pesar de las constantes reparaciones, Rodríguez consideraba que el camino era bueno ya que sus trabajadores empleaban máquinas niveladoras y herramientas adecuadas para su arreglo.⁶⁵

⁶³ En los archivos consultados no encontramos más información sobre este personaje.

⁶⁴ Samaniego, “La formación”, 1999. p. 594.

⁶⁵ Rodríguez, *Memoria*, 1928. pp.163-165.

El gobernador entendía perfectamente la necesidad de tener este camino en óptimas condiciones, ya que representaba una vía importante para el pasaje turístico entre San Diego y Ensenada. Se hicieron las reparaciones necesarias, incluso mejorándolas para soportar las temporadas de lluvias. Se “construyeron para preservar el camino cunetas laterales que conducen las aguas a los puntos más convenientes, donde se les da salida por medio de alcantarillas hechas con muros de cemento y tubos de hierro galvanizado, cuyo diámetro varía entre treinta y ciento diez centímetros”.⁶⁶

Aún con estas mejoras el problema persistió. Rodríguez argumentó al final de su gobierno que, como era un recorrido tan atrayente debido a la belleza natural encontrada en el trayecto, era una lástima que el camino no funcionara adecuadamente, teniendo como resultado

que la gran afluencia de turistas que conduce hacia la región Oeste del Distrito el espléndido sistema de carreteras del Estado de California, no puede ser atraída hacia el interior de la Península, por grandes y considerables que sean los motivos de placer, observación y esparcimiento que en ella se encuentren, debido a que nuestra líneas de comunicación no prestan desgraciadamente todas las facilidades que reclama el confort moderno, ni conserva siquiera relativa proporción con los excelentes caminos norteamericanos.⁶⁷

Transporte aéreo

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.

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, quedaron en San Diego una gran cantidad de aeronaves, algunas llegadas de otras partes de Estados Unidos y otras

⁶⁶ *Ibid.*

⁶⁷ *Ibid.* p.173.

fabricadas en la misma ciudad portuaria. En este lugar, el Campo de Aviación de North Island representó una inversión de más de 20 millones de dólares de parte del gobierno federal estadounidense. Fue uno de los campos de aviación más exitosos en Estados Unidos por contar con un excelente clima para las condiciones de vuelo casi todo el año. En él fueron entrenados muchos de los pilotos del ejército y la marina de toda la nación; era común ver diariamente multitud de aeroplanos volando sobre la ciudad.⁶⁸

Al finalizar la guerra muchos de estos aviones fueron modificados para llevar a cabo distintas labores ajenas al combate. Algunas de las aeronaves fueron usadas para patrullar la línea fronteriza internacional. Volaban desde el Campo de Aviación de North Island hasta sesenta millas al este del poblado de Yuma, Arizona, en busca de contrabandistas que transportaban armas y municiones hacia México.⁶⁹

Las aeronaves que no fueron utilizadas para labores de patrullaje u observación fueron modificadas en la década de 1920 con el fin de trasladar a pasajeros de un punto a otro en aviones con mayor capacidad. Por su cercanía con Baja California, los californianos empezaron a volar un avión de Los Ángeles a Tijuana, y posteriormente de San Diego a Ensenada, aunque en menor medida.

Al ver factible el uso de aviones de combate para otras labores, ciudadanos del Distrito Norte optaron por establecer líneas aéreas de pasajeros entre los poblados del territorio. Tal fue el caso del señor Víctor Pinto y Arce, quien en 1921 solicitó al gobierno del Distrito una concesión para este fin. Su petición fue turnada a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas de México, la cual envió al señor Pinto una copia de las bases para el establecimiento de líneas aéreas de navegación de servicio público, donde se especificaba los requerimientos que debía cumplir para realizar dicha labor. Al

⁶⁸ Vivanco, *Baja*, 1924. p. 301.

⁶⁹ Wallace R. Peck. "Forgotten Air Pioneers: The Army's Rockwell Field at North Island", *The Journal of San Diego History*, vol. 52, no. 3 & 4, Summer/Fall 2006, p.113.

tener conocimiento de ellos el señor Pinto desistió de su proyecto; la razón se desconoce.⁷⁰

Para 1928, debido al éxito de la aviación en San Diego, en Tijuana se montó una fábrica de aviones⁷¹ y de nuevo se solicitaron permisos para fijar rutas aéreas entre las poblaciones del Distrito. Una de ellas se estableció entre Tijuana y Ensenada,⁷² 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 Tapachula⁷³ y la segunda, definitiva, entre México y Tijuana.⁷⁴

Como puede deducirse de la información desplegada en este capítulo, las actividades turísticas en Ensenada se vieron limitadas por los medios de transporte y vías para el traslado de los californianos interesados en el puerto, si bien llegaban automóviles con mucha dificultad, los medios más viables eran los barcos y aeroplanos. No así en Tijuana, poblado cercano a la línea divisoria a donde se podía llegar fácilmente por automóvil y ferrocarril.

⁷⁰ Véase AGN, Solicitud de Víctor Pinto y Arce de autorización para establecer un servicio aéreo de transporte de pasajeros en el Distrito Norte de Baja California. 17 de junio de 1921, fondo Dirección General de Gobierno, registro 2771. IHH-UABC.

⁷¹ Rodríguez, *Memoria*, 1928. p. 212.

⁷² Véase AGN, 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, fondo Obregón-Calles, registro 10012. IHH-UABC.

⁷³ *Periódico Oficial*, julio 30 de 1929. p. 17.

⁷⁴ *Periódico Oficial*, agosto 20 de 1929. p. 1.

Capítulo 2: Turismo e inversión estadounidense en Ensenada

Para tratar de atraer a un turista de mayor categoría social y a inversionistas estadounidenses e incrementar así las relaciones comerciales de los residentes de California con los de Baja California, se empezaron a publicar libros con fines publicitarios donde se mostraba al lector cómo eran los poblados en la península bajacaliforniana, lo que se podía hacer en ellos y el estilo de vida en los distintos lugares del territorio. Las compañías y clubes que se interesaron por invertir en Ensenada, desarrollando un complejo turístico en la playa del puerto, utilizaron los medios impresos para dar a conocer al mundo su obra.

2.1. Propaganda publicitaria, atractivos y actividades

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

principalmente relativa a los itinerarios de las embarcaciones marítimas que hacían el recorrido entre el puerto ensenadense y el de San Diego, California.

Para fines de esta investigación 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 haber resultado atractivos 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 kiosco 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.⁷⁵

Esta narración pudo haber despertado interés en algún inversionista, turista y todo aquel interesado en poblados pintorescos. Para estas personas los atractivos o

⁷⁵ Southworth, *Baja*, 1899, p. 16.

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.⁷⁶ 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 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 fue 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 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 descargarán directamente en él y evitarles a los pasajeros el traslado a la orilla en pangas. El poblado contaba con un

⁷⁶ *Ibid.*, p. 17

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.⁷⁷ 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.

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.⁷⁸

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 período 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

⁷⁷ El Hispano Americano, *Friendship Fiesta*, Spanish-American Publishing, San Diego, 1917, p.17.

⁷⁸ Rolland, *Informe*, 1993, p. 121

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 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.⁷⁹

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.⁸⁰

La narración de Vivanco, sobre lo que él consideraba era 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 estadounidense 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, 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

⁷⁹ Vivanco, *Baja*, 1924, p.225

⁸⁰ *Ibid.*

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.⁸¹

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 de la historia de 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

⁸¹ "Ensenada, sus varias etapas", Revista ilustrada *Pegaso*, Tijuana, vol. 1, no.2, septiembre 1926, p.28.

panfleto.⁸²

2.2. Ensenada Beach Club

Durante el decenio de 1920 en el Distrito Norte de la Baja California, los poblados de Tijuana y Mexicali habían acaparado a la mayoría de los turistas que ingresaban al territorio; además de contar con numerosos casinos y salones, en Tijuana había un canódromo e hipódromo. La creación del hotel y casino Agua Caliente, en este último poblado, logró atraer aún más visitantes a este sitio. Sin embargo, antes de ser inaugurado el Agua Caliente en Tijuana, los empresarios e inversionistas, estadounidenses la gran mayoría de ellos, retomaron la idea de edificar un gran hotel en la playa aledaña al poblado del puerto de Ensenada.

Esta idea, que ya se había planteado en 1917,⁸³ resurgió en 1924 y para llevarla a cabo se conformó el Ensenada Beach Club, S.A. Se desconoce la fecha exacta de su creación pero para el 1 de junio de 1924 se anunciaba que el Club estaba formado por cien miembros fundadores, más un consejo asesor de 10 integrantes. En la Tabla 1 pueden verse los nombres de los miembros del consejo asesor del Ensenada Beach Club y en la Tabla 2, localizada en la sección de anexos, los nombres y ocupaciones de los cien miembros fundadores del Club:

⁸² *Ensenada*, San Diego, 1915.

⁸³ En la obra *Friendship Fiesta* de 1917 se publicó que había planes para la construcción de un hotel de \$ 200, 000 dólares que atendería a las personas que arribaran en invierno a disfrutar del aire cálido del puerto. El Hispano, *Friendship*, 1917, p.17

Tabla 1:

Consejo asesor del Ensenada Beach Club, S.A.⁸⁴	
Miembro	Ocupación
Bernal H. Dyas	Presidente de B.H. Dyas Company y presidente del California Yacht Club.
E.A. Featherstone	Distribuidor de suministros de automóviles y ex presidente del Tuna Club.
Edwin G. Hart	Corredor de bienes raíces y ex presidente de la junta de bienes raíces de Los Ángeles.
Brook Hawkins	Winter Construction Company y director del Kiwanis Club.
Harry J. Mallen	Presidente de H.J. Mallen Company y destacado en el Tuna Club.
Shirley E. Merserve	Abogado, ex comodoro del Newport Harbor Yacht Club.
Arthur R. Peck	Presidente de la Anaheim Sugar Company y destacado deportista.
Irwin H. Rice	Rice Printing Company y presidente de Merchants & Manufacturers Assn.
Albert Soiland, M.D.	Médico y Admiral del Pacific Yachting Assn.
Sylvester L. Weaver	Miembro de la Weaver Roof Company y ex presidente de la Cámara de Comercio de Los Ángeles.

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de la colección documental José Luis Fernández Ruiz localizada en el acervo del AHE.

La idea de este Club era similar a la planteada por el Club Internacional en 1923, en la playa de Rosarito, mencionado en el capítulo anterior, pero desconocemos si alguno de los inversionistas del Ensenada Beach Club llegó a pertenecer al Club Internacional.

Como primera medida para asegurar el éxito del futuro hotel, era sustancial amarrar los servicios de los distintos medios de transporte disponibles en la época que hacían el recorrido de California hacia Ensenada. En el ámbito marítimo, el Club solicitó los servicios de la California Marine Transportation Company, con base en Los

⁸⁴ Archivo Histórico de Ensenada (en adelante AHE) Documentación sin clasificación. Colección José Luis Fernández Ruiz.

Ángeles, para que se establecieran tarifas especiales a los pasajeros que quisieran ir a Ensenada en los vapores de su compañía. En agosto de 1924, la respuesta de la compañía de transporte oceánica fue favorable. Se les avisó a los miembros del Club que, se había decidido unánimemente apoyar la solicitud y establecer una tarifa especial para aquellas personas que decidieran trasladarse hacia Ensenada. Además, les manifestaron que a partir de octubre del mismo año se podría realizar el servicio en una de sus embarcaciones.⁸⁵

Una vez establecido el convenio del traslado de pasajeros vía marítima, los miembros del Ensenada Beach Club se acercaron a la Douglas Aircraft Company, con base en Santa Mónica, California, para establecer un convenio similar pero por vía aérea hacia Ensenada. Debido al gran éxito que estaba teniendo la industria aeronáutica estadounidense en esta época, y por ser un medio de transporte atractivo y novedoso, se acordó que la compañía Douglas sería la ideal para realizar este movimiento de personas. La Douglas Aircraft Company fue fundada en 1921 en California, lugar donde construyó numerosos aviones de grandes y pequeños tamaños con los que se establecieron y rompieron récords mundiales de aviación. De hecho, en la fecha que el Club solicitó los servicios de esta compañía, cuatro aviones de la misma se encontraban circunnavegando el mundo.

A principios de septiembre de 1924, la compañía aeronáutica informó al Club que estaban dispuestos a brindarles sus servicios para conducir a pasajeros en uno de sus aviones hacia el puerto mexicano. Para realizar el recorrido entre Santa Mónica y Ensenada⁸⁶ puso en servicio al biplano modificado *Cloudster* para el traslado de pasajeros.⁸⁷

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ Antes del acuerdo este avión había sido escogido para circunnavegar el mundo pero a última hora se seleccionó otra aeronave de la misma compañía para realizar esta labor. A diferencia de otros modelos

2.3. Club Internationale y la Compañía de Desarrollo de Ensenada

A pesar de haber asegurado varios medios de transporte, el Ensenada Beach Club dejó de funcionar por razones desconocidas por nosotros y en su lugar, un muy reducido número de sus miembros pasaron a formar el Club Internationale, S.A., con el propósito de continuar con el proyecto de construir el complejo turístico en Ensenada. Los miembros fundadores de este club fueron:

Club Internationale de Ensenada	
Miembro	Ocupación
Charles Baad	Gerente, Hotel Biltmore
Kenneth P. Baber	Médico y cirujano
Earl G. Bieg	Presidente, Empire Finance Corporation
Malcolm Crowe	Presidente, National City Bank
John H. Gage	Presidente, Pig'n Whistle Company Presidente, Club Rotario de Los Angeles
John Hauerwass	The Hauerwass Company
P.H. Halbriter	Halbriter's, Incorporated
F.G. Hoffine	Presidente, Los Angeles Co-Operative Club
J.L. Martin	Médico y cirujano
J.K. McDonald	Productor, First National Pictures
G.W. Placzek	California Furniture Company
Kenneth E. Preuss	Empresario
Cliff F. Reuman	Presidente, Los Angeles Dental Supply Co.
L.S. Rounsavelle	Insurance
Chas. F. Smith	Vice-Presidente, J.P. Smith Shoe Company en Chicago

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos del libro/panfleto *Club Internationale of Ensenada*. s.e., Los Ángeles, 1926.

El presidente del Club fue F.G. Hoffine, el vice-presidente P.H. Halbriter, el tesorero John Hauerwass y secretario y gerente, J.K. McDonald. Para llevar a cabo su

construidos por la Douglas el *Cloudster* fue un modelo único. Voló por primera vez en 1921 y para 1923 ya había sido adaptado para trasladar a pasajeros de un punto a otro. La primera modificación fue para dar espacio a cinco personas y para la fecha en que se celebró el acuerdo con el Club ya tenía capacidad para siete; el máximo de pasajeros que trasladó fueron diez, tras una última modificación en 1926. En Baja California estuvo en operaciones volando hacia Ensenada de 1924 a 1926 hasta que, debido a una falla mecánica en unos de estos vuelos, tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en la playa en 1926 y la aeronave fue destruida por la creciente marejada antes de poder rescatarla. Sitio web: Boeing History. The Cloudster Passenger Biplane. <http://www.boeing.com/history/mdc/cloudster>

obra en el puerto mexicano, este Club formó y registró en México la *Ensenada Development Company*, mejor conocida en Baja California como la Compañía de Desarrollo Ensenada. La justificación de la creación de esta compañía fue que sólo formando una sociedad en Baja California podrían adquirir del gobierno central de México los terrenos requeridos para realizar su obra. Además, era necesario contar con ella para tener derechos y privilegios en suelo mexicano.⁸⁸

La Compañía de Desarrollo Ensenada (en adelante denominada CDE) firmó un contrato el 15 de enero de 1926 con varias dependencias del gobierno mexicano en la ciudad de México, comprometiéndose a construir una oficina de correos en Ensenada así como llevar a cabo la construcción de un muelle comercial moderno que serviría para surtir o descargar cargamento de embarcaciones de gran tamaño. Al estar la CDE sujeta a realizar estas obras en Ensenada y por haber depositado cierta cantidad monetaria para desarrollar su obra, el gobierno mexicano le arrendó a largo plazo y con opción de renovación, los terrenos solicitados en la playa del puerto ensenadense. Con este convenio la compañía se jactaba de tener la única concesión para la creación de un lugar de veraneo en Baja California.⁸⁹

Además, la CDE publicó diversos artículos en los cuales daba a conocer los privilegios de los cuales gozaba para realizar la construcción de su hotel. A continuación presentamos los artículos más sobresalientes:

Artículo 10	La Compañía de Desarrollo Ensenada (la Concesionaria) tendrá el derecho de importar libremente toda la maquinaria, herramientas, materiales y demás necesarios requeridos para realizar la construcción así como el derecho de utilizar libremente y sin costo todos los materiales encontrados en terrenos públicos.
Artículo 11	La Concesionaria tendrá el derecho de usar libremente y sin costo todo el ancho de la zona marítima (65 pies franja de playa

⁸⁸ *Club Internationale of Ensenada*. s.e., Los Ángeles, 1926, p. 3.

⁸⁹ *Ibid.*, pp. 4-5.

	rodeada de agua) extendiéndose en una distancia de siete y medio kilómetros (aproximadamente 5 millas) sur del nuevo sitio del muelle que será necesario en la construcción al respecto del embarcadero del muelle al lugar de las mejoras.
Artículo 12	La Concesionaria tendrá el derecho de usar libremente y sin costo, y en el plazo de este contrato, todas las porciones de la zona marítima que requiera cerca del embarcadero como zona de diversión recreativa.
Artículo 13	El Departamento se obliga a sí mismo que el actual viejo muelle (ahora inadecuado para efectos de acoplamiento) y el nuevo muelle comercial propuesto en este documento serán los únicos legalmente autorizados para todo el tráfico marítimo en este puerto por un periodo de veinte años; si en el mismo periodo de tiempo es necesario la construcción de otro muelle por el incremento de tráfico, la Concesionaria tendrá pleno derecho, en todos los casos, de ser considerado preferente para la construcción del mismo.
Artículo 14	Este departamento se obliga a si mismo tomar los pasos legales necesarios ante su oficina de inmigración y sus respectivos oficiales en el puerto de Ensenada, Baja California de restringir el desembarco de cualquier persona de carácter dudoso o inmoral, o que sus modos de vidas se conozcan sean deshonestos o dudosos, por lo tanto eliminando cualquier situación embarazosa que afecte la habilidad de la Concesionaria para mantener la moral y la limpieza del hotel y sus huéspedes turistas.
Artículo 15	La Concesionaria tendrá pleno derecho para instituir una o más líneas de navegación para conectar al puerto de Ensenada, Baja California con los puertos de California, Estados Unidos y dentro del término de este contrato todas sus embarcaciones estarán libremente exentas de cualquier impuesto que tenga relación con el desembarco de cargo o pasajeros; además será libre de usar la conexión del muelle y el ferrocarril al respecto.
Artículo 16	La Concesionaria tendrá el derecho de importar, libre de todos los deberes de importación de aduanas, todos los materiales de construcción, materiales de acabado, muebles y accesorios, todo implemento o maquinaria a las instalaciones de agua o eléctricas que proponga para su Club. ⁹⁰

Es probable que el hacer públicas las ventajas que le daba el gobierno mexicano, el Club Internationale buscara atraer a nuevos socios y clientela, por lo cual, en 1926 publicó un libro en el que exponía la magna obra que llevaría a cabo en los siguientes meses (no ocurrió sino hasta dos años después, como se verá más adelante)

⁹⁰ *Ibid.*

El Club Internacionale, además de anunciar su proyecto en la prensa de San Diego y Los Ángeles, elaboró un libro/panfleto publicado en 1926 llamado *Club Internacionale of Ensenada*. Publicado únicamente en el idioma inglés, describían a los lectores la manera en que se había conformado el Club y su razón comercial, así como las actividades que el visitante podría realizar si se hospedaba en el futuro hotel, además de mencionar los atractivos y actividades en las cercanías a éste.

Debemos recordar que en la década de 1920, cuando se empezó a gestionar este proyecto, la venta de licor en el Distrito Norte de la Baja California vivía un auge a la par del gran negocio de los salones de juego establecidos en la franja fronteriza por empresarios tanto estadounidenses como mexicanos. Para tener un giro distinto, el hotel en Ensenada ofrecería un escape de estos vicios, es decir, en contraste con los “atractivos” de Tijuana, giraría más alrededor de la vida en el campo, comúnmente conocida por los estadounidenses como *the great outdoors*. Sin embargo, si algún visitante deseaba disfrutar de juegos de naipes, ruleta y demás, el hotel contaría con un salón casino para satisfacer esas necesidades, así como una pequeña cantina donde podrían adquirir bebidas embriagantes, pero ninguno de estos sitios serían de gran tamaño o el atractivo principal del hotel; estarían solamente para no descuidar la demanda de la época.

El estilo arquitectónico del hotel anunciado en el libro sería español-moro, contaría con 250 habitaciones, patio con jardines, fuentes y escalinatas españolas. Los diseños interiores así como su decoración estarían a cargo de un arquitecto de la ciudad de México; tendría una cúpula imponente en la entrada y una pista de baile al estilo de España al interior. Sin embargo, el principal atractivo del hotel, como su nombre nos indicaría más tarde, era indudablemente la playa. El libro del Club contaba con

fotografías para mostrarle al lector las extensiones playeras de Ensenada, así como la tranquilidad de su oleaje.

En la publicación de 1926, se afirmaba que la playa concesionada al Club no tenía comparación con otras de la costa oeste del Pacífico, por ser de gran extensión y anchura; su superficie era firme, impecable y la temperatura del agua era buena y constante. Sus aguas eran apacibles y al no contar con corrientes peligrosas era casi imposible que alguien pudiera ahogarse. Además, como no era muy profunda, el bañista debía adentrarse 200 metros de la orilla de la playa para poder nadar en aguas más profundas. Con estas características de aguas tranquilas, sin resistencia para el nado, afirmaban que era perfectamente segura para realizar cualquier evento de natación y de hacerse así, en muy poco tiempo se establecerían en este lugar records mundiales en este deporte.⁹¹

A los ávidos pescadores deportivos se les informaba que el área de la bahía de Ensenada era reconocida por las autoridades de la región como una de las más prolíficas y seguras en toda la costa del Pacífico. El departamento de comercio de California revalidaba esta afirmación al tener en sus archivos documentos que indicaban que el gran porcentaje del pescado comercial usado en California se extraía de estas aguas.

Afirmaban que en la bahía de Todos Santos y sus cercanías abundaban todo tipo de peces: atún, pez espada, aleta amarilla, barracuda, bonita, bacalao, robalo roca y demás especies. Además, en las inmediaciones de Punta Banda, al sur de Ensenada, se localizaban abundantes campos de langosta, razón por la cual, se aseguraba en esta publicación, era un platillo de rápido acceso en la culinaria de los ensenadenses. Para tener acceso a estas especies, el Club pondría a disposición barcos rápidos, elegantemente decorados y piloteados por expertos pescadores que en cuestión de

⁹¹ *Ibid.*

minutos trasladarían a los pescadores deportivos a las zonas más abundantes para realizar esta actividad.⁹²

Para aquella persona que no le interesara la pesca, pero quisiera conocer la bahía, el Club ofrecía paseos en barcos. Para ello, manejaba la misma temática de los bañistas en la playa: por ser de aguas tranquilas, los paseos en toda la bahía resultaban más agradables que aquellos ofrecidos en California donde el oleaje hacía muy difícil la travesía a los barcos de remo. El Club pondría a disposición una embarcación amplia que recorrería toda la bahía hasta llegar a Punta Banda. Se hacía hincapié en que los excursionistas deberían de conocer este lugar por ser uno de los más grandes y bellos jardines marinos de la costa del Pacífico, con grandes plantas marinas, enormes peces dorados y demás especies llamativas.⁹³

Otra de las actividades atrayentes que ofertaba el Club a los futuros huéspedes estadounidenses era la cacería. Este deporte había ido en aumento en California, donde acudían cazadores de distintas partes de Estados Unidos en esta entidad. Para aquellos que les gustaba cazar en tierras desconocidas, los dueños del Club aseguraban que las cercanías de su futuro hotel conformaban una de las zonas más ricas y prolíficas donde abundaba la caza de distintas especies. A diferencia del sur de California, donde había una gran afluencia de cazadores, eran pocas las personas que se dedicaban a este deporte y por tal razón abundaban las aves y animales silvestres. Además, proliferaban los borregos de montaña, venados, palomas salvajes y pavorreales en algunos lugares de los alrededores de Ensenada, pero sobre todo, afirmaban que el venado se encontraba en casi todo el territorio a lo largo del año.⁹⁴ Para la comodidad de los huéspedes que quisieran practicar la cacería se realizarían excursiones para buscar estas especies.

Pero el principal atractivo de esta actividad era la reserva exclusiva para

⁹² *Ibíd.*

⁹³ *Ibíd.*

⁹⁴ *Ibíd.*, p. 13-15.

practicar la cacería con la que contaría el Club:

[A] los miembros del Club Internationale e invitados escogidos se les ofrecían el incomparable atractivo de exclusivo acceso a la vasta extensión de campos de caza que son casi territorios vírgenes para la cacería de patos. Esta enorme superficie se conoce como el rancho Ojos Negros y comprende más de veinte y tres mil hectáreas. Está situado a 28 millas de Ensenada, sobre un buen camino de tierra hasta llegar a una meseta a unos 3000 pies de elevación. En este elevado lugar al cazador se le aseguran brillantes y frescas mañanas todo el verano y un saco de patos de tres a seis semanas antes de los localizados en tierras bajas. Esta magnífica y sin igual reserva se encuentra en una cuenca alta rodeada de montañas boscosas; en su superficie se encuentran seis perpetuas lagunillas rodeadas de hierbas donde todo tipo de patos hacen sus nidos y se alimentan todo el año y donde los venados siempre merodean las cercanías. Al servicio de los miembros del Club habrá una pensión para pasar la noche en donde un chef y un ayudante asistirán a los miembros del Club y se les proporcionará transporte desde Ensenada en automóviles del Club. No hay otra reserva exclusiva para cazar de tal magnitud o idealmente localizada de tan rápido acceso y de suficiente tentación a los amantes de este deporte.⁹⁵

Actividades secundarias, pero de igual interés para los huéspedes, serían la práctica de golf, tenis, polo y equitación. Se anunciaba a los lectores que estaban arreglando la concesión para erigir uno de los campos de golf más atractivos en la costa del Pacífico. Este sería un campo único en su tipo, por contar con una topografía declinante y la aplicación de un decimonoveno hoyo, siendo el único campo que tendrían 19 hoyos a diferencia de los 18 tradicionales. Para la práctica del tenis se construirían canchas modernas de cemento y para la del polo se adquirieron terrenos que se adaptarían para cumplir con las necesidades de este deporte. Para la equitación se establecerían veredas salidas del Club hacia las colinas del puerto en las cuales los paseantes podrían hospedarse en una de las casas de verano que se construirán en ellas, con una excelente vista al mar.⁹⁶

⁹⁵ *Ibid.*, p. 15.

⁹⁶ *Ibid.* p. 23.

2.4. La Compañía de Mejoras de Ensenada y el Playa Ensenada, hotel y casino

Entre 1926 y 1927 la Compañía de Desarrollo de Ensenada inició, como anteriormente se mencionó, la construcción de un muelle fiscal en el puerto de Ensenada, conforme al convenio firmado entre la compañía y el gobierno mexicano como una de las condiciones para poder erigir un hotel de la propiedad del Club Internacionale en la playa de Ensenada. Al parecer fue lo único que se construyó de todo lo pactado en este convenio. A principios de 1928, la compañía cedió sus derechos y concesionó sus obligaciones a la Compañía de Mejoras de Ensenada (en adelante CME).⁹⁷

La CME era subsidiaria de la Compañía Mexicana del Rosarito (en adelante CMR) constituida principalmente por accionistas estadounidenses. Se había formado con el propósito de llevar a cabo los proyectos turísticos inconclusos en los poblados de Rosarito y Ensenada. Para ello obtuvo las concesiones otorgadas a otras compañías en estos poblados y en Ensenada creó a la CME⁹⁸ para seguir el proyecto contemplado primero por el Ensenada Beach Club y posteriormente, por el Club Internacionale.

La CMR quedó conformada en 1928 por las siguientes personas: Penn Philipps, presidente, Manuel Reachí, vicepresidente, Jack Dempsey, segundo vicepresidente, W. Byron Nelly, tesorero, Andrés de Seguroola, secretario, Gene Normile, gerente de juegos y deportes, entre otros.⁹⁹ El 19 de enero de 1928 se formó la subsidiaria, la CME, quedando constituida por C.B. Kerr, presidente y gerente general, Thomas C. Brady, James L. Miller y José Vera Estañol. Tendría una duración de 98 años, concluyendo en diciembre del 2027 con un capital social inicial de 10,000 pesos dividido en 10,000

⁹⁷ Archivo Histórico del Estado de Baja California (en adelante AHEBC) 9 de marzo de 1928 y 1 de enero de 1930. Hotel Playa, permiso y concesión para explotar de juegos en favor de la Cía. de Mejoras de Ensenada B.C. Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

⁹⁸ María Eugenia Bonifaz de Novelo. *Centro Social, Cívico y Cultural Antiguo Hotel Playa*. Ensenada, 2003, p. 8.

⁹⁹ *Del Hotel Playa Ensenada al Centro Cultural Riviera, 75 años de historia gráfica*. Gobierno del Estado de Baja California, Archivo Histórico del Estado de Baja California, Museo de Historia de Ensenada, Mexicali, 2005, p. 11.

acciones, con un valor de un peso mexicano cada una. C.B. Kerr sería presidente de la subsidiaria hasta el 31 de diciembre de 1929 y sería sustituido en este cargo por Manuel Reachí, vicepresidente de la CMR.¹⁰⁰

Para el manejo de la CME, se formó un consejo administrativo conformado por C.B. Kerr, James Miller y José Vera Estañol. Las diez mil acciones quedaron divididas de la siguiente manera:

Sociedad	Número de acciones
Manuel Reachí, accionista, y Jorge Vera Estañol, comerciante.	8,496
Lorenzo Rosado, accionista, Jorge Vera Estañol, comerciante.	1,500
Martin J. Healy, accionista, y Jorge Vera Estañol, comerciante.	1
José Vera Estañol, como accionista y comerciante.	1
Manuel Reachí, accionista, y Ramón Sánchez Albarrán, comerciante.	1
Manuel Reachí, accionista, y Rodolfo Reachí, comerciante.	1

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos AGNBC, tomo 56, número 3006, 28 de septiembre 1931.

Esto se traduce de la siguiente manera:

Nombre	Número de acciones
Jorge Vera Estañol	4998.5
Manuel Reachí	4249
Lorenzo Rosado	750
José Vera Estañol	1
Ramón Sánchez Albarrán	.5
Rodolfo Reachí	.5
Martin J. Healy	.5

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos AGNBC, tomo 56, número 3006, 28 de septiembre 1931.

¹⁰⁰ Archivo General de Notarías de Baja California (en adelante AGNBC), tomo 53, número 3007. 25 de septiembre de 1930.

Algo que llama la atención referente a las acciones es que no aparecían ni el presidente de la CME, C.B. Kerr ni James Miller, miembro de la CMR y constructor del complejo turístico en Ensenada.¹⁰¹ A su vez, las figuras de Jorge Vera Estañol y Manuel Reachi son las que destacan como accionistas mayoritarios, siendo Reachi vicepresidente de la CMR y presidente de la CME, a partir de enero de 1930.

Para realizar los debidos contratos para erigir el complejo turístico en el puerto ensenadense se envió a la ciudad de México a Thomas C. Brady, representante de la CME y de C.B. Kerr, presidente y gerente de dicha compañía. El 9 de marzo de 1928, Brady celebró un contrato con el coronel Adalberto Tejeda, Secretario de Gobernación, para el establecimiento y explotación de juegos y deportes permitidos en un balneario que construirían en el puerto de Ensenada, Baja California. En dicho contrato se autorizaba a la CME para que patrocinara, presidiera y operara todos los deportes, torneos y concursos dentro y fuera de su balneario. Las actividades recreativas autorizadas fueron las siguientes: pesca, natación, regatas, excursiones en aeroplanos; carreras a pie, a caballo, en automóvil o en otros vehículos o medios de locomoción; golf, polo, base-bola, balón pie, frontón, tenis y cualesquiera otros juegos de pelota; luchas, boxeo, ejercicios o maniobras de todo género en los que intervenga la fuerza o la destreza de las personas; deportes y juegos de salón de todo género, con inclusión de juegos de cartas como póker en sus diversas variedades, siete y media o veintiuno, conquinán, tute y brisca, ecarté, malilla, panguingui, paco, tresillo, juegos de dados o dominó, máquinas llamadas “*coin*” o “*slot machines*”, loterías, kino en todas sus variedades. La compañía también podría establecer dentro de sus instalaciones billares,

¹⁰¹ María Eugenia Bonifaz de Novelo en sus obras “The Hotel Riviera del Pacifico, Social, Civic and Cultural Center of Ensenada”, publicado en *The Journal of San Diego History* (1983) y en *Centro Cívico Social, Cívico y Cultural Riviera de Ensenada* (2003) nos plantea que pudo haber sido otro el constructor del Playa Ensenada, el señor Bill Blexton o el ingeniero Negrete, pero no encontramos mención alguna de estos señores en toda la documentación que revisamos para esta investigación.

bolos, boliche y una cantina en conexión con el hotel.¹⁰²

La apertura de dicho inmueble traería ventajas económicas favorables para el gobierno federal, estatal y municipal ya que, entre otras cosas, quedaba estipulado en el contrato que la compañía pagaría 25% de impuestos sobre las ganancias recabadas en el hotel por la licencia de juegos y deportes autorizados. Este porcentaje quedaría dividido de la siguiente manera: 10% correspondía al gobierno federal, 10% al gobierno estatal y 5% al gobierno municipal. Además, al gobierno municipal de Ensenada se le pagarían los impuestos debidos por operar en esta localidad, al margen a los estipulados en este contrato.

En este mismo contexto, Thomas C. Brady y Ramón Ross, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, celebraron un contrato el 10 de marzo de 1928 en el cual se le arrendaba a la CME los terrenos solicitados años atrás por la CDE, para desarrollar un complejo turístico en la playa del puerto de Ensenada. Dentro de este contrato se especificaba, en la cláusula segunda, que la CME quedaba obligada a terminar la construcción del muelle fiscal empezado por la CDE, con un valor de \$250,000.00 (doscientos cincuenta mil pesos), y al ser concluida la obra pasaría sin costo alguno a ser propiedad de la nación. Además, se determinaba en el mismo contrato que una vez terminado el muelle, la CME construiría un ferrocarril para el transporte de carga y pasajeros así como una casa de correos con un costo de \$30,000.00 (treinta mil pesos).¹⁰³

Lo interesante de este contrato es que la CME se comprometía a no vender bebidas embriagantes dentro de sus instalaciones turísticas, cuando todavía en 1928 se vivía el auge de la prohibición en Estados Unidos. Con esta cláusula quedó por sentado que este no era el principal giro y atractivo del proyecto, al contrario del Agua Caliente

¹⁰² AHEBC. 9 de marzo de 1928. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

¹⁰³ *Ibid.*

y conforme los planos e ideología del Club Internacionale, la CME crearía un complejo turístico que atendería una clientela distinta, abocada a la recreación, esparcimiento y relajación.

Además de los terrenos fijados para la CME en este contrato, ubicados en las manzanas 31, 32, 48, 49, 50 y 51, frente al mar según plano de Richard Stephens de la Colonia Carlos Pacheco de 1887,¹⁰⁴ como se le conocía también a Ensenada, la compañía tendría derecho a siete mil quinientos metros de la zona playera entre el complejo turístico que edificaría y el muelle fiscal. Esta porción de terreno, propiedad federal, contaría con un andén o embanquetado para el uso público y gratuito para peatones con el propósito de facilitar y hacer cómodo el recorrido entre dichos puntos. El andén también podría ser utilizado por automóviles, siempre y cuando se respetara la seguridad de los peatones. El término para la concesión de todas estas mejoras en Ensenada, es decir, la creación de un complejo turístico en la playa y el arrendamiento de los terrenos del andén, así como el libre uso del muelle, sería por diecinueve años y once meses.¹⁰⁵

Otro punto a favor de la CME estipulado en el contrato era que podía hacer convenios con cualquier empresa de navegación marítima para el transporte de pasajeros, que no pagaría impuestos por el uso del muelle o por el uso del ferrocarril que se construiría en el puerto.¹⁰⁶ Esto coincidía con los arreglos que había hecho el Ensenada Beach Club con la California Marine Transportation Company para realizar esta labor.

Respecto a las manzanas donde se ubicaría el hotel, al comenzar la construcción del complejo turístico se produjo un conflicto relacionado con la propiedad legal de esas

¹⁰⁴ Antonio Padilla Corona, "Influencias urbanas en la región" en *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1999, p. 250.

¹⁰⁵ AHEBC. 10 de marzo de 1928. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

¹⁰⁶ *Ibid.*

tierras. El señor Carlos de Hoyos, residente del puerto, las reclamaba las como suyas e impidió que avanzaran las diversas construcciones que se estaban llevando a cabo en ese lugar. Manuel Reachí, vicepresidente de la CMR, alegaba haber obtenido dichas manzanas de Alejandro Guerrero y Porres, residente de Ensenada, en agosto de 1929, por lo cual los dueños reales eran los miembros de la CMR. A su vez, Guerrero y Porres escribió al gobernador del Distrito a favor de la CMR exponiéndole lo siguiente:

Con fecha 16 de abril de 1926, ese Gobierno [del Distrito Norte] ordenó al Presidente Municipal de este puerto que llevara adelante el procedimiento; que en cumplimiento de esa orden el Presidente Municipal, en delegación, de ese Gobierno, con fecha 20 de Mayo de 1926, me adjudicó dichas manzanas de terreno en subasta pública. Que con fecha 29 de Agosto último [1929], a mi vez, enajené las mencionadas manzanas de terreno al señor Manuel Reachí, quien me exige la posesión de ellas, la cual, me es imposible darle por estar las mismas actualmente ocupadas por el señor Carlos de Hoyos; que al adjudicárseme las mencionadas manzanas de terreno por el Presidente Municipal por delegación de ese Gobierno, no se me dio posesión de las mismas, por lo cual y en vista de lo expuesto, a usted pido que se sirva ordenar se me de posesión material de las tan repetidas manzanas de terreno que me fueron adjudicadas por ese Gobierno.¹⁰⁷

Las autoridades locales no pudieron solucionar el problema y turnaron el expediente a la Secretaría de Agricultura y Fomento. Esta dependencia a su vez revisó su documentación y dio por sentado que los terrenos no pertenecían al señor De Hoyos. La Secretaría comunicó a las partes interesadas el 13 de noviembre de 1929 que el decreto del 2 de agosto de 1923, en el que se apoyaba el señor Carlos de Hoyos de haber tomado posesión de las manzanas, no era reconocido por la Secretaría de Agricultura y Fomento, dando por hecho que no tenía ningún derecho ni autorización para ocupar dichos terrenos.¹⁰⁸ Finalizado este conflicto, la CME prosiguió con el desembarque de materiales y construcción del hotel en el puerto.

Con el cambio de compañías para realizar este complejo turístico en Ensenada, el diseño del bosquejo original del hotel sufrió modificaciones. El estilo ya no sería un

¹⁰⁷ *Ibid.*

¹⁰⁸ *Ibid.*

español-moro, sino que se optó por una mezcla del estilo español influenciado por las construcciones californianas. Este estilo se conoce como *spanish colonial* o colonial californiano y se caracteriza por usar una mezcla del español colonial con estilo misional e indígena. El *spanish colonial* se hizo famoso gracias a la exposición Panamá-California de 1915-1916 en el parque Balboa en San Diego.¹⁰⁹ Una característica propia de este estilo arquitectónico es que las construcciones llevan estuco blanco en las paredes exteriores y las tejas de los techos son color rojizo.¹¹⁰

Con estas modificaciones a los planos arquitectónicos, para mediados de 1928 se inició la construcción del Playa Ensenada. Mucho del material para su construcción fue transportado desde California vía marítima debido a que Ensenada carecía de los recursos madereros y de construcción para llevar a cabo la obra. El arquitecto ejecutor del proyecto fue el estadounidense Gordon F. Mayer y como constructor quedó el arquitecto James L. Miller.

Gordon F. Mayer fue encargado tanto del diseño como de la decoración del hotel. A principios de la década de los veinte estuvo trabajando en Florida, Estados Unidos, desde donde realizó varios viajes a las islas caribeñas. Siendo un ávido coleccionista, trajo desde los establecimientos de estas islas numerosas piezas singulares que le impresionaron por su diseño. Su colección personal pronto creció e incluía rejas de acero para ventanas y puertas extraordinarias de edificios públicos y religiosos de los viejos establecimientos latinos en Cuba, Jamaica, Puerto Rico, Trinidad, Guadalupe y Barbados. Aprovechando que era el arquitecto del Playa Ensenada y para darle un toque más personal, utilizó varias de sus piezas de colección para adornarlo; también

¹⁰⁹ Claudia M. Calderón Aguilera y Bruno Geffroy Aguilar. *Un siglo de arquitectura en Ensenada*. ICBC: CONACULTA: FOECA: FEBC. Mexicali, 2001, p.40

¹¹⁰ Dennis G. Sharp, "Reconstructed Adobe: The Spanish Past in the Architectural Records of the San Diego Historical Society, 1907-1929". *The Journal of San Diego History*, Summer/Fall 2003, volume 49, numbers 3&4. p. 127

construyó varios nichos específicos para el resguardo de las mismas.¹¹¹

Para resaltar estas piezas únicas, la CME produjo un panfleto que daba a conocer un poco de su historia, es decir, de dónde eran originalmente, cómo se habían usado, quiénes habían sido sus dueños y en qué año se habían producido (la lista de antigüedades se encuentra en la sección de anexos) Aparte de estas reliquias traídas de diferentes partes del mundo para adornar el hotel y darle un toque original, se pintaron murales de arte neo-latino, tanto en el exterior como el interior del hotel, a cargo del muralista mexicano Alfredo Ramos Martínez.¹¹² Debido a que Ramos Martínez se encontraba en Ensenada esperando que el consulado estadounidense aprobara su visa de inmigración a los Estados Unidos (llevaba a este país a su hija con problemas de salud) se le contrató para realizar esta labor en el complejo turístico. En muchos de sus murales y pinturas que decoran los muros y techos del hotel se encuentran rasgos geométricos, renacentistas y medievales, los cuales le daban un toque más de exaltación al tan decorado hotel.¹¹³

Para dar a conocer la obra que se estaba llevando a cabo en el puerto de Ensenada, se publicaron varias notas en periódicos de California. Ejemplo de esto lo encontramos en una nota publicada el 1 de enero de 1930 en el *San Diego Union*, titulada *New Palace of Play to Overlook Bay of Romance*. En ella se describía la obra que la CMR estaba llevando a cabo, así como una exposición muy ostentosa del puerto.

En ninguna otra parte se puede encontrar, a dos horas de la frontera americana, una tierra tan exótica como lo es Ensenada, una tierra tan diferente a la de nosotros tan fresca y atrayente. [...] Hay una sucesión de maravillosas playas tan pródigas en número y extensión que hasta en los domingos un grupo de americanos puede seleccionar su propia playa privada por un día. El paisaje en ruta es totalmente tan glorioso como aquel a lo largo de la mejor franja de la Riviera [francesa], mientras que el acercamiento a Ensenada sólo se puede comparar en los mares del sur.¹¹⁴

¹¹¹ “Introducing Gordon F. Mayer”, *San Diego Sun*, 7 de noviembre 1930, p.6.

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ Bonifaz, *Centro*, 2003, p. 8.

¹¹⁴ “New Palace of Play to Overlook Bay of Romance”, *San Diego Union*, 1 de enero 1930.

La descripción continúa de esta manera, haciendo énfasis en la belleza del lugar así como la construcción que se llevaba a cabo en relación al hotel. En esta nota, la CMR, que se anunciaba como la constructora, informaba a los lectores que la inauguración de la primera parte del hotel se llevaría a cabo el 30 de mayo de 1930. Además, hacían mención que uno de sus directores y socios, el ex campeón de boxeo de peso completo, Jack Dempsey, estaba tan interesado en este complejo turístico como cualquier hombre de deportes debía estarlo.¹¹⁵

La figura de Jack Dempsey fue clave para atraer a los turistas. Al basarse el complejo en actividades recreativas y de deportes, resultaba ideal la figura de Dempsey para hacerles publicidad, por haber sido uno de los mejores boxeadores. Entre 1930 y 1933, se utilizó constantemente la figura del pugilista en la publicidad del hotel. El gerente de juegos y deportes de la CMR, Gene Normile, era promotor de Dempsey. Trabajó en Tijuana para Baron Long, quien era socio del Agua Caliente y antes había sido telegrafista y reportero en los periódicos de la costa; era una persona muy activa, según lo describía Dempsey.¹¹⁶ A su vez, Joe Dempsey¹¹⁷, hermano de Jack, estuvo hasta cierto punto involucrado con la CMR. Es muy probable que debido a las conexiones que tenía Joe con el mercado de bienes raíces en California y Normile con los inversionistas estadounidenses en Baja California, fueran ellos quienes inmiscuyeran a Jack Dempsey en el proyecto del Playa Ensenada. Para darle un toque más especial a la figura del boxeador en relación con el hotel, se le edificó una casa contigua, frente al mar.

A pesar de lo publicado en la nota del 1 de enero de 1930, donde se anunciaba que el hotel sería inaugurado el 30 de mayo del mismo año, se tuvo que posponer la

¹¹⁵ *Ibid.*

¹¹⁶ Jack Dempsey, Bob Considine and Bill Slocum. *Dempsey by the man himself*. Simon and Schuster. New York, 1960. p.191

¹¹⁷ En su biografía, Jack Dempsey nos comenta que su hermano Joe fue un exitoso operador de bienes raíces en Los Ángeles, aunque no proporciona mas detalles del trabajo de él. *Ibid.*, 219.

apertura del complejo turístico hasta octubre. El 4 de octubre de 1930, a días de la inauguración, se conformó la sociedad anónima denominada Hotel Playa Ensenada, S.A., misma que estaría instalada en unas oficinas dentro del complejo turístico y administraría el hotel. Esta sociedad, que duraría cincuenta años, estaba integrada por los hoteleros estadounidenses Charles B. Hervey y James Woods, el abogado Henderson Stockton, Joseph Rossi y el licenciado Pedro Rendón. El capital social de dicha sociedad era de 10,000 dólares, distribuido en 100,000 acciones de diez centavos cada una. El principal accionista era Hervey con 99,960 acciones, seguido por los señores Woods, Stockton, Rossi y Rendón con 10 cada uno.¹¹⁸

Al quedar establecidas las personas que se encargarían de dirigir el hotel, quedó formalmente abierto al público el 31 de octubre de 1930. El día de la inauguración asistieron grandes celebridades del cine hollywoodense así como hombres de negocios de California y Baja California. En un menú impreso para la ocasión, Jack Dempsey aparece como presidente del hotel; en el mismo se anunciaba que para esa importante fecha se contaría con la Orquesta Playa Ensenada, que para el evento estaría compuesta por el director Xavier Cugat, Marga (La mexicana), la quinteta Yucatán y el tenor Luis de Ibarquien.¹¹⁹

Se anunció que el Playa Ensenada, cuyo costo había sido de \$2,000,000,¹²⁰ (no especifica si pesos o dólares) contaba con 74 habitaciones de lujo y para la recreación de su clientela llegó a ofrecer casi todas las actividades anteriormente descritas en el libro/panfleto del Club Internacionale, así como aquellas autorizadas a la CME por la Secretaría de Gobernación de la ciudad de México. El gerente director del Playa, Charles B. Hervey, mandó publicar una nota en el *San Diego Sun* para invitar a

¹¹⁸ AGNBC, tomo 51, número 2922. 4 de octubre de 1930.

¹¹⁹ AHEBC. 31 de octubre de 1930. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

¹²⁰ “Introducing”, *San Diego Sun*, 1930, p.6.

cualquier interesado a conocer el hotel. Además, hacía una llamativa descripción de dónde se encontraba localizado.

Nuevo hotel y casino Playa Ensenada, destinado a ser uno de los complejos hoteleros más grandes del mundo, completa la perfección de Ensenada, a la que sólo le faltaba esta estructura gigantesca y laberíntica para convertirse en el balneario más notable en el Pacífico. Es infinitamente remoto en el aspecto, tiempo, color y encanto, pero sólo físicamente distante en cuestión de minutos en avión y un par de horas en automóvil o barco desde California. Ensenada es atractivamente accesible. Perfectamente instalada entre montañas y el océano, Ensenada posee inigualables condiciones naturales. Se encuentra protegida en una bahía tipo media luna, de las más bellas en existencia, la cual hace de Ensenada un puerto nuevo ya que invita por igual al más pequeño yate como al mayor barco de vapor. De hecho, bajo la hábil dirección de la empresa por Andrés de Seguro, una serie de regatas de vela y otras especies marinas y deportes de tierra se celebrarán en Ensenada de manera casi continua, como corresponde a esta cita de placer. Ensenada es el puerto virgen de un paraíso del deportista, sobre el agua y en tierra.¹²¹

La forma más práctica y cómoda para trasladarse a Ensenada siguió siendo vía marítima. Con motivo de la inauguración del Playa Ensenada el 1 de noviembre de 1930, un día después se puso a disposición de los interesados en trasladarse directamente al complejo turístico de Ensenada la embarcación *Playa Ensenada*, de bandera panameña, bajo la dirección de la *Liberty Line*.¹²² Por el nombre del navío que hacía eco del nombre del hotel suponemos que se contrató especialmente para el estreno del hotel pero fuera de esta nota no encontramos datos adicionales.

Asimismo, para los interesados en conocer Ensenada, se anunciaba que los turistas podían abordar los vapores *Ruth Alexander* o *Emma Alexander* desde San Diego o la ciudad de Los Ángeles. Estos vapores, que hacían su recorrido hacia Ensenada semanalmente, eran manejados por la *Pacific Steamship Company*. A diferencia de otros vapores de la época, que hacían este recorrido entre el puerto ensenadense y los californianos, los vapores Alexander eran trasatlánticos de gran tamaño, inusuales para

¹²¹ “Be my guest at Ensenada”, *San Diego Sun*, 5 de noviembre 1930, p.6.

¹²² “Ship starts new Ensenada service” *San Diego Sun*, 1 de noviembre 1930, p.7.

esta travesía y llamativos por su grandeza y lujo. Habían estado en operaciones transoceánicas tanto en el Atlántico como en el Pacífico. Las tarifas variaban según el estatus social del viajero; iban desde los \$17.50 dólares hasta los \$37.50 dólares por viaje desde Los Ángeles; el costo desde San Diego iba de los \$10.00 dólares a los \$27.50 dólares.¹²³

Aparte del *Ruth* y *Emma Alexander*, el vapor *Admiral Rogers* realizó el traslado de pasajeros hacia Ensenada desde San Diego y Los Ángeles. Para crear un flujo mayor hacia el puerto mexicano este vapor incrementó el número de viajes al puerto de Ensenada a dos veces por semana, para propiciar que los turistas se quedaran más tiempo.¹²⁴

Los yates siguieron jugando un papel importante en el turismo del puerto ensenadense y en celebración por la inauguración del Playa Ensenada se realizó una regata. Se anunciaba que el principal promotor era el ex campeón Jack Dempsy, socio del hotel. La regata se llevaría a cabo durante el fin de semana del 15 al 17 de noviembre de 1930, aprovechando que la *Southern California Yachting Association*. llevaba a cabo en estos días su excursión marítima hacia Ensenada. Se mencionó que Andrés de Seguro, secretario de la CMR, sería el encargado de reunirse con los diferentes clubes de yates del sur de California para asegurar su participación en la regata. Finalizando el evento se llevaría a cabo, en el Playa Ensenada, una cena-baile en honor de los ganadores, con una presentación de trofeos. Se anunció también que Dolores del Río, actriz mexicana, sería anfitriona del evento y entregaría al ganador un trofeo que llevaría su nombre. Algunos de los clubes de yates que participaron en el evento fueron el *Southwestern Yacht Club*, *Santa Barbara Yacht Club*, *Los Ángeles Yacht Club*, *Long Beach Yacht Club*, *Newport Yacht Club* y *Balboa Yacht Club*; fueron

¹²³ *Ensenada, Old México*. California's Glorious Week-end Cruise to the Old World. Pacific Steamship Co. Los Ángeles, 1930.

¹²⁴ *Ibid.*

más de 50 embarcaciones las que realizaron el recorrido. Por ocasión especial, se les redujo la tarifa al 50% a todos los concursantes que llegaron a Ensenada.¹²⁵

Además del viaje en vapores y yates, los turistas podían arribar al hotel por medio terrestre, en carro propio o en los *stages* manejados por la *Woollet Stages Company*. Para transportación aérea se puso en servicio un avión tri-motor Ford de la compañía *Maddux Airlines*,¹²⁶ que hacía recorrido aéreo semanalmente entre Los Ángeles y el casino Agua Caliente. Todos aquellos interesados en conocer Ensenada podían tomar uno de estos aviones de la compañía y arribar al Playa Ensenada por medio de esta vía.

A diferencia del Agua Caliente de Tijuana, una vez inaugurado el Playa Ensenada, hubo muy poca en los medios impresos, sobre todo en los periódicos californianos. Aún así, la mayoría de la clientela procedía de California, principalmente de Los Ángeles y San Diego, por lo cual aparecían notas esporádicas anunciando las actividades e instalaciones del Playa Ensenada en la prensa californiana. Además, al hotel llegaban distintas personalidades hollywoodenses como Frank Morgan, Marion Davies, William Randolph Hearst, Merle Norman, Johnny Weismueller, Myrna Loy, Arthur Hornblow, Lucille Ball, Desi Arnaz, Lana Turner y Gene Tierney entre otros, así como las actrices mexicanas Lupe Vélez y Dolores del Río.¹²⁷

La propaganda publicitaria fue fundamental para atraer tanto al inversionista como al turista californiano a Ensenada. Desde que empezaron a conformarse las compañías que llevaron a cabo la construcción del complejo turístico en Ensenada, anunciaron en la prensa estadounidense las ventajas con las que contaría el hotel, así

¹²⁵ “Ensenada Regatta Planned”, 5 de noviembre de 1930, p.17, “Yachtsmen Stand by for Ensenada Cruise, Races” 13 de noviembre de 1930, “Seven Local Cruisers in Race Today” p.17, 15 de noviembre de 1930, p. 16. *San Diego Sun*.

¹²⁶ Sitio web: Maddox Family website, famous Maddox: Maddux Airlines.

<https://sites.google.com/site/maddoxfamilywebsite>

¹²⁷ *Del Hotel*, 2005. p. 13.

como las vías para llegar a él, las actividades que se podrían realizar e información sobre el poblado. La mayoría de las veces que se publicitaba la obra del Playa Ensenada se realizaba la belleza del puerto, pero a diferencia de la publicidad encontrada sobre el Agua Caliente en la prensa californiana la del Playa Ensenada no fue constante.

Capítulo 3: *El precipitado fracaso de la Compañía de Mejoras de Ensenada.*

La crisis que golpeó a los Estados Unidos a finales de 1929 no fue privativa de esa nación sino que afectó a la economía mundial afectando entre otras cosas, el sector turístico en Baja California en el decenio de 1930. A causa de la crisis muchos de los turistas que viajaban al sur de la frontera dejaron de visitar de manera notoria los poblados del norte de México, viéndose afectadas las empresas relacionadas con las actividades turísticas. Muchos de los estadounidenses no se podían dar el lujo de ir a vacacionar a estos poblados, por otra parte, nuevamente y de manera legal podían adquirir bebidas alcohólicas en su país, al terminar la era de las prohibiciones. Debido a la falta de turismo, la Compañía de Mejoras de Ensenada (CME) se vio en extremas dificultades para cumplir sus obligaciones con sus trabajadores. Por si fuera poco al mismo tiempo se enfrentaba continuamente al problema de la falta de un buen servicio de transporte regular hacia Ensenada, así como las cambiantes leyes de México.

3.1. La crisis mundial de 1929 y el final de la prohibición en Estados Unidos, 1933.

En octubre de 1929 el sistema financiero estadounidense se colapsó. Este derrumbe económico no fue previsto por muchos economistas de la época debido a que la bolsa de valores norteamericana siguió en ascenso durante toda la década de los veinte. Todavía un mes antes del colapso, las acciones dentro del mercado de valores aumentaron. La Gran Depresión, como se le llamó posteriormente, tomó por sorpresa a muchas personas.

Estados Unidos enfrentaba una de sus peores crisis económicas a finales de 1929. Debido a que los países europeos no pudieron cumplir con los pagos de créditos bancarios obtenidos a causa de la Primera Guerra Mundial, se restructuró la deuda

internacional y dejaron de pagar las deudas que tenían con bancos de Estados Unidos a lo que se le sumó la disminución de la adquisición de productos estadounidenses en el mercado europeo. Fueron varios factores los que ocasionaron este desplome: la falta de diversificación de la economía estadounidense durante el decenio de los veinte, la distribución inadecuada del poder adquisitivo resultando en el debilitamiento de la demanda consumista y una débil estructura crediticia. En estas condiciones los granjeros fueron los más afectados debido a que se encontraban muy endeudados y los precios de sus cosechas no alcanzaban a cubrir lo que debían.¹²⁸

El inicio de la gran depresión fue lento e inesperado, pero ya en la década de 1930 fue cuando la crisis tuvo mayores repercusiones en la sociedad estadounidense. “Creó desempleo a gran escala como nunca antes se había experimentando en la historia de la nación. Ejerció gran presión sobre las familias, las comunidades, los gobiernos estatales, locales y finalmente, sobre Washington”.¹²⁹ Varias familias acaudaladas perdieron todo; granjeros perdieron sus tierras que fueron rematadas en subastas públicas y el gobierno del presidente Hoover no pudo encontrar soluciones para salir de la crisis que afectaba su nación.

En 1933, al llegar a la presidencia Franklin Delano Roosevelt, la crisis estaba en su peor momento. El nuevo mandatario inició su periodo con el *Nuevo Trato*, una política intervencionista que se desarrolló por medio de diversos programas implementados entre 1933 y 1938, que tenían como objetivo reformar los mercados financieros, proteger a las clases sociales de menores recursos, crear empleos y estimular la economía estadounidense. Uno de los cambios que se realizó bajo esta nueva política fue aprobar de nuevo la producción y consumo de alcohol en el país. Desde finales de 1919, el congreso federal estadounidense aprobó la Ley Volstead con

¹²⁸ Alan Brinkley, *Historia de Estados Unidos. Un país en formación*. México, D.F., 2003, McGraw-Hill Interamericana. p. 755-756

¹²⁹ *Ibid.*, p. 783

el fin de reforzar las disposiciones de la Decimoctava Enmienda de la Constitución Federal, ratificada y puesta en función el 16 de enero de 1920, prohibiendo la manufactura, consumo, venta, transporte, exportación e importación de licor embriagante utilizado para elaborar bebidas alcohólicas en Estados Unidos.¹³⁰

Trece años más tarde Roosevelt, en su carácter de presidente, “respaldó y luego firmó una ley que legalizaba la fabricación y la venta de cerveza con un contenido de alcohol del 3.2%, una medida interina que dependía de la revocación de la Ley seca, para la cual ya estaba en proceso la enmienda constitucional vigésimo primera; dicha enmienda fue ratificada más adelante en 1933.”¹³¹

A consecuencia de estos factores con efectos devastadores, el turismo de esta nación disminuyó en el norte de México en el decenio de los treinta al revocarse la Ley Seca en Estados Unidos y por la crisis económica que afectó a todas las clases sociales estadounidenses.

3.2. La problemática de los medios de transporte y su repercusión en el Playa Ensenada

La década de 1930 trajo consigo diversos cambios en cómo eran manejados los medios de transporte que salían desde California. Analizamos el transporte marítimo entre California y Baja California en el capítulo 1 para darnos una idea de cómo era el traslado de turistas hacia Ensenada, donde se encontraba el recién inaugurado complejo turístico Playa Ensenada, al cual llegaban principalmente pasajeros venidos desde San Diego o Los Ángeles, quienes eran su principal clientela.

Diversas líneas navieras tocaron el puerto de Ensenada a lo largo de las décadas de los 20 y 30's, como ya se mencionó en el capítulo 1, sin embargo, la mayoría de

¹³⁰ George S. Hobart. “The Volstead Act” en *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 109, Prohibition and Its Enforcement, Sep. 1923, p.85.

¹³¹ Brinkley, *Historia*, 2003, p. 788

estas compañías no se dedicaban exclusivamente al movimiento de pasajeros, sino más bien al de artículos, o sea, la importación y exportación de bienes se realizaba por medio de los vapores. Las personas que viajaban en ellos usualmente eran hombres de negocios que iban de un punto a otro por cuestiones de negocios. Además, la mayoría de estos barcos eran de modesto tamaño y sólo podían transportar a una cantidad pequeña de pasajeros; entre 15 y 20 en cabinas pequeñas.

La Pacific Steamship Company, que manejaba la línea Admiral, en las que estaba el vapor *Admiral Rogers*, hacía su recorrido dos veces por semana y las embarcaciones *Ruth Alexander* y *Emma Alexander* siguieron con sus itinerarios de una vez por semana a Ensenada desde Los Ángeles o San Diego, pero solían regresar el mismo día. Desconocemos si alguno de los usuarios de las embarcaciones *Alexander* llegó a quedarse en el hotel Playa Ensenada, pero lo que ofrecía esta línea de pasajeros era un día de campo arriba de su embarcación, tocando Ensenada, pero regresando el mismo día de partida a su destino original,¹³² por lo que era poco probable que algún pasajero se hospedara en el hotel.

Debemos recordar que para esta década, Estados Unidos pasaba su peor crisis financiera hasta el momento, y no muchas personas se podían dar el lujo de trasladarse hacia Ensenada en una de estas embarcaciones, mucho menos quedarse en el hotel. Además, el final de la prohibición en territorio estadounidense el 5 de diciembre de 1933 y la proscripción de los casinos y casas de juegos en 1935 en México, por orden del presidente mexicano Lázaro Cárdenas (como veremos más adelante), afectó el negocio del turismo ya que los estadounidenses dejaron de trasladarse en gran número a Baja California en busca de alcohol y, ya sin los juegos de azar, la disminución fue más notable.

¹³² *Ensenada, Old México*, 1930.

A estos sucesos, se sumaron dos huelgas de estibadores sucedidas en California; la primera en 1934 y la segunda en 1936, siendo esta la que más repercutió en el traslado de personas. Estas huelgas, dirigidas por las uniones de estibadores californianos, repercutieron por varios meses en el turismo al paralizar la salida de embarcaciones desde los principales puertos de California. La segunda huelga duró de octubre de 1936 a febrero de 1937, resolviéndose hasta marzo de este año.¹³³ Los vapores que seguían llegando con turismo hacia Ensenada eran muy pocos.

Por otra parte, los propietarios de yates privados que llegaban a la bahía de Todos Santos en este decenio siguieron presentando quejas ante la capitania del puerto ensenadense por el alto cobro por ingresar a la bahía. Las autoridades locales continuaron buscando apoyo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (en adelante SCOP) para que se bajaran las cuotas a los turistas. Para poner fin a esta problemática, que se presentaba desde el decenio de los veinte, la SCOP informó a las autoridades ensenadenses lo siguiente:

Esta Secretaría dictó recientemente la Disposición de Practicaje Z-10 aclarando que no es de concederse a los yates, descuento de 60% sobre las tarifas de practicaje que se concede a los buques extranjeros que conducen turismo, fundándose esta Secretaría en el criterio de que los yates y turistas que en ellos viajan pertenecen a la clase capitalista y no deben disfrutar concesiones que se hacen a otros buques que conducen turistas en su mayor parte proletariados, que disfruten vacaciones.¹³⁴

Además informó sobre la resolución respecto a la práctica de pesca deportiva de los excursionistas.

En vía de información y con respecto al asunto de practicaje, me es grato comunicarle que un buque de 2,000 toneladas brutas y 15' de calado pagaría en

¹³³ Véase Jeffrey J. Safford. "The Pacific Coast Maritime Strike of 1936: Another View." *Pacific Historical Review*, vol. 77, no. 4, November 2008.

¹³⁴ AGN, Negativa a la solicitud del presidente de la Cámara de Comercio e Industria de Ensenada, Baja California, para suprimir el cobro a yates por servicio de practicaje por considerar que provocan la disminución de turismo. 10 de agosto de 1938, fondo Lázaro Cárdenas, registro 11496. IHH-UABC.

el puerto de Ensenada por servicio de practica, \$60.00 que al tipo actual de 5 por 1 equivalen a dólares 12.00, cantidad que juzgo no es suficientemente elevada para ahuyentar de un puerto a un millonario y a sus amigos que deseen visitarlo.¹³⁵

Referente al medio de transporte terrestre, los conflictos laborales en los que el gremio de choferes mexicanos estaba involucrado en contra de las compañías extranjeras que operaban en el Distrito Norte de la Baja California siguieron creciendo. Para principios de 1930 James H. Woollet, dueño de la Woollet Stages Company, transportaba carga, pero principalmente pasaje turístico entre Tijuana y Ensenada, aún cuando el permiso para realizar esta labor estaba vencido. El gremio, al no contar con el apoyo de las autoridades locales para impedir el traslado de turistas por parte de la compañía de Woollet, optó por hacerle competencia realizando esta labor hasta Santa Rosalía, poblado del Distrito Sur de la Baja California, pero no obtuvieron los permisos correspondientes. Al continuar su labor sin contratiempos, la compañía de Woollet se promocionó como la única que podía llevar a los turistas desde Los Ángeles o San Diego hasta Ensenada. Ante esto, Fred A. Sutherland, rival comercial de Woollet, se alió con el gremio de choferes para impedir que Woollet monopolizara el pasaje estadounidense en Baja California. La insistencia de ambos ante las autoridades locales en contra de Woollet tuvo éxito cuando tomó la gubernatura del Distrito Norte el licenciado Carlos Trejo Lerdo de Tejada. Éste, al enterarse del conflicto, suspendió los servicios de la compañía de Woollet entre San Diego y Ensenada. Woollet ignoró la suspensión y con el apoyo de los comerciantes ensenadenses, quienes culpaban al gremio de la poca llegada de turistas a Ensenada, siguió realizando el traslado de viajeros.¹³⁶ Ante esta situación el gobernador Trejo Lerdo de Tejada solicitó al delegado de Gobierno de Tijuana hacer cumplir la ley. En un oficio fechado el 4 de mayo de 1931

¹³⁵ *Ibid.*

¹³⁶ Véase Samaniego, *El gremio*, 1991, pp. 26-29.

expuso que aunque Woollet había tenido permiso del gobierno a principios de 1930 para realizar su labor, él como gobernador se lo retiraba porque una compañía extranjera estaba perjudicando a mexicanos. Referente al caso escribió al delegado lo siguiente:

Este permiso concedido a una empresa extranjera ha dado lugar a una serie de dificultades y protestas justificadas del Gremio de Choferes Mexicanos, quienes argumentan no ser justo que una empresa extranjera venga a privarlos de los beneficios que con un trabajo similar obtienen ellos en su propio país, y menos justa es esta competencia protegida indirectamente por nuestro Gobierno, cuando del lado estadounidense se cierran implacablemente las puertas a nuestras empresas y elementos mexicanos.

Woollet apeló la revocación de su permiso por el gobernador ante la presidencia de México, acusándolo de estar influenciado por un diputado del Congreso de la Unión, quien era también abogado del gremio de choferes y por eso había tomado esa postura en contra de su compañía. Desconocemos cual fue la respuesta a su petición de obtener de nuevo el permiso para el traslado de pasajeros entre San Diego y Ensenada, pero suponemos que la respuesta fue negativa, al no encontrar documentación relacionada con la Woollet Stages Company posterior a 1931 en el Territorio Norte de la Baja California.¹³⁷

Aunque el automovilismo siguió creciendo en California y llegaba desde este lugar a Baja California, el principal problema, al que se enfrentaban los turistas, al igual que en la década de 1920, fueron las pésimas condiciones en que se encontraban los caminos y carreteras, en especial el tramo entre Tijuana y Ensenada. Las reparaciones que se le hacían constantemente no fueron adecuadas ni suficientes ya que cada temporada de lluvias, como se mencionó en el capítulo 1, quedaba parcialmente destruido, por lo que el tráfico hacia el puerto ensenadense era casi nulo y en materia

¹³⁷ El 7 de febrero de 1931 se reformó el artículo 43 constitucional y se otorgó categoría de Territorio a cada uno de los hasta entonces Distritos Norte y Sur de la Baja California. *Baja California: 55 años como estado de la federación*. Mexicali, Baja California, Gobierno del Estado de Baja California, Universidad Autónoma de Baja California, 2007. p. 15.

turística inexistente en el invierno. Debido a estos problemas, en 1933 se decidió “construir” plenamente el tramo entre estas dos poblaciones. Para realizarlo, la Junta Local de Caminos del Territorio Norte de la Baja California contrató los servicios de la Compañía Eléctrica y Telefónica Fronteriza, S.A., cuyo presidente era Manuel P. Barbachano. Bajo el contrato celebrado el día 20 de julio de 1933, el contratista (Barbachano) quedó obligado a

terminar los trabajos del camino Tijuana – Ensenada con un desarrollo total de 110 (ciento y diez) kilómetros, ejecutando todas las obras necesarias y poniendo los materiales, mano de obra, equipo y todo aquello que se requiera para la construcción de las terracerías, alcantarillado, puentes, mamposterías en general y demás obras de arte, revestimiento y pavimentación, para que quede en todo de acuerdo con los planos que se le entreguen al contratista y con las especificaciones [del] contrato. Además, se obliga a conservar los tramos de camino que se entreguen hasta la recepción total de los mismos.¹³⁸

Para dar inicio a las obras, programado para el 1 de agosto de 1933 y aprobado por la Junta de Caminos y el Gobernador del Territorio Norte de la Baja California, Barbachano creó la Compañía Constructora Nacional, S.A., que estaría ligada a Compañía Eléctrica y Telefónica Fronteriza. Se desconoce si inició puntualmente la reconstrucción del camino de Tijuana-Ensenada, ya que fue hasta el 28 de diciembre de 1933 cuando el presidente interino de México, Abelardo L. Rodríguez, ratificó la construcción del tramo carretero, aprobado por el Congreso de los Estados Unidos Mexicanos.¹³⁹

Durante la construcción del camino se hicieron evidentes diversas irregularidades conforme al trato y pago de los trabajadores que se encargaron de realizar esta obra. En 1934 se interpuso una queja contra el representante de la Junta Local de Caminos del Territorio Norte ante la presidencia de México, a quien se le

¹³⁸ AGN, Contrato para la construcción del camino Tijuana-Ensenada celebrado entre la Junta Local de Caminos del Territorio Norte de Baja California y la Compañía Eléctrica y Telefónica Fronteriza. 20 de julio de 1933, fondo Dirección General de Gobierno, registro 3560. IHH-UABC.

¹³⁹ *Ibid.*

retiró de su cargo por haber celebrado un contrato con Manuel Barbachano para dar prioridad en la contratación a trabajadores extranjeros sobre nacionales.¹⁴⁰ Para marzo de 1935, el ingeniero Wenceslao Chávez Orozco, representante de la Dirección General de Caminos en la Junta Local de Caminos en el Territorio, informó a las autoridades, tanto locales como federales, que la manera de emplear a los trabajadores era injusta. No se les proporcionaba herramienta, cada trabajador debía llevar la suya, se les pagaba cada 30 o 40 días, se les daba vales para comprar en una tienda comercial, propiedad de Manuel Ezroj, y se les descontaban de sus salarios; también se pagaba de sus estipendios un seguro contra accidentes y demás.¹⁴¹ A su vez algunos trabajadores presentaron denuncias similares ante las autoridades, por los que deducimos que debido a este tipo de irregularidades tardó más de lo debido la construcción del tramo carretero y no se terminó hasta abril de 1936.

A finales de marzo de 1936, Manuel P. Barbachano hizo una invitación formal al presidente de México para que asistiera a la inauguración del tramo carretero que su compañía había realizado en Baja California. Se pospuso el día de la apertura, programado para el 12 de abril, y se optó por no inaugurarla sino simplemente recorrerla en su totalidad con las autoridades locales unos días después.¹⁴²

Al igual que el transporte por mar y por tierra, el transporte aéreo se desarrollaba lentamente en la década de los treinta en Baja California. Para el transporte de pasajeros entre Tijuana y Ensenada, la Compañía Transportes Aéreos de la Baja

¹⁴⁰ AGN, Aviso de la Junta Local de Caminos de Tijuana, Baja California, del retiro de su representante como protesta por la concesión del contrato de construcción de la carretera Tijuana a Ensenada otorgado a Manuel P. Barbachano. 20 de julio de 1934, fondo Manuel Ávila Camacho, registro 18440. IIH-UABC.

¹⁴¹ AGN, Informe de Agustín Olachea, gobernador del Territorio Norte de Baja California, sobre los abusos cometidos por un empleado de la Compañía Constructora Nacional, S.A., encargada de la obras de la carretera Tijuana a Ensenada, en contra de sus trabajadores. 16 de marzo de 1935, fondo Manuel Ávila Camacho, registro 18449. IIH-UABC.

¹⁴² AGN, Invitación de Manuel P. Barbachano, presidente de la Compañía Constructora Nacional, S.A., al presidente de México, para que asista a la inauguración de la carretera Tijuana a Ensenada, Baja California, y protesta contra Marcos C. Navarrete y Guillermo Navarrete por pretender descalificar los trabajos de dicha carretera. 18 de marzo de 1936, fondo Manuel Ávila Camacho, registro 18452. IIH-UABC.

California, S.A., obtuvo una concesión para realizar dicha labor. Se trató de establecer otra compañía para dar este servicio entre ambos poblados en 1935, extendiéndose a Mexicali, La Paz y Mazatlán, pero no logró concretarse.¹⁴³

3.3. Problemas administrativos

No pasó mucho tiempo después de haberse inaugurado el Playa Ensenada, para que la CME empezara a retrasarse con lo estipulado en los contratos celebrados en 1928 con la Secretaría de Gobernación. Con la inauguración y funcionamiento del hotel, debían de estar concluidos el muelle y la oficina de correo, ambos federales, que la CME se había comprometido a construir, a cambio de dejarles erigir un complejo turístico en la playa de Ensenada. Al no estar concluidos aún para mediados de 1931, la SCOP hizo un llamado a la CME para saber cuándo estarían terminadas. La CME no contaba con los fondos suficientes para edificar dichas construcciones, por lo cual solicitó a la SCOP un nuevo plazo para llevarlas a cabo, mismo que les fue concedido. El nuevo plazo, improrrogable, consistía en que el muelle fiscal del puerto de Ensenada debía quedar listo en doce meses, a partir del comunicado del nuevo arreglo el 15 de agosto de 1931. Además, se le especificaba a la CME que el muelle debía tener las siguientes modificaciones para que tuviera una resistencia adecuada: debía tenderse un sobre piso con tabloncillos de 0.037 metros de espesor en toda su superficie, se deberían de reforzar los últimos 150 metros, incluyendo la parte ensanchada, poniendo largueros de 0.25 metros por 0.45 metros en lugar del de 0.30 metros por 0.30 metros previamente acordados. De no llevar a cabo lo estipulado en este nuevo acuerdo se cancelaría el contrato celebrado entre la SCOP y la CME el 10 de marzo de 1928.¹⁴⁴ Además, se le

¹⁴³ AGN, Permiso otorgado a Benjamín Landgrave, vecino de Ensenada, Baja California, para instalar un servicio de transporte aéreo entre Tijuana y Ensenada. 20 de junio de 1935, fondo Lázaro Cárdenas, registro 11251. IHH-UABC.

¹⁴⁴ AHEBC. 10 de septiembre de 1931. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones,

pedía presentar el proyecto y presupuesto para construir la oficina de correos en Ensenada, así como depositar los \$30,000.00 pesos que se comprometió a entregar para realizar dicha obra antes de que concluyera el año de 1931.

En prevención a los problemas jurídicos que se avecinaban, Manuel Reachi, presidente de la CME, contrató los servicios del licenciado Lorenzo Rosado (más adelante se contratarían de igual manera los servicios de Ramón Sánchez Albarrán y Ferro Pagliai). Rosado quedó contratado por tres años para encargarse exclusivamente de todos los asuntos jurídicos de la CME, así como de las demás compañías ligadas al Playa Ensenada. Por sus servicios como abogado se le pagaría \$600.00 dólares mensuales, más \$100.00 dólares para sus gastos y podría hospedarse en el Playa Ensenada sin costo alguno.¹⁴⁵ El primer problema que tuvo que enfrentar el licenciado Rosado como abogado de la CME fueron los embargos de los terrenos donde se ubicaba el hotel y la falta de pago por contribuciones al gobierno mexicano. El 25 de junio de 1931 el gobierno del Territorio Norte de Baja California embargó todas las posesiones materiales de la CME por la cantidad de \$21,693.65 pesos por no cubrir los impuestos correspondientes a los terrenos,¹⁴⁶ y el 26 de enero de 1932 lo hizo de igual manera por adeudar las contribuciones por el funcionamiento de octubre a diciembre de 1930 y de julio a diciembre de 1931, y por no cubrir los impuestos de importación de material para llevar a cabo las diversas construcciones planeadas. Además, se informaba que la CME no había dado cumplimiento a ninguna de las obligaciones fijadas en el contrato celebrado con la SCOP el mes de mayo de 1928; esto contribuyó al embargo de sus propiedades.¹⁴⁷

deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

¹⁴⁵ AGNBC, tomo 52, número 2952, 3 de enero de 1931.

¹⁴⁶ Marco Antonio Samaniego López, “La emergencia de la crisis económica y los nuevos actores políticos, 1930-1935. Los años del maximato.” en *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1999, p. 630.

¹⁴⁷ AHEBC, 26 de enero de 1932. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y

A pesar de las sanciones impuestas por el gobierno federal a la CME, el Playa Ensenada siguió funcionando durante 1931 y 1932. Las operaciones se mantuvieron gracias a las negociaciones llevadas a cabo con el gobierno del Territorio Norte de Baja California y solicitándole a este, y al gobierno federal, prórrogas para dar cumplimiento a sus obligaciones. El 22 de agosto de 1932, Manuel Reachi escribió al gobernador del Territorio Norte sobre el adeudo fiscal que enfrentaban y las aportaciones que habían hecho durante el último año. El gerente le exponía al gobernador que la deuda fiscal para el 1 de agosto de 1932 era ya de \$34,877.37 pesos, moneda nacional, la cual se había incrementado debido a las cuotas inmoderadas, recargos y diversos gastos. Ponía en evidencia que la deuda se había elevado por las cuotas sobre el restaurante, hotel y cantina las cuales eran cuantiosas aún en los meses que lo recabado en ellas había sido muy bajo. Hacía alusión a que, gracias a la disminución de las cuotas de parte del gobierno del Territorio Norte, no se había aumentando drásticamente el adeudo, pero aún así había afectado cuando se cobró la cuota inicial, en los meses que casi no había movimiento en el complejo turístico.¹⁴⁸ Las cuotas fueron las siguientes:

Giro	Cuota mensual inicial	Cuota mensual final
Restaurante	\$250.00	\$100.00
Hotel	\$500.00	\$250.00
Cantina	\$1,600.00	\$900.00

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de la colección documental del AHEBC, Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos, caja 311, expediente 9, del Archivo Histórico del Estado de Baja California. Nota: No se especifica en el documento si son pesos o dólares.

De lo recabado en estos tres establecimientos se podía cubrir un porcentaje de la deuda; el restaurante pagaba 40%, el hotel 50% y la cantina 55%. Manuel Reachi argumentaba que la deuda no podía cubrirse plenamente debido a los recargos y a la

juegos. Caja 311. Expediente 9.

¹⁴⁸ AHEBC, 22 de agosto de 1932. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

crisis económica por la cual pasaba el complejo turístico y pedía a las autoridades, sobre todo al gobernador del Territorio Norte, reducir el monto del adeudo acondicionándolo que de hacerse así, se podría fijar un pago que se cubriría inmediatamente. En relación a los impuestos, argumentaba que entre el hotel, restaurante y cantina se pagaba al gobierno del Territorio una contribución mensual de \$762.50 pesos y se cubría bimestralmente el impuesto federal extraordinario de \$1,200.00 pesos. Por otra parte, con lo recabado en el casino del hotel se cubrían las utilidades marcadas en el contrato celebrado con la Secretaría de Gobernación (25%), las entradas brutas por el concepto del impuesto federal del timbre (10%) y la deuda pública (10%).¹⁴⁹ Después de exponer lo anterior Manuel Reachi, en su papel de presidente de la CME y a nombre del Playa Ensenada, planteó al gobernador del Territorio lo siguiente:

El hotel Playa Ensenada y sus dependencias han venido atravesando por una situación económica en extremo delicada debido al poco movimiento turista en la población, que los priva aun de las entradas más necesarias para su sostenimiento; y siendo ampliamente conocida esta situación de nuestro negocio por las autoridades de esta localidad: a usted señor Gobernador, suplico se sirva acordar una reducción substancial al monto de las contribuciones que hemos venido pagando mensualmente por concepto del hotel, restaurant y cantina, que en la actualidad montan a la suma de \$762.50, cantidad que no se relaciona con las entradas habidas en nuestro establecimiento desde hace más de un año.¹⁵⁰

En esta solicitud señalaba que parte de la razón del poco movimiento turístico era la crisis que atravesaba el complejo turístico debido a que el camino entre Tijuana y Ensenada aún no estaba terminado y mientras la situación siguiera así, su empresa haría grandes sacrificios para evitar el colapso total.¹⁵¹ Además de esta petición donde se le solicitaba al gobernador del Territorio la condonación de impuestos al complejo turístico hubo otra similar pero dirigida al presidente de la república, a finales de 1932. En ella el

¹⁴⁹ *Ibid.*

¹⁵⁰ AHEBC, 25 de agosto de 1932. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

¹⁵¹ AHEBC, 22 de agosto de 1932. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

ex campeón mundial de boxeo y socio del Playa Ensenada, Jack Dempsey, solicitó a Abelardo L. Rodríguez, presidente de México, una prórroga para la construcción de la oficina de correos y del muelle fiscal, los cuales serían edificados por la CME como una de las condiciones acordadas en 1928.¹⁵² La oficina del presidente turnó esta solicitud al gobernador del Territorio Norte, Agustín Olachea, quien solicitó al Secretario de Comunicaciones una nueva prórroga para que la CME pudiera cumplir con sus obligaciones del contrato celebrado con dicha Secretaría y depositar los \$30,000.00 pesos para realizar la construcción de la oficina de correos en Ensenada, que no tenía debido a la pésima condición de la compañía, a consecuencia de la crisis mundial y por la irregularidad de las vías de comunicación hacia Ensenada. El gobernador argumentó que la carretera entre Tijuana y Ensenada, por donde transitaban los turistas estadounidenses, aún no estaba pavimentada y había excesos de requisitos en tránsito aéreo y marítimo. En esta misma solicitud, también acudió al secretario de Hacienda, pidiéndole la reducción del pago del adeudo fiscal que la CME había contraído con dicha Secretaría, adeudo para el cual la compañía ya había pedido una prórroga. Sin tener respuesta alguna, la oficina subalterna de la Secretaría de Hacienda en Ensenada decidió rematar los bienes de la CME por incumplimiento de pagos a finales de diciembre. El gobernador del Territorio Norte de la Baja California solicitó al Secretario de Hacienda suspender el remate programado para el 26 de diciembre de 1932 y ajustar el pago del adeudo para que la CME pudiese cubrirlo.¹⁵³

El señor Bruno Pagliai, secretario de la CME, y Jerome Utley, uno de los accionistas del complejo turístico, se trasladaron a la ciudad de México a principios de

¹⁵² AGN, Solicitud de Jack Dempsey, accionista de la Compañía de Mejoras de Ensenada, propietaria del Hotel Playa, de prórroga del plazo para construir el edificio de la oficina de correos y el muelle fiscal en Ensenada, Baja California. 15 de diciembre de 1932, fondo Abelardo L. Rodríguez, registro 10756. IHH-UABC.

¹⁵³ AGN, Envío de Agustín Olachea, gobernador del Territorio Norte de la Baja California, de la solicitud de la Compañía de Mejoras de Ensenada para que se prorrogue el plazo para cumplir el contrato que hizo con la Secretaría de Comunicaciones, de que se suspenda el remate de sus bienes y se resuelva el adeudo que tiene. 20 de diciembre de 1932, fondo Abelardo L. Rodríguez, registro 10577. IHH-UABC.

1933 para tratar de solucionar el problema relativo a la cantidad adeudada por la CME por la importación de materiales para la construcción de las diversas obras realizadas en el puerto de Ensenada. Pagliai argumentaba que su compañía no adeudaba dinero por la importación de materiales pues el contrato celebrado con la SCOP en 1928 estipulaba específicamente en la cláusula octava que la CME podría importar libre de todo derecho e impuesto de importación consular, aduanal o de puerto todos los materiales u objetos necesarios para las diversas construcciones en Ensenada. Escribieron cartas al presidente de México, al secretario de la SCOP y al Secretario de Hacienda para solucionar este inconveniente. Fue hasta el 5 de diciembre de 1933 cuando el Secretario de la SCOP, Mariano Moctezuma, informó que tras haber estudiado el caso y revisado las listas de materiales importados por la CME para el hotel y el muelle fiscal, ratificaba lo estipulado en la cláusula octava del contrato celebrado en 1928 y afirmó que la CME no adeudaba cantidad alguna en este asunto por considerarse que todos los bienes que había importado libres de impuestos.¹⁵⁴

Aún con esta resolución favorable, la CME siguió teniendo problemas financieros derivados de la falta del turismo. Debido a la falta de liquidez, a tan sólo tres años de la apertura del Playa Ensenada, el 9 de noviembre de 1933, el secretario de la CME, Bruno Pagliai, solicitó a la Secretaría de Gobernación la clausura temporal del complejo turístico por un periodo de seis meses. En el escrito, dirigido al Secretario de Gobernación, Pagliai argumentaba que el cierre temporal del hotel se daba por distintos sucesos. Primero, resaltaba que el turismo había disminuido debido a la crisis económica por la que atravesaba Estados Unidos en ese periodo y por el levantamiento parcial de la prohibición que afectó a varias empresas dedicadas a la venta de licor en el

¹⁵⁴ AGN, Solicitud de Bruno Pagliai, secretario de la Compañía de Mejoras de Ensenada, S.A., propietario del casino y el Hotel Playa, para que se respete la concesión que se le otorgó a dicha compañía para importar, libres de impuestos, materiales de construcción a Ensenada, Baja California. 11 de enero de 1933, fondo Abelardo L. Rodríguez, registro 10757. IIH-UABC.

Territorio Norte de Baja California. Además, informaba que el camino entre Tijuana y Ensenada no se había construido aún adecuadamente, por lo cual la afluencia del turismo hacia el hotel era mínima por esta vía; agregaba que en temporada de lluvias, la cual duraba seis meses, la carretera entre estas dos poblaciones era intransitable. A causa de estos factores, argumentaba, la empresa había sufrido pérdidas por más de \$60,000.00 (no especifica si pesos o dólares) y pedía al gobierno autorizar la clausura del hotel el 1 de diciembre de 1933 y abrirlo nuevamente el 1 de junio de 1934. También solicitó que mientras durara el cierre del hotel se liberara a la CME del cumplimiento de sus obligaciones con las autoridades. Pagliai obtuvo respuesta favorable el 18 de noviembre de 1933, cuando la Secretaría permitió el cierre temporal del complejo turístico¹⁵⁵ y enseguida, comunicó la noticia al gobernador del Territorio, solicitándole una prórroga para el día 25 para liquidar los salarios del personal, antes del cierre. Los fondos para el pago los conseguiría después de una entrevista con el señor Utley en Detroit, Estados Unidos. El gobernador autorizó la prórroga pero con la condición de que se cubrieran las contribuciones que aún se le debían a su gobierno. El adeudo era de \$3,510.00 pesos derivado de los giros comerciales del restaurante (\$630.00), el hotel (\$630.00) y la cantina (\$1,800.00) a los cuales se sumaban recargos por \$450.00 pesos.¹⁵⁶ Desconocemos si se logró liquidar las deudas pendientes con el personal laboral del complejo turístico antes de finalizar el año, pero en lo que respecta al embargo de sus posesiones, la deuda con el fisco local fue cubierta al depositar la CME la cantidad de \$5,546.05 pesos.¹⁵⁷ Con esto los giros del complejo turístico quedaron formalmente clausurados el 1 de diciembre de 1933.

¹⁵⁵ AGN, Autorización de Bruno Pagliai, secretario de la Compañía de Mejoras de Ensenada, S.A., para clausurar temporalmente el casino y el Hotel Playa, propiedad de dicha compañía en Ensenada, Baja California. 9 de noviembre de 1933, fondo Abelardo L. Rodríguez, registro 10758. IIH-UABC.

¹⁵⁶ AHEBC, 5 de diciembre de 1933. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

¹⁵⁷ AHEBC, 26 de agosto de 1935. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

La CMR, que había jugado un papel fundamental para el desarrollo del Playa Ensenada y seguía muy ligada a los intereses del complejo turístico en Ensenada, decidió deslindarse en los últimos meses de 1931. Es probable que al ver que la CME podría resultar en una empresa fallida, los consejeros administrativos de la CMR se reunieron para dar un último apoyo a la compañía, pero al mismo tiempo, para liberarse de cualquier obligación con las autoridades. El 11 de septiembre de 1931 se reunieron Manuel P. Barbachano, Joe Dempsey, James L. Miller y Jane March. Uno de los resultados de esta junta fue que se autorizó al señor Barbachano elevar el capital social de la CME y enajenar “en calidad de aportación, libre de todo adeudo y responsabilidad, el valor de todas las inversiones hechas por dicha Compañía Mexicana del Rosarito, S.A., en bienes de la Compañía de Mejoras de Ensenada, S.A., y en especial, los edificios, mobiliario, equipo y demás mejoras”.¹⁵⁸ Con ello, se incrementó el capital social de la CME de 10,000 acciones a 1, 910,000. Estas acciones, con valor de un peso mexicano cada una, quedaron distribuidas de la siguiente manera: 250,000 acciones fueron otorgadas a la CMR; 310,000 acciones quedaron en posesión de Manuel Reachi y 1, 200,000 acciones fueron otorgadas a la CME. Las restantes 150,000 acciones quedaron como fondo de previsión en la tesorería de la CME. Al enajenar sus bienes, la CMR se deslindaba de toda responsabilidad sobre el hotel, pero seguía siendo accionista del complejo turístico ahora manejado por la CME.¹⁵⁹

Manuel P. Barbachano, miembro de la CMR, fue nombrado gerente general de la CME. Este nombramiento le daba facultades para administrar y representar a la CME ante cualquier autoridad local, estatal y federal.¹⁶⁰ Con el tiempo, el papel de Manuel Barbachano cambió respecto a los negocios de la CME. Desconocemos si se retiró por completo de las compañías ligadas con el Playa Ensenada en los años posteriores a 1931

¹⁵⁸ AGNBC, tomo 53, número 3006, 28 de septiembre 1931.

¹⁵⁹ *Ibid.*

¹⁶⁰ AGNBC, extracto del tomo 53, número 3014, 5 de noviembre de 1931.

pero para 1933, Barbachano se encontraba, como muchos otros trabajadores de la CME, solicitando el pago de sus servicios al complejo turístico. Barbachano, quien entonces era presidente de la Compañía Eléctrica y Telefónica Fronteriza, S.A., también solicitó el 18 de abril de 1933 se liquidara lo que se debía a su empresa por servicios al hotel. Hacía mención que ya en meses pasados había informado en varias ocasiones sobre sus cuentas pendientes y no había tenido respuesta alguna. Como forma de ultimátum, precisó que de no cubrirse el adeudo, se vería en la penosa tarea de cortar los servicios mencionados.¹⁶¹ No hemos encontrado documento alguno donde se informe del cumplimiento del pago, pero este caso fue otro de los problemas que tuvo que enfrentar la CME en sus pocos años de operaciones.

3.4. La prohibición de los juegos de azar en México

En 1935, el presidente de la república, Lázaro Cárdenas del Río, prohibió los juegos de azar en México. En Baja California, el Playa Ensenada se mantenía con lo dejado en el casino y al quedar prohibidos los juegos de azar, los problemas del complejo turístico se incrementaron sin esta última posibilidad de ingresos fuertes. Para aplicar la medida decretada por Cárdenas y combatir en el país el vicio del juego en todas sus formas, la Secretaría de Gobernación hizo circular un oficio en el cual comunicaba que la explotación de los juegos de azar sin las reglamentaciones de las autoridades competentes, era considerado un delito, así como no informar si las empresas los explotaban sin autorización. Por ende, se le pedía al gobierno del Territorio Norte informar a las autoridades federales cualquier violación a esta nueva disposición. De no hacerlo así, podrían ser sancionados por la ley por complicidad, castigados “severamente” por la Secretaría de Gobernación y ser turnados a las autoridades

¹⁶¹ AHEBC, 18 de abril de 1933. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

judiciales.¹⁶²

Para seguir operando el casino, la CME se amparó con el contrato firmado el 9 de marzo de 1928 por Thomas C. Brady, representante de la CME y coronel Adalberto Tejeda, Secretario de Gobernación, para el establecimiento y explotación de juegos y deportes. Se refirieron a la cláusula tercera donde se especificaban las actividades relacionadas con el casino, deportes y juegos de salón de todo género. Argumentaban que estas actividades no tenían el carácter único de juegos de azar, sino que en su desenvolvimiento, las personas tenían que usar gran parte de su ingenio para resultar ganadores. De esta manera no debieran ser consideradas prohibidas sino clasificadas como juegos mixtos y no de azar. Bajo este razonamiento, no habría por qué clausurar el casino del Playa Ensenada y obtuvieron el apoyo del gobernador del Territorio en turno, Gildardo Magaña (1935-1936), para seguir operándolo.¹⁶³ Debido al apoyo mostrado por el gobernador de Baja California, el 23 de noviembre de 1935, Bruno Pagliai, representante de la CME, informó al general Magaña que de inmediato reanudarían operaciones en el casino del Playa Ensenada e hizo énfasis en que gracias a lo recabado en este salón, cubrirían el 25% de los impuestos o contribuciones que eran destinados a los gobiernos, local, estatal y federal.¹⁶⁴

Por su parte y para hacer cumplir la nueva disposición presidencial en el Territorio Norte de Baja California, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público encomendó a diversos inspectores la labor de levantar actas e informar a las autoridades competentes si algún establecimiento estaba violando el cese de los juegos de azar en suelo nacional. Fue así como se dio a conocer que el casino del Playa Ensenada seguía

¹⁶² AHEBC, 1 de febrero de 1935. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

¹⁶³ AHEBC, 19 de noviembre de 1935. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

¹⁶⁴ AHEBC, 23 de noviembre de 1935. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

funcionando, al igual que otros establecidos en el Territorio Norte que habían encontrado evasiones parecidas. Después de una visita realizada en diciembre de 1935, un inspector informó que se jugaban juegos prohibidos por la ley en el casino del Playa. Al ser cuestionados, la CME declaró tener licencia para hacerlo, con respaldo de la Secretaría General de Gobierno del Territorio Norte de Baja California.¹⁶⁵ La Secretaría de Gobernación ya había informado el 2 de diciembre de 1935 a las autoridades de Baja California que los únicos juegos de mesa permitidos eran el dominó y los dados, por lo cual los autorizados a la CME en el contrato firmado en 1928 quedaban suprimidos.¹⁶⁶ Llama la atención en este comunicado que los dados continuaban autorizados cuando estos también se usaban para hacer apuestas y eran juegos de azar.

El general Gildardo Magaña comunicó al señor Pagliai cuáles eran los juegos permitidos en el Territorio por orden del presidente de la República. La lista no incluía los juegos de cartas, las maquinas tragamonedas u otros considerados de azar, con excepción de los dados y el dominó. Al ver que la resolución era definitiva, Pagliai informó al gobernador de su resolución, como representante de la CME.

Atentamente me permito manifestar a usted mi General, que guiándome el mismo espíritu de cooperación que siempre le he demostrado, y sin perjuicio a los derechos que corresponden a esta compañía conforme al contrato que tiene celebrado con la Secretaría de Gobernación de fecha de 9 de marzo de 1928, yo en lo personal, ordené que se cumpliera inmediatamente con lo dispuesto en el oficio de referencia, dejando a la compañía en completa libertad para hacer las aclaraciones correspondientes. Pues como usted bien se da cuenta se pretende colocar a esta compañía al mismo nivel que cualquier otra, no tomando en consideración las cuantiosas inversiones que ésta ha hecho, en cumplimiento con las obligaciones impuestas en el contrato con la Secretaría de Gobernación.¹⁶⁷

¹⁶⁵ AHEBC, 16 de diciembre de 1935. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

¹⁶⁶ AHEBC, 2 de diciembre de 1935. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

¹⁶⁷ AHEBC, 16 de diciembre de 1935. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

Aún con la orden de Pagliai, los juegos de azar se siguieron efectuando a finales de 1935 y principios de 1936 en el casino del Playa Ensenada. Al tener conocimiento de ello, la Secretaría de Hacienda exigió al gobierno del Territorio Norte informar por qué se seguían ofreciendo y jugando los distintos juegos de azar en el Playa Ensenada, cuando solamente se podían ofrecer los juegos de dados y dominó en el casino del complejo turístico. No recibieron respuesta sino hasta el 16 de marzo de 1936, cuando el Secretario General de Gobierno, José Ma. Mendoza Pardo, informó que la autoridad del Territorio había concedido un permiso a la CME para la apertura de los juegos permitidos por la ley, el 2 de diciembre de 1935, de los cuales estaban autorizados los dados y dominó solamente.¹⁶⁸

Para tener una mejor idea de lo que sucedía o no en las inmediaciones del casino del Playa Ensenada, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público envió a Francisco Peregrina, inspector de la oficina del impuesto sobre bebidas alcohólicas, quien levantó un informe sobre la situación de los juegos de azar en el hotel. El inspector informó lo siguiente en relación del casino del Playa:

En el hotel Playa, ubicado en Ensenada, B.C., existe un casino en el cual se juega con cartas y dados. El Subgerente del hotel, al ser interrogado sobre el caso, manifestó que la empresa que regentea el hotel tiene un contrato celebrado con la Secretaría de Gobernación para explotar el juego, y en efecto, mostró dicho contrato, aclarando que un tanto de él se encuentra en poder de la Secretaría de Hacienda en estudio para que se imponga la cuota que por contribuciones al fisco debe pagar la negociación. Mostró también un oficio fechado el 19 de noviembre del año pasado, [...] del gobernador del Territorio Norte. En este documento dicho funcionario dice a la Empresa del hotel Playa que puede explotar especificados juegos de cartas y dados, mismos que se puntualizan en el contrato de Gobernación. No existe, por lo tanto, permiso de la Secretaría de Hacienda para el funcionamiento del casino.¹⁶⁹

¹⁶⁸ AHEBC, 16 de marzo de 1936. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

¹⁶⁹ AHEBC, 25 de abril de 1936. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

Debido a este informe, el nuevo gobernador del Territorio Norte de la Baja California en 1936, el general Gabriel Gavira, mandó detener los juegos prohibidos en el casino del hotel. Ante esto, Ferro Pagliai, apoderado jurídico y representante de la CME, informó al gobernador que no tenía derecho a suprimir los juegos autorizados en el casino que estaban aprobados por la Secretaría de Gobernación en el contrato firmado por esta institución y la CME, el 9 de marzo de 1928. Le pedía someter el caso a dicha Secretaría y hasta que ésta no les resolviera se abstuviera de intervenir. Además, el señor Ferro Pagliai interpuso una demanda de amparo en contra del gobernador del Territorio y el delegado de gobierno del puerto de Ensenada, por no permitirles explotar los juegos que tenían permitidos en el contrato celebrado con la Secretaría de Gobernación. Para solucionar el conflicto, el 6 de junio de 1936 la Secretaría de Gobernación comunicó al general Gavira y a Bruno Pagliai que la resolución dictada en el oficio del 2 de diciembre en torno a los juegos permitidos dentro del casino, la cual incluía únicamente los dados y dominó, podía seguir explotándose sin excepciones con otros juegos de mesa. La orden venía de la presidencia de la república y no modificaría su comunicado al respecto. Se le permitía al casino seguir funcionando con estos juegos permitidos por la ley sujetos estrictamente al citado oficio.¹⁷⁰

3.5. Demandas laborales y clausura definitiva

Desde 1931, se presentaron diversas demandas laborales a la CME de parte de los trabajadores por incumplimiento de salarios. La primera demanda, la cual se había originado desde octubre de 1930, era por no pagar los salarios de Pedro Martínez, Manuel Méndez, Enrique Chacón, Antonio Tinoco, M. Wibmer, Joaquín Espinoza, James Wallace y Ángel Castro. La suma total de los demandantes era de \$1,137.76. Su

¹⁷⁰ AHEBC, 6 de junio de 1936. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

representante legal fue el abogado ensenandense Manuel L. Careaga, quien después de conocer que el Playa Ensenada había tenido fuertes ingresos por la fiesta de año nuevo de 1933, solicitó a las autoridades locales exigir el pago a los trabajadores que representaba.¹⁷¹ Pedía se les indemnizara por medio de abonos o materiales de construcción del hotel. La demanda encontró apoyo en el gobernador Olachea, quien solicitó a Ramón Sánchez Albarrán, representante legal de la CME, atendiera la reclamación. El señor Sánchez Albarrán informó a la oficina del gobernador que en su próximo viaje al puerto, el secretario de la CME, Bruno Pagliai, se entrevistaría con el señor Careaga para solucionar el problema. Al ver que Pagliai no se contactaba con él, nuevamente el representante legal de los trabajadores solicitó el apoyo del gobernador el 19 de abril de 1933. A su vez, uno de los trabajadores demandantes, Ángel Castro, escribió al gobernador unos días después que el señor Careaga en busca de apoyo para que se les liquidara. En su escrito exponía que el señor James Miller le había entregado una pequeña cantidad monetaria en efectivo y un documento en el cual hacía constar que se le debían \$500.00 dólares por sus servicios como empleado del hotel, pero dicho documento no tenía valor alguno ya que no era negociable. Pedía la intervención del gobernador ya que ni la Junta Municipal de Conciliación ni la Delegación del Gobierno en Ensenada habían podido solucionarlo.¹⁷² Se giraron diversos oficios en relación al caso del señor Castro durante el mes de mayo de 1933, donde Sánchez Albarrán informó al gobernador que ya se le habían pagado los \$500.00 dólares al demandante, sólo para que unos días después su esposa solicitara de nuevo la intervención del gobernador porque aún no había recibido el pago que se le adeudaba a su esposo. Ese mismo mes, Sánchez Albarrán informó al gobernador que los señores Miller y Pagliai se

¹⁷¹ AHEBC, 3 de enero de 1933. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

¹⁷² AHEBC, 24 de abril de 1933. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

encargarían de llegar a un acuerdo con el señor Castro.¹⁷³ Desconocemos si le pagaron a Ángel Castro y a los otros demandantes las sumas monetarias que les debían, pero debido al cierre temporal del hotel en los siguientes meses, y a la solicitud de Bruno Pagliai ante el gobernador el 15 de noviembre de 1933 con la súplica que le extendiera el pago de liquidación del personal del Playa Ensenada,¹⁷⁴ podemos inferir dos escenarios resultantes de esto: 1) se les pagó a los trabajadores la cantidad que se les debía a finales de 1933 ó 2) simplemente no se les pagó.

La segunda demanda laboral que enfrentó la gerencia del Playa Ensenada en controversia con sus trabajadores se dio en agosto de 1935. La mayoría de los empleados estaban agremiados en el Sindicato de Empleados de Hoteles “Cayetano Pérez Ruiz”, adheridos a la confederación territorial C.R.O.M. Los trabajadores informaron a la gerencia del hotel, así como a las autoridades locales, al gobernador del Territorio Norte y al presidente de la nación, que de no llegar a un acuerdo sobre las peticiones que demandaban se irían a huelga el 7 de septiembre de 1935. Sus demandas eran a) Que la firma del contrato colectivo de trabajo (en cumplimiento al fallo dictado por la H. Junta Federal Especial Número 3 de la ciudad de México) normara las relaciones entre la CME y el sindicato y que en el documento debía estipularse la cláusula de exclusión que la Ley considera lícita; b) Que se les repusiera sus empleos a los trabajadores que habían sido arbitrariamente cesados por represalias de la gerencia de la empresa por tomar participación en la acción social del sindicato. De no ser atendidas sus peticiones antes de la fecha establecida, se lanzarían a la huelga general a las diecisiete horas del día establecido. Ante el riesgo de que se paralizaran las labores en el complejo turístico, Bruno Pagliai se comprometió a obedecer el fallo dictado por

¹⁷³ AHEBC, 31 de mayo de 1933. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

¹⁷⁴ AHEBC, 15 de noviembre de 1933. Hotel Playa, Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos. Caja 311. Expediente 9.

la Junta Federal Especial número 3 de la capital de la república en relación al contrato colectivo de trabajo del sindicato.¹⁷⁵ No se mencionó en este acuerdo si se reintegraron o no los empleados cesados, pero como Pagliai y la CME acataron el fallo, no se llevó a cabo la huelga.

La tercera y última demanda laboral en los años que estuvo en función el complejo turístico se produjo en 1938. El Sindicato de Trabajadores del “Hotel Playa”, adherido a la Federación Regional de Sindicatos y Uniones de Ensenada, demandaba a la empresa por violar nuevamente el contrato colectivo de trabajo en el cual se estipulaba que cualquier obra llevada a cabo por la administración del Playa Ensenada sería realizada por trabajadores del sindicato. Al iniciarse las obras de la ampliación del muelle sin los miembros de este sindicato, los trabajadores lanzaron un llamado a un paro general donde se estaban llevando las obras.¹⁷⁶ Desconocemos, por falta de documentación, en qué terminó este conflicto. A finales de 1938 el hotel tenía una deuda de más de \$ 150, 000.00 (no sabemos si son pesos o dólares), por lo cual Bruno Pagliai tuvo que cerrar definitivamente el complejo turístico por carecer de ingresos. La muy elevada deuda contraída por la compañía, tanto con empleados y proveedores como con autoridades mexicanas, como se mencionó anteriormente, motivó la clausura. El hotel quedó en posesión de Jerome Utley por ser el accionista que invirtió en él la cantidad monetaria más fuerte.¹⁷⁷

Como puede concluirse en este capítulo, fueron varios los factores que propiciaron el precipitado fracaso de la CME al llevar el manejo del Playa Ensenada. Nunca hubo una fluidez de ingresos y las deudas contraídas con las autoridades

¹⁷⁵ AGN, Estallamiento de huelga en el Hotel Playa Ensenada acordado por el Sindicato de Empleados de Hoteles “Cayetano Pérez Ruiz”, de Ensenada, Baja California. 26 de septiembre de 1935, fondo Dirección General de Gobierno, registro 3775. IIH-UABC.

¹⁷⁶ AGN, Denuncia del Sindicato de Trabajadores del Hotel Playa en contra de la Compañía Explotadora del Hotel Playa, S.A., por no respetar del contrato colectivo. 25 de marzo de 1938, fondo Departamento Autónomo de Trabajo, registro 6226. IIH-UABC.

¹⁷⁷ Bonifaz, “The Hotel”, 1983.

mexicanas siguieron elevándose. A causa de que el turismo deseado nunca llegó en gran cantidad al hotel, éste tuvo que ser clausurado por la compañía, al no poder pagar a sus empleados y tampoco los impuestos generados por sus operaciones.

Conclusiones

El fracaso de la Compañía de Mejoras de Ensenada (CME) se debió a la convergencia de diversos factores que la llevaron a la pronta clausura del Playa Ensenada. A lo largo de esta investigación se pueden apreciar estos factores: Una débil campaña publicitaria, los medios de transporte, la crisis mundial de 1929 y los problemas financieros de la CME.

A diferencia del complejo turístico Agua Caliente en Tijuana, la documentación que encontramos del Playa Ensenada en la prensa estadounidense y mexicana fue casi nula. El Agua Caliente, indudablemente más grande de tamaño y con mayor capital en movimiento dentro de sus instalaciones, por estar a unos minutos de la línea divisora, se anunciaba casi diariamente en la prensa californiana en sus años en funcionamiento, a diferencia del Playa Ensenada, que después de su inauguración apareció con notas poco atractivas del hotel una vez por semana o cada dos semanas como promedio. En un comienzo se apoyaron en los medios impresos para anunciar su hotel, pero ya inaugurado la CME no le dio mucha publicidad y quedó a la zaga del Agua Caliente.

El complejo turístico dependía fuertemente de la clientela estadounidense, sobre todo la de California, la cual tuvo que batallar con las precariedades de los caminos en Baja California en el decenio de 1930. Como expusimos, las constantes reparaciones que se le hicieron al camino entre Tijuana y Ensenada desde 1920 hasta 1938, no mejoraron las condiciones del trayecto ya que con cada lluvia quedaba intransitable. Aún con las promesas del gobierno mexicano de arreglar este camino en los años que estuvo en función el Playa Ensenada, nunca se logró concretar adecuadamente y la CME sufrió la falta del turismo que se trasladaba en automóviles. Este medio se hizo más común y barato en el decenio de 1930 que el transporte marítimo y aéreo en Baja California, y al no contar con un camino en buenas condiciones, Ensenada no recibió

gran parte del turismo que entró al Distrito y después Territorio de la Baja California. Tijuana y Mexicali contaban con transporte ferroviario, Ensenada sólo tuvo servicio marítimo, esto marcó la diferencia pues era más fácil trasladarse por medio del ferrocarril y el automóvil. Las tarifas elevadas de los vapores y demás embarcaciones hacían que los únicos pasajeros que podían costear el viaje hacia el Playa Ensenada, desde Los Ángeles o San Diego, fueran de la clase alta estadounidense, que no siempre lo hizo. Además, las constantes pugnas entre las compañías, tanto nacionales como extranjeras, encargadas de trasladar a Ensenada al turismo desde la línea divisora con California, afectaron los primeros años del funcionamiento del Playa Ensenada, ya que como se mencionó, los comerciantes ensenadenses culparon al gremio de choferes mexicanos de obstruir el traslado turístico hacia el puerto.

Aunque el transporte marítimo le daba cierta ventaja a Ensenada sobre Mexicali y Tijuana, las embarcaciones solamente llegaban una o dos veces a Ensenada, se retiraban el mismo día o al día siguiente, dándoles muy pocas posibilidades a los turistas de quedarse mucho tiempo. Era más cómodo y seguro viajar en ellas, en comparación con los automóviles y aeronaves en el decenio de 1930, pero las embarcaciones dedicadas al traslado de turistas venidas desde California, fueron insuficientes para detonar el turismo en Ensenada, y por ende, en el Playa Ensenada.

El transporte aéreo, aunque revolucionario y novedoso en esta época, fue muy inestable, peligroso y costoso en la 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.

Debido a la crisis económica que golpeó al mundo entero, el turismo estadounidense disminuyó en el norte de México, afectando al complejo turístico Playa Ensenada como a otros. Además, el complejo tuvo la mala fortuna que al desatarse la

crisis, el 29 de octubre de 1929, aún no estaba terminado; quedó concluido hasta el 31 de octubre de 1930, es decir, a un año de haber iniciado la crisis y cuando más fuerte empezaba a resentirse en la economía estadounidense. La gerencia del Playa Ensenada señaló en diversas ocasiones a la crisis financiera que afectaba a los Estados Unidos como uno de los mayores factores que evitaron que el turista estadounidense llegara al hotel (el segundo factor mencionado fue la pésima condición en que se encontraba el camino entre Tijuana y Ensenada).

El decenio de los treinta fue uno de los más turbulentos en la historia de Estados Unidos y la crisis fue superada hasta que inició y entró a la Segunda Guerra Mundial en 1939, (un año después de la clausura definitiva del Playa Ensenada) y el país pudo superar la situación financiera.

La mezcla de estos tres factores hicieron que las deudas de la CME se incrementara, de modo tal que no pudo pagar a sus trabajadores, a sus proveedores y a las autoridades, locales, estatales y federales por el funcionamiento del Playa Ensenada. A tres años de ser inaugurado cerró sus puertas por primera vez por tener ingresos muy limitados, sobre todo en la temporada invernal. El cierre de seis meses se siguió practicando hasta la clausura definitiva en 1938. En la temporada de verano que se reabría los ingresos no eran suficientes para cubrir los sueldos de sus empleados ni las cuotas y obras que le debía al gobierno mexicano. La problemática con las compañías encargadas de transportar turistas a Ensenada desde California y las pésimas condiciones en que se encontró el trayecto entre Tijuana y Ensenada en el decenio de 1930 tuvieron como resultado que hubiera poca afluencia turística. Los turistas no pudieron trasladarse de manera diaria, cómoda, rápida, segura y barata hasta Ensenada. Debido a que Estados Unidos se encontraba inmerso en la crisis económica iniciada en 1929, fueron pocos los viajeros que pudieron darse el lujo de llegar hasta Ensenada,

cuando en Tijuana podían encontrar un hotel igual y superior en tamaño, o bien llegaban a Rosarito en busca de diversión y juegos de azar en la playa. Además, con la revocación de la prohibición en 1933 en Estados Unidos y el cierre de los casinos en México en 1935, la poca afluencia que llegaba al Playa Ensenada dejó de hacerlo de manera notable. Por todo esto, la CME se encaminó al fracaso económico y tuvo que cerrar definitivamente las puertas de su complejo turístico en 1938.

Los diversos cambios administrativos de la CME y falta de visión respecto de cómo manejarlo y publicitarlo en los Estados Unidos, en especial California, fue un factor más para que la potencial clientela disminuyera.

Por ello, debido a una débil campaña publicitaria en los medios de comunicación en California, la competencia de hoteles turísticos en Baja California, la lejanía geográfica de Ensenada de los principales poblados californianos y la crisis económica mundial, que afectó notoriamente el traslado de turistas estadounidenses al norte de México en el decenio de 1930, nunca pudo formarse un flujo turístico deseado hacia el complejo turístico del puerto ensenadense, propiedad de la Compañía de Mejoras de Ensenada. La combinación de estos factores significó una baja afluencia turística californiana al Playa Ensenada, lo que ocasionó graves problemas financieros a la compañía dueña del hotel que no tuvo más opción que cerrar definitivamente sus puertas a finales de 1938 por ser incosteable su negocio.

Los inicios del turismo en Baja California requiere investigación a fondo. Los ingresos dejados por los turistas fueron tan importantes en los años que funcionó el Playa Ensenada como lo son hoy en día. Es por ello que se debe de rescatar la historia del desarrollo del sector turístico en Baja California por ser una de las principales fuentes de ingresos que tiene la entidad y así entender el por qué inversionistas de todo el mundo son atraídos a este lugar con el objetivo de desarrollar grandes complejos

turísticos en nuestras tierras. Algunos lo han logrado, otros no, pero en el transcurso del tiempo han sido muchos los proyectos que se han querido llevar a cabo en nuestra tierra.

Algo que nos llamó la atención al realizar esta trabajo fue que aunque nuestra investigación aporta datos para el estudio del sector turístico en Baja California, abrimos un sub-división en este tema al percatarnos y hacer énfasis en dos tipos de clases de turistas. Si bien se ha dicho que la segunda clase de turismo, el familiar, era importante en la costa noroeste de la península, no se ha trabajado de manera seria este tipo de turismo, solamente se hace mención de ellos pero los agrupan con la primera clase de turistas la cual consistía en hombres solitarios que buscaban recreación en los poblados fronterizos de Baja California. Es por ello que podríamos inferir que gracias al avance en los medios de transporte, en especial por medio del automóvil en las décadas de 1920 y 1930, la segunda clase de turistas hizo su aparición en Baja California, la cual debe estudiarse de manera separada de la primera clase de turistas por ser un fenómeno totalmente distinto.

La Compañía de Mejoras de Ensenada aunque fracasó en el manejo del Playa Ensenada nos legó uno de los edificios más emblemáticos que tiene la ciudad de Ensenada. Por eso, aunque la compañía fracasó, económicamente hablando, nos heredó el edificio, el cual con el paso del tiempo a sufrido grandes transformaciones pero dentro de sus instalaciones hasta hoy en día se realizan diversas cantidades de eventos, que van desde los sociales, culturales y políticos por mencionar algunos. Es el edificio histórico más sobresaliente de Ensenada y uno de los más simbólicos de Baja California.

Anexo 1

Tabla 2: Miembros fundadores del Ensenada Beach Club

Miembros fundadores¹⁷⁸			
Miembro	Ocupación	Miembro	Ocupación
Joseph L. Aller	Laboratorios Aller	W.M. Armstrong	Empresario
Luther H. Baldwin	Empresario	W.E. Ball	Agente de bolsa
Enrique Ballesteros	Abogado federal	M.P. Barbachano	Comerciante
Lionel Belmore	Actor	Paul Bern	Autor
R.H. Brackenbury	Agente de bolsa	Luther G. Brown	Abogado
John Burham	Jubilado	A. Hays Busch	Presidente de A.H, Busch Co.
F. Nash Cartan	Banquero	Geo. D. Clark	Bienes Raíces
H.J. Clarke	Propietario de hotel	J.F. Clarke	Abogado
Herbert L. Cornish	Comodoro del California Yacht Club	George E. Cross	Distribuidor de autos
Malcolm Crowe	Presidente, National City Bank	R.A. Dalluge	Agente de bolsa
H.S. Davidson	California Bank	H.P. Densel	Jubilado
John F. Dockweiler	Abogado	H.E. Downing	Secretario del <i>The Times</i>
Vern Dumas	Distribuidor petrolero	A.O. Eckman	Distribuidor petrolero
E.L. Ellingwood	Ingeniero	Rockcliffe Fellowes	Jubilado
Arthur L. French	Bienes Raíces	Max C. Fleischman	Fleischman Yeast Co.
R.F. George	Bienes Raíces	M.L. Germaine	Distribuidor petrolero
Wallace Ginder	Joyer	Henry Grey	Jubilado
Leroy H. Harrod	Bienes Raíces	Guy K. Harrison	Agente de bolsa
W.O. Headley	Agente de bolsa	Marco Hellman	Banquero
Percy Hilburn	Director de fotografía	J.T. Hurst	Propietario de garage
Franklin L. Hutton	Hutton y Compañía, Acciones y bonos	Thomas Ince	Productor de películas
Garfield Jones	Bienes raíces	Walter Kays	Seguros
Harry Keefe	Agente de bolsa	J. F. Kent	Empresario retirado
A.H. Kisker	Bienes raíces	Cecile Kleinman	Empresario
Henry Krech	Comerciante	Frank E. Lee	Presidente de la Santa Monica Land & Water Co.
H.H. Lewin	Jubilado	Louis Lichtenberger	Fabricante de cuero
Charles W. Link	Fabricante de autopartes	Austin O. Martin	Vicepresidente del First National Bank
M.B. McMillian	Jubilado	Clinton E. Miller	Bienes raíces
J.H. Miller	Agente de bolsa	Tom Mix	Actor
Watt L. Moreland	Presidente de la Moreland Truck Co.	Fred W. Morey	Bienes raíces

¹⁷⁸ AHE. Documentación sin clasificación. Colección José Luis Fernández Ruiz.

Capt. C.W. Morgan	Proveniente de Gran Bretaña	Gustav Mox	Presidente de la Mox Inc.
J.F. Mullender	Productor de nueces	Harry E. Munson	Bienes raíces
M.J. McDermott	Empresario	J.A. Nadeau	Agente distribuidor Ford
Gus Noll	Agente distribuidor Ford	Sherman Paddock	Publicista de la revista Country Club
Byron M. Pattison	Vicepresidente del Bank of America	A.S. Pillsbury	Empresario
Kenneth E. Preuss	Jubilado	Robert J. Reid	Servicio de organización estándar
Samuel K. Rindge	Agente de bolsa	A.C. Robbins	Presidente de la Greer-Robbins Co.
L.L. Robinson	Presidente de la Filtrol Co.	Philip E. Rosen	Director
Arthur H. Rude	Distribuidor de neumáticos	J.C. Sanchez	Whittier
R.E. Schwanbeck	Agente de bolsa	Harold Shaw	Director
Dr. J. Byron Sloane	Médico	Mark H. Slosson	Subsecretario de Estado corporación comisionado
William Staunton	Arquitecto	G. Lawrance Stimson	Arquitecto
J.A. Stransky	Jubilado	J.R. Thorpe	Academia de equitación de Oakmont
Thos. Thorkildsen	Presidente de la Sterling Borax Co.	A.R. Townshend	Presidente de la California Glass & Paint Co.
Harry J. Tremaine	Dueño del Angelus hotel	F.B. Ufer	Distribuidor petrolero
WM. C. Warmington	Bienes raíces	J. M. Waterman	Jubilado
Walter Webber	Arquitecto	H.H. West	Distribuidor Automotriz
Walter R. Wheat	Agente de bolsa	P.H.L. "Doc" Wilson	Corredor de yates
George E. Wolfe	Agente de bolsa	John A. Woodward Jr.	Bienes raíces
Wallace Worsley	Director	Alex Wright	Jubilado

Anexo 2 Lista de antigüedades del Playa Ensenada

Lista de antigüedades del Playa Ensenada, hotel y casino ¹⁷⁹	
Pieza	Descripción
No. 1.- Parrilla de husillo de caoba.	Se encuentra en el lugar de los músicos, dentro del patio de servicio. Fue usada originalmente en el comedor del histórico convento de Santa Clara, la Habana, en 1644.
No. 2.- Barandilla de hierro.	Arco dentro de la pared del cenador cerca de los escalones que llevan a la terraza al frente del comedor principal. Proviene del viejo teatro “Martí”, de la Habana, que se hizo famoso por el libro “The Bright Shawl”, de Hergesheimer. <i>Ca.</i> 1827.
No. 3.- Gran puerta de caoba en la entrada.	Cerca del patio oeste. Se tomó del convento abandonado “San Mercedes”, Camaguey. <i>Ca.</i> 1675.
No. 4.- Puerta de acero en la entrada que lleva al salón de juego privado por el Bar.	Se tomó de la vieja ciudad residencia de un senador español en la calle Jesús María, en la Habana, <i>ca.</i> 1675.
No. 5.- Teja de techo de las habitaciones por encima del patio de servicio.	Tomadas de un techo en Trinidad, usadas una vez por Cortez cuando se preparaba para su primer viaje a México. Tejas hechas en España. Llevadas a Cuba por embarcaciones <i>ca.</i> 1575.
No. 6.- Tres rejas de hierro puestas en los arcos del pórtico de los indios pintados por Martínez.	El cuadro fue tomado de una casa de campo de un capitán-general español erigida cerca del famoso complejo de aguas termales, San Diego de los Baños.
No. 7.- Tres rejas afuera de la galería del desayunador en ventanas francesas.	Tomadas de los balcones del viejo edificio cerca de la catedral de Columbus, <i>circa</i> 1832.
No. 8.- Cuatro rejas de fierro, dos grandes, dos pequeñas, en grupo en la parte oeste del pequeño cenador.	Tomadas de la residencia de un teniente-coronel español, cerca de la fortaleza Castillo De Jagua, en la entrada al puerto de Cienfuegos. <i>Circa</i> 1745.
No. 9.- Dos defensas de hierro, en las esquinas de los contrafuertes en la entrada principal de automóviles.	Tomadas de los muelles de piedra de la puerta de entrada de una propiedad cerca de Espíritu Santo, <i>ca.</i> 1832. Estas protegían los acabados de piedra del muelle de las ruedas de los carros jalados por bueyes.
No. 10.- Reja de acero para ventana, en el lado oeste del desayunador galería, hechas en color estrella para instalación eléctrica.	Esta reja, hecha del riel del balcón tomado del balcón de una casa en Cárdenas <i>circa</i> 1841 del General Maceo, héroe revolucionario.
No. 11.- Dos rejas chicas de acero, de ambos lados del pequeño cenador cerca de la chimenea.	Tomadas de una casa frente a la histórica plaza de San Juan de Dios, en Camaguey. <i>Circa</i> 1760.

¹⁷⁹ Playa Ensenada “Antiques”. Colección particular Olga Cota Avilez.

No. 12.- Reja pesada de acero para ventana, localizada en la pared norte del centro del cuarto de juego privado, casino, 15' 6'' de alto.	Tomada de la ciudad residencia del hermano del gobernador Tacon, en la calle San Ignacio, la Habana. <i>Circa</i> 1839.
No. 13.- Puerta de acero en el corredor al final del casino a un lado del comedor.	Tomada de la ahora abandonada residencia de un adinero colono español, cerca de Santa Clara. <i>Circa</i> 1860.
No. 14.- Puerta de acero, localizada en el mismo corredor que la puerta no. 13.	Tomada de una vieja residencia de un banquero en la Habana, <i>circa</i> 1845.
No. 15.- Dos rejas altas de ventana en la sala de calderas frente a la entrada de la plaza de autos.	Tomadas de una vieja casa de un adinerado mercante en la calle Amargura, en la Habana, <i>circa</i> 1825.
No. 16.- Tres rejas altas de ventana, dos en ambos lados del lobby, una en la pared entre el vestíbulo y el bar del casino.	Las tres fueron tomadas de la casa de un gobernador español de la provincia de Pilar del Río. <i>Ca.</i> 1819.
No. 17.- Reja de acero alta para ventana, en la escalera principal hacia la oficina del hotel.	Tomada de un edificio una vez usado como cuartel militar por los españoles en Santiago de Cuba. <i>Ca.</i> 1690. Las tejas alrededor de esta ventana fueron tomadas de un viejo edificio en la Habana y tienen mas de 200 años, originalmente eran de los hornos de Valencia, en España.
No. 18.- Reja de fierro, diseño de lanza, en una pared sobre la escalera que baja hacia la oficina del hotel.	Tomada de un edificio una vez usado por el alcalde de Guanajay, <i>circa</i> 1750.
No. 19.- Accesorios de iluminación estándares de caoba en ambos lado del salón con chimenea.	Estos eran del altar original de la capilla del Monasterio de San Augustine, en la Habana <i>circa</i> 1608. Estos están tallados de troncos de caoba cubana.
No. 20.- Puertas de acero en la entrada del comedor terraza al desayunador.	Tomadas de la vieja casa de un colono español, cerca de Trinidad, <i>circa</i> 1805.
No. 21.- Reja pequeña de acero para muro en la pared a la izquierda de las ventanas del banco en el casino.	Tomadas de un viejo edificio comercial abandonado cerca de Matanzas, <i>circa</i> 1826.
No. 22.- Extrañas tejas extravagantes decorativas en color.	Tomadas de edificios viejos en la Habana; son muy viejas, de diseño extraño y son de los hornos de Valencia, en España.
No. 23.- Dos rejas de acero puestas en las ventanas de acero del salón para damas en el casino.	Tomadas de una residencia Grandee española en Camaguey, construidas <i>circa</i> 1840.
No. 24.- Una pequeña barandilla con bisagras wicket.	En el escritorio del cajero en el extremos norte del cenador. Tomada de un viejo banco español en Espíritu Santo, <i>circa</i> 1790.
No.25.- Una reja cuadrada de pared, en el respiradero al sur del patio de servicio.	Tomada de un viejo banco español en Espíritu Santo, <i>circa</i> 1790.
No. 26.- Puerta de acero, puesta en el arco al extremo oeste de la galería o el corredor a lado del ala del hotel de las	Obtenida en Guanabacoa. No hay registro de quien erra el dueño. Se encontraba en uno de los edificios viejos construidos <i>circa</i> 1823-

oficinas que dan a la playa.	1825.
No. 27.- Reja de acero en forma de panel puesta afuera de la pared cerca del No.26, viendo al norte del patio.	Tomada de un tienda de un edificio remodelado en Trinidad. <i>Circa</i> 1798.
No. 28.- Reja panel en la esquina noroeste del cenador principal, en la pared entre los cenadores grandes y chicos.	Tomada de una vieja bodega en Guanajay, una vez usada como una iglesia franciscana, <i>circa</i> 1785.
No. 29.- Reja de acero en forma de panel, la pared norte de la plataforma de la entrada principal de autos.	Tomada del edificio quemado en Cárdenas. <i>Circa</i> 1850.
No. 30.- Tallados de caoba, de racimos de uvas y hojas, en ambos lados al final del bar, en paneles de madera.	Tomadas del altar original de la capilla del Monasterio de San Augustine, en la Habana <i>circa</i> 1608.
No. 31.- Tres rejas de acero sobre la escalera principal del cenador principal.	Misma historia que el no.6.
No. 32.- Rejas sobre la escalera principal de la oficina.	Originalmente de la parte vieja del original hotel Seville en Prado, Habana, ahora parte del Biltmore hotel. <i>Circa</i> 1822.
No. 33.- Tres rejas de ventana diseño de lanza afuera de las ventanas de la oficina.	Tomadas de la residencia abandonada en Santa Clara, <i>circa</i> 1788.
No. 34.- Panel de pared, en la pared al sur del ala de la entrada del porche del hotel.	Misma historia que la figura no.29.
No. 35.- Tres paneles de pared chicos en la pared este del cenador chico sobre las escaleras.	Misma historia que las figuras no. 29 y no. 34.
No. 36.- Puertas de acero en la puerta de entrada, detrás de las grandes puertas de caoba.	Misma historia que la figura no. 26.

Fuentes de información

Archivos:

Archivo General de la Nación. Documentación sobre Baja California consultada en base de datos y fotocopias en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California. Fondos: Lázaro Cárdenas, Gobernación, Abelardo L. Rodríguez, Obregón-Calles, Dirección General de Gobierno, Departamento Autónomo del Trabajo y Manuel Ávila Camacho.

Archivo de la Palabra. Proyecto de historia de vida de la ciudad de Ensenada. Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California.

Archivo Histórico del Estado de Baja California: Fondo Gobierno del Estado. Serie: Diversiones, deportes y juegos.

Archivo General de Notarías de Baja California. Tomos: 51, 52 y 53.

Archivo Histórico de Ensenada. Colecciones José Luis Fernández Ruiz y José Luis Fernández Ruiz – Jeannette Miller.

San Diego History Center Library and Archives. Fondos: México II, Baja California I y II, Ensenada.

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

Artículos de revistas:

“Al Hipodromo”, *Time Magazine*, March 25, 1929.

Bonifaz de Novelo, María Eugenia. “The Hotel Riviera del Pacífico, Social, Civic and Cultural Center of Ensenada” *The Journal of San Diego History*, vol. 29, no. 2, Spring 1983.

Chancey Jr., Raymond C. “Racetrack to Highway: San Diego’s Early Automobile Days”. *The Journal of San Diego History*, spring 1971, volume 17, number 2.

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

“Ensenada, sus varias etapas”, Revista ilustrada *Pegaso*, Tijuana, vol. 1, no.2, septiembre 1926.

Hobart, George S. “The Volstead Act” en *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 109, Prohibition and Its Enforcement, Sep. 1923.

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

Peck, Wallace R. "Forgotten Air Pioneers: The Army's Rockwell Field at North Island", *The Journal of San Diego History*, vol. 52, no. 3 & 4, Summer/Fall 2006.

Price, James N. "The Railroad Stations of San Diego County: Then and Now". *The Journal of San Diego History*, vol. 34, no. 2, Spring 1988.

Sharp, Dennis G. Sharp. Reconstructed Adobe: The Spanish Past in the Architectural Records of the San Diego Historical Society, 1907-1929. *The Journal of San Diego History*, Summer/Fall 2003, volume 49, numbers 3&4.

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.

Wilson, John A. "Building a Railroad in Carriso Gorge". *The Journal of San Diego History*, vol. 40, no. 4, Fall 1994.

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.

Baja California: 55 años como estado de la federación. Mexicali, Baja California, Gobierno del Estado de Baja California, Universidad Autónoma de Baja California, 2007.

Bell, P.L. y H. Bentley Mackenzie, *Mexican West Coast and Lower California. A commercial and industrial survey*, Washington, Department of Commerce, 1923.

Bonifaz de Novelo, María Eugenia. "Periodo revolucionario. Primera etapa: 1911-1914" en *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1999.

- *Centro Social, Cívico y Cultural Antiguo Hotel Playa*. Ensenada, 2003.

Calderón Aguilera, Claudia M. y Bruno Geffroy Aguilar. *Un siglo de arquitectura en Ensenada*. ICBC: CONACULTA: FOECA: FEBC. Mexicali, 2001

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 II, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 2002.

De Vivanco, Aurelio. *Baja California al día*. S/e, 1924.

Del Hotel Playa Ensenada al Centro Cultural Riviera, 75 años de historia gráfica. Gobierno del Estado de Baja California, Archivo Histórico del Estado de Baja California, Museo de Historia de Ensenada, Mexicali, 2005.

Dempsey, Jack, Bob Considine and Bill Slocum. *Dempsey by the man himself*. Simon and Schuster. New York, 1960.

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.

Padilla Corona, Antonio. “Influencias urbanas en la región” en *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1999.

Porter, Michael E. *Ventaja competitiva. Creación y sostenimiento de un desempeño superior*. CEC, México, 1987.

Ritchie J.R. Brent and Crouch G.I. *The Competitive Destination. A Sustainable Tourism Perspective*. CABI, Oxon, 2004.

Rodríguez, Abelardo L. *Memoria administrativa del gobierno del Distrito Norte de la Baja California*, Gobierno del Estado, 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, 1993.

Samaniego López, Marco Antonio. *El gremio de choferes y la línea internacional 1920-1933*. Tijuana, 1991.

- *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.

- “La emergencia de la crisis económica y los nuevos actores políticos, 1930-1935. Los años del maximato” 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.

Periódicos:

Imperial Valley Press.

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

San Diego Sun.

San Diego Union.

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.

Colección particular Olga Cota Avilez.

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

Ensenada, Old México. California’s glorious week-end cruise to the old world. Pacific Steamship Co. Los Ángeles, 1930.

James, Gary J. “The Cedros Island gold mine”. Baja California Symposium, Asociación cultural de las Californias Symposium XXIV, San José del Cabo, 1986.

Sitios web:

<http://www.boeing.com/>

<http://cdnc.ucr.edu/>

<http://www.sandiegohistory.org/>

<https://sites.google.com/site/maddoxfamilywebsite/>

<http://www.time.com/>