



Historia del sector servicios: un corredor turístico en el Distrito Norte de Baja California (1924-1925)¹

Una historia de los sectores económicos



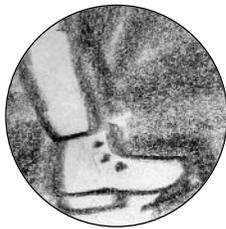
Los estudios recientes de historia empresarial en México han encaminado su horizonte de investigación al sector productivo de la economía del país. Lo que los economistas llaman la actividad “real” del mercado para diferenciarlo de la actividad “financiera” o “mercado de dinero”. Es decir, están cargados al sector primario (I) —agricultura, ganadería, silvicultura, etcétera— y al sector secundario (II) —la industria, la extracción y la economía de transformación—, quedando un tanto al margen el sector terciario (III) —los servicios .

En este último caso, los trabajos han privilegiado el comercio y el sistema bancario, como eslabones de la actividad económica que vinculan el financiamiento y el crédito, la distribución y la venta con la oferta de bienes y servicios de los sectores I y II. Además se observa en la historiografía empresarial contemporánea un descuido a los subsectores del apartado servicios, como el turismo y los servicios no financieros, donde también hubo proyectos privados, empresarios nacionales y extranjeros, y hasta empresas públicas.

Las líneas de historia empresarial y de historia de las empresas que empiezan a identificarse como subproductos de la historia económica (Ibarra, 2003: 628-635; Romero, 2003: 812-822) no hacen referencia a la historia de los servicios turísticos, por lo que parece una especialidad “nueva” junto con la historia monetaria, la historia de las aseguradoras, las arrendadoras, las afianzadoras, y la historia de los abogados consultores de empresas para el siglo XX. Es relevante, entonces, reflexionar sobre el conjunto de la economía mexicana y sus particularidades históricas, disecionando para efectos metodológicos los sectores productivos I, II y III

* Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana.

¹ Una primera versión de este ensayo fue presentada en el Simposio Empresas y Empresarios en las Californias, celebrado en la ciudad de Tijuana, octubre de 2002.



para explicar el todo. Así como armar la historia económica mexicana integrando las iniciativas, los proyectos, las empresas y los vínculos entre sectores en el largo devenir del país.

Bajo este supuesto, es válido poner la mirada en el sector III, particularmente el subsector turismo, que en muchas ocasiones ha generado circuitos económicos propios, espacios geográficos específicos y regiones características en el país. Dicha actividad económica ha significado en el tiempo, el pilar y el detonador de la zona, “la vocación específica de la región” y la explicación del desarrollo o el atraso de sus microhistorias.

La finalidad de este trabajo es la de plantear la posibilidad de otra veta de estudio para la historia económica en general, y mostrar un estudio de caso del empresariado de un espacio particular con un proyecto poco conocido, el turismo. Motivar los estudios de las empresas y los empresarios de las regiones con características particulares o específicas, entre otros espacios, las costas, los litorales, las penínsulas y las fronteras norte y sur de México, no porque no existan estudios para el sector I y II sino porque hay pocos para el III.

Acepto que hay estudios valiosos sobre el sistema bancario y monetario, el comercio y el transporte, el intercambio internacional y los circuitos al interior del país empero, vuelvo a insistir, que la actividad empresarial de nuestro país también se desarrolló en el transporte marítimo, el turismo, la explotación de perlas, las aseguradoras, la asesoría legal y mercadológica, etcétera.

Las consideraciones sobre la historia del sector servicios, específicamente el turismo y la industria del esparcimiento, la estudio dentro de las peculiaridades del Distrito Norte de la Baja California y su frontera.² No entraré en la discusión si se trata de historia regional o

microhistoria,³ si la frontera es una región exclusiva (Hall & Coerver, 1995: 13), si la organización espacial de los mercados tiene sus propios límites (Van Young, 1992: 1-36), o si lo lúdico y los juegos de azar son morales o permisibles (Semo, 2000; Carrington, 1993) en una sociedad. Simplemente presento un caso y señalo una posibilidad más de seguir construyendo historia empresarial, como otros muchos estudiosos lo vienen haciendo en los últimos años.

Es cierto que es muy aventurado hablar de un corredor turístico en la Baja California, entre 1920 y 1925, en una región poco habitada, con más influencia de los estados sureños estadounidenses que de sus pares nacionales; una zona de tránsito binacional con intentos fallidos de colonización desde el último tercio del siglo XIX (Riguzzi, 1997: 7-33; Mazón, 1958: 123-153). Empero, por las características históricas y económicas de ese espacio fronterizo, la circulación de estadounidenses, asiáticos y mexicanos convirtieron la zona en un hito comercial, lúdico, turístico y de servicios empresariales para el ocio y el descanso.

El espacio económico en el Distrito Norte de la Baja California

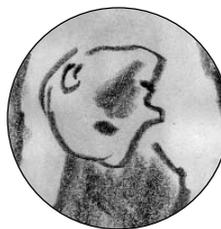
En las primeras décadas del siglo XX, la frontera norte de México se volvió paso obligado de revolucionarios y bandoleros, mercado irrestricto para monopolistas y contrabandistas, así como “espacio económico” para el turismo estadounidense y su consumo lúdico: juego, balnearios, prostíbulos, lugares de apuesta y

centros de diversión en toda la extensión del término. Este espacio fronterizo favoreció el intercambio cultural, las transacciones comerciales bilaterales y la libre movilidad de la población. Paradójicamente hasta esos



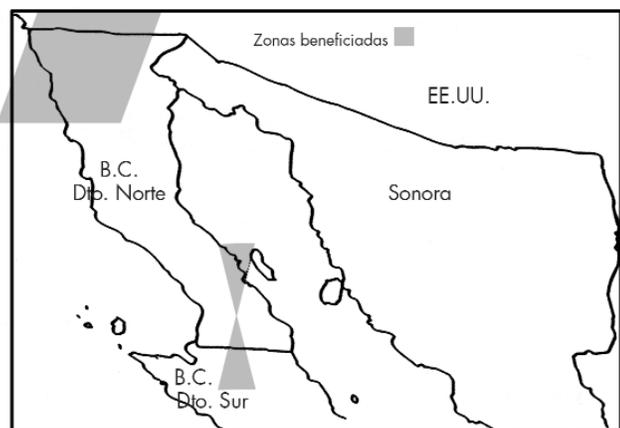
² Un estudio reciente sobre el particular y la región está en Gómez Estrada, 2002.

³ “La historia local, la del terruño [no es] equiparable ni en términos geográficos ni en términos metodológicos a la historia regional.” Miño, 2002: 870.



años, se incentivó la migración a una tierra que décadas atrás interesó más a los estadounidenses que a los nacionales, como fueron los casos de la California Development Company y la Imperial Land Company (citado por Gómez, *op. cit.*: 31), por referir algunas.

A diferencia de otros lugares en la República Mexicana, los Distritos Norte y Sur de Baja California se sumaron cronológicamente tarde a la Revolución; ahí el movimiento armado fue menos violento y sus costos económicos relativamente menores. Las características anteriores favorecieron al sector económico tradicional de Baja California, incluso durante la etapa armada de 1911-1920 aparecieron algunas empresas mineras, pesqueras y de agroexportación;⁴ se fundó el Banco Mercantil S.A. y continuó operando el Bank of Lower California S.A.



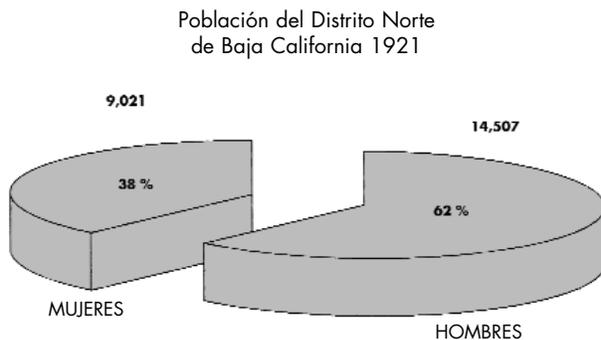
MAPA 1. Distrito Norte de la Baja California, croquis, AGN, FPOC, vol. 422-S-9.

Hubieron otros negocios en la frontera que crecieron de manera acelerada en relación con el total de su población. Por ejemplo, en 1909 Mexicali era un pueblo con “algunas cantinas, prostíbulos y garitos, que de día y noche atendía a los turistas”. Para la segunda mitad de la década de los veinte, Mexicali contaba con una arquitectura citadina más en forma.⁵ Diez años

⁴ Además de los estudios sobre El Boleo y varias compañías mineras véanse en la bibliografía los estudios de Lawrence Douglas Taylor (2002) y Karina Busto (1999).

⁵ Véanse las fotos de la zona fronteriza en el Fondo *El Nacional* de la Fototeca del Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana.

después la población del Distrito Norte de Baja California alcanzaba los 25 mil habitantes, sin contar a la población flotante, la de paso y “de visita”.



Fuente: Censo General de la República, 1921.

En lo que llamo el subsector turismo y la industria del entretenimiento, es de llamar la atención la proliferación de peleas de gallos y las funciones de boxeo en centros de juego y esparcimiento dedicados a este fin (Piñera y Padilla, 1995: 125s). El consumidor principal, por supuesto, se encontraba del otro lado de la frontera mexicana, en el espacio fronterizo compartido y la zona económico binacional, que motivó al menos a un empresario a proyectar un corredor turístico en el Distrito Norte de la Baja California: Tijuana, Mexicali y Ensenada, eslabonando un circuito turístico comercial con San Diego, Brawley, La Mesa y Caléxico, sin que la frontera físico geográfica y las implicaciones político diplomáticas fueran un obstáculo.

Los centros de disipación más importantes en aquella región, propiedad de estadounidenses (David Piñera, 2002: 15; Gómez, 2002: 19), llegaron a reunir casi el doble de su población en un fin de semana, superando los 65 mil comensales al mes (Acevedo, *et al.*, 1985: 99).

En los inicios de la década de 1920, existían en la zona fronteriza dos grandes casinos, el más famoso fue El Tecolote,⁶ en Ensenada, y El Tívoli, en Tijuana, así como una decena de casas registradas en las cuentas fiscales bajo el rubro “diversión”. Hubo otros centros de

⁶ En 1919 El Tecolote alojó a 220 prostitutas y en sus espacios podía albergar a tres mil personas (*cf.* Gómez, *op.cit.*: 51 y 53).

esparcimiento que operaron desde la ilegalidad, como los negocios de los inmigrantes chinos y la Asociación Mutualista China Lung Shing, en donde se fumaba opio sin restricciones.

Así como la aparición del Ford's Circus, el Hipódromo de Tijuana (Acevedo, *et al.*, 1985: 96) y la multiplicación de cantinas y “casas particulares”, ante la proscripción estadounidense del whisky y los licores —por la *Ley Volstead* o *Ley Seca* que se implementó entre 1919 y 1933—. Entre los juegos de mayor demanda en los establecimientos fronterizos estuvieron el *Paco* y el *Póker Común*, el *Panguingui* y el *Dominó*, así

como la *Garañona*, la *Malilla*, el *Ecarté*, el *Baccarat*, la *Ruleta 21*, las *ruedas de la fortuna* y el *camuco*, juego este último preferido por la clase obrera.⁷

Era de todos conocido, que en una de las casas de juego de Tijuana podía hallarse —por si algo se ofrecía— a Alejandro Lamadrid, secretario del juzgado de primera instancia; al *Zarco*, un oficial de la policía montada; al teniente coronel L. Hernández, encargado de la seguridad, y a su ayudante José Ma. Beltrán. Cla-

⁷ Archivo General de la Nación, Fondo Presidentes, Obregón-Calles (AGN-FPOC en adelante), expediente 425-T-7.

Cuadro 1
Algunos negocios en Baja California 1919-1926

Sociedad R. M. Progreso de Ensenada	Febrero 1919
Marítima Compañía Empacadora S.A. (Esteban Cantú)	Marzo 1919
Sunset Inn (Espectáculos)	Julio 1919
Mexican Chinese Ginning Co. (Despepitadora de algodón)	Diciembre 1919
La Nacional Gins S.A. (Despepitadora de algodón)	Abril 1920
Oficina de la Westgate Sea Products Co. en San Felipe (Empacadora de pescado)	Abril 1920
Compañía Explotadora de Baja California (El Rosarito)	Mayo 1920
Lower California Land And Jockey Club S.A.	Diciembre 1920
Compañía Compresora y de Almacenaje de la Baja California S.A. (J.T. West)	Mayo 1923
Sindicato de Desarrollo Liafal, S.A. (Exploración de petróleo)	Mayo 1923
Muebles Ritcher-Edificio Monterrey	Noviembre 1923
Empacadora de Mariscos de San Lucas (de Abelardo Rodríguez)	Mayo 1924
Proyecto Irigoyen (Corredor turístico)	Mayo 1924
Foreign Club (Tijuana)	Julio 1924
Servicio de Agua Potable en Tijuana	Septiembre 1924
Fábrica de Hielo Cardinali (Tijuana)	Septiembre 1924
Compañía Cervecera Azteca (Mexicali)	Septiembre 1924
Molino Harinero Aldrete (Mexicali, Trigo para industrializar)	Septiembre 1924
Hotel Aldrete, después Hotel Comercial	Septiembre 1924
Compañía Harinera de la Baja California S.A.	Diciembre 1924
Compañía Molinera de Ensenada	Noviembre 1925
Casino de Aguacaliente De Tijuana	Enero 1926
Hotel Playa de Ensenada	Enero 1926
Cámara de Comercio de Zaragoza (Tijuana)	Enero 1926



ro que atendían las peticiones sólo después de ganar “hasta 500 dólares por noche” en aquellos negocios.

Para 1926, la región fronteriza contaba con el Club Meridional de Mexicali, el A.B.W. Club, el Sun Set Club y, en Tijuana, el Foreign Club, el Hipódromo y el Balneario Agua Caliente. A este periodo David Piñera lo ha llamado “la edad de oro de los contrabandistas de licor y brebajes de todo tipo” (Salazar, 1957: 25s), y la “válvula de escape del puritanismo norteamericano” (Piñera, 2002: 15).

La actividad empresarial en la frontera creció a lo largo de la década 1920, tanto en el sector productivo como en el de la distribución y la comercialización. Además aumentó el peso relativo del sector servicios, en su acepción más completa; obsérvese en el cuadro 1 algunas de las empresas que aparecieron durante la segunda década del siglo XX: hoteles, casinos, un balneario, empacadoras, comercializadoras, petróleo y el Proyecto Irigoyen, al que me referiré a continuación.

De manera que sugerir un proyecto empresarial “como corredor turístico” en 1924, no era del todo descabellado, sobre todo porque la iniciativa prometía beneficios para Baja California, como el trazado de caminos y vías férreas, la edificación de hoteles, casinos y centros de esparcimiento, casas de cambio, afianzadoras, etcétera.

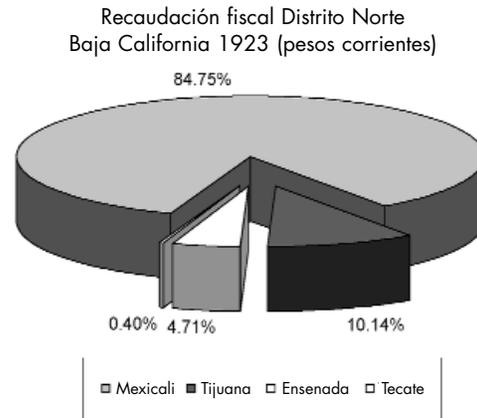
El proyecto empresarial turístico de P.J. Irigoyen

La recomposición política que se dio en el Distrito Norte de la Baja California con la salida del general Esteban Cantú, jefe político y militar, y luego gobernador del Distrito entre 1914 y 1920, facilitó la llegada de empresarios de otras regiones.⁸ Un ejemplo de esto fue la aparición de la Santa Clara & Baja California Mining Bureau, que solicitó construir un ferrocarril que corriera de Álamo a San Diego —en Estados Unidos— sin tocar Ensenada.

Los apoyos para caminos, comercio y empresas de diversión se aceleraron con la política de fomento de los

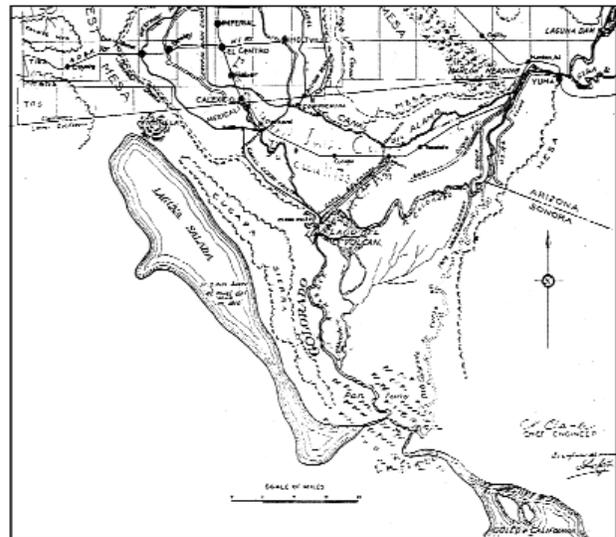
⁸ Hubo tres personajes de efímero paso por la gubernatura, Luis M. Salazar (agosto-septiembre 1920) y Manuel Balarezo (septiembre 1920 a enero 1921), que poco pudieron hacer por el Distrito. Véase Calvillo, 1994.

gobernadores de esa década: Epigmenio Ibarra hijo (1921), José Inocente Lugo (1922-1923) y Abelardo Rodríguez (1923-1929). El resultado de ello contribuyó a dinamizar y desarrollar la región, incentivar la migración y beneficiar al erario público.



Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, gaveta 49, exp. 127, inv. 3316, leg. 12/12.

En la década de 1920, hubo proyectos privados y estatales, como el de 1923 para construir una línea ferroviaria entre el puerto de San Felipe, en el extremo oriente del Distrito Norte, para transportar mercancías y turistas en un polígono geográfico determinado: Ensenada-Tijuana, Tijuana San Diego, Tijuana-Mexicali, Mexicali-San Felipe.



MAPA 2. Plano de los canales de Mexicali para trazado de ferrocarril, AGN, FPOC, exp. 422-S-9.

Entre los empresarios llegados a aquel espacio económico fronterizo estuvo Pedro Juan Irigoyen, cuyo proyecto pretendió comunicar los estados fronterizos de Estados Unidos con el Distrito Norte de la Baja California, y en un segundo momento los Distritos Norte y Sur del espacio peninsular. La iniciativa Irigoyen sugirió una zona de libre comercio, beneficiarse de la coyuntura económica del turismo, y facilitar el cruce de la línea imaginaria entre los dos países para dar rienda suelta a la inventiva de los consumidores de ocio y diversión.

La biografía de este empresario es difícil de reconstruir porque no hay datos suficientes sobre su origen y su familia. La búsqueda en las fuentes consultadas complican su identificación, ya que el nombre de pila del personaje aparece en algunas ocasiones como Pedro J., Juan Pedro, o P. Juan, con el riesgo de confundir a tres personas o aceptar que eran el mismo individuo. El apellido Irigoyen pareciera ser un elemento de diferenciación, no obstante, la cepa original del mismo la hallamos desde el periodo novohispano, extendiendo sus ramas y presencia familiar a lo largo del territorio nacional durante el siglo XIX, por lo que la combinación del nombre y el apellido se encuentra, tanto en la Ciudad de México como en el noreste del país y El Bajío.

El material consultado reporta al menos veinticinco registros que combinan los dos nombres y el apellido Irigoyen, entre 1920 y 1924. La revisión de un tercer fondo documental⁹ permite concluir que se trataba de Pedro Juan Irigoyen, un rancharo guanajuatense y empresario agrícola de El Bajío, quien en 1921 solicitó al presidente Álvaro Obregón “inspeccionar las haciendas”, propiedad de la Caja de Préstamos para Obras de Irrigación y Fomento de la Agricultura,¹⁰ disponibles para la venta o la enajenación.

⁹ AGN, Fondos Presidentes, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y Caja de Préstamos.

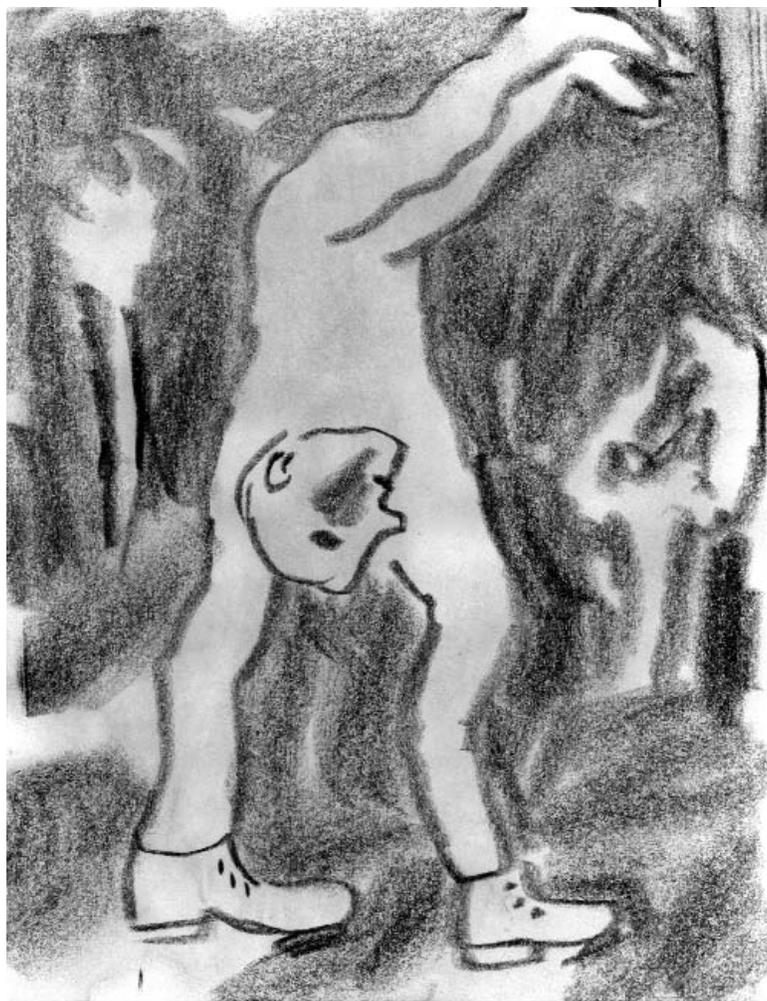
¹⁰ Institución crediticia creada en 1908 para refaccionar proyectos agrícolas de gran envergadura, y absorber la cartera crediticia de buena parte de los bancos de emisión, que enfrentaron problemas por la crisis agrícola y económica de 1907-1909. Se colocó en liquidación hacia 1922 y sobrevivió como tal hasta 1934.



Cuando la administración del general Obregón tomó bajo su custodia la Caja de Préstamos, ésta sirvió para dotar de recursos y capital físico a sus amigos, sobre todo cuando los propietarios originales no pudieron rescatar su rancho, su hacienda, su mina o su posesión (Méndez, 2001: 21-26). Los gerentes de la institución fueron Santana Almada hijo y el general Amado Aguirre, ahijado y secretario particular del héroe de Celaya, respectivamente, ambos con intereses económicos en el noreste de la frontera.

Pedro Juan Irigoyen había sido presidente de la Comisión Agrícola de Guanajuato, en 1922, propietario y socio de varios negocios ganaderos y el rancharo a quien Álvaro Obregón solicitó tres machos cabríos “de la mejor clase” para el general Eulalio Gutiérrez, en noviembre de 1923.¹¹ A principios de 1924, Irigoyen se

¹¹ AGN-FPOC, exps. 101-C-35, 602-B-1, 604-C-7, 245, C1-3.



trasladó al norte del país, con la venia de la autoridad central “para hacer fortuna”, moviéndose en la frontera norte tanto del lado mexicano como del estadounidense. Vivió en Tijuana y se estableció más tarde en Los Ángeles. Cuando en diciembre de ese año cambió el titular del poder ejecutivo —el general Plutarco Elías Calles—, el empresario guanajuatense continuó escribiendo al gobierno federal, particularmente a Fernando Torreblanca.

Irigoyen presentó al gobierno de la Baja California un proyecto para la construcción de un ferrocarril, que incluía un corredor turístico, una carretera que comunicara “la línea” con Ensenada, y un camino que uniera los terrenos de El Monumento.¹² La Lower California

¹² La Mezcalera o El Monumento fue propiedad de Clara Cano de los Ríos, Clotilde Sánchez de Jáuregui, Procopia Sánchez de López y María Sánchez viuda de Contreras, quienes el 15 de diciembre de 1920 arrendaron las 2 200 hectáreas de su propiedad a la

Land Association,¹³ organizada en 1887 para aprovechar las Leyes de Colonización de 1875, había ofrecido con anterioridad adquirir 1 600 hectáreas de El Monumento para construir hoteles, barberías y casas comerciales (Martínez, 1960: 462s). En mayo de 1922, Carl Withington y Esteban Cantú aparecieron registrados como accionistas de La Lower (Gómez, *op. cit.*: 58).

Así, en mayo de 1924, la Secretaría de Agricultura y Fomento, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y Pedro J. Irigoyen firmaron un contrato en el que, el gobierno federal, ofreció arrendarle 2 252 hectáreas de El Monumento para que el empresario de El Bajío pudiera

...establecer hoteles, centros de recreo, frontones, plazas de toros, casinos, clubes, centros de cultura, espacios para deportes y juegos permitidos por las leyes. Hipódromos, balnearios, sanatorios y toda clase de edificios. [Así como] vías de transporte y comunicación, plantas de agua, luz y fuerza motriz, vapores y aeroplanos, comercio de todo tipo, muelles, embarcaderos, rompeolas y caminos.¹⁴

La duodécima cláusula del contrato determinó que el acuerdo podía rescindirse si el proyecto turístico “se destinaba a centros de juego o corrupción, comercios ilícitos o cualesquiera otro en que se exploten juegos de azar”. Irigoyen sabía muy bien que el asunto del turismo —y la industria de la diversión en la frontera— no respetaba ninguna prohibición o que podía arreglarse con diplomacia y dinero,¹⁵ y que la oferta de servicios

Lower California Land & Jockey Club, S.A. Contrato de Arrendamiento en el Juzgado de Primera Instancia de Tijuana, Partido Norte de la Baja California, en AGN-FPOC, exp. 818-L-85.

¹³ José Alfredo Gómez la llama California México Land and Cattle Company, matriz de la Colorado River Land Company, ambas constituidas en 1902, en Los Ángeles y en la Ciudad de México, respectivamente.

¹⁴ AGN-SPOC, exp. 501/80-1 y *Diario Oficial*, 24 de mayo de 1924, pp. 1249-1251.

¹⁵ En noviembre de 1921, el gobernador Epigmenio Ibarra hijo, fue acusado de recibir 12 000 dólares de un señor Bayer, y de un tío de éste, por permitir juegos prohibidos en sus negocios. La autoridad,



en Tijuana estaba íntimamente unida al juego, las apuestas, la bebida y la disipación.¹⁶

Además el espíritu de la ley —la organización del Distrito y Territorios Federales de 13 de abril de 1917— marcaba como finalidad que, en la concesión de nuevos negocios, había que allegarse de recursos fiscales “para coadyuvar al gasto de los municipios”. Siendo tan exiguos los ingresos del gobierno del Distrito Norte de la Baja California, no había impedimento para crear contribuciones por cualquier actividad.¹⁷

Bajo esta lógica, el proyecto Irigoyen era legalmente incontrovertible, la necesidad siempre presente de recursos monetarios para el municipio no podía desechar el establecimiento de aquella empresa; además no hacía mucho, se había dado una lucha entre los empresarios locales Rubén S. Barbachano y los estadounidenses, para lograr el control del negocio de las carreras de caballos y el Hipódromo.¹⁸

El corredor turístico

El proyecto para construir un corredor turístico no debe entenderse como la apertura de un casino más, o la inauguración de un centro de apuestas y diversión, como el Alambra y el Foreign Club, los más importantes al momento de la solicitud del guanajuatense en 1924. La propuesta de Irigoyen era más ambiciosa:¹⁹ contemplaba el trazado de líneas férreas entre Tijuana y San Diego, conexiones con el Ferrocarril Intercaliforni-

negándolo todo, aplicó una multa de diez pesos a la Casa Bayer. En marzo del año siguiente, el gobernador José Inocente Lugo elevó una queja al presidente Álvaro Obregón porque el general Pablo Macías clausuró el casino chino, “atribución exclusiva del Gobernador de este Distrito [Norte]”. Telegrama de Adolfo Labastida, delegado municipal en Tijuana, al presidente Álvaro Obregón, 8 de noviembre de 1921, en AGN-FPOC, exp. 425-T-7.

¹⁶ El Reglamento de Juegos para el Territorio de la Baja California no estipulaba qué podía ofrecerse en los negocios, pero tampoco especificaba qué actividades no podían realizarse, si eran lícitas o no. Por lo demás, la legislación era un tanto obsoleta, databa de 12 de diciembre de 1907.

¹⁷ Sobre presupuesto y gastos del gobierno hacia 1920, véase Calvillo, 1994: 104-107.

¹⁸ AGN, Dirección General de Gobierno, caja 11, exp. 322.1, serie A2.51.322.1.

¹⁹ AGN-FPOC, exp. 103-C-28.

niano y estaciones en Pascualitos, El Mayor y La Bomba, como puntos comerciales de enlace (ver mapa 3).

En el primer encuentro que Irigoyen tuvo con el gobierno del Distrito Norte, expuso las posibilidades de vincular ciudades comerciales y puntos turísticos con Tijuana, Mexicali, San Felipe y poblados estadounidenses. El gobernador José I. Lugo dio su aprobación para el trazado de las vías de comunicación, e hizo suyo el proyecto, pues había iniciado con antelación un proyecto similar, por lo que comunicó al presidente Obregón que contaba con

...poco más de quinientos mil pesos, aparte del crédito que tiene este Gobierno contra el [gobierno] Federal por el préstamo de cien mil pesos que se otorgaron al Distrito Sur de la Baja California. [Por esto] ordene la inmediata construcción de cincuenta kilómetros de ferrocarril.²⁰

El gobierno bajacaliforniano solicitó incluso una cotización, a la empresa Titania S.A., para adquirir rieles, durmientes, tecnología, ingenieros y los insumos necesarios para el trazado de las líneas. La minuta del contrato entre la empresa californiana y el Ferrocarril Nacional de la Baja California registra, como fecha de inicio, el mes de mayo de 1923 y un importe de 250 000 dólares estadounidenses para proveer los insumos necesarios y comenzar las obras del ferrocarril.²¹

El proyecto de Lugo e Irigoyen acordó abordarse en dos momentos:

I. El gobierno federal y la autoridad del Distrito Norte de la Baja California tomarían a su cargo “la primera línea férrea, contando con los auspicios de la Colorado River Land & Company”.²²

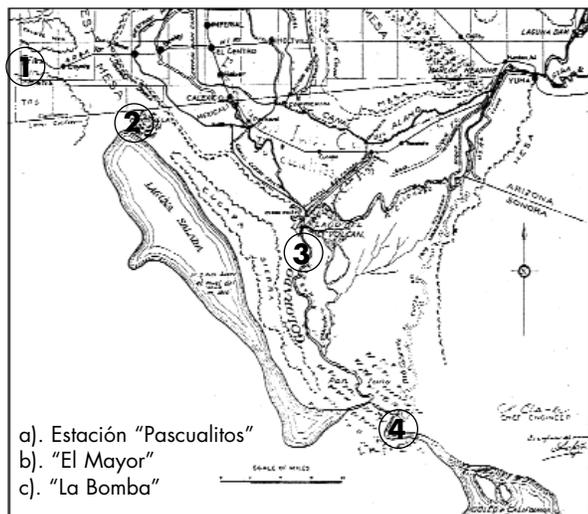
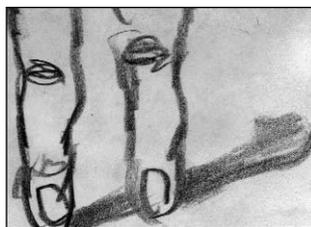
II. La planeación y la construcción del complejo turístico se dejaría en manos de Irigoyen.

La línea tentativa para que corrieran las máquinas abarcaba de Mexicali a la Bahía de San Felipe en cuatro líneas (mapa 3):

²⁰ AGN-FPOC, vol. 422-S-9 leg. 1.

²¹ AGN-FPOC, vol. 422-5-9 leg. 1.

²² AGN-FPOC, vol. 422-5. Entre los fundadores de la Compañía estuvieron Harrison Gray Otis, Harry Chandler, Moses Sherman, Frank X. Pfaffinger, William H. Allen y Otto Brant. *Cf.* Gómez, 2000: 33.



MAPA 3. Plano de los canales...

- 1) De Mexicali a la parte más alta del paso interior del *Centinela*.
- 2) Del paso *Centinela* a un punto cercano al canal de entrada de la Laguna Salada.
- 3) Del límite anterior al arroyo *Las Lágrimas*.
- 4) De *Las Lágrimas* a San Felipe.²³

El trabajo técnico dio inicio, y durante todo el año 1924 se ignoró a Pedro J. Irigoyen, a pesar de que se utilizaron sus ideas. Ante sus quejas, el gobierno de la capital del país solicitó al gobernador del Distrito Norte “dotar con una oficina en el Palacio de Gobierno al encargado de la obra, Francisco Pérez”, y remitir mensualmente un informe escrito al presidente de la República.²⁴ Se evidenciaba un conflicto entre la autoridad local, el empresario guanajuatense y el gobierno federal. Conforme avanzó el trazado de las líneas, la colocación de durmientes y el aplanamiento del terreno, se constató que el gobierno

²³ Para una comprensión técnica del proyecto, véase el informe del tendido de líneas en el mismo expediente, 5 fojas.

²⁴ AGN-FPOC, vol. 422-S-9, leg. 1.

federal deseaba dejar de lado al gobernador del Distrito Norte.

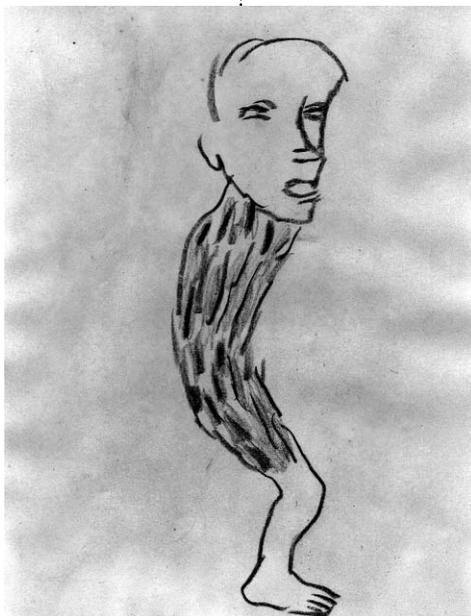
La concesión de un nuevo ferrocarril y el tendido de líneas eran asunto federal; la ejecución de la obra y los recursos provenían de Irigoyen y el ejecutivo local. Las quejas de Lugo y Rodríguez, sendos mandatarios del Distrito Norte, fueron ignoradas por la autoridad federal y en más de una ocasión los remitieron a la Secretaría de Hacienda y a la Secretaría de Comunicaciones sin que tuvieran respuesta.

¿Quién coordinaba en realidad el futuro ferrocarril? El proyecto de Irigoyen fue bienvenido por apoyar el trazado de las líneas férreas prometidas, pero no ocurrió lo mismo con el corredor turístico. El desgaste del guanajuatense empezó a plantear el abandono del “gran proyecto que generaría recursos para el Distrito Norte”, a mediados de 1925.

El cambio de poderes, tanto en el Distrito Norte —de Lugo a Rodríguez— como a nivel federal —de Obregón a Calles—, detuvo la iniciativa del corredor turístico. En un último esfuerzo, Pedro J. Irigoyen argumentó que si bien los altos costos de la empresa no podían depender “de un solo hombre, por más dinero que tuviera”, él se comprometía a solicitar apoyo entre capitalistas extranjeros “si el presidente Calles otorgaba una subvención para el corredor turístico”.

Los negocios de Abelardo Rodríguez, el prometedor Casino de Agua Caliente en Tijuana, que apareció por estos meses, y los excelentes resultados financieros del Hipódromo en Tijuana a mitad de la década, cerraron cualquier posibilidad de fundar una nueva compañía, “sobre todo de un empresario advenedizo y accionistas estadounidenses” que dejaban fuera a la autoridad local.

El guanajuatense escribió nuevamente al gobierno federal, explicando que no tardaría en convencer a los inversionistas de la región fronteriza y de Estados Unidos, para sumarse al proyecto turístico donde el





“riesgo de la inversión será mínimo”. Además, “la relación histórica entre las Californias” era un aval seguro de lo promisorio de dicha empresa en el largo plazo. En la Ciudad de México, la fundación del Banco de México, el entuerto de la deuda externa, los conflictos laborales y la inminente guerra contra los cristeros, patentizaron que el gobierno no daría más apoyo ni recursos al proyecto turístico.

Las comunicaciones de la autoridad local y federal con Irigoyen fueron cada vez más espaciadas, hasta que el guanajuatense abortó el proyecto en diciembre de 1925 abandonando Tijuana. Decepcionado por no contar con el apoyo de sus connacionales, decidió quedarse del otro lado de la frontera e iniciar otros proyectos.

Epílogo

Podría asegurar que el proyecto turístico de Irigoyen habría sumado esfuerzos para detonar la vocación turística de Tijuana y sus alrededores, a pesar de la gran

depresión de los años venideros. La historia de los servicios turísticos, sin embargo, no se construye a partir de supuestos o proyectos irrealizados, sino del análisis de los negocios que estaban en marcha y de la particularidad de la región fronteriza que tendió otro sendero hacia el crecimiento y desarrollo de la zona en las siguientes décadas del siglo XX.

Los reacomodos políticos, la afectación de intereses locales, la falta de recursos inmediatos y la imposibilidad de hacer negocios sin el *know-how* suficiente —al provenir Irigoyen de otro lugar del país—, pudieron ser las razones para que el proyecto de corredor turístico no viera la luz en esa década. El desempeño económico de la región fronteriza, en específico de las Californias, bien puede leerse bajo la lente del turismo y los servicios de entretenimiento. El proyecto Irigoyen de 1924 no fue único, exclusivo o novedoso. Se trató de un esfuerzo más del espíritu empresarial de nacionales y extranjeros, residentes y viajeros, del noroccidente de México durante el siglo XX.

El centralismo de las administraciones federales, entre 1923 y 1926, denotó al menos dos considerandos: 1) la falta de visión de aquéllos para considerar a las regiones del país como diferentes, y 2) que un polo de desarrollo autónomo no siempre va de la mano con la economía tradicional, sino que cruza más de una actividad económica: la agricultura, la industria, las comunicaciones, los transportes y el turismo.

FUENTES

- Archivo General de la Nación. Fondo Caja de Préstamos para Obras de Irrigación y Fomento de la Agricultura (AGN-CP).
- Archivo General de la Nación. Fondo Dirección General de Gobierno (AGN-DGG).
- Archivo General de la Nación. Fondo Secretaría de Comunicaciones y Transportes (AGN-SCOP).
- Archivo General de la Nación. Fondo Presidentes Ramo Obregón-Calles (AGN-FPOC).
- Diario Oficial (DO).

BIBLIOGRAFÍA

- Acevedo Conrado, David Piñera y Jesús Ortiz, “Semblanza de Tijuana 1915-1930”, en David Piñera (coord.), *Historia de Tijuana. Semblanza general*, Tijuana, Centro de Investigaciones Históricas, UNAM/UABC, 1985.
- Altabe, María Eugenia, *De la autonomía regional a la centralización en el Estado mexicano. Baja California 1859-1880*, México, UABS, 1999.



- Blaisdell Lowell, L., *La revolución del desierto, Baja California 1911*, México, SEP/UABC, 1993.
- Bosch García, Carlos, *México frente al mar*, México, UNAM, 1981.
- Busto Ibarra, Karina, "Comercio marítimo en La Paz y Santa Rosalía, Distrito Sur de la Baja California, durante el régimen porfirista", México, Tesis de Licenciatura en Historia, UABS, 1999, 186 pp.
- Calvillo Velasco, Max, *Gobiernos civiles del Distrito Norte de la Baja California 1920-1923*, México, INEHRM, 1994.
- Canclini García, Néstor, Patricia Safa y Lourdes Grobet, *Tijuana. La Casa de toda la gente*, México, Programa Cultural de las Fronteras/UAMI/Conaculta, 1989.
- Cárdenas de la Peña, Enrique, *Historia de las comunicaciones y los transportes en México*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988.
- Cariño Olvera, Micheline, *Historia de las relaciones hombre naturaleza en Baja California Sur, 1500-1940*, México, SEP/FOMES, 1996.
- Cerutti, Mario, *Proprietarios, empresarios y empresas en el norte de México: Monterrey de 1848 a la globalización*, México, Siglo XXI, 2000.

- Cevallos Ramírez, Manuel, *De Historia e Historiografía de la Frontera Norte*, Tamaulipas, El Colegio de la Frontera Norte/Universidad Autónoma de Tamaulipas, 1994.
- Douglas Taylor, Lawrence H., "El viaje de exploración de John Ross Browne a Baja California en 1867", en *Secuencia*, nueva época núm. 53, mayo-agosto, 2002, pp. 49-77.
- Durand, Jorge, *Migración México-Estados Unidos. Años veinte*, México, Conaculta, 1991.
- Gómez Estrada, José Alfredo, *Gobierno y casino. El origen de la riqueza de Abelardo L. Rodríguez*, México, Instituto Mora/UABC, 2002.
- Hall Linda y Don M. Coerver, *Revolución en la frontera*, México, Conaculta, 1995.
- Martínez, Pablo L., *Historia de Baja California*, 2ª ed., México, Editorial BC, 1961.
- Mazón, Roberto, "Monografía del Estado de Baja California", en *Memoria del Primer Congreso de Historia Regional*, Mexicali, Dirección General de Acción Cívica y Cultural/ Gobierno del Estado de Baja California, 1958, pp. 123-153.
- Méndez Reyes, Jesús, "Lealtad e infidencia a la causa revolucionaria: préstamos a los generales mexicanos, 1917-1934", en *Solo Historia*, México, INEHRM, núm. 11, enero-marzo 2001, pp. 21-26.
- Miño Grijalva, Manuel, "¿Existe la historia regional?", en *Historia Mexicana*, México, Colmex, vol. LI, núm. 4, abril-junio, 2002, pp. 867-897.
- Pacheco, Carlos y Manuel Sánchez Facio, *La controversia acerca de la política de colonización en Baja California*, México, SEP/Universidad Autónoma de Baja California, 1997.
- Piñera, David, "Discurso de ingreso a la Academia Mexicana de la Historia", México, mecanografiado, 2002.
- Piñera, David, Jesús Ortiz y José Luis Flores Silva, "Panorama de Tijuana 1930-1948", en David Piñera (coord.), *Historia de Tijuana. Semblanza general*, Tijuana, Centro de Investigaciones Históricas UNAM/UABC, 1985.
- Piñera, David y Antonio Padilla (comps.), *Documentos para la historia de Tijuana*, Mexicali, UABC/Sociedad de Historia de Tijuana, 1995.
- Riguzzi, Paolo, "Prólogo", en Carlos Pacheco y Manuel Sánchez Facio, *La controversia acerca de la política de colonización en Baja California*, México, SEP/UABC, 1997.
- Salazar Roviroso, Alfonso, "Cronología de Baja California del Territorio y del Estado de 1500 a 1956", en *Cuadernos Bajacalifornianos*, Revista Mensual de Geografía Historia, Biografía, Economía, Estadística, Legislación, etc., núm. 8, agosto, 1957.
- Samaniego López, Marco Antonio, *Los gobiernos civiles en Baja California 1920-1923*, Mexicali, UABC, 1998.
- Semo, Ilán (coord.), *La rueda del azar: juegos y jugadores en la historia de México*, México, Pronósticos para la Asistencia Pública, 2000.
- Van Young, Eric, "Introduction: Are Regions Good to Think", en *Mexico's Regions. Comparative History and Development*, San Diego, Center for U.S. Mexican Studies, University of California at San Diego, 1992, pp. 1-36.
- Weisz Carrington, Gabriel, *El juego viviente: indagación sobre las partes ocultas del objeto lúdico*, 2ª ed., México, Siglo XXI, 1993.