

Chapter 28. 계속되는 물질적인 성장

캘리포니아 역사에서 가장 파괴적인 사건이었던 1906 년의 San Francisco 지진과 화재는 San Francisco 의 번영을 잠시 되돌려 놓았지만, 심한 피해때문에 수년간에 걸쳐, 특히 건설 분야에서 붐이 뒤따랐다. 시민 지도자들은 San Francisco 를 더 큰 규모로 재건할 것을 요구했다.

남쪽의 Los Angeles 시민들은 새 항구를 개발하려고 준비하고 있었다. 1909 년, 교묘한 정치적인 제리맨더링 (gerrymandering: 정치적으로 자기들에게 유리하게 구역을 조정하는 것)에 의해 해변가 도시들 San Pedro 와 Wilmington 이 Los Angeles 와 합병되었다. 폭이 겨우 500 피트에 길이가 15 마일 이상되는 “신발끈” (shoestring) 모양의 좁은 땅이 항구 구역을 위해 Los Angeles 에 합병되었다. 그 항구는 원래 Point Fermin 으로 바다로부터 위태롭게 보호되고 있었는데, 전쟁성은 운송로와 부두를 보호하기 위해 방파제를 연장한다는 당시로서는 놀라운 공사에 착수했다.

1914 년의 파나마 운하 개통에 이은 새 항구 시설은 Los Angeles 를 세계에서 가장 중요하고 바쁜 항구들중의 하나로 만들었다. 1924 년경에는 연간 화물 톤수에서 Los Angeles 가 San Francisco 를 넘어서게 되었다. Los Angeles 가 태평양 연안 최대 항구가 된 것이다. 아시아로 가는 원형 루트에 위치한 Los Angeles 항구는 1920 년대에 대단한 성장을 계속했다.

Los Angeles 는 북 캘리포니아에서 남 캘리포니아로 인구 이동이 일어남에 따라 급속히 팽창하면서, 강철과 콘크리트로 얹힌 도시가 되어가고 있었다. Los Angeles 는 Hollywood Hills 를 넘어 San Fernando Valley 쪽으로 확장해갔다. 북쪽으로는 Culver City, 서쪽으로는 Burbank, Glendale, Pasadena, Alhambra, Vernon, Huntington Park, South Pasadena, Torrance, Inglewood, Gardena, Hawthorne, El Segundo, 그리고 Long Beach 와 접하게 되었다. Santa Monica Mountains 에서 Verdugo Hills 까지, Los Angeles 는 결국에는 450 평방 마일 이상을 포함하게 되었고, “도시를 찾고 있는 일련의 교외 지역들”이라 불리게 되었다.

도시 교통 문제는 San Francisco 와 Los Angeles 모두가 성장하는데 중요했다. 1915 년 이후, San Francisco 또한 규모가 커지자, “붕사왕” (borax king)이라 불린 Francis Marion Smith 는 San Francisco 의 Peninsula Electric Railway 를 보완할 간선 전차 (Key Route Electric Railway)를 개발했는데, 이는 Henry E. Henry Huntington 이 Los Angeles 에 설치한 “큰 빨간 전차들” (big red electric cars) 네트워크와 닮은 것이었다. Huntington 의 Pacific Electric 철도 체계는 1,000 마일 이상의 궤도를 운영했다. Los Angeles 카운티는 결국 40 개 이상의 시들을 포함하게 되었다.

이전 1850 년대에 William Heath Davis 는 “New San Diego”를 건설하려고 했지만, 이 잊혀진 개척자는 믿을만한 물 공급 체계 부족으로 곤란을 겪었다. 또 그곳에는 주택과 상업용 건물들을 지을 목재를 포함한 천연자원도 별로 없었다. 철도 연결에서 이익을 얻은 1870 년대에 보다 성공적인 부동산 개발 업자인 Alonzo Erastus Horton 이 온화한 기후를 찾는 관광객들을 끌어 들이기 시작한 Horton House 를 건설했고, 나중에 Adolph Spreckels 는 유명한 Hotel Del Coronado (1887)를 포함해 San Diego 를 개발하는데 수백만 달러를 쏟아부었다. 미국의 사적지이며 “Del”로 알려진 그 호텔은 오늘날까지 인기있는 휴양지로 남아있다. 20 세기가 된 후, 캘리포니아 제일 남쪽에 있는 그 도시는 더욱 개발이 진행되었다. 근처의 Point Loma 에 Katherine Tingley 와 일단의 신지론자 (Theosophist)들은 유토피아식 정착촌을 시작했다.

The Hotel del Coronado, built in 1887, is now a historic landmark. *Courtesy of the San Diego Convention Bureau.*



1887년에 지어진 Hotel del Coronado는 사적지가 되었다.

Theodore Roosevelt 대통령의 “Great White Fleet”를 환영한 1908년에, San Diego는 주요 해군 기지로 항구의 새로운 미래를 받아들이게 되었다. 1915년경에는 San Diego에서 열린 Panama-California Exposition과 함께 스페인식 건축붐이 일어났고, 이후 Ryan 항공사가 Charles Lindbergh의 유명한 비행기 the Spirit of Saint Louis를 제작했다.

캘리포니아의 번영은 세계 1차 대전으로 더욱 자극받았다. 비록 캘리포니아는 유럽의 전장으로부터 멀리 떨어져 있었지만, 미국의 전쟁 노력에 깊이 관여하게 되었다. 몇몇 동부의 공장들이 지점들을 캘리포니아에 세우기 시작했고, 이는 새로운 이민자들을 서부로 끌어들여 캘리포니아가 전국 경제에 더욱 편입되도록 했다.

세계 1차대전 이전에는 목재, 어업, 광산, 석유 생산, 그리고 포장하고 캔 만드는 것을 포함한 식량 생산 분야에서 많은 사람들을 고용했다. 전쟁 기간 동안 경제가 다양해짐에 따라, 이들 산업들은 더욱 활기를 띠었다. 군인들에게 공급할 수백만 벌의 새로운 군복을 만드느라 San Joaquin Valley의 면화에 대한 수요가 늘어났고, “식량이 전쟁을 이길 것이다”(Food Will Win the War)라는 슬로건 아래, 캘리포니아는 엄청난 양의 과일, 고기, 채소를 연방 정부 창고에 공급했다. 캘리포니아 사람들은 또 15만명 이상의 군인들을, 연합군, 특히 프랑스 Argonne 전투에 참여한 91사단에 보냈다. 남북 전쟁 때 그랬던 것처럼, 캘리포니아는 Liberty and Victory Loan 운동에 배당된 쿼터보다 더 많이 관대하게 이바지했다.

전쟁이 끝난 후, 캘리포니아 경제는 새로운 단계로 도약했다. 1920년대에 캘리포니아는 석탄과 철이 없음에도 불구하고, 전체 광물 생산에서 미국에서 두번째였다. 전쟁 때문에 금, 은, 산화 나트륨(soda), 산화 칼륨, 수은(quicksilver)에 대한 수요가 늘어났다. 불행히도 수백 평방 마일의 풍요한 농지를 황폐화 시킨 수압을 이용한 채광(hydraulic mining)은 환경 파괴적인 또 다른 시스템으로 대체되었는데, 그것은

엄청난 양의 모래와 바위를 흘러 황폐한 땅을 만들어 버리는 준설 작업이었다. 황폐화된 돌더미는 폐석(tailings)이라 불린 길다란 더미로 광산 옆에 내버려졌다.

한편 새로운 개선했던 도로를 개발하기 위해서는 점점 더 많은 양의 아스팔트와 시멘트가 필요해, 거의 새로운 산업이 태어나게 되었다. 또 다른 생산품인 붕사(borax 또는 sodium borate)는 세척제에 쓰인 이 광물을 나귀 20 마리가 Death Valley 에서 끌고 나오곤하던 1885 년 부터 상업적으로 채굴되어졌다. 훨씬 더 중요한 것은 캘리포니아 경제를 바꿔 놓을 석유였다.

멕시코가 통치하던 시대 이후로 Los Angeles 사람들은 끈적끈적한 낮은 등급의 석유의 한 형태인 아스팔트를 지붕에 사용하고 있었다. 사용 가능한 첫 석유는 San Fernando 근처의 Pico Canyon 에서 발견되었지만, 기록된 캘리포니아 최초의 유정은 1861 년 Humboldt County 에서 시도되었다. 무모한 시굴업자들은 Santa Barbara 와 북쪽으로는 Humboldt Bay 지역, 그리고 Ventura 근처의 Santa Susana Mountains 온 곳에 얕은 유정들을 파내고 있었다.

Pennsylvania 서쪽에서의 첫 석유 생산은 캘리포니아 Ventura 카운티에서 실제로 유정을 파지도 않고 일어났다. 고래 기름 상인이 Los Angeles 근처에서 흘러나온 의문스런 기름을 조사한 1859 년에 작업이 최초로 시작되었다. 고래 기름 상인은 Henry Hancock 소령 소유의 땅에 작은 단식 증류기(pot still)를 설치해 반액체 상태의 asphaltum 을 생산했다. Hancock 이 상인을 목장에서 쫓아냈는데도 이 용감한 사업가는 Ventura River 를 따라 두번째 증류기를 설치했다.

1864 년경에는 여행중이던 Yale College 의 화학 교수 Benjamin Sullivan Jr. 가 Ventura 카운티에서 새어 나온 기름을 검사한 후, 그의 상업적인 가능성에 대한, 찬사로 가득한 리포트를 썼다. 그에 따른 결과들중의 하나는 캘리포니아의 석유 자원을 개발할 회사가 두개 세워진 것이었다. 두 회사 모두 Pennsylvania Railroad 가 컨트롤하고 있었다. 재정적인 합동 기업 Philadelphia & California Petroleum Company 가 Camulos Ranch 근처에서 유정 하나를, 그리고 Ojai 지역에서 유정 7 개를 1865-1867 년 사이에 굴착했다. Ojai 지역에서 판 7 개중 하나가 캘리포니아의 첫번째 “분출 유정”(gusher)으로 판명되게 되었다.

무겁고 아스팔트 기준인 캘리포니아 원유로 부터 만족할만한 발광체를 개발해내는 기술은 20 세기에 들어와서야 개발되었다. 1860 년대 중반, 원유는 정유하지 않고 유정에서 나온 그대로 팔렸다. 1860 년대 초기의 광란이 식은 후, 석유 산업은 1870 년대 중반까지 별일 없이 잠복기에 들어갔다. 1870 년대 중반, California Star Oil Company 가 남 캘리포니아의 Newhall Basin 에서 굴착을 시도했고, 수십개의 작은 회사들이 California Star Oil Company 뒤를 따랐다.

정유 산업 만큼 경쟁이 심한 산업은 없었다. 너무 많은 새 유정들이 굴착되고 정유소들이 세워져, 석유 업계는 과잉 생산을 하게 되었고, 가격은 떨어졌다. 새로운 유정들로의 광적인 러쉬는 1848-49 년 사이의 골드 러쉬를 연상시키는 것이었다. 이 실험적이고 익사이팅한 투기 사업에서 살아남은 업자들은 별로 없었다. 불을 밝히기 위한 등유, 지붕에 쓰는 타르, 윤활제로 쓰는 기름등을 생산했음에도 불구하고, 내연 연소 엔진이 발명되기 전인 그 시대의 석유 산업은 한정된 시장과 원시적인 기술들로 여전히 어려움을 겪고 있었다. 1879 년 California Star Oil Company 가 Standard Oil Company of California 의 전신인 Pacific Coast Oil Company 가 되었다. Pacific 은 당시 캘리포니아에서 가장 큰 석유 회사였다. 1884 년경에는 많은 회사들이 실패했거나 더 큰 회사로 흡수되었다.

두 사람의 석유 개척자가 캘리포니아의 지하에 묻힌 방대한 석유로 큰 이익을 보게 되었는데, 그들은 Lyman Stewart 와 Edward Doheny 였다. 1883 년 펜실베이니아주의 Titusville 에서 석유 러쉬로 돈을 모은 Stewart 는 새 사업을 시작하려고 서부로 왔다. 1890 년 그는 Union Oil Company 를 설립했고, 2 년 뒤 그 회사는 Ventura County 에 있는 Adams Canyon 에 유정을 뚫었고, Santa Clara River 로 흘러들어가는 넘쳐나는 석유를 막자, 그 분출 유정은 하루에 1,500 배럴의 석유를 생산해냈다.



1926 년 9 월 21 일 Compton 에서 거행된 본격적인 굴착 행사 (spudding in ceremonies)

Doheny 의 경력은 미국 자본주의 역사상 가장 의문스러운 것들중의 하나이다. 그는 위스콘신주에서 태어나 정부 측량 기사로 일하기 시작했다. 1876 년, 20 살 먹은 청년으로 Dakota Territory 가 은과 금 러쉬를 겪을 때 그 곳의 Black Hills 로 흘러 들어갔다가, 다음에는 또 다른 귀금속 러쉬가 진행중이던 아리조나와 뉴멕시코주 Kingston 으로 갔다. 그는 또 멕시코 국경을 따라 경암 제거 광부로도 일하다가 나중에는 캘리포니아 모하비 사막에서 광부로 일했다. 그는 이런 경험과 약간의 돈을 가지고 1892 년 Los Angeles 로 왔는데, 마차와 카트 바퀴에 검은 타르가 발라 붙어 있는 것을 보았다. 그는 끈적끈적한 것이 Westlake Park 근처에서 쏟아져나오는 것을 찾아냈고, 이후 근처의 시유지를 대여받아 땅을 파기 시작해, 곧 천연가스가 모인 곳을 찾아냈다. 지하 600 피트에서 그의 인부들은 하루 45 배럴의 규모를 가진 유정을 발견했고, 이는 석유 붐을 촉발시켰다. 다음 5 년동안에 Los Angeles 분지에 2,300 개의 유정들이 굴착되어졌다.

이전의 줄리올 정도로 조용하던 푸에블로에 이상한 스카이라인이 빠른 속도로 솟아올랐다. 나무 받침대들이 앞뒷 마당에 섰고, 기름 투성이 작은 정유소들이 시끄러운 소리를 내며 돌아가고 있었다. 몇몇 Los Angeles 사람들은 부유하게 되었지만, 다른 사람들은 비싼 굴착료, 파헤쳐진 정원, 그리고 집을 둘러싼 더러운 먼지 구름외에는 수고에도 불구하고 별로 얻은 게 없었다. 풍부한 유전이 La Brea 구덩이를 에워쌓는데, 1875 년 아마추어 고생물학자들은 그곳에서 수천년전에 타르 구덩이에 빠져 죽은 송곳이빨을 가진 고양이과 동물의 유골등, 선사시대 동물들의 유골들을 처음으로 발견했다. 1897 년경 근처의 Puente 와 Fullerton 을 포함한 Los Angeles 지역에서의 석유 생산은 연간 140 만 배럴에 달했고, 5 년뒤에는 900 만 배럴에 이르렀다.

하지만 Doheny 와 경쟁자들은 과잉 석유를 판매하는데 어려움을 겪었다. 그들은 어느 정도는 도시들에 판매했고, 도시들은 기름을 먼지가 나지 않도록 도로에 뿌리는데 사용했다. 그들은 또 파이프 제조업자들에게 녹 쓰는 것을 방지하도록 기름으로 코팅하도록 설득했다. 하지만 나중에는 철도 운영자들이 기관차들에서 석탄을 태우는 대신에 기름을 쓰면 비용이 상당히 절약된다는 것을 알아낸 후,

석유 시장이 형성되게 되었다. 1901 년경, 기관차들이 기름을 사용하도록 바뀐 후 Southern Pacific Railroad 는 500 대의 탱크차들을 구입하고 50 개의 저장 탱크를 건설하게 되었다.

이 새로운 시장에 힘을 얻어, 투기꾼들은 새로운 유전을 찾으려는 노력을 배가했고, 자동차 사용이 늘어남에 따라 더욱 가속이 붙게 되었다. 1920 년대에 San Joaquin Valley, Midway-Sunset, Lost Hills-Belridge, Elk Hills, Wheeler Ridge, 그리고 Kettleman Hills 지역에서도 유전들이 발견되었다. 새 유정들은 Whittier, Fullerton, Puente, Coyote Hills, Montebello, Richfield, Compton, Torrance, 그리고 Santa Maria, Fresno County 의 Coalinga, Bakersfield, Kern River 근처에서도 굴착되어졌다.

그렇지만 최고의 발견은 1920 년에 Huntington Beach 와, 그 다음해 Santa Fe Springs 와 Signal Hill 에서 일어났다. 이들 세군데 유전이 가진 석유는 너무나 방대하여 그들의 발견이 전국 유가를 떨어뜨리고 저장 시설들을 넘치게 만들 정도였다. 1922 년경에는 Signal Hill 유전의 265 유정들만으로 하루에 244,000 배럴을 생산해냈다. 2 년 뒤, 캘리포니아는 개솔린을 생산하는 주들 가운데 최대 생산주가 되었다.

1920 년대에 등유나 윤활유 같은 부생산품을 넘어, Lyman Stewart 는 해양 엔진용 기름 버너의 개발을 재촉했다. 그의 Union Oil Company 는 석유를 해외에 판매하기 위해 유조선들을 진수시켰다. 하지만, 1920 년대에 Peru 와 멕시코에서 유전을 개발하려고 하고 있던 Edward Doheny 는 악명을 떨치게 되었다.



Oil field in the Central Valley. Courtesy of the Chevron Corporation.

Central Valley 의 유전지대

Elk Hills 유전을 획득하려는 그의 노력이 지나쳐 그는 부패 혐의를 받았고, 그 사건은 Warren Harding 대통령의 각료들에게 까지 문제를 일으켰다. 스캔들이 진행됨에 따라 수사관들은 Doheny 의 비밀 사업들을 밝혀내게 되었다. 1921 년 11 월, 그는 “옛날 탐광 시절 친구”이자 Elk Hills 유전과 와이오밍주의 Teapot Dome 을 컨트롤하는 내무장관 Albert Fall 에게 10 만 달러가 든 자루를 보냈다. 1923 년 Fall 과 Doheny 둘 다 연방 석유 자원을 독차지하려는 혐의로 기소되어, Fall 은 형무소로 갔지만, Doheny 는 처벌을 면하게 되었다.

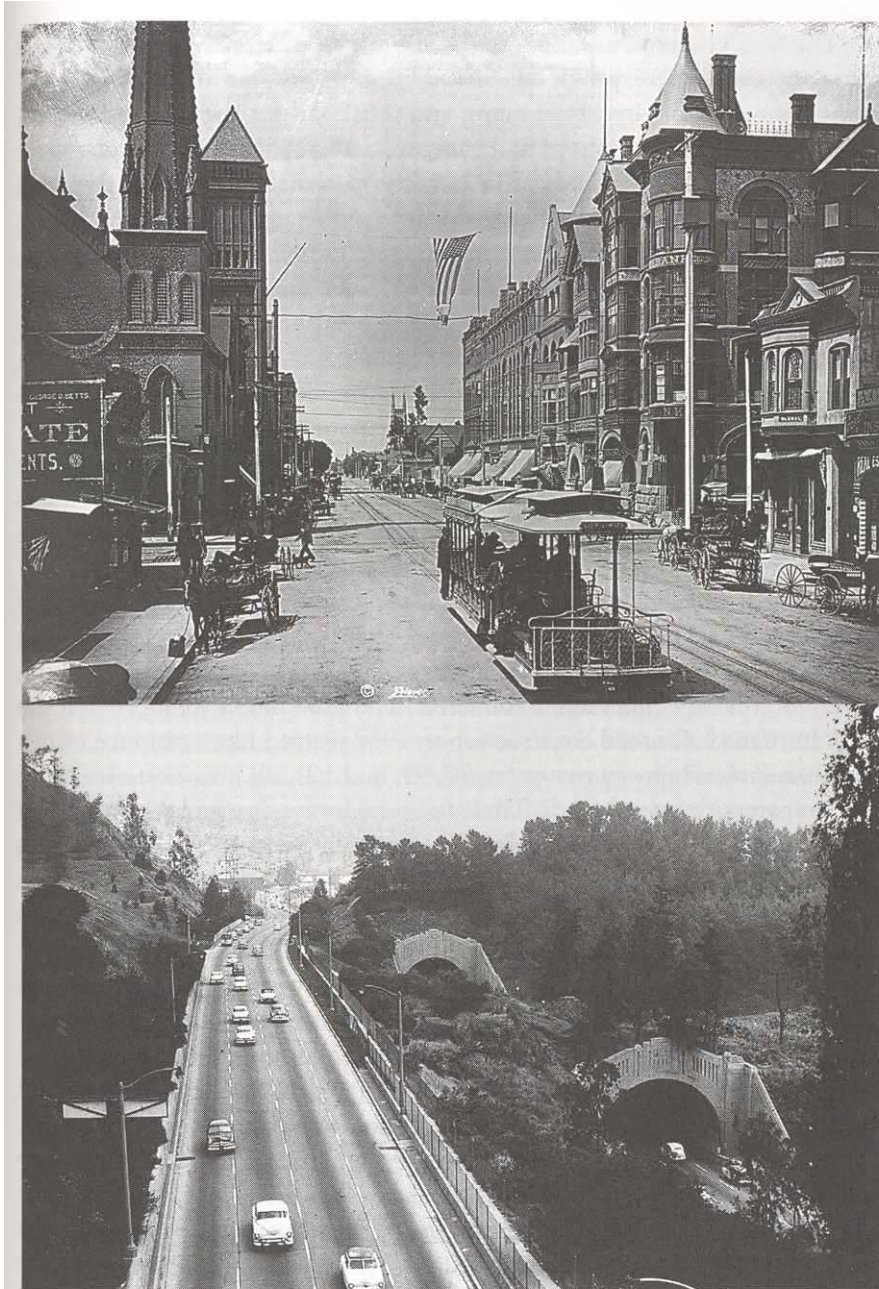
Doheny 세대의 석유 투기꾼들은 너무나 부패할 기회가 많은 시대를 살았다. 1921 년, 석유 판매상 Courtney Julian 은 Los Angeles 신문들에 뽐뿌스럽게도 투자자를 구한다는 광고를 실어, 단 2 주일 동안에 \$175,000 을 걷어 Julian Petroleum Company 를 세웠다. “Julian Pete”라 알려진 그의 회사는 Signal Hill 귀퉁이에 대여된 유정 몇개로 이루어진 것이었다. 첫 주주들 몇사람을 만족시킨 후, 그는 새로운 투자자들에게 그의 가짜 회사의 주식을 사도록 했고, 이런 사기를 통해 수백만 달러를 만들었는데, 1925 년에 아무가치도 없는 주식을 가진 분노한 주주들이 공개 감사를 요구하자 그는 법보다 한발 앞서 캘리포니아에서 도망쳤다. 그는 나중에 상하이로 갔는데, 1934 년 그 곳에서 자살해 버렸다.

계속 생산을 줄인 다른 석유 생산 업자들은 가격을 올리려고 한다는 비난을 받았다. 몇년 뒤에는 저장되어 있는 원유량이 줄어들어 더 나은 규제를 필요로 했지만, 석유 업계는 높은 개발 비용과 원유가 고갈되었을 때를 대비한 비상금등에 대한 특유의 세금 감면을 계속 유지할 수 있었다. 최대 생산 유정들의 평균 유지 기간은 겨우 25-30 년 사이였고, 모든 유정들이 한계에 달해 갔기 때문에, 다른 유정들은 1,000 피트 이상의 깊이로 굴착되어야 했다. 1930 년대에는 새 유정을 찾아, 시추 시설들을 해저 바닥에 고정한 후, 근해에서 굴착이 시도되어졌다. 1938 년에 시작되고, 주로 그 해안가의 풍부한 유전 굴착에서 나온 돈으로 재정이 받쳐진 Long Beach 의 개발은 새로운 법적인 문제들을 일으켰다. 간석지에서 나온 석유에 대한 권리는 주에 있는가 아니면 연방 정부에 있는가? 최종 대답은 장래의 법적인 결정을 기다려야 했고, 과도한 굴착 때문에 Long Beach 지하에는 바닷물이 스며들기 시작했다.

1900-1930 년 사이에 새로운 대규모 유전 발견과 정유 기술로 인하여, 캘리포니아 석유산업은 급성장했다. 발전된 정유 기술에는 공장, 승용차, 트럭, 그리고 비행기들에 대한 증가한 기름 수요와 함께, 촉매에 의한 열 분해 과정 (catalytic cracking process)이 포함된다. 1919 년경에는 전 미국 내에 700 만대 미만의 등록된 승용차들이 있었지만, 1920 년대에는 개인 승용차가 여성들과 말들을 위협하던 부자들의 시끄러운 장난감에서, 노동 대중들이 필요한 것으로 바뀌어갔다.

비싸지 않은 포드사의 Model T 가격이 \$280 로 내려갔고, 그의 대량 생산은 1929 년 무렵에는 전국적으로 자동차 수를 2,300 만대 이상으로 증가시켰다. 이들중 200 만대 미만만이 캘리포니아 사람들의 소유였다. 숫적으로도 다른 서부 주들 보다는 훨씬 많은 것이었지만 (네바다 31,915; 아리조나 109,013; 유타 112,661; 오레곤 2689,007), 한사람당으로 생각해보면 캘리포니아의 자동차 등록수는 이미 미국 최대였다. 농장에서는 트랙터들이 말과 나귀들을 대체했고, 큰 도시들에서는 버스들이 전차들을 대체했다. 온갖 종류의 기계화된 수송 수단들이 점점 보편화되어 갔다.

가죽을 위한 자동차들은 도로변의 사업들을 자극하기도 했다. 기름을 넣고, 타이어에 공기를 넣고, 지도를 얻고, 먼지에 찌든 운전자들에게 화장실을 제공하는 주유소들이 곳곳에 생겨났다. 수리점들과 정비소들은 운전자들이 “고압 자석 발전기” (magneto), “차동 장치” (differential), “발전기” (generator) 등을 알지 못하더라도, 고장난 자동 스타터, 고장난 스파크플러그, 고장난 브레이크를 고쳐 주었다. 공급소들은 시트 카버, 배터리, 그리고 사이드 커튼을 설치해 주었다. 여행이 늘어남에 따라 전국적인 호텔 체인들이 캘리포니아에 들어 오기 전까지, 지역별로 소유된 모텔들이 늘어났다. 차 앞 창문, 고무 타이어, 내부 튜브, 그리고 자동차들 또한 서부로 달려갔다.



Top: Broadway, looking south from Second Street, Los Angeles, June 8, 1889, at the opening of the cable car route. C. C. Pierce Collection, courtesy of The Huntington Library, San Marino, California. Bottom: Pasadena Freeway, one of the first in the nation, mid-1950s. Courtesy of the

위: Los Angeles 의 Second Street 에서 남쪽으로 본 Broadway. 1889 년 6 월 8 일 전차 루트 개통식
아래: 전국에서 제일 먼저 만들어진 것들중의 하나인 1950 년 중반의 Pasadena 프리웨이

축음기, 라디오, 영화와 함께, 자동차들이 변방의 농장과 목장에 살았던 사람들의 고립을 끝내게 해주었다. 자동차는 또 도시 노동자들도 해방시켜 주었는데, 그들은 이 “기계”를 주말이나 휴가때 여행하는데 쓰게 되었다. 자동차들은 또 노동자들이 직장에서 다소 떨어져 살아도 되도록 해 줌으로써, 도시들이 집중화 되지 않게 되는 것을 자극하기도 했다. 1910-30 년 사이에 폭 파인 시골길들이 2 차선 콘크리트 리본으로 바뀔에 따라, 캘리포니아는 진흙 도로에서 빠져나오기 시작했다. 이어서 1930 년대 이후에는 4 차선 맥에덤식 도로 (macadamized highway: 물러로 돌을 부쉬 도로용으로 까는 방식)가

되었고, 이는 1940 년대에 더 큰 프리웨이가 등장할 때까지 계속 되었다. 1910 년 의회가 도로 건설에 할당한 1,800 만 달러는 수년 뒤에는 하찮은 돈으로 여겨질 정도였다. 주요 간선 도로들인 66 번, 80 번, 99 번, 101 번 도로들 일부는 연방 자금으로 만들어졌다. 이들 고속 도로들은 때로는 거칠고, 아무 것도 없는 사막에 새로운 정착지의 개발을 촉진함으로써 캘리포니아 시골의 모습을 바꿔 놓았다.

자동차는 새로운 지평을 열어주었다. 철도 타운들은 정비소, 주유소, 핫독 가게, 값싸고 편리한 여행자 숙소가 있는 교차로들로 대체되었다. 집시 점쟁이들은 매점을 차려, 네온 사인이 불을 밝힌 스타코 (stucco) 장식 벽돌을 바른 가게 옆을 운전해 가는 경솔한 동부 사람들에게 장사를 시도했다. 이 가게들에는 “All the Orange Juice You Can Drink for 10 Cents”나 “Palmistry Will Tell Your Future in California” 같은 사인들이 걸려 있었다.

캘리포니아 사람들은 좋은 기후, 낮은 기름값, 가까운 사막, 해변, 산을 이유로 자동차 지향이 되었다. 해마다 수천명의 여행객들이 언제나 내려 쬐는 태양을 강조하는 광고에 이끌려 캘리포니아를 방문했다. 가장 인기있는 휴양지들은 Santa Barbara 에서 San Diego 까지의 해변들, 그리고 Catalina Island 였다. 다른 인기있는 곳들로는 Lake Tahoe, Sequoia 와 Lassen 국립 공원들, High Sierra 에 있는 Yosemite Valley, San Francisco 위에 있는 Russian River 지역, Mojave 사막의 Palm Springs, 그리고 San Bernardino Mountains 에 있는 Big Bear 와 Lake Arrowhead 가 있다. 심지어, 한때 두려워하던 Death Valley 마저도 겨울 관광지가 되었다.

자동차 때문에 대중 교통 수단은 쇠퇴했다. Los Angeles 에서는 Pacific Electric Company 가 세웠던 도시내 시스템이 1, 2 차 대전 사이 동안에 없어져 버렸다. 버스와 트럭들이 도시들 사이의 더 짧은 루트들을 이용함에 따라, 지역 라인들은 폐쇄되었다. 자동차 사고와 고속도로 사망자수가 계속 늘어났지만, 새 차들에 대한 수요 또한 늘어났다. Los Angeles 의 Figueroa Street 과 Alvarado Street, 그리고 San Francisco 의 Van Ness Avenue 등, 큰 길 전체를 자동차 딜러들이 독점하게 되었다.

1920 년대와 1930 년대, 전국적인 경기 침체에도 불구하고, 캘리포니아의 국내와 국외 거래는 증가했다. 관광의 증가, 그리고 광업, 수력 발전, 영화 산업들 모두가 캘리포니아를 두드러지게 만드는데 도움을 줬다. 자동차와 관련 산업들이 이러한 확장에 책임이 있었다. 포드, 크라이슬러, 그리고 General Motors 의 제조 공장들, Firestone 과 Royal 의 타이어 생산 시설들, Libby-Owens-Ford Glass 와 Exide Batteries 등 회사들이 수천명의 캘리포니아 사람들을 고용했다. 경제 공황 기간동안 (1930-37) 자동차 생산은 놀라울 정도로 안정되어 있었다.

인구가 Oakland 와 Long Beach 같은 교외로 이동한 것과 함께, 새로운 주택과 공장 건설의 재정을 지원할 필요가 생겨났다. 은행들은 합병이 이뤄져 연간 수백만달러를 대출해줄 수 있을 만큼 강력한 기관들이 되었다. 1929 년 합병으로 Security First National Bank of Los Angeles 가 만들어져, 남 캘리포니아에 전국 최대 은행들중의 하나가 생기게 되었다. 그 중 최대는 Bank of America 로 바뀐 Bank of Italy 였다. 1904 년에 이탈리아 이민의 아들인 Amadeo Pietro Giannini 가 San Francisco 에서 설립한 Bank of Italy 는 다른 은행들을 압도하게 되는, 지점에서의 은행업무를 개발해 냈다. 소액 예금자들의 필요에 맞춘 그의 시스템은 캘리포니아를 넘어, 심지어 미국 밖으로까지 퍼져갔다. 한동안 San Francisco 에서 시작된 Bank of America 는 세계 최대의 은행이었다.

1, 2 차 대전 사이 동안의 캘리포니아의 성장은 캘리포니아의 최대 도시의 기록에도 나타나있다. 1921 년, Los Angeles Times 발행인이 된 Harry Chandler 는 관광산업을 진흥하기 위한 중요한 회의를 소집했다. 그 회의에 참석한 사업가들과 부동산 개발 업자들은 그를 도와 동부 신문들에 Los Angeles 의 경이들을 광고할 목적으로 “All-Year Club of Southern California”를 만들었다. 성급한 1920 년대에, 이 조직은 캘리포니아로 관광객들뿐 아니라 새로운 주민들을 끌어 오는데 많은 역할을 했다.

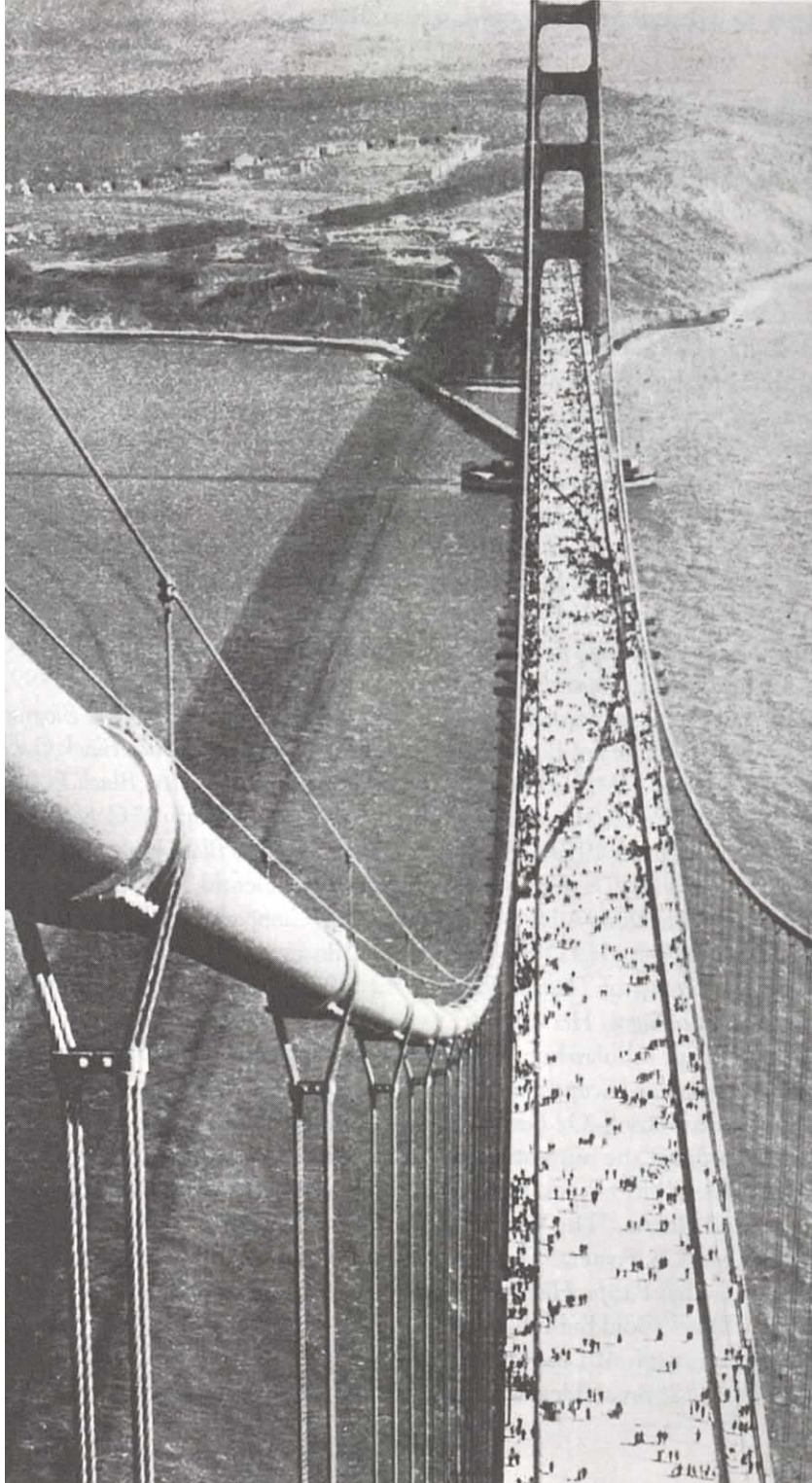
1930 년경에는 230 만명의 주민들이 Los Angeles 반경 30 마일 이내에 살았지만, 1930 년대 초가 되어서야 Los Angeles 는 진정한 시민 회관, 스페인식 Union Station 승객 철도 터미널, 그리고 근처의

정부 건물들 단지를 개발했다. 1930-40 년 사이에 Los Angeles 는 150 주년을 축하했고, 그 시절에 제 10 회 올림픽 경기를 새 콜롬비아에서 개최했으며, 첫 유선형 대륙 횡단 철도의 도착을 보았고, Griffith Park 에 천문대를 지었고, 새로운 도시 상수도시스템을 건설했고, 미래의 군용 항공 산업의 기초를 놓았다.

San Francisco 또한 오페라, 심포니, 오케스트라, 박물관들을 강화하고, 아름다운 Golden Gate Park 를 개량하고, 페리 보트를 보완하기 위해, 놀라운 Bay Bridge 를 만드는 등, 도시 시설들을 개선했다. 1939 년 5 월 27 일, 아름다운 Golden Gate Bridge 가 개통되었을 때, 20 만명이 자랑스럽게 다리를 건너갔다. 같은 해에 San Francisco 는 “World’s Fair of the West”라 칭한 Golden Gate International Exposition 을 주최했다. 정확히 17,041,999 명이 시카고 서쪽에서 처음으로 개최된 최대의 박람회에 입장료를 지불했다. San Francisco Bay 한가운데에 있는 Treasure Island 가 전시장이었는데, 그 섬은 2 차 대전중에는 해군 기지가 되었다.

San Francisco 는 이국적인 차이나타운, 케이블카, 식당들, Coit Tower, 그리고 배들이 드나드는 Golden Gate 등을 가진 관광 메카로 남아있다. 1930 년대에 San Francisco 의 조선 시설들, 부두들, 캔 공장들은 확장을 계속 했다. Robert Dollar 대위는 San Francisco 가 중요한 항공 센터가 되어가고 있는데도, San Francisco 를 증기선의 모항으로 삼았다. 1935 년 11 월 22 일, 북미와 중국 본토 사이의 첫 항로를 개척하기 위해 팬암 항공사의 “China Clipper”가 하늘로 치솟아 올랐다.

캘리포니아 인구의 경이적인 성장은 골드 러쉬 이후에도 줄지않고 계속 되었다. 2 차 대전 전야인 1940 년경에 캘리포니아 인구는 6,907,387 이었다. 그 때, Los Angeles 는 1,504,277 명, San Francisco 는 634,536 명의 인구를 갖고 있었다. San Francisco 외곽의 통근자들은 Alameda, Oakland, Berkeley, Burlingame 등 교외에 생겨난 새로운 “베드룸 커뮤니티”를 절실히 필요로 했다. 이후의 확장과 함께, 19 세기와 20 세기의 차이는 더욱 눈에 띄게 되었다. 캘리포니아는 인구면에서는 지나치게 개발되었지만, 복잡한 미래의 문제들을 다루는데는 느슨했다.



1939 년 5 월 27 일 Golden Gate Bridge 가 개통된 날 20 만명의 사람들이 북쪽으로 건너갔다.