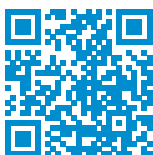


8. Legado y patrimonio industrial. Nexos manufactureros de Abelardo L. Rodríguez en el puerto de Ensenada



FRANCISCO ALBERTO NÚÑEZ TAPIA*

DOI: <https://doi.org/10.52501/cc.381.08>

Resumen

El presente capítulo tiene la finalidad de comprender el desarrollo industrial en el sector pesquero y vitivinícola de Ensenada, Baja California, México, en la época del general Abelardo Luján Rodríguez, ya que dicho personaje, en su figura como gobernador y eventualmente presidente sustituto de la nación, dio gran impulso a la rama industrial en el norte de México y en Baja California fomentó el desarrollo de ambos sectores por más de 30 años. Por ende, el objetivo de esta investigación es dar a conocer cuáles fueron sus nexos manufactureros con estos sectores que sirvieron como detonantes comerciales de la región y, que a la postre, se convirtieron en parte de su legado del patrimonio industrial en la región. La metodología que se utiliza para desarrollar la investigación es cualitativa y las fuentes son bibliográficas.

Palabras clave: *pesquera, vinícola, organización industrial, Baja California.*

Introducción

El estudio del patrimonio industrial en Ensenada y su preservación permite generar nuevas oportunidades de desarrollo turístico, cultural y social para la ciudad. En relación con figuras como la de Abelardo L. Rodríguez, cuya

* Doctor en Historia. Profesor-investigador de tiempo completo en Centro de Enseñanza Técnica y Superior (CETYS Universidad), México. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4771-6869> ; correo electrónico: francisco.nuneztapia@cety.mx

trayectoria política y comercial en diferentes épocas y lugares de México ha sido estudiada con frecuencia, aún falta por realizar un estudio a profundidad sobre la huella industrial que dejó en la población de Baja California y sobre todo de Ensenada, al impulsar las industrias pesqueras y vitivinícolas en la región. Un enfoque que ayude a arrojar luz sobre su legado industrial y que utilizamos en este trabajo, está basado en teorías económicas y sociales que explican cómo las condiciones políticas, económicas y geográficas influyen en el crecimiento industrial, como la teoría de la ventaja comparativa, la de desarrollo regional y la de sistemas sociales.

La primera de esas teorías explica cómo las regiones pueden especializarse en la producción de bienes para los que tienen una ventaja comparativa, como la abundancia de recursos naturales (Ricardo, 1817).

En el caso de Baja California, la proximidad geográfica y la riqueza de recursos marinos y terrestres (como la uva) proporcionaron una ventaja comparativa para el desarrollo de estas industrias. La teoría del desarrollo regional analiza cómo las regiones pueden desarrollarse a través de la inversión en infraestructura, la innovación tecnológica y la atracción de capital (Rodríguez-Pose, 2013). En Baja California, el desarrollo de infraestructura portuaria y la inversión en tecnología pesquera y vitivinícola fueron cruciales para el crecimiento de estas industrias. Por último, bajo el enfoque de la teoría de los sistemas sociales, donde se toma en consideración cómo las interacciones sociales y políticas influyen en el desarrollo económico (Luhmann, 1995), en el contexto de Baja California se pueden trabajar al abordar las relaciones entre empresarios, políticos y comunidades locales que fueron esenciales para el éxito de estas industrias.

En esta misma línea, y para profundizar en los nexos entre las industrias pesquera y vitivinícola y su impacto en la región que se abordarán en los apartados de esta investigación, exploraremos las siguientes relaciones y tipos de nexos: económicos, políticos y sociales, que, mediante el estudio de los mismos, podemos vislumbrar, aunque de manera general, inversiones que se suscitaron en las industrias pesqueras y vitivinícolas, como las concesiones exclusivas para la pesca o los incentivos para la producción de vino que se dieron e influyeron en el crecimiento de estas industrias; así como destacar que el desarrollo de estas industrias tuvo efectos en la migración y el crecimiento demográfico de la región, como en la formación de comunidades laborales y sociales.

Contexto regional

El descubrimiento de oro en California en 1849 marcó el inicio formal de las relaciones comerciales entre Estados Unidos y México en la región del Pacífico. Como resultado, el puerto de San Francisco, ubicado en el estado de California, Estados Unidos, al norte de la bahía homónima, experimentó un rápido crecimiento demográfico, pasando de 480 habitantes en 1848 a más de 300 000 en 1900 (Busto, 2008, p. 189). Este aumento poblacional generó una alta demanda de productos para satisfacer las necesidades de los mineros y trabajadores que llegaban a la zona en busca de oro. Para abastecer esta creciente demanda, los puertos mexicanos del Pacífico, como San Blas, Mazatlán, Guaymas, Acapulco, Manzanillo y La Paz, se convirtieron en puntos de convergencia para pasajeros y migrantes que buscaban embarcaciones que los transportaran a San Francisco. Aquellos que no lograban encontrar pasaje en barcos de pasajeros, a menudo solicitaban espacio en embarcaciones de carga que navegaban hacia el norte, donde se acomodaban como podían para llegar a California.

Las provisiones provenientes de estos puertos abastecían tanto a embarcaciones de pasajeros como de carga, algunas provenientes de Centro y Sudamérica y otras de Europa. Comerciantes de Mazatlán, Acapulco y San Blas, reconocidos por su capacidad de organización, enviaron socios y familiares a San Francisco para consolidar redes comerciales y mejorar el flujo de mercancías. Así, la consolidación del comercio marítimo en el Pacífico mexicano en la segunda mitad del siglo XIX fortaleció la actividad económica en comunidades costeras. El desarrollo de los puertos mexicanos del Pacífico, particularmente Ensenada de Todos Santos, fue posible gracias a una combinación de factores geográficos, políticos y tecnológicos, siendo los sectores pesqueros y vitivinícolas importantes al desempeñar ambos un papel crucial en el desarrollo industrial de la región.

Con un flujo constante de mercancías y personas hacia California, fue en la segunda mitad del siglo XIX cuando se consolidó la actividad comercial marítima en el Pacífico mexicano y con esto el transporte marítimo aumentó en las comunidades costeras de México, continuando su crecimiento debido a las oleadas de migrantes que se dirigían hacia los Estados Unidos por la vía marítima. Las condiciones comerciales en la región del Pacífico mexicano

estuvieron influenciadas por la llegada de nuevas tecnologías y la mejora de las rutas marítimas. Al principio, las embarcaciones que llegaban y partían de los puertos mexicanos lo hacían sin un horario establecido, utilizando principalmente barcos de vela. Con el tiempo, la introducción de barcos de vapor consolidó las rutas comerciales entre San Francisco y los puertos mexicanos, optimizando el transporte de personas y mercancías. Estas innovaciones permitieron que los puertos se transformaran en mercados regionales clave, con Ensenada emergiendo como un centro nodal debido a su ubicación estratégica y sus características geográficas, que ofrecían refugio natural para las embarcaciones (Núñez, 2021).

La incorporación de nuevas tecnologías en las rutas del Pacífico fue fundamental para el crecimiento comercial de estos puertos, que se transformaron en mercados regionales significativos para el comercio en México. El desarrollo de los puertos en el norte de Baja California, en particular el de Ensenada de Todos Santos, se produjo en las últimas tres décadas del siglo XIX, impulsado por una fuerte conexión con el estado de California, Estados Unidos. Durante este periodo, surgieron rumores sobre el interés del gobierno estadounidense en la península de Baja California. Se especulaba que su ocupación podría ser crucial para el progreso económico de California, dadas las bahías estratégicas y los recursos naturales que ofrecían posibilidades de desarrollo. Estas tensiones geopolíticas llevaron al gobierno mexicano a implementar medidas para fortalecer su control en la región. En 1877, el puerto de Ensenada fue abierto al comercio bajo el nombre de Puerto México, estableciendo una oficina aduanal provisional. Esta acción fue crucial para frenar la expansión estadounidense y fomentar la población en el norte de la península. La instalación de oficinas aduanales facilitó a los comerciantes locales la importación y exportación de mercancías con menor costo, promoviendo así el crecimiento del comercio marítimo (Núñez, 2021, p. 17-19). La creación de estas oficinas aduanales fue crucial, ya que resultaba más económico para los comerciantes locales importar y exportar mercancías desde California a través de Ensenada por vía marítima, en lugar de hacerlo por la vía terrestre (Treviño, 2003, pp. 111-112).

El transporte marítimo se convirtió en un elemento esencial para el desarrollo del puerto de Ensenada, gracias a su ubicación geográfica estratégica.

En 1886, se estableció una ruta regular de vapores con salidas semanales entre Ensenada y San Diego, California.

Esta conexión permitió a los habitantes de Ensenada mantenerse informados de los acontecimientos en ambas naciones, al tiempo que facilitaba el comercio y la movilidad. La apertura de una agencia consular, que rápidamente se convirtió en viceconsulado estadounidense en 1886, consolidó aún más esta relación comercial y marcó un incremento en la actividad económica de la región (Heath, 2002, pp. 251-252), hecho que indica un incremento en la actividad marítima y comercial, lo que incentivó la instalación de diversas industrias en la localidad. Las características geográficas de Ensenada jugaron un papel clave en su transformación económica. La región cuenta con bahías profundas y protegidas, ideales para el atraque de barcos de gran calado. Esto, sumado a un clima mediterráneo favorable, permitió el desarrollo de actividades agrícolas, pesqueras e industriales.

Es en este panorama que, en la última década del siglo XIX, el puerto de Ensenada de Todos Santos contó con cerca de una docena de empresas dedicadas a diferentes manufacturas. Entre ellas había una empacadora de pescado, otra de frutas, una fábrica de lana, una de cerillos, una de refrescos, y otra de jabón, además de una tenería, una cervecería, una destilería y dos molinos de harina. Estas fábricas emplearon a más de 150 personas, aunque algunas tuvieron una vida breve, como la fábrica de jabón, que fue destruida por la crecida de un arroyo durante intensas lluvias en 1891 y posteriormente reubicada en San Diego, California. Asimismo, la empacadora de pescado solo operó durante unos meses, pero su existencia motivó a otros comerciantes a desarrollar esta industria con más éxito en el territorio de Ensenada a principios del siglo XX, permitiéndoles competir en el mercado regional compartido con el sur de California.

Las empacadoras de pescado en la península bajacaliforniana

A inicios del siglo XX, la creciente demanda de comerciantes mexicanos por capturar y enlatar diversas especies de peces en el Pacífico bajacaliforniano impulsó la reactivación de las plantas procesadoras en el norte de la pe-

nínsula. Esta reactivación respondió a varios factores clave. El primero fue demanda creciente en California, donde la industria pesquera californiana, especialmente en ciudades como San Francisco y Los Ángeles, experimentó un auge significativo. La popularidad de productos como la albacora enlatada incrementó la demanda de pescado. Este aumento en la demanda llevó a la sobreexplotación de recursos marinos locales, como las sardinas, lo que obligó a las empresas a buscar nuevas fuentes de abastecimiento. El segundo factor fue la sobreexplotación de recursos en aguas californianas, derivado de una intensa actividad pesquera en California, lo que resultó en la disminución de poblaciones de especies clave. Ante la escasez, las flotas pesqueras se vieron forzadas a expandir sus zonas de captura hacia el sur, llegando hasta las costas de Baja California en busca de especies como la albacora. El tercer y último factor fueron las oportunidades económicas en Baja California, alusivas a la proximidad geográfica y la abundancia de recursos pesqueros en las aguas bajacalifornianas que presentaron una oportunidad atractiva para los empresarios. La instalación de plantas procesadoras en la región permitió aprovechar estos recursos y satisfacer la demanda del mercado estadounidense (Gómez, 2008, p. 2).

La combinación de una demanda creciente en California, la sobreexplotación de recursos en aguas estadounidenses y las oportunidades económicas en Baja California propiciaron la reactivación y el establecimiento de plantas procesadoras de pescado en el norte de la península durante las primeras décadas del siglo xx. Este resurgimiento fue posible gracias al desarrollo de la industria pesquera en California, donde San Francisco dio inicio a este tipo de actividad en la segunda mitad del siglo xix. Para 1903, en Los Ángeles, se comenzó a enlatar albacora, la cual se popularizó rápidamente entre los consumidores por su similitud con el pollo. El éxito de la albacora provocó un aumento en el número de empacadoras en la región, alcanzando casi 36 plantas en menos de 15 años (Ochoa, 2003, p. 24). La búsqueda de grandes bancos de peces para abastecer la floreciente industria en California, entre finales de 1870 y principios de 1880, llevó a la sobreexplotación de la fauna marina, como ocurrió con las sardinas. Después de establecer una planta procesadora en San Francisco en 1893, la compañía se vio obligada a trasladarse a Los Ángeles debido al agotamiento de las sardinas y para 1903, ante una nueva escasez de sardinas, se optó por enlatar albacora, lo que impulsó de

nuevo la industria. Los pescadores de San Diego fueron alentados a capturar exclusivamente esta especie, lo que fomentó la creación de más fábricas en San Francisco, Los Ángeles y San Diego. Para 1907, la flota pesquera californiana contó con más de 400 embarcaciones que llegaron hasta Ensenada, en Baja California, buscando albacora (Zolezzi y Bradley, 2008, pp. 10-11).

Sin embargo, la sobreexplotación de la albacora agotó sus bancos, y para 1910 las fábricas californianas empezaron a buscar alternativas. Se enteraron de la abundancia de barrilete y atún de aleta amarilla en Baja California y, aunque su carne no era de la misma calidad que la de la albacora, decidieron iniciar la pesca de estas especies. Las fábricas en Los Ángeles y San Diego se unieron para mejorar las embarcaciones y en ese mismo año zarpó desde San Diego la primera flota atunera hacia Baja California. El crecimiento de la flota atunera en el sur de California llevó a la creación de estaciones de servicio en la península de Baja California, como en bahía Tortugas, bahía Magdalena, cabo San Lucas y la isla de Cedros. Estas estaciones contaron con congeladores, fungían como centros de acopio y ofrecían servicios de abastecimiento a los navíos (Zolezzi y Bradley, 2008, pp. 11-13).

El aumento de la demanda incentivó a la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización a establecer una pequeña planta en San Quintín, perteneciente al territorio de Ensenada en 1880. Aunque se desconoce su éxito, en 1907 la compañía vendió sus activos a Charles C. Ames y David H. Hume, quienes renombraron la planta como La Pescadora. En 1908, Aurelio Sandoval se unió al negocio, y en 1909 adquirieron concesiones pesqueras del gobierno mexicano; Sandoval tomó el mando de la compañía y, en 1912, construyó una nueva planta en isla Margarita, financiada con capital extranjero. La planta operó hasta 1914 con trabajadores japoneses especializados en pesca y enlatado. Además, Sandoval obtuvo derechos para explotar otros recursos como guano y fosfatos en la península. La Pescadora llegó a tener una concesión exclusiva para la explotación de recursos marinos, lo que favoreció el desarrollo de la región y el asentamiento de migrantes atraídos por las oportunidades laborales (Gómez, 2011, pp. 122-124). La concesión exclusiva otorgada a La Pescadora para la explotación de recursos marinos en Ensenada fue un factor determinante en el desarrollo económico y social de la región. Esta concesión permitió a la empresa operar sin competencia en la explotación de los abundantes recursos pesqueros del Pacífico, lo

que atrajo a numerosos migrantes en busca de oportunidades laborales, fomentando el crecimiento demográfico y la diversificación económica de Ensenada.

El general Abelardo L. Rodríguez, quien se desempeñó como gobernador del Distrito Norte de la Baja California entre 1923 y 1929, jugó un papel crucial en este proceso. Durante su administración, impulsó la industrialización de la región mediante la introducción de nuevos métodos de pesca y el establecimiento de plantas procesadoras de pescado. En 1929, Rodríguez instaló una empacadora en El Sauzal, a seis kilómetros al norte de Ensenada, lo que consolidó la industria pesquera local y generó empleo para la población. Además, Rodríguez promovió la creación de cooperativas de pescadores y otorgó contratos y concesiones que sentaron las bases para el desarrollo de la industria pesquera en la región (Cámara de Diputados, 2006). Su visión empresarial y política facilitó la integración de técnicas y tecnologías avanzadas, muchas de ellas aportadas por inversionistas y pescadores japoneses, lo que mejoró la eficiencia y productividad del sector (Crespo-Guerrero y Jiménez-Pelcastre, 2018).

La exclusividad de la concesión otorgada a La Pescadora no solo garantizó el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos, sino que también propició la llegada de migrantes, quienes encontraron en la industria pesquera una fuente estable de empleo. Este flujo migratorio contribuyó al desarrollo urbano y a la diversificación de la economía local, consolidando a Ensenada como un centro neurálgico de la actividad pesquera en el noroeste de México. La concesión exclusiva a La Pescadora y las políticas implementadas por Abelardo L. Rodríguez fueron fundamentales para el desarrollo industrial de Ensenada en este periodo. Estas acciones no solo impulsaron la economía regional, sino que también atrajeron a una fuerza laboral diversa, sentando las bases para el crecimiento y la prosperidad de la ciudad en las décadas siguientes.

Asimismo, el crecimiento suscitado de la industria pesquera en Baja California atrajo migrantes de territorios mexicanos cercanos, especialmente de Sinaloa y Sonora. Luis M. Salazar, un comerciante sonoreense, se convirtió en una figura clave en la industria, primero como gerente de La Pescadora y luego al fundar su propia planta, La Industrial de Ensenada, que llegó a emplear a más de 2 000 personas. A partir de la década de 1920, el comercio del enlatado de

mariscos se expandió rápidamente en Baja California, impulsado por productos como la sardina, la albacora y el abulón. Sin embargo, la sobreexplotación de estas especies llevó al declive de sus poblaciones y, en Ensenada, se incentivó el enlatado de atún, que se convirtió en un producto muy demandado tanto en México como en Estados Unidos (Núñez, 2022, pp. 159-160).

Para 1922, la captura y el enlatado de atún se habían convertido en la principal actividad comercial en Baja California. El éxito del barco-fábrica Calmex impulsó a los hermanos Bernstein, comerciantes que llegaron a Baja California a través de las compañías colonizadoras, a extender sus operaciones hasta cabo San Lucas, donde establecieron una planta procesadora en 1925. Entre 1920 y 1925, la compañía de los Bernstein exportó diariamente cerca de 200 cajas de productos enlatados, incluyendo abulón, langosta y pescado. Todo el atún procesado en el Calmex se comercializó exitosamente en Estados Unidos, principalmente en San Pedro, donde se encontraba el mercado más grande de productos pesqueros enlatados (Ochoa, 2003, pp. 25-27).

Es por estos datos anteriormente presentados, y a modo de cierre de este apartado, que podemos argumentar que, a principios del siglo xx, la industria pesquera en Baja California experimentó un notable auge, especialmente en la captura y enlatado de atún. Este crecimiento no solo atrajo a migrantes en busca de oportunidades laborales, sino que también tuvo múltiples implicaciones económicas y sociales en la región, de las cuales podemos resaltar cuatro en particular.

La primera es la diversificación económica, dada por la expansión de la industria pesquera, la cual contribuyó a diversificar la economía local, anteriormente dominada por actividades agrícolas y ganaderas. La pesca se consolidó como una fuente significativa de ingresos y empleo, estimulando el desarrollo de infraestructura portuaria y de procesamiento. La segunda fue el desarrollo de infraestructura derivado de un incremento en la producción pesquera que impulsó la construcción de plantas procesadoras, almacenes y vías de comunicación, mejorando la conectividad y facilitando el comercio tanto nacional como internacional. La tercera fue la participación de inversores, empresas y capitales extranjeros, principalmente de Estados Unidos, los cuales invirtieron en la región, introduciendo tecnologías avanzadas y prácticas de pesca industrial que incrementaron la productividad. La cuarta y última sería el impacto ambiental, suscitado por intensificación

de la actividad pesquera que llevó a la sobreexplotación de ciertos recursos marinos, generando preocupaciones sobre la sostenibilidad de las especies y la necesidad de regulaciones para preservar el ecosistema.

Es por estos factores, y en medio del desarrollo de los mismos en este periodo y región en particular, que Abelardo L. Rodríguez, quien se desempeñó como gobernador del Territorio Norte de Baja California entre 1923 y 1929, jugó un papel crucial en el avance industrial de la región. Su influencia en la industria pesquera facilitó la modernización de las técnicas de captura y procesamiento, beneficiando a los pescadores locales y fortaleciendo la economía regional. En cuanto a la vitivinicultura, Rodríguez adquirió en 1931 el rancho Los Dolores, que comprendía 181 hectáreas sembradas con vid y árboles frutales, incursionando así en la producción de vino en Baja California.

La vitivinicultura en Baja California tiene sus raíces en el siglo XIX, con la fundación de Bodegas Santo Tomás en 1888 en Ensenada. Esta bodega marcó el inicio de la producción vinícola en la región, aprovechando las condiciones climáticas favorables y la influencia de inmigrantes europeos. Posteriormente, en 1928, se estableció la bodega L.A. Cetto, que contribuyó significativamente a la industrialización y expansión de la producción de vino en el estado. La creciente demanda de bebidas alcohólicas, en particular en Tijuana, alentó la producción vinícola, al igual que la de otras bebidas similares. La producción de vino en el Territorio Norte de la Baja California había sido estimulada desde principios del siglo XX por el consumo de europeos (italianos y españoles) avecindados en este territorio (Méndez, 2016).

La intervención de Abelardo L. Rodríguez en la región figuró como un referente en estos sectores, dejando un legado que perdura hasta la actualidad, por lo que tanto la industria pesquera como la vitivinícola desempeñaron roles fundamentales en la transformación económica y social de Baja California en las primeras décadas del siglo XX, como se expone a continuación

Las industrias de Abelardo L. Rodríguez

La pesca

Tras la Revolución mexicana, Abelardo L. Rodríguez desempeñó un papel crucial en el desarrollo económico de Baja California. Nombrado jefe de

operaciones militares en el norte del territorio entre 1920 y 1922, y posteriormente gobernador de 1923 a 1929, Rodríguez impulsó diversas iniciativas que transformaron la región. Durante su gestión, promovió la industrialización y el comercio, estableciendo empresas en sectores como la pesca, la vinicultura y la aviación. Su participación no se limitó al ámbito gubernamental; también fue un empresario activo, involucrándose directamente en proyectos que fomentaron el crecimiento económico y atraieron inversión extranjera. Su legado en Baja California es notable, destacando la creación de instituciones financieras como el Banco del Pacífico y el Banco Mexicano de Occidente, que facilitaron el financiamiento de nuevas industrias y empresas en la región. Además, estableció la industria olivarera e impulsó la vinícola en la región de Santo Tomás, contribuyendo al desarrollo agrícola y agroindustrial de Baja California. La visión empresarial de Rodríguez y su capacidad para atraer inversiones fueron determinantes en la transformación de Baja California, consolidando su economía y sentando las bases para su futuro desarrollo. Esto lo convirtió en un ejemplo de los generales revolucionarios que, tras finalizar la campaña militar, asumieron cargos políticos y facilitaron la transición hacia sectores industriales al promover la inversión nacional y extranjera para impulsar los territorios que gobernaban (Núñez, 2015, p. 43).

Durante su mandato en la década de 1920, el sector industrial pesquero experimentó un crecimiento significativo, siendo El Sauzal el lugar preferido por el gobernador para impulsar esta industria. La elección de El Sauzal como un lugar preferido por Rodríguez se debe a varias razones estratégicas y económicas relacionadas con la ubicación geográfica favorable del lugar, con acceso al mar y a la inversión empresarial, aunque escasa en un principio, lo que sugiere que vio en esta localidad un lugar estratégico para impulsar la industria pesquera. Allí, logró aumentar la actividad de una planta procesadora de sargazo dedicada a la extracción y comercialización de potasa, y aunque esta planta tuvo un breve éxito gracias al conocimiento de los pescadores locales sobre el alga marina, su sobreexplotación llevó a un declive. Sin embargo, durante la gubernatura de Rodríguez se establecieron varias empacadoras en El Sauzal que procesaron diversas especies como abulón, almeja, jurel y sardina, entre otras (Ochoa, 2003, p. 32).

El auge de la industria pesquera en la década de 1920 llevó a la creación de la empresa La Nacional de Productos Marinos, S. A., dedicada a la ex-

plotación de recursos marinos, que fue adquirida por Rodríguez en 1932, cuando ya era presidente sustituto de México (1932-1934). Rodríguez desempeñó un papel crucial en el crecimiento de las industrias pesqueras en Baja California y al ser uno de los fundadores de la empresa La Nacional de Productos Marinos, S. A., en Ensenada, en 1928, colaboró cercanamente con su hermano Fernando F. Rodríguez, William C. Allen, Michael A. Leonis y Miguel Gándara. Esta compañía se dedicó al empaque de productos marinos y Abelardo fue un socio activo en la misma hasta que tuvo que renunciar debido a sus compromisos presidenciales. Posteriormente, William C. Allen asumió su posición en la empresa (Almaraz, 2021, p. 91) hasta el regreso de Rodríguez, que después de dejar la silla presidencial compró esta industria y la renombró como Pesquera del Pacífico en 1937 y mejoró significativamente las condiciones laborales y de seguridad para sus empleados, con el objetivo de aumentar el número de trabajadores en su planta y expandir los procesos de enlatado en El Sauzal. Con el interés de aumentar la capacidad comercial de la empacadora y hacer prosperar la industria, Rodríguez mandó construir varias viviendas para sus trabajadores, lo que impulsó la migración hacia El Sauzal, ya que muchos de ellos residían en Ensenada y debían recorrer entre 45 minutos y una hora para llegar a la Pesquera del Pacífico. Las primeras casas construidas fueron de madera y contaron con servicios básicos como luz eléctrica y agua potable. Además, facilitó la adquisición de terrenos a sus trabajadores, ya que él poseía muchos de los terrenos en El Sauzal, lo que incentivó a más personas a establecerse de forma permanente en la localidad. Esto contribuyó al desarrollo del poblado, ya que muchos migrantes decidieron quedarse debido a las condiciones favorables que Rodríguez ofreció a quienes trabajaron en su empacadora, que incluían buenos salarios y un fácil acceso a viviendas y terrenos (Ochoa, 2003, pp. 33-34).

La incursión de Rodríguez en la industria pesquera benefició a los pescadores mexicanos en Baja California, ya que les permitió pescar libremente en embarcaciones nacionales, incluso aquellas tripuladas por personas de otros países. Un ejemplo de esto fue el navío Texas, conocido por estar comandado por una tripulación japonesa que se dedicó a la pesca de sardinas, pero que se negaba a emplear a pescadores mexicanos, a pesar de que operaba en aguas nacionales y comerciaba en el país. Este problema afectó la vida de los pescadores mexicanos, ya que se trataba de una situación común a

lo largo de gran parte del litoral del Pacífico mexicano, a pesar de que el artículo 32 de la Constitución de 1917 establecía claramente que solo los mexicanos por nacimiento podían tripular embarcaciones nacionales. La situación en Baja California se complicó por la fuerte oleada migratoria que comenzó a finales del siglo XIX, lo que permitió que migrantes de diversas nacionalidades llegaran a la región y, al contar con más recursos que los pescadores mexicanos, podían adquirir barcos y desplazar a los nacionales (Núñez, 2022, pp. 162-163).

La llegada de personas de diferentes nacionalidades y culturas contribuyó a la diversidad social de la región. Sin embargo, también generó tensiones sociales debido a la competencia económica y las diferencias culturales. La migración no solo trajo beneficios económicos, sino que también cambió la dinámica social local, creando un entorno multicultural más complejo. Aun así, la diversidad cultural que trajo la migración enriqueció la identidad regional. La interacción entre diferentes grupos culturales contribuyó a la formación de una sociedad más cosmopolita en Baja California. Los migrantes provenían de diversas nacionalidades, incluyendo estadounidenses y asiáticos. En el siglo XIX, Baja California experimentó una inmigración significativa de personas del este de Estados Unidos, así como de Asia, especialmente de China, quienes llegaron para trabajar en diversas actividades económicas. Los migrantes que llegaron a Baja California eran personas que buscaban oportunidades económicas mejoradas. Muchos de ellos tenían experiencia en actividades como la minería, el comercio y la pesca (Heath, 2002; Magaña, 2004; Piñera *et al.*, 2012). Sin embargo, no todos los migrantes tenían los recursos necesarios para adquirir barcos y desplazar a los pescadores locales. La afirmación de que todos podían acceder a comprar barcos es una generalización que no refleja la realidad de la situación. Probablemente, solo una fracción de los migrantes con suficientes recursos económicos y experiencia en la pesca pudieron competir efectivamente con los pescadores mexicanos. Aun así, la migración a Baja California a finales del siglo XIX tuvo impactos significativos en la economía, la sociedad y la cultura local. Aunque algunos migrantes pudieron acceder a recursos para competir en la industria pesquera, no todos tuvieron esta capacidad.

Durante la década de 1940, la industria de empacadoras de recursos marinos en Baja California creció considerablemente, impulsada por el au-

mento en el número de embarcaciones que llegaron a la región en busca de sardinas y macarelas, dos de los productos más demandados en ese momento. El panorama industrial de Ensenada y El Sauzal continuó evolucionando y Rodríguez se consolidó como el líder del grupo industrial pesquero que dirigió durante varios años. Bajo su liderazgo, la Pesquera del Pacífico se convirtió en la empacadora más grande de México, superando rápidamente a otras industrias locales, que se unieron a sus actividades, a excepción de la planta La Industrial de los hermanos Salazar (Prieto, 1997, pp. 23-24).

En las décadas posteriores a los años cuarenta, se establecieron más plantas empacadoras de sardina en Ensenada y El Sauzal, aprovechando el auge comercial que este producto aún mantenía en los mercados internacionales. La primera empacadora en Ensenada que comenzó a procesar sardinas y dominó el mercado regional por un tiempo fue La Industrial, que inicialmente operó en la fabricación de hielo y el procesamiento de abulón y más tarde se dedicó a enlatar sardinas. En 1953, se inauguró la empacadora Galicia, propiedad del español Antonio Paz (Ochoa, 2003, pp. 35, 51).

En el contexto de Baja California, la creación de industrias pesqueras se benefició de la posición de poder de figuras como Rodríguez, quien no solo fue un político influyente, sino también un empresario activo en el sector pesquero que, por tener una posición de poder, es que podemos inferir que tuvo acceso a recursos y la influencia política, cruciales para el desarrollo de industrias. El desarrollo de las industrias pesqueras en Baja California se benefició de una combinación de factores, incluyendo el poder político, el acceso a recursos, la demanda del mercado y las políticas gubernamentales. Sin embargo, es crucial profundizar en las relaciones específicas y los impactos de este desarrollo para obtener una comprensión más completa.

Para entender los nexos y relaciones que se establecieron en el desarrollo de estas industrias, es importante considerar la inversión de capital, relacionada con las asociaciones que Rodríguez cultivó. De entrada, Rodríguez se asoció con otros empresarios para fundar empresas como Pesquera del Pacífico, lo que indica una red de relaciones y acuerdos comerciales que facilitaron el crecimiento de la industria pesquera. A su vez, al tener acceso y control sobre recursos naturales, como la pesca y la capacidad para invertir en infraestructura, como plantas empacadoras, esenciales para el éxito de estas industrias, sugiere que el acceso a capital y recursos naturales como

factor clave en la creación y expansión de estas empresas. Las políticas gubernamentales, como la reserva de la captura de langosta para pescadores regionales, también influyeron en el desarrollo de la industria pesquera. Estas políticas podrían haber favorecido a ciertas empresas o grupos sobre otros. Por último, la demanda internacional de productos como la sardina y el atún impulsaron la expansión de las industrias pesqueras en Baja California, siendo empresas como la Pesquera del Pacífico, La Industrial y Empacadora Galicia que se beneficiarían de este auge comercial para establecerse y dominar el mercado regional.

Es importante entonces problematizar la idea de que el poder político o económico es suficiente para crear industrias exitosas. Además de la influencia política, factores como la inversión en tecnología, la gestión empresarial efectiva y la adaptación a las condiciones del mercado fueron cruciales para el éxito de estas industrias. En cuanto a los nexos, es necesario explorar más a fondo las relaciones entre empresarios, políticos y comunidades locales para entender cómo se distribuyeron los beneficios y los costos del crecimiento industrial en esta región. Esto incluye analizar las ganancias y pérdidas económicas, sociales y ambientales asociadas con el desarrollo de estas industrias.

A pesar de esto, también se establecieron otras industrias de mediano y bajo capital que se dedicaron a la explotación de diversos recursos marinos y además del atún y la sardina, otros productos de alta demanda incluyeron el sargazo, las almejas, el abulón y las langostas, contribuyendo significativamente a la economía regional y formando parte de los conglomerados pesqueros más importantes de México y Latinoamérica hasta las últimas dos décadas del siglo xx (Prieto, 1997, pp. 23-24).

El vino

Abelardo L. Rodríguez también se involucró inicialmente en la industria vinícola, siendo accionista de la Productora de Vinos y Hielo de Mexicali, S. A., fundada en 1926, junto con William C. Allen, Arturo Guajardo y Will E. Keller. Esta empresa formó parte de sus esfuerzos por diversificar las actividades industriales en la región, consolidando su participación en diversos sectores productivos de Baja California (Almaraz, 2021, pp. 89-90).

Poco después de dejar la gubernatura de Baja California, Rodríguez adquirió en 1931 los viñedos del rancho Los Dolores en el valle de Santo Tomás, que abarcaban más de 180 hectáreas, así como los edificios que servían de bodegas ubicados en el puerto de Ensenada, donde se almacenaba el vino (Méndez, 2016, p. 159). Al comprar esta industria, Rodríguez comenzó a ampliar las antiguas bodegas, que por un breve periodo albergaron un cuartel militar, una caballeriza y un almacén. El cuartel, edificado en un estilo severo propio del orden militar, se convirtió en una de las construcciones más sobresalientes del puerto de Ensenada en el siglo xx. Con el paso de los años, estas instalaciones fueron modificadas para preservarlas, tratando siempre de conservar su estilo original (Heath y Torres, 1995, pp. 65-77).

Cuando Rodríguez fue nombrado presidente de la República Mexicana en 1932, aprovechó su breve mandato (1932-1934) para impulsar fuertemente la industria vitivinícola de Baja California, ya que le interesaba personalmente, como miembro del gremio de comerciantes, que ciertos sectores industriales en los que era socio y propietario, como la pesca y el sector vitivinícola, se desarrollaran en la región. Bajo su gobierno, el sector vitivinícola recibió diversos incentivos, entre ellos la libre importación de uva, envases y materiales auxiliares para la producción de vino (Heath y Torres, 1995, pp. 65-77). Uno de los mayores obstáculos que enfrentó Rodríguez junto con su empresa vinícola fue el estancamiento de la industria debido a la insuficiencia de insumos, pero pudo resolverlo al comenzar a importar parte de la uva utilizada para la elaboración de vino desde Estados Unidos.

La insuficiencia en la industria vitivinícola bajo el gobierno de Abelardo L. Rodríguez se debió principalmente a la falta de abastecimiento de uva de calidad en Baja California. Aunque se permitió la libre importación de uva, envases y materiales auxiliares para la producción de vino, los vinicultores enfrentaron dificultades para garantizar un suministro constante y de calidad (Heath y Torres, 1995, pp. 65-77). Una de las razones clave de esta insuficiencia fue la limitada producción local de uva. La industria vitivinícola en Baja California durante las décadas de 1930 y 1940 no logró desarrollarse plenamente debido a la falta de incentivos fiscales adecuados y a la competencia con vinos importados y nacionales más baratos. Además,

las políticas gubernamentales, aunque bien intencionadas, no siempre se tradujeron en apoyo efectivo para los productores locales, lo que dificultó el crecimiento sostenible de la industria (Méndez, 2016, p. 158).

Para resolver este problema, Rodríguez y otros empresarios recurrieron a la importación de uva desde Estados Unidos, lo que permitió mantener la producción de vino a pesar de las limitaciones locales (Heath y Torres, 1995, pp. 65-77). Sin embargo, esta solución no fue suficiente para impulsar de modo significativo la industria vitivinícola en Baja California durante ese periodo.

Además, la creación de perímetros libres en México durante la década de 1930 para importar productos y mercancías benefició de manera directa a sus industrias, permitiéndoles introducir con libertad y, principalmente por vía marítima en el caso de Baja California, equipos modernos, barricas y envases, con el fin de adecuar y mejorar las fábricas para procesar mejor el pescado y las uvas.

Al finalizar su periodo como presidente sustituto de México en noviembre de 1934, Rodríguez regresó a Baja California y trasladó la producción de vino de Santo Tomás a las bodegas de Ensenada. Este cambio se debió a varias razones: la posibilidad de beneficiarse del servicio de energía eléctrica disponible en el puerto, que no existía en el valle de Santo Tomás y la necesidad de importar una mayor cantidad de uvas ante la escasez de producción local, evitando así el costo del traslado desde Ensenada hasta el valle, a unos 42 kilómetros al sur del puerto. Las uvas llegaron al puerto de Ensenada y tenían que ser transportadas por vía terrestre hasta Santo Tomás para su procesamiento, lo que generaba grandes pérdidas para la industria de Rodríguez debido a las largas distancias y las pésimas condiciones de los caminos, especialmente en época de lluvias, cuando las carretas se quedaban atascadas en el barro durante días y las uvas se echaban a perder (Núñez y Méndez, 2018, pp. 119-123).

En el puerto, Rodríguez adquirió los lotes contiguos al excuartel militar y el almacén que habían sido utilizados como bodegas por Andonaegui en años anteriores para resguardar las barricas llenas de vino e hizo las adecuaciones necesarias para la colocación de los toneles y el equipo industrial moderno que adquirió para la elaboración del vino. Con esto, trasladó por completo todas las operaciones de producción de la empresa del rancho Los

Dolores a las bodegas del puerto, donde comenzó a producir y embotellar el vino, dedicándose solo al cultivo de la vid en el valle. Rodríguez reorganizó toda su empresa y el 29 de noviembre de 1937 quedó formalmente fundada Bodegas de Santo Tomás, con una emisión de 1 800 acciones, siendo él el socio mayoritario con 1 576 acciones, y el resto distribuido entre cinco de sus socios: Alfredo Murúa Martínez, Alfredo Hernández, Francisco A. Morales, José A. Coronel y Esteban Ferro (Núñez, 2020, p. 238). Poco después de trasladar la producción de vino al puerto, Rodríguez logró exportar una gran cantidad de vino y otros licores elaborados en su planta, tanto fuera de la región como en ocasiones dentro del país. Cuando se quedaban en México, estos productos generalmente se enviaban a Guaymas, Mazatlán o Manzanillo, antes de llegar al Distrito Federal y al resto de la República Mexicana (Méndez, 2016, p. 171).

A medida que el recinto industrial de Bodegas de Santo Tomás comenzó a experimentar un notable éxito, especialmente a finales de la década de 1930 y durante toda la de 1940, Rodríguez amplió su empresa, que llegó a contar con una bodega de fermentación y destilación, una fábrica de aguardiente (que incluía una sección de calderas, un enfriador de agua, un almacén de aguardiente y otro de materia prima), un laboratorio, una sala de barricas, una sala para la producción de vinos espumosos, oficinas, una sala para vinos blancos y otra para vinos tintos (esta última construida con muros de ladrillo y un techo de acero y lámina, capaz de albergar 10 toneles de 41 000 litros y tres de 25 000 litros, fabricados con pino rojo de California), así como una embotelladora y varios almacenes (Núñez, 2020, p. 240). Gracias a la proximidad del puerto de Ensenada con el sur de California, aproximadamente a 110 kilómetros de la frontera entre México y Estados Unidos, Rodríguez estableció una relación cercana con comerciantes y empresarios californianos. Además, contrató a ingenieros y arquitectos estadounidenses para seguir mejorando su planta industrial vitivinícola en el puerto. Fue a raíz de esta relación con los comerciantes del sur de California que Rodríguez decidió contratar a una empresa estadounidense de San Diego para que, a mediados de 1940, diseñara, fabricara y construyera su planta de fermentación. La colaboración con esta empresa californiana fue exitosa, ya que continuaron trabajando juntos durante toda la década, realizando diversas construcciones, adecuaciones y modificaciones en los

edificios de su recinto industrial vitivinícola. El transporte de los materiales de construcción, incluidos algunos prefabricados, se llevó a cabo mediante embarcaciones, dado que la conexión marítima entre los puertos de Ensenada y San Diego era fuerte y antigua, facilitando una comunicación más rápida y segura que la terrestre (Núñez, 2017, pp. 48-49).

En la década de 1940, se construyeron varios almacenes en el recinto industrial vitivinícola con un estilo funcionalista, utilizando muros de bloque de cemento, techos de marcos rígidos de acero y estructuras de madera, con cubiertas de lámina. Con el tiempo, estos edificios sufrieron diversas remodelaciones, y en su interior se añadieron oficinas con escaleras de espiral de acero y pino rojo, así como pequeños almacenes. Dentro del recinto industrial, se ubicaron las oficinas de la empresa, que contaban con una gran caja fuerte y estaban construidas en un estilo colonial californiano, también conocido como español colonial. Este estilo se caracteriza por la combinación de elementos coloniales españoles con influencias misionales e indígenas y se popularizó gracias a la exposición Panamá-California de 1915-1916 en el parque Balboa de San Diego. Una de sus características distintivas es el uso de estuco blanco en las paredes exteriores y tejas de color rojizo en los techos (Núñez, 2015, p. 110). Estas adecuaciones no solo atrajeron a numerosos inversionistas, políticos y comerciantes de la región, sino que también sirvieron para recibir a funcionarios, cónsules, embajadores y gobernadores que visitaron el puerto durante este periodo, un evento que continúa ocurriendo en el recinto industrial hasta el día de hoy.

Conclusiones

El desarrollo de las industrias pesquera y vitivinícola en Baja California durante el siglo xx fue impulsado por una combinación de factores económicos, políticos y sociales. La visión y las acciones de líderes como Abelardo L. Rodríguez fueron cruciales para promover estas industrias, aprovechando las oportunidades económicas y geográficas de la región. Aunque el crecimiento de estas industrias enfrentó desafíos, como la insuficiencia de insumos y la sobreexplotación de recursos, también generó empleo, atrajo migrantes y diversificó la economía local. El análisis de casos específicos, como el de

Rodríguez y otros comerciantes e industriales de la época, contribuye a rescatar la memoria histórica de la región y a valorar el legado que dejaron, incluso cuando sus industrias ya no existen físicamente.

Como se aprecia a lo largo de esta investigación, los procesos industriales detonados en California, Estados Unidos, en la segunda mitad del siglo XIX, propiciaron la creación de diversas industrias en el norte de Baja California que se integraron a la dinámica del mercado regional y binacional, debido a la cercanía de los poblados mexicanos donde se instalaron estas industrias con las estadounidenses. El estudio del desarrollo de las industrias pesquera y vitivinícola en Baja California durante el siglo XX se enriquece al considerar los nexos entre factores económicos, políticos y sociales. La industria pesquera, por ejemplo, se benefició de la demanda creciente en California y la sobreexplotación de recursos marinos en aguas estadounidenses, lo que llevó a las flotas pesqueras a expandirse hacia el sur, llegando a las costas de Baja California. Este movimiento no solo impulsó la creación de plantas procesadoras en la región, sino que también atrajo a migrantes en busca de empleo, contribuyendo al crecimiento demográfico y económico de ciudades como Ensenada. La industria vitivinícola también se benefició de estos nexos, especialmente bajo el liderazgo de Rodríguez, que, durante su breve mandato como presidente de México, impulsó la industria vitivinícola permitiendo la libre importación de uva y materiales auxiliares para la producción de vino. La adquisición de los viñedos del rancho Los Dolores y el traslado de la producción a las bodegas de Ensenada permitieron a Rodríguez optimizar la logística y mejorar la calidad del vino, así como que la creación de la fábrica a gran escala de Bodegas de Santo Tomás en 1937 marcó un hito en la industria vitivinícola de Baja California, consolidando a la región como un importante productor de vinos en México. Estos nexos entre la política, la economía y la geografía fueron fundamentales para el éxito de estas industrias.

Al analizar estos nexos, se puede comprender cómo el desarrollo de las industrias pesquera y vitivinícola en Baja California se benefició de una combinación de factores. La proximidad geográfica con California, la abundancia de recursos naturales y las políticas gubernamentales favorables crearon un entorno propicio para el crecimiento económico. Además, la inversión en infraestructura y tecnología, así como la colaboración con

empresarios extranjeros, permitieron a estas industrias competir en el mercado nacional e internacional. El estudio de estos nexos no solo proporciona una visión más completa del pasado económico de Baja California, sino que también ofrece lecciones valiosas para el desarrollo sostenible y equitativo de la región en el futuro.

El puerto de Ensenada de Todos Santos, capital del territorio norte de Baja California entre 1882 y 1915, sirvió como punto estratégico y base para muchas de estas nacientes industrias. Gracias a su posición geográfica y jurisdicción territorial, contó con una gran variedad de recursos marinos codiciados por los comerciantes californianos, que inicialmente fueron explotados ilegalmente, hasta que en Ensenada se empezaron a establecer industrias nacionales que lograron desalentar el tráfico ilegal al incursionar en el negocio del empaquetado de peces y fauna marina. De esta manera, migrantes mexicanos establecieron sus propias industrias en el puerto de Ensenada y sus alrededores, las cuales tuvieron un éxito inmediato debido a la gran demanda de productos marinos enlatados. Casos como los de los Bernstein, Salazar o el propio Sandoval, comerciantes que detonaron este tipo de industrias, requieren ser rescatados y retomados en futuras investigaciones, ya que aún se conoce poco sobre cómo sus negocios impactaron y detonaron el comercio, la migración y la economía regional.

En esta misma línea, el caso de Abelardo L. Rodríguez necesita un estudio más enfocado en su relación industrial en el puerto de Ensenada, ya que tanto su industria pesquera, Pesquera del Pacífico, como su bodega vinícola, Bodegas de Santo Tomás, se convirtieron en polos de atracción para muchos migrantes que trabajaron toda su vida en ellas gracias a la estabilidad que Rodríguez les ofreció para que se quedaran en Ensenada. De la planta procesadora de pescado, Pesquera del Pacífico, solo quedan algunos vestigios e historias de su grandeza, ya que fue demolida casi en su totalidad a finales del siglo xx, pero de Bodegas de Santo Tomás, la planta vinícola que Rodríguez mandó expandir y convertir en una de las más exitosas industrias vitivinícolas de la región, aún se preserva casi por completo su infraestructura, la cual, en los últimos años, se ha convertido en un punto turístico, cultural y social en Ensenada.

El estudio del patrimonio industrial en Baja California ofrece una perspectiva valiosa sobre cómo las industrias pesquera y vitivinícola se desarrollaron en la región durante el siglo xx. La historia de estas industrias está

estrechamente ligada a la visión y las acciones de líderes como Abelardo L. Rodríguez, quien no solo promovió el crecimiento económico, sino que también dejó un legado arquitectónico y cultural en la región. En el contexto de los estudios del patrimonio industrial, es importante considerar cómo el legado de estas industrias puede ser preservado y valorado en la actualidad. La industria pesquera y vitivinícola en Baja California no solo han dejado un impacto económico, sino también un patrimonio cultural y arquitectónico que debe ser protegido. Las políticas de conservación y turismo cultural pueden ayudar a preservar estos sitios industriales, promoviendo al mismo tiempo el desarrollo sostenible de la región. Al reconocer y valorar este patrimonio, se puede asegurar que el crecimiento económico futuro se realice de manera equitativa y sostenible, beneficiando tanto a la economía como al medio ambiente y a la sociedad en su conjunto. Esto requiere un enfoque integral que considere tanto los aspectos históricos como los sociales y ambientales del desarrollo industrial en Baja California.

El legado de este desarrollo se refleja en la posición actual de Baja California como un centro importante de la industria pesquera y vitivinícola en México. Es por esto que se necesita seguir trabajando y rescatando la historia industrial regional, no solo de Baja California, sino de diferentes partes del mundo, con la finalidad de conocer quiénes fueron los hombres y mujeres que detonaron diversos tipos de industrias que, aunque algunas de ellas han desaparecido por completo en la actualidad, su huella y legado aún perduran entre la población.

En última instancia, la historia de Baja California durante el siglo xx nos enseña que el liderazgo visionario y las políticas adecuadas pueden transformar una región, pero también subrayan la importancia de considerar los impactos sociales y ambientales a largo plazo para asegurar un desarrollo sostenible y equitativo.

Referencias

- Almaraz, A. (2021). Abelardo L. Rodríguez, un personaje protagónico. Redes de negocios en Baja California, 1923-1932. En D. Piñera, A. Almaraz y M. Cerutti. *Perfiles protagónicos en el noroeste de México, 1870-1970*. Universidad Autónoma de Nuevo León.
- Busto, K. (2008). El espacio del Pacífico mexicano: puertos, rutas, navegación y redes

- comerciales, 1848-1927 [tesis doctoral, El Colegio de México]. <https://hdl.handle.net/20.500.11986/COLMEX/10004392>
- Cámara de Diputados, LX Legislatura. (2006). *Informes presidenciales: Abelardo L. Rodríguez. Servicio de Investigación y Análisis*, Dirección de Referencia Especializada, Subdirección.
- Crespo-Guerrero, J. M., y Jiménez-Pelcastre, A. (2018). Orígenes y procesos territoriales del cooperativismo pesquero en la zona Pacífico Norte de Baja California Sur, México, 1850-1976. *América Latina en la Historia Económica*, 25(1), 196-238. <https://doi.org/10.18232/alhe.v25i1.841>
- Gómez Estrada, J. (2011). Pesca, industria y poblamiento en el Distrito Norte de la Baja California, 1909-1919. En L. León (coord.) *Territorio, sociedad y frontera. Estudios históricos sobre Baja California*. (pp. 117-138). Centro Cultural Tijuana, CONACULTA, Colección Divulgación Cultural.
- Gómez, J. (2008). La industria pesquera bajacaliforniana en la primera mitad del siglo XX. *Boletín institucional Zona H, donde converge la historia*, 1(6).
- Heath, H. y Torres, V. (1995). La historia del vino en Baja California. En *Memoria del Ciclo de Conferencias del Seminario de Historia de Baja California A.C.* Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California.
- Heath, H. (2002). La época de las grandes concesiones, 1883-1910. En C. Velázquez (coord.), *Baja California, Un presente con historia* (Tomo I) (pp.). UABC, Mexicali.
- Luhmann, N. (1995). *Social systems*. Stanford University Press.
- Magaña, M. A. (2004). El poblamiento de Baja California durante el siglo XIX: reflexión desde la Historia demográfica. *Estudios Fronterizos*, 5(10), 117-134. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0187-69612004000200005&script=sci_arttext
- Méndez, D. (2016). Entre intenciones y limitantes: la industria vitivinícola en baja California (1935-1943). *Signos Históricos*, 18(36), 148-179. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1665-44202016000200148&script=sci_arttext
- Núñez, F. A. (2022). Las antiguas empacadoras de pescado de Baja California. Estudio exploratorio sobre su legado industrial en el noroeste de México. En C. Contreras y F. Núñez (coords.), *Patrimonio Industrial. Tensiones y expresiones* (pp.137-168). Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales; El Colegio de la Frontera Norte.
- Núñez, F. A. (2021). *Espacio marítimo, comercio interregional y transporte costero entre California y Baja California, 1887-1914*. Universidad Autónoma de Baja California.
- Núñez, F. A (2020). Rescate y reutilización del patrimonio industrial de Baja California. El caso del recinto vinícola de Bodegas de Santo Tomás. En M. Gámez y F. Núñez (coords.), *Y se detuvieron las máquinas. Lenguajes, reconversión y espacios simbólicos del patrimonio industrial* (pp. 235-256). El Colegio de San Luis.
- Núñez, F. A. y Méndez, J. (2018). El camino de Tijuana a Ensenada: de la precariedad al potencial turístico. Notas sobre empresas de transporte, movilidad y turismo estadounidense en Baja California, 1896-1940. En N. Cruz y D. Méndez (coords.), *Enfoques desde el noroeste de México. Poblamiento y actividades económicas en Baja California y Sonora, siglos XVIII al XX* (pp. 95-130). Universidad Autónoma de Baja California.
- Núñez, F. A. (2017). La industria del transporte marítimo y terrestre y el mercado fronterizo

- en el noroeste de la península de Baja California, 1882-1928. En I. Álvarez (coord.), *Automotores y transporte público. Un acercamiento desde los estudios históricos* (pp. 35-54). El Colegio Mexiquense, A.C., Zinacantepec.
- Núñez, F. A. (2015). Industria turística e inversión extranjera: clubes, compañías y hoteles en Ensenada, Baja California, 1924-1930. En O. Solís, J. Ávila y A. Serna (coords.), *Empresa, empresarios e industrialización en las regiones de México, siglos XIX y XX* (pp. 87-122). Universidad Autónoma de Querétaro, Editorial Universitaria, Colección Academia, Serie Nodos.
- Ochoa, A. (2003). *A flor de agua. La pesquería del atún en Ensenada*. CONACULTA.
- Piñera, D., Jaimes, R., y Espinoza, P. (2012). Trayectorias demográficas de Baja California y California, 1900–2000. Contrastes y paralelismos. *Estudios Fronterizos*, 13(26), 33-61. [scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0187-69612012000200002&script=sci_abstract&lng=en](https://doi.org/10.187-69612012000200002&script=sci_abstract&lng=en)
- Prieto, J. (1997). *Nuestro Puerto. Relatos sobre algunos acontecimientos, anécdotas y vivencias en el puerto de Ensenada, B.C; su correlación con el desarrollo regional y sus necesidades de tráfico marino y marina mercante*. CAPRISA.
- Ricardo, D. (1817). *On the Principles of Political Economy and Taxation*. John Murray.
- Rodríguez-Pose, A. (2013). Do Institutions Matter for Regional Development? *Regional Studies*, 47(7), 1034–1047. <https://doi.org/10.1080/00343404.2012.748978>
- Treviño, H. (2003). *Historia y personajes de Ensenada*. Ensenada.
- Zolezzi, J. y L. Bradley Jr. (2008). The Story of the San Diego Tuna Fleet. *Mains 'l'Haul*, 44, 1-2.