



CRECIMIENTO ESPACIAL DE LA CIUDAD DE ENSENADA 1990-2010

**Tesis para obtener el título de Licenciado en
Geografía
que presenta:**

ALEJANDRO ÁNGELES DORANTES

Asesora: Dra. Lilia Susana Padilla y Sotelo

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE FILSOFÍA Y LETRAS
COLEGIO DE GEOGRAFÍA**

2016

Ciudad Universitaria, CDMX



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

*A mis abuelitos
Dominga y Rafael*

Para ustedes con todo mi amor, hasta el cielo.

Dedicatorias

A mi mamá.

Tú eres a quién debo la vida y por quién yo moriría si es necesario. Es por ti que llegué hasta aquí, tantos años de lucha y esfuerzo culminan en este trabajo y en esta etapa tan importante para nuestras vidas. Has sabido ser madre y padre a la vez, eres mi fortaleza y mi motivación.

Te amo y siempre lo haré.

Gracias.

A mi tía Aurea.

Siempre has estado a mi lado, apoyándome incondicionalmente. Tú eres uno de los pilares más importantes de mi vida, gracias ti también he llegado hasta esta etapa tan relevante y decisiva.

Fuiste, eres y serás como mi segunda mamá, te amo mucho.

Gracias.

A mi tío Elfego.

Usted ha sido el ejemplo que he tenido de un padre, ha sabido estar en los momentos más importantes. Lo quiero mucho y lo admiro.

A mi hermano.

Porque más que un primo, un compadre, has sido mi hermano de toda la vida, eres quién me ha enseñado muchas cosas en la vida, cosas que no se aprenden en un aula de clase.

Gracias a ti, también he llegado hasta aquí.

En todo momento, sea bueno o malo estaremos juntos.

Te quiero carnal.

A Lupita.

Mi comaye, solo tengo palabras de agradecimiento por soportarme. Te quiero mucho.

A Danae.

Tú eres la luz de mi vida.

Espero poder estar mucho tiempo a tu lado para verte crecer, cuidarte y brindarte todo mi amor.

Te amo gordi.

A mis tíos Fanny y Efrén

Los admiro mucho, gracias por su apoyo siempre.

Agradecimientos

A la Universidad Nacional Autónoma de México que me ha hecho crecer y madurar como persona y estudiante. Por ser parte de esta gran comunidad universitaria y vivir hasta ahora los años más hermosos en el campus de Ciudad Universitaria.

Al Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT) de la Dirección General de Asuntos del Personal Académico (DGAPA) por permitir desarrollarme como becario del proyecto “Potencial de internacionalización de puertos estratégicos de México y América Central hacia la cuenca del Pacífico e impactos socioeconómicos locales”, con clave IN301615, de donde deriva la presente investigación.

Al Instituto de Geografía por el apoyo recibido para desarrollar mi servicio social, investigaciones y brindarme su apoyo mediante la beca “María Teresa Gutiérrez de MacGregor” para desarrollar esta tesis.

A mi asesora, Dra. Lilia Susana Padilla y Sotelo, por su apoyo y confianza, por todas las atenciones y paciencia que me ha tenido. Gracias.

A los miembros del sínodo: Dra. María del Carmen Juárez Gutiérrez, Dr. Enrique Propin Frejomil, profesora Angélica Margarita Franco González y al profesor Eric Hernández Lara, por su tiempo para leer el trabajo, por sus aportes y correcciones para mejorarlo.

A los profesores del Colegio de Geografía que son parte de mi formación académica.

Asimismo, a la Administración Portuaria Integral de la ciudad de Ensenada por la atención, información y recorrido dentro de sus instalaciones.

Al M.D.U. José Luis Garibay Ruíz, jefe de Departamento de Planeación Urbana del Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ensenada (IMIP) quien de manera muy amable me brindo información muy importante para la elaboración de este trabajo.

A la señora Laura Ocaña de Anda, al Dr. Enrique Anda Padilla y al C.P Tonathiu Anda Padilla por las facilidades proporcionadas para los recorridos en la ciudad de Ensenada.

A Iván Molina, mí estimado, gracias por ayudarme y tenerme paciencia cuando la requerí.

A mis amigos, Juan de Dios, Román, Leo, Norma, Rodrigo, Lorena y mi estimado capi Badillo por hacer de esta etapa una de las más maravillosas de mi vida, por hacer de cada práctica, clase y uno que otro evento social un recuerdo que jamás borraré de mi memoria.

A Ariz, por ser tú una de las personas que más admiro y amo en esta vida, por soportarme desde hace años, eres una parte importante en mi vida.

A mis amigos con los que comparto mis fines de semana jugando fútbol, porque más que amigos somos una familia.

A todas las personas con las que en algún momento crucé mi camino y compartí vivencias y momentos increíbles.

ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN	I
CAPITULO I. POSTURAS TEÓRICO-CONCEPTUALES SOBRE EL CRECIMIENTO URBANO	1
1.1 POSICIONES TEÓRICAS	3
1.1.1 Teoría de la Localización	4
1.1.2 Teoría de la Organización Espacial	9
1.1.3 Teoría del Crecimiento de Ciudades – Proceso de Urbanización	12
1.1.4 Teoría de la Estructura Territorial Urbana	14
1.1.5 Teoría de la causación circular	22
1.2 FUNDAMENTOS DE MÉTODO	24
CAPITULO II. RASGOS FÍSICOS Y SOCIOECONÓMICOS DE LA CIUDAD DE ENSENADA	27
2.1 RASGOS FÍSICOS DE LA CIUDAD DE ENSENADA	29
2.1.1 Localización	29
2.1.2 Geología y relieve	35
2.1.3 Clima	39
2.1.4 Hidrografía	40
2.1.5 Suelos	42
2.1.6 Cubierta vegetal y vida animal	43
2.2 DINÁMICA DE LA POBLACIÓN EN LA CIUDAD DE ENSENADA	45
2.2.1 Distribución de la población	45
2.2.2 Composición de la población	46
2.2.3 Migración	48
2.3 CONDICIONES SOCIALES	49
2.3.1 Salud	49
2.3.2 Educación	50
2.3.3 Vivienda	51
2.3.4 Servicios básicos	51
2.4 CONDICIONES ECONÓMICAS	52
2.4.1 Población económicamente activa (PEA)	52
2.4.2 Sectorización de la economía	57

CAPITULO III. TRANSFORMACIONES ESPACIALES DE LA CIUDAD DE ENSENADA 1990 – 2010	62
3.1 DESARROLLO DE LAS CIUDADES EN MÉXICO	65
3.2 PERTENENCIA AL SISTEMA URBANO NACIONAL (SUN)	69
3.3 POBLAMIENTO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA Y PAPEL DE LA CIUDAD DE ENSENADA EN EL CONTEXTO PENINSULAR	72
3.4 PAPEL PROTAGÓNICO DE ENSENADA EN EL PROCESO DE URBANIZACIÓN DEL CORREDOR ECONÓMICO ENSENADA MEXICALI 1950 – 2010	88
3.4.1 El desarrollo urbano de las ciudades del CEEM	88
3.4.2 Tasas de urbanización de las ciudades del CEEM 1950 – 2010	92
3.5 TRANSFORMACIONES ESPACIALES POR EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DE ENSENADA	96
3.5.1 Etapas de crecimiento espacial de la ciudad de Ensenada	99
3.6 CONFORMACION ACTUAL DERIVADA DEL CRECIMIENTO ESPACIAL DE LA CIUDAD DE ENSENADA	106
3.6.1 Morfología y Estructura urbana	106
3.6.2 Uso de suelo	111
3.6.3 Centralidades urbanas	115
3.6.4 Discontinuidades	116
3.6.5 Asentamientos irregulares	117
3.7 Zona metropolitana de Tijuana, Tecate, Rosarito, Ensenada	120
CONCLUSIONES	123
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	126

ÍNDICE DE ESQUEMAS, FIGURAS, MAPAS, GRÁFICOS, TABLAS E IMÁGENES

ESQUEMAS

Esquema 1.1 Sustento teórico investigativo	2
Esquema 1.2 Secuencia de abordaje analítico	3
Esquema 1.3 Tipo de bienes que ofrece el área de influencia de una ciudad	7
Esquema 1.4 Componentes de la estructura territorial	15
Esquema 1.5 Principales bases para el estudio de la morfología urbana	16
Esquema 1.6 Conceptualización de la evolución del paisaje urbano	17
Esquema 1.7 Fases clave de la urbanización	18
Esquema 2.1 Desarrollo de los rasgos físicos y socioeconómicos con base en el discurso ortodoxo en geografía	29
Esquema 3.1 Tipos de ciudades	65
Esquema 3.2 Etapas de crecimiento de las ciudades de México	66
Esquema 3.3 Proceso de urbanización en México y su contexto económico	67
Esquema 3.4 Conceptos básicos sobre el proceso de urbanización	70
Esquema 3.5 Características de los baldíos	117

FIGURAS

Figura 1.1 Área de influencia y orden de tipo de bienes de una ciudad en una región	8
Figura 1.2 Jerarquía de ciudades y área de influencia	8
Figura 1.3 Modelos de estructura urbana	19
Figura 1.4 Modelo Concéntrico	21
Figura 1.5 Modelo no Concéntrico	21

MAPAS

Mapa 2.1 Localización geográfica del estado de Baja California, municipio y localidad de Ensenada	31
Mapa 2.2 Localización de las Áreas Geoestadísticas Básicas de Ensenada por sector	32
Mapa 2.3 Localidades de Ensenada	35
Mapa 2.4 Provincias fisiográficas	36
Mapa 2.5 Sub provincias fisiográficas	37
Mapa 2.6 Sistema de topoformas presentes en la ciudad de Ensenada	38
Mapa 2.7 Unidades climáticas	39
Mapa 2.8 Red hidrográfica de Ensenada	42
Mapa 2.9 Cubierta vegetal presente en Ensenada	44
Mapa 2.10 Distribución de la población en la ciudad de Ensenada por AGEBs	46
Mapa 2.11 Delimitación del Corredor Económico Ensenada Mexicali	56
Mapa 3.1 Cambios en el volumen de población de las ciudades del CEEM 1950-2010	89
Mapa 3.2 Crecimiento espacial de Ensenada, 1882-2010	98
Mapa 3.3 Estructura Urbana de la ciudad de Ensenada	108
Mapa 3.4 Vialidades de la ciudad de Ensenada	110
Mapa 3.5 Uso de suelo urbano	113

GRÁFICOS

Gráficos 2.1 Comparativo de pirámide de población del municipio y localidad de Ensenada, 1990	47
Gráficos 2.2 Comparativo de pirámide de población del municipio y localidad de Ensenada, 2010	47
Gráfico 2.3 Ensenada: Nivel de escolaridad	50
Gráfica 2.4 Ensenada: servicios con que cuentan las viviendas propias habitadas	52
Gráfico 2.5 Ensenada: distribución de la PEA por sector económico	55
Gráfico 3.1 La población en las escalas local, municipal y estatal	68
Gráfico 3.2 Comportamiento de la tasa de urbanización Tipo 1 en las ciudades del CEEM 1950-2010	92
Gráfico 3.3 Comportamiento de la tasa de urbanización tipo 2 en las ciudades del CEEM, 1950-2010	95

TABLAS

Tabla 2.1 Claves Áreas Geoestadísticas Básicas de Ensenada	33
Tabla 2.2 Situación de la población en razón de servicios de salud en Ensenada	49
Tabla 2.3 Ensenada: características de las viviendas propias habitadas	51
Tabla 2.4 Actividades preponderantes en el municipio de Ensenada, B.C. 2009	58
Tabla 3.1 La población del estado de Baja California, municipio y localidad de Ensenada	68
Tabla 3.2 Acontecimientos relevantes en el desarrollo de la ciudad de Ensenada	86
Tabla 3.3 Evolución poblacional de las ciudades del CEEM, 1950-2010	88
Tabla 3.4 Tasa de urbanización tipo 1 en las ciudades del CEEM, 1950-2010	91
Tabla 3.5 Grado de urbanización en el CEEM	93
Tabla 3.6 Tasa de urbanización tipo 2 en las ciudades del CEEM, 1950-2010	94
Tabla 3.7 Crecimiento espacial de la ciudad de Ensenada de 1882 a 2000 (superficie por hectáreas)	103

IMÁGENES

Imagen 3.1 Primer lote en la ciudad de Ensenada	76
Imagen 3.2 Croquis de la colonia Carlos Pacheco	82
Imagen 3.3 Plano de Ensenada, elaborado por la compañía internacional de México, 1889	84
Imagen 3.4 Desarrollo histórico de la ciudad de Ensenada, 1882-1950	86
Imagen 3.5 Vista del puerto de Ensenada en la zona de desembarco de contenedores	106
Imagen 3.6 Vista del puerto de Ensenada en la zona de arribo de cruceros	106
Imagen 3.7 Disposición de calles en la zona centro	107
Imagen 3.8 Calles zona noreste	107
Imagen 3.9 Calle contigua a la Macro Plaza del Mar	109
Imagen 3.10 Calles de la zona este	109
Imagen 3.11 Presa Emiliano López Zamora	119
Imagen 3.12 Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana Tijuana, Tecate, Rosarito, Ensenada	120

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Ensenada es un puerto turístico y pesquero que pertenece al Estado de Baja California, ubicado en el Noroeste de México, que en el último tercio del siglo XX se caracterizó por un gran crecimiento demográfico, un proceso de urbanización acelerado y una diversificación de actividades económicas, especialmente hacia la porción norte. En ese contexto, se sitúa la localidad objeto de estudio, localizada a 100 kilómetros al sur de la conocida internacionalmente ciudad de Tijuana y de la frontera con los Estados Unidos de América, asimismo forma parte de un corredor económico que va de la ciudad de Ensenada a la de Mexicali, el cual es de gran importancia para el país y se incluye en la zona comercial de la Cuenca del Pacífico, precisamente por la ubicación en la misma, del puerto de Ensenada.

Las condiciones geográfico-físicas que caracterizan a la ciudad de Ensenada permiten la existencia de atractivos turísticos naturales, el desarrollo de ciertas actividades económicas, aunado a la presencia del puerto, generan fuentes de trabajo directas e indirectas que inciden en el crecimiento espacial de la localidad y hacen que desempeñe un papel protagónico en la región norte del Estado de Baja California. Sin embargo, ese crecimiento espacial de la ciudad ha sido irregular y ha traído consigo una serie de problemáticas en la ciudad de Ensenada, ya que alrededor de la localidad se ha presentado el crecimiento de la misma en donde se concentra una proporción importante de población, atraída por las fuentes de trabajo derivadas de la industria maquiladora, actividades portuarias (comerciales, pesqueras y turísticas) y la agricultura, principalmente la vitivinícola, la cual se desarrolla en el cercano Valle de Guadalupe que forma parte de una ruta turística en Ensenada.

Cabe destacar que la industria maquiladora que desde los años 90 del siglo pasado registró un importante desarrollo en la ciudad de Ensenada, aunque ya se venía estableciendo a pequeña escala con anterioridad, se ha construido en sitios no adecuados, ya que varias de estas empresas se hallan aledañas a zonas

habitacionales, y junto con el incremento de población hacia zonas de montaña en donde se presenta una inclinación abrupta, son factores que hacen que las viviendas ahí estén mal ubicadas, todo esto constituye factores que en conjunto han ocasionado una mala distribución de los servicios y un crecimiento espacial irregular.

La presente investigación pretende mostrar el crecimiento espacial en una ciudad que ha experimentado transformaciones espaciales en un periodo relativamente corto.

A partir de lo antes expuesto se hace el siguiente planteamiento hipotético:

El proceso de crecimiento espacial en la ciudad de Ensenada se ha incrementado de manera notoria de 1990 a 2010, se relaciona estrechamente con el incremento de población debido a las actividades económicas que en ella se desarrollan, originando concentración de poblacional y transformaciones espaciales que han tenido un impacto negativo en algunos sectores de la localidad.

Para comprobar la anterior hipótesis se pretende alcanzar los objetivos que a continuación se detallan:

General

- *Identificar* el crecimiento espacial de la ciudad de Ensenada asociado a las actividades económicas que en la misma se desarrollan y que atraen población.

Particulares

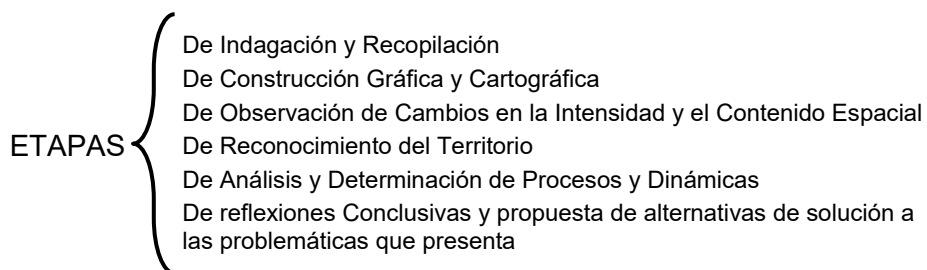
- *Exponer* las posiciones teóricas que avalan el abordaje analítico de esta investigación.
- *Mostrar* los rasgos geográficos y socioeconómicos de la ciudad de Ensenada.

- *Relacionar* el incremento de población y actividades económicas con las transformaciones y problemáticas espaciales resultado del crecimiento y la actual estructura territorial de la ciudad de Ensenada

El presente estudio se fundamenta en las posiciones teóricas siguientes:

Se inicia con los referentes teóricos de la *Teoría de la Localización* que explica la importancia de la situación geográfica de la ciudad de Ensenada. Se continúa con la *Teoría de la Organización Espacial* que permite ver cómo se relaciona *inter* y cómo se constituye *intra* la localidad en un contexto regional. Lo cual da pauta para incursionar a través de la *Teoría del Crecimiento de las Ciudades* a explicar la manera sistemática cómo se desarrolla su proceso de expansión urbana - referido al periodo 1990 a 2010-. Asimismo se considera la *Teoría de la Estructura Territorial Urbana*, para mostrar que en su conformación se observa la coexistencia de ciertas características de la población y del espacio -incremento, actividades económicas y el uso del suelo entre otras- que inciden en que la ciudad presente un crecimiento espacial desorganizado, generando que la zona urbanizada se extienda irregularmente. Y para contextualizar regionalmente a la ciudad se finaliza con la *Teoría de la Causación Circular* que considera como se relaciona y por qué una ciudad en un contexto regional.

En función de las anteriores consideraciones el trabajo se desarrolla a través de pasos que permiten mostrar secuencialmente la localización, la organización, el crecimiento y la estructura de Ensenada y que dan la pauta para conocer su crecimiento y transformaciones espaciales por etapas:



A partir de lo antes expuesto la investigación se ha conformado en su desarrollo en tres capítulos:

En el capítulo I, se hace referencia a las posturas teóricas que dan sustento al análisis y la perspectiva de abordaje que se considera, así como los conceptos clave necesarios para la investigación y los fundamentos de método para explicar la secuencia considerada pertinente.

En el capítulo II, se presentan los rasgos físicos como soporte para el desarrollo de la población de la ciudad de Ensenada y las condiciones socioeconómicas de la misma, en los primeros se consideran elementos que van desde la localización pasando por el relieve, el clima, la hidrografía, el suelo, la flora y fauna. En los segundos, se consideran los aspectos socioeconómicos de la población como distribución, dinámica composición, migración, educación, salud y servicios. De igual modo, se explican las actividades económicas y la sectorización de la economía con las actividades preponderantes, asimismo se considera su inclusión en el Corredor Económico Ensenada Mexicali, espacio de gran relevancia regional.

El capítulo III, constituye la parte medular de la investigación, ya que en éste se muestra el crecimiento espacial de la localidad. Se parte de su posición en el Sistema Urbano Nacional. A continuación, se examina el crecimiento espacial y las causas que lo generaron en donde se resaltan los antecedentes en cuanto al poblamiento en el ámbito peninsular del estado de Baja California en el que se localiza, que dio pauta para la fundación de la ciudad. Continúa con la contextualización en el proceso de urbanización del mencionado Corredor Económico Ensenada Mexicali de 1950 a 1990. Después se aborda el análisis del crecimiento espacial de 1990 a 2010 de la propia ciudad de Ensenada. Posteriormente, se expone la estructura urbana y uso del suelo de la cual se destacan nuevas centralidades, discontinuidades, y espacios vacíos. Finaliza con su inserción en una nueva Zona Metropolitana que está en licitación, lo que corrobora la importancia de la región en donde se ubica la ciudad de Ensenada.

La investigación culmina con un apartado de reflexiones conclusivas a las problemáticas detectadas por el crecimiento espacial de la ciudad de Ensenada y con la exposición de referencias bibliográficas relacionadas con las temáticas que se abordan.

CAPITULO I POSICIONES TEÓRICAS, CONCEPTUALES Y METODOLÓGICAS

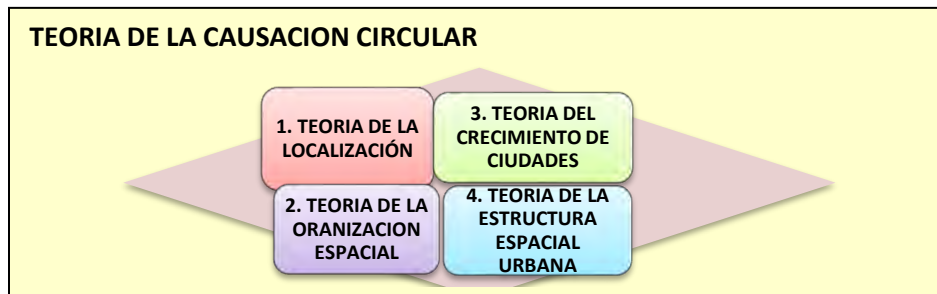


Panorámica del centro de la ciudad de Ensenada
Fuente: trabajo de campo junio de 2015

De acuerdo con los objetivos planteados para el presente trabajo, el primero referente a las perspectivas teóricas que lo sustentan, en este capítulo se hace referencia a aquellas que permiten observar diferentes enfoques desde los cuales puede analizarse una ciudad. En ese marco entenderla como tal, es considerarla como un lugar en el cual es posible atender a las demandas o necesidades, tanto urbanas como territoriales y al mismo tiempo como la base o soporte, en el que son posibles las actividades que generan riqueza, tanto cualitativa como cuantitativamente. Este contexto es básico para comprender distintos procesos urbanos como el de su crecimiento espacial (García, 2009: 51). Las ciudades se expanden incesantemente alrededor de todo su perímetro, lo hacen masivamente pero de manera atomizada y a veces a muy baja densidad. La expansión no es perceptible a simple vista, sino que con los años los terrenos se van densificando y los asentamientos de la periferia van, gradualmente, anexándose a la mancha urbana de la ciudad. Pero no son grandes extensiones territoriales las que repentinamente se incorporan a la ciudad, sino pequeñas porciones de terreno - unas cuantas manzanas semipobladas- las que día a día, a lo largo de todo el año, se van aglutinando a la ciudad (Bazant, 2008: 118).

Con base en lo anterior, las posiciones teóricas que sustentan el abordaje analítico de esta investigación se apoyan en referentes que permiten la comprensión de la transformación y el funcionamiento de las ciudades. **(Esquema 1.1)**

Esquema 1.1 Sustento teórico investigativo

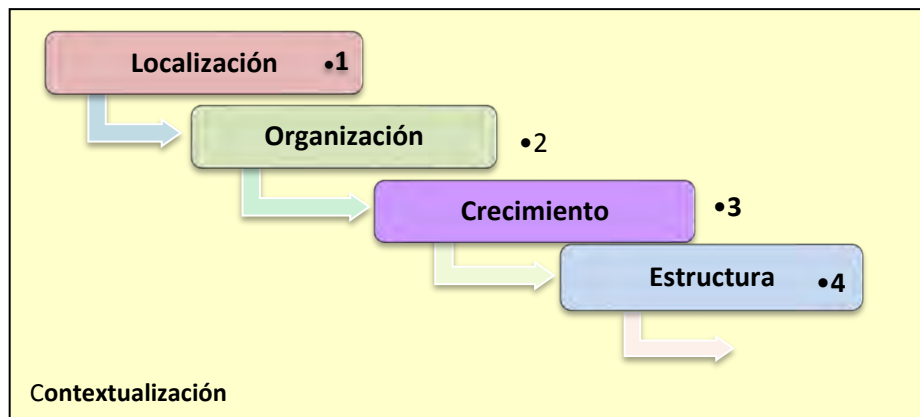


Fuente: elaboración propia

Lo antes expuesto, conlleva a que se consideren aspectos tanto físicos, demográficos y económicos; ya que en gran medida la funcionalidad de Ensenada deriva de la localización de su población y de su economía, esta última inserta en la globalización y, además destaca su cercanía, precisamente, al más importante mercado del mundo, el de Estados Unidos de América. Así como su integración en un corredor económico regional.

Aspectos que avalan la secuencia de abordaje analítico que se presenta a continuación. **(Esquema 1.2)**

Esquema 1.2 Secuencia de abordaje analítico



Fuente: elaboración propia.

1.1 POSICIONES TEÓRICAS

Para iniciar este apartado se parte del cuestionamiento que hace Bazant (2008: 118) ¿Cómo puede ser posible que las ciudades se hayan expandido y lo sigan haciendo prácticamente sin límites sobre un territorio que en apariencia tampoco ofrece límites? Hasta ahora no ha habido barreras territoriales que obstaculicen o disminuyan la presión de expansión de las ciudades, ni las pendientes pronunciadas, ni los desprendimientos de tierra en barrancas, zonas inundables, ni terrenos con suelos colapsables, salitrosos o volcánicos, ni áreas agrícolas, ni aquellas de conservación ecológica entre otras detienen su crecimiento espacial.

De manera que el análisis de las variaciones en el crecimiento de una localidad, pueden ser vistos desde la perspectiva espacio - temporal, en la que lo espacial es

de importancia, porque las poblaciones pueden ocupar regiones muy pequeñas del hábitat, pero constituyen un conjunto que se conecta mediante individuos dispersos que involucran la estructura del espacio; así en lo temporal, su historia y las redes que les relacionan, contribuyen a la dinámica del binomio espacio - tiempo a través del crecimiento y la migración de su población, atraída por las funciones que la localidad tiene, derivadas de sus actividades económicas.

Y más aún si se considera como en el caso de Ensenada de acuerdo con Fedele y Domínguez (2015: 1) "...los puertos alojados en ciudades o las ciudades con puertos conforman una sociedad que redefine vínculos y necesidades entre ambos componentes. Una dinámica de vinculación que va cambiando permanentemente a lo largo del tiempo. Las instalaciones portuarias van quedando obsoletas, a la vez que los puertos tienen la continua necesidad de más espacio para sus expansivas actividades de tráfico comercial. Por otra parte, la ciudad en su crecimiento renueva sus funciones y requiere de espacios para sus cambiantes modelos de uso y valoración urbana". De manera que los paradigmas de desarrollo urbano plantean nuevas demandas, pero también las innovaciones tecnológicas portuarias para estar acordes a los requerimientos de las nuevas formas de relaciones multiescalares propias de la globalización en que la actividades portuarias se ven insertas.

La secuencia analítica adoptada, permite responder a la pregunta planteada y explicar los aspectos arriba mencionados.

1.1.1 Teoría de la Localización

Principalmente esta teoría respondió a la pregunta ¿Cuál es la causa para la existencia, tamaño presente y carácter de la ciudad?, planteada por Ullman, la respuesta era debido a los procesos de urbanización a principios del siglo XX. Posteriormente, Walter Christaller ofrece el marco teórico para llevar a cabo los estudios y responder al cuestionamiento antes planteado por Ullman, quien ofrece el respaldo de la Teoría de los Lugares Centrales como una teoría con validez para abordar los estudios de las ciudades, él menciona que el centro urbano existe

porque los servicios esenciales que tiene son realizados desde fuera de este centro urbano, la ciudad existe porque en ella se concentran los servicios que en su mayoría funcionan por elementos que provienen de fuera de la ciudad, o que están basados en actividades realizadas propiamente fuera de la ciudad.

Cabe mencionar que Christaller fue el primer teórico que discutió el sistema urbano, ya que en su modelo observó las diferencias de la distribución de las ciudades y poblados del sur de Alemania a principios de los años 30 del siglo XX. Y en ese contexto histórico otros teóricos alemanes como Von Thünen con su escenario agrícola, o Weber con su modelo de la localización manufacturera también abordan en su trabajo la forma en que se distribuyen en el espacio las actividades económicas de la población (Asuad, 2014).

Este mismo autor considera que la preocupación principal de Christaller fue explicar las características y funciones del lugar central en el proceso de la organización y distribución espacial de la economía, para ello quiso representarlo en una ciudad en una planicie isotrópica, aislada, por lo que se planteó las siguientes preguntas:

- ¿Existen leyes que determinan el número y tamaño de las ciudades?
- ¿Por qué existen ciudades grandes y pequeñas?
- ¿Por qué la distribución espacial de las ciudades es tan irregular?

De esta manera a través de su Teoría del Lugar Central, Christaller planteó como definición que la distribución de las ciudades de manera ordenada, se da a través de una jerarquía, que se expresa a partir del tamaño y las funciones que realizan las ciudades. En esta jerarquía él establece que las principales funciones de un centro urbano son las de proveer esencialmente los servicios a su área de influencia o región complementaria¹.

¹ En términos de Geografía Urbana, el *área de influencia* es un término que se utiliza para designar el espacio en el que un elemento urbano influye, dependiendo de su función.

Otra definición es la que menciona que un lugar central es una: "...Zona polarizada por un centro, por un conjunto de relaciones (área de influencia de una ciudad), o por una categoría de relaciones (área de influencia cultural o comercial, área comercial). La noción de influencia es difícil de precisar. Se mide a partir de las frecuencias (o de las probabilidades) de desplazamiento de los residentes de la periferia hacia el centro, cuando éstos aprovechan los servicios que éste ofrece. Las áreas de influencia (por ejemplo, la carta realizada por Chabot en 1952 para las ciudades francesas) tienen formas más o menos circulares, porque la probabilidad de frecuentación de un centro decrece en forma exponencial con la distancia a dicho centro. Sus límites son fluidos, ya que, sobre las márgenes, las poblaciones se reparten entre varios centros que compiten entre sí..." (Pumain, 2004).

Este mismo autor sostiene que "...Según que la influencia se mida a partir de la extensión de la cuenca de aprovisionamiento en productos frescos, a partir de vehículos domicilio-trabajo (cuenca de empleo), a partir de la frecuencia del recurso desde las poblaciones circundantes a los comercios y a los servicios urbanos, a partir del reclutamiento de alumnos y estudiantes, o a partir de la difusión de la prensa regional, la extensión de la zona de influencia para una misma ciudad puede variar, de algunos kilómetros a algunas decenas, incluso centenas de kilómetros de radio. El alcance se define como la mayor extensión del área de influencia. El crecimiento de la velocidad de los transportes y la multiplicación de las comunicaciones en red o a larga distancia, al disminuir la importancia relativa de las relaciones de proximidad en contigüidad, contribuyeron a debilitar la pertinencia del concepto de zona de influencia. Ésta sigue siendo útil para describir la organización espacial mediana de los flujos de frecuentación de los servicios por las poblaciones, en la escala regional..." (Pumain, *op cit*)

En el (**Esquema 1.3**) se hace una representación del tipo de bienes/servicios que prestan las ciudades, pues de acuerdo con la magnitud de los mismos, estas van a adquirir una jerarquización.

Se identifican dos tipos de servicios, que son: los de orden superior e inferior. Ambos se agrupan dando lugar a las diferentes funciones económicas, por lo cual la jerarquía de lugares se corresponde con la jerarquía de los servicios, que se expresa en la diferencia del tamaño de los lugares.

Esquema 1.3 Tipo de bienes que ofrece el área de influencia de una ciudad



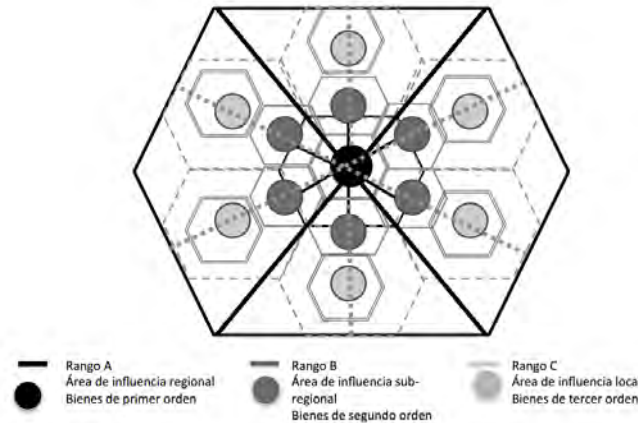
Fuente: elaboración propia en base a Asuad, 2014.

Generalmente, el lugar central con mayor tamaño se caracteriza por prestar servicios en orden superior que son los servicios más sofisticados, y de manera sucesiva los servicios van bajando de rango conforme la jerarquía de las ciudades es menor (**Figura 1.1**). Esto debido a que los lugares centrales, concentran y centralizan la producción debido a que en ese lugar se minimiza las distancias y costos de transporte.

El principio fundamental de esta teoría es explicar la formación de los lugares centrales, como una zona que en el espacio concentra y centraliza actividades económicas dirigidas a la población que está alrededor de ella. Para Christaller, la

tendencia general de las empresas tiende a agruparse en un mismo lugar, generalmente un lugar central que minimiza los costos de transporte, es por ello que los servicios tienden a concentrarse y centralizarse espacialmente, lo que da lugar a una ciudad, que tendrá como variables un tamaño y ciertas características depende a su área de complemente, es decir, al área circundante

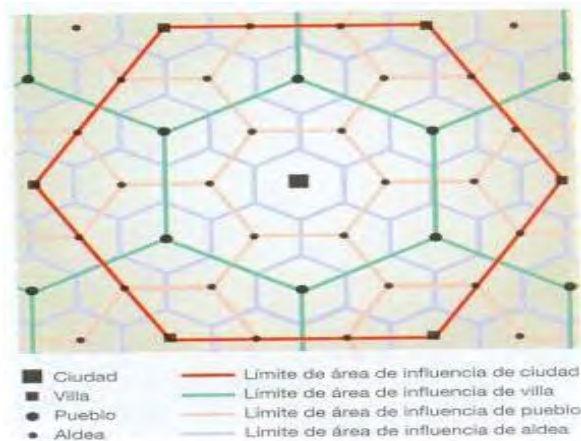
Figura 1.1 Área de influencia y orden de tipo de bienes de una ciudad en una región



Fuente: Asuad, 2014.

De tal forma que la jerarquía y escalonamiento de los servicios por los lugares centrales da lugar a una red urbana de diferentes tamaños y funciones en la prestación de servicios con diferentes áreas de influencia (**Figura1.2**)

Figura 1.2 Jerarquía de ciudades y área de influencia



Fuente: Asuad, 2014.

Sin embargo, posiciones más recientes modifican sustancialmente la Teoría de la Localización, se puede citar a Duch (2011:2) quien dice que las decisiones locacionales, mediante las cuales se elige un lugar determinado para instalar una empresa, generan una distribución espacial de las actividades económicas, que pueden estar concentradas en algunos puntos o dispersas por todo un territorio. Estas decisiones pueden obedecer a ciertas regularidades o ser totalmente aleatorias. La teoría tradicional de la localización ha tenido un enfoque incompleto ante el problema de explicar los patrones de localización y los factores que los determinan, muchas veces sin siquiera hacer explícitos los mecanismos microeconómicos que inducen a las empresas y a los consumidores a ubicarse los unos cerca de los otros.

Este nuevo enfoque del análisis locacional de acuerdo con este mismo autor, justifica la concentración espacial de las actividades económicas mediante la existencia de economías externas de aglomeración que reducen los costes de producción dentro de determinados límites territoriales. Este proceso genera, asimismo, una dinámica industrial capaz de atraer actividades complementarias y de generar servicios especializados, así como de fomentar la innovación tecnológica. Además recupera la tradición de Marshall sobre las economías externas a la empresa pero internas al territorio, lo cual ha sucedido en la ciudad de Ensenada, en donde se ha registrado la presencia de un desarrollo endógeno en el que los procesos de desarrollo económico favorecen en una ciudad los procesos de crecimiento y cambio estructural, como se aprecia en esta localidad, derivados en gran medida por la presencia de numerosas maquiladoras y la ampliación del alcance regional de las actividades portuarias que son resultado de su inserción en el proceso de globalización.

1.1.2 Teoría de la Organización Espacial

El espacio y el tiempo son los dos ejes en los que se desarrolla la existencia del ser humano. La unidad orgánica de la geografía y de la historia se evidencia en la necesidad de situarse a la vez en el espacio y en el tiempo, tal como ya lo

afirmaba Pierre George. De esta manera, el espacio se va conformando a lo largo del tiempo, con la participación mayor o menor de su población y bajo el influjo de políticas/decisiones/circunstancias que le imprimen características particulares y de las que pueden resultar las estructuras que se prolongan en la larga duración (Barrera y De Ita, 2012). De ahí que su organización sea importante en la conformación de una ciudad.

Esta acción cambiante en el espacio geográfico produce una configuración y un resultado. La organización del espacio define al objeto de la geografía como la estructuración de los asentamientos humanos sobre la faz de la Tierra. Esta teoría se desarrolla en los años 60 y 70 del siglo XX en Francia, asociada a los conceptos de centro, polarización, flujos y redes, jerarquías urbanas, ciudades y regiones. Y esta mejor plasmada en el diccionario de la Geografía de Pierre George (Pumain, 2014).

Ya en la obra de Pierre George la organización del espacio era definida como: "...la estructura que han dado los hombres, espontánea o voluntariamente, individual o colectivamente, a las proyecciones espaciales de los diversos elementos de las actividades. A nivel micro geográfico, el explotador agrícola organiza el espacio cuando distribuye sus cultivos, el hombre de negocios organiza el espacio cuando establece sucursales de su firma. En el nivel macro geográfico, la creación de una red de regadío, la apertura de una mina y de los medios de comunicación que precisa, el establecimiento de una ciudad en una zona pionera son actos de organización del espacio. El resultado es una perpetua transformación, de las acciones acumuladas que se inscriben en la superficie del suelo, es la organización del espacio..." "...La organización del espacio es la consecuencia no querida con una infinidad de intervenciones parciales. "Cuando la sociedad actúa voluntariamente sobre su espacio, lo reorganiza, lo reestructura..." "...En la organización del espacio, ciertos elementos juegan un papel particular, que es un papel estructurante. Dan al espacio habitado su cohesión y sus medios de funcionamiento poniendo a los hombres y a las sociedades en contacto unos con otros: son las vías de comunicación y las ciudades" (George, 1970: 431).

Por otra parte en un documento de la Organización de las Naciones (Hermansen,1992), referente a un -Curso Latinoamericano sobre la planificación y administración regional de la educación- impartido en Argentina aborda el tema de la Teoría de la Organización del Espacio, término que refiere a la distribución en el espacio geográfico de la actividad humana en su totalidad, con el reconocimiento implícito de cierto orden inherente a esta distribución generada por el influjo de factores sistemáticos que rigen las interrelaciones de localización entre las actividades humanas. Se menciona que el término de la organización espacial parece preferible al de economía espacial, pues este último es más restringido en su alcance porque solo se refiere a la actividad económica, y por ende no reconoce la posibilidad de dirección, que está implícita en el primer término. Aunque la organización espacial ha sido un campo de estudio que se ha visto descuidado si se le compara con análisis de localización por ejemplo o con la economía espacial basada en el enfoque de equilibrio parcial o general, y la economía regional.

En la fase actual, la evolución en las ciudades latinoamericanas se caracteriza por las intensas y generalizadas alteraciones de todo orden, cuantitativas y cualitativas, y además producidas a un ritmo muy acelerado, sin embargo esto también se aprecia en ciudades más pequeñas, se describe la organización espacial de los usos funcionales del suelo los cuales desempeñan un papel relevante en esta organización, como una expresión genuina del funcionamiento y de lo que según Escolano (2009) se sintetiza en la interacción cambiante entre los agentes urbanos, las circunstancias económicas, la configuración espacial del espacio construido, los estilos de consumo, la composición demográfica, los modos culturales, y una combinación única de políticas públicas. Por eso, la organización espacial de los usos de suelo se puede considerar uno de los indicadores que mejor resumen la intensidad y formas de los procesos de transformación de un lugar, aunado al aumento de población marcan las conformaciones y orden que tiene una ciudad entendida como una imagen

instantánea inserta en un proceso de cambio espacio-temporal más amplio. Lo cual da la pauta para entender la estructura de una ciudad.

1.1.3 Teoría del Crecimiento de Ciudades - Proceso de Urbanización

El crecimiento de ciudades estuvo presente alrededor de todo el mundo, y al transcurrir el tiempo, los modos de producción y las ciudades presentaron un crecimiento muy importante por diversos factores, entre los que destacan, la urbanización, industrialización e inmigración.

En una escala a nivel global el proceso de urbanización es un fenómeno que nace producto de la historia y las relaciones sociales, el crecimiento de las ciudades viene acompañado generalmente de industrialización y migración. Por tanto, debe entenderse como un proceso que concentra a la población y las actividades en las ciudades, lo que conlleva a cambios no sólo demográficos, sino también económicos y culturales, proceso que se aprecia a otras escalas.

La urbanización actual tuvo sus inicios en el Siglo XX en los países en donde se efectuaron las fases I y II de la Revolución Industrial, en los que se aprecian en ciudades como Londres, París y Nueva York, las que tuvieron mayor crecimiento. Estas ciudades crecieron debido al éxodo rural que ocurrió hacia ellas, pues se vieron como un atractivo de trabajo por las ventajas económicas, así, la población campesina acudió a ellas en busca de empleo, siendo éste y el crecimiento natural (natalidad y mortalidad), los principales motores del crecimiento urbano o expansión urbana.

Para el caso de México, el proceso de urbanización "...se ha caracterizado por la concentración de la población en grupos de ciudades en ciertas regiones, y el desarrollo y expansión de centros urbanos que se destacan de manera individual por ser, por ejemplo, capitales estatales o centros manufactureros..." (Aguilar y Escamilla, 2006: 46).

En este sentido, México en el siglo XX tuvo sus primeros inicios de urbanización de la siguiente manera “...El proceso de urbanización en nuestro país se profundizó con la adopción de un modelo económico de industrialización sustitutiva de importaciones; a partir de ese momento, los asentamientos humanos aumentaron sistemáticamente el porcentaje de población urbana respecto a la población total; el desarrollo económico e industrial y la urbanización han mantenido una relación necesaria y recíproca y la urbanización puede ser entendida como un aumento y multiplicación de centros de concentración de población y aun aumento de la participación de la población urbana respecto a la total...” (Aguilar y Escamilla, *Op cit*).

Ahora bien, en términos de la expansión urbana “...Los procesos típicos de la expansión de la ciudad pueden ser mejor ilustrados, tal vez, por una serie de círculos concéntricos, que pueden ser contados para designar tanto las zonas sucesivas de extensión urbana y los tipos de áreas diferenciadas en el proceso de expansión” (Park, 2005:22). Este y otros modelos serán abordados más adelante para ejemplificar la conformación secuencia de la estructura urbana de la ciudad de Ensenada.

Según autores como Calaza y Dehesa (sf) abarcan un panorama relativo a la teoría del crecimiento de las ciudades como una base de discusión en la que pueden asentarse algunas reflexiones, como aquellas que consideran que desde el punto de vista económico y cultural las ciudades/áreas urbanas existen porque, diversos agentes obtienen ciertas ventajas derivadas de reunir consumidores y empresas en un determinado espacio. En las ciudades, la posibilidad de hallar trabajo es mayor que fuera de ellas; los individuos tienen un acceso más fácil a una mayor variedad de bienes (privados y públicos); en las ciudades se activa información que surge de las interacciones personales y cristaliza en los efectos con externalidades tecnológicas vía la calidad del conocimiento del capital humano. De manera que en las ciudades toman forma el crecimiento, las nuevas ideas y los cambios culturales que incurren en la evolución de las sociedades y en

la remodelación de la estructura productiva inducida por el progreso técnico. Estas razones muestran ventajas de porque existen las ciudades/áreas urbanas.

Los anteriores pueden considerarse como aspectos que inciden en cierta medida en porque crecen las ciudades dentro de un espacio geográfico dado.

1.1.4 Teoría de la Estructura Territorial Urbana

Al abordar la cuestión de la estructura de una ciudad hay que partir de lo que se considera como *Teoría de la Estructura Territorial* que va acompañada de gran número de procesos territoriales.

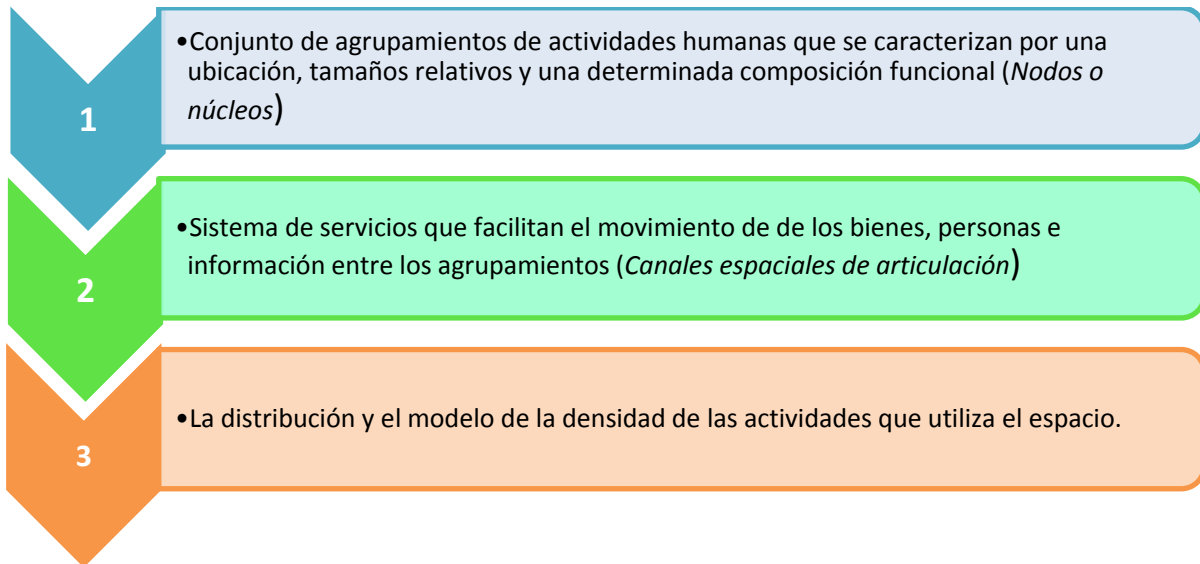
De acuerdo con Propin y Sánchez (2001), esta teoría proviene de la escuela soviética de Geografía, a partir de lo que se denominó la regionalización económica que contiene los atributos que caracterizan el espacio geográfico "...la estructura territorial de la economía representa el soporte básico de un país donde interactúan centros, responsables de la organización regional, a través de ejes articuladores del espacio geográfico..." Para complementar se puede citar a Balderas (2010) que considera la estructura territorial como la ubicación interrelacionada de complejos productivos, asentamientos, transporte, zonas de recreo y reservas en el territorio de la región, si se profundiza a escalas locales urbanas existe también una estructura territorial urbana como más adelante se menciona. Por su parte, López (2001) en su investigación doctoral explica la estructura territorial, a partir de 3 componentes básicos que dan pauta para determinar la estructura urbana. **(Esquema 1.4)**

En lo que respecta a *la Teoría de la Estructura Urbana* la organización constructiva espacial de la ciudad, dará como resultado la estructura urbana, que es un concepto muy importante dentro de los estudios urbanos, así como para prácticas de planificación y planeación urbana

Adentrándose más en el tema, a la ciudad se le puede considerar como un sistema complejo de elementos interrelacionados de tal forma que un cambio único puede producir repercusiones para toda la ciudad, es por ello que para las

investigaciones dentro del ámbito urbano lo más importante es descubrir que elementos del sistema urbano son más significativos, por lo cual será posible explicar la forma en la que se comporta (Hall & Barret, 2012).

Esquema 1.4 Componentes de la estructura territorial



Fuente: elaboración propia con base en López, 2001.

Dentro de lo que concierne a la *Teoría de la Estructura Urbana* se puede afirmar que existen dos enfoques predominantes: el funcionalista y el clásico, se destacan dos aspectos; el primero es aquel que se adentra intrínsecamente en concepto de estructura urbana y el segundo es la teoría específica que precisa las relaciones entre los elementos del sistema, que anteriormente se mencionaron.

De los elementos que componen a la ciudad, los físicos ejercen una influencia significativa sobre la población, de esta manera la forma de la capa de la ciudad, conocida como su morfología, puede ser vista como el resultado tangible de una compleja mezcla de fuerzas socio-económicas.

El estudio de la forma urbana es una raíz muy importante dentro de la geografía Urbana que se remonta al siglo XIX. Muchos de los primeros estudios de las ciudades fueron esencialmente estudios descriptivos "sitio y situación" (Carter, 1995 en Hall & Barret, 2012: 32), concentrándose ante todo principalmente con las

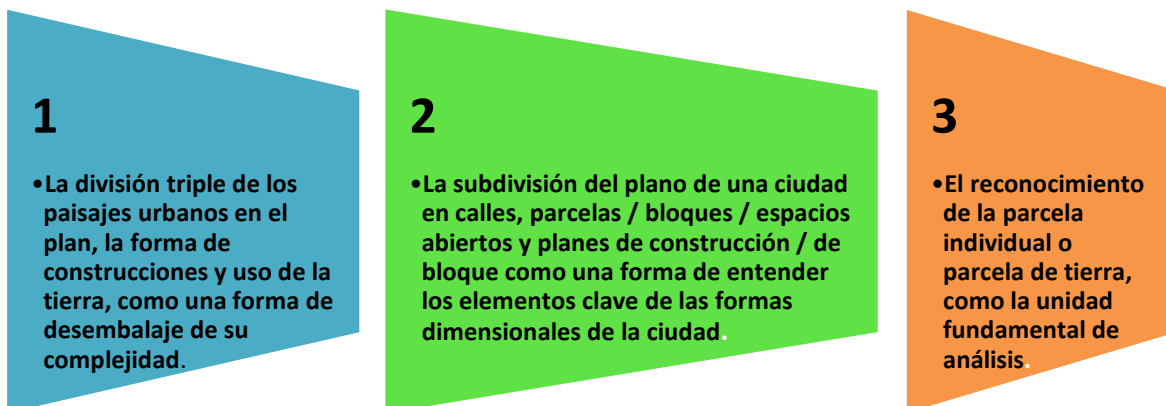
características físicas como el factor determinante en la localización y el desarrollo de los asentamientos.

Los estudios de la morfología urbana fueron desarrollados particularmente en las universidades alemanas a principios del siglo XX, a partir de trabajos de geógrafos, historiadores y arquitectos. La tradición desarrollada aquí, tuvo una continua influencia sobre el desarrollo de la morfología urbana en muchos países de Europa y en Estados Unidos, de lo que surgieron dos denominadas escuelas:

- *La escuela Alemana:* Un legado clave de esta tradición alemana fue el desarrollo de enfoques para el estudio de la forma urbana dentro de la Geografía, principalmente a través de la obra de Conzen, que era un estudiante en Alemania a principios del siglo XX, quien realizó estudios en Gran Bretaña acerca la forma urbana de este lugar (*Ibidem*).

Los estudios de esta escuela establecieron algunas bases importantes para el abordaje analítico de la forma urbana que han sido ampliamente aceptados y que han apoyado muchos trabajos posteriores en este ámbito como se aprecia en los (Esquema 1.5 y 1.6).

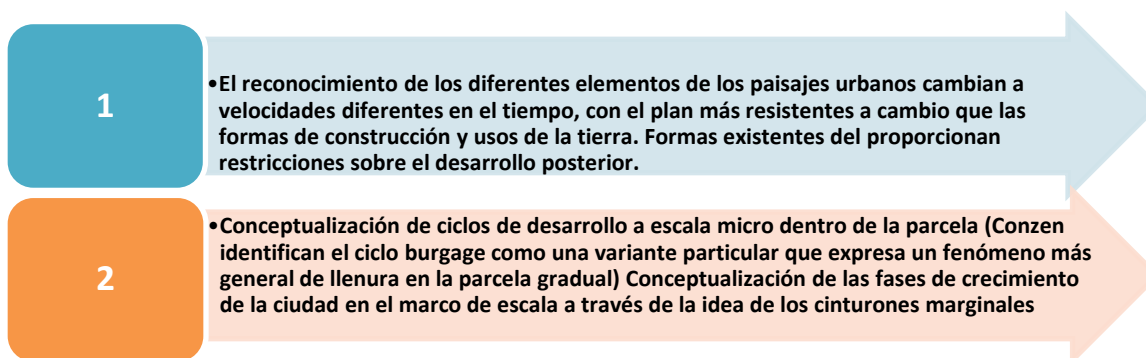
Esquema 1.5 Principales bases para el estudio de la morfología urbana



Fuente: elaboración con base en Hall & Barret, 2012.

No obstante la importancia de los aportes de Conzen (1960) en (Hall & Barret, 2012: 33) estos fueron considerados relativamente poco para los estudios de la geografía, pero establecieron bases para que la geografía urbana comenzara a abarcar enfoques más científicos y estructurales.

Esquema 1.6 Conceptualización de la evolución del paisaje urbano



Fuente: elaboración propia con base en Hall & Barret, 2012.

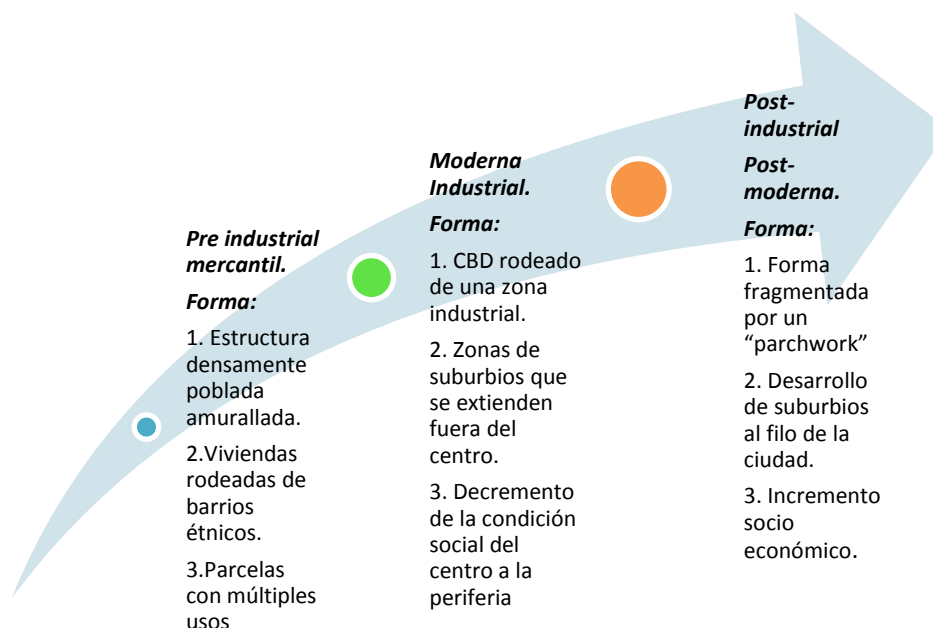
- *La Escuela de Chicago*: Los estudios del desarrollo urbano y la capa de la ciudad fueron dominados por los estudios de esta escuela, que hacen referencia al uso del suelo, a pesar, de que la escuela de Chicago fue fundada en 1913, Robert Park y Ernest Burgess son considerados algunos de los primeros teóricos en el estudio de las formas de las ciudades, por lo cual, adquieren una gran importancia en este ámbito.

Por otra parte, dentro de los estudios de la estructura urbana, se menciona que, cada tipo de ciudad tendrá una estructura determinada por el origen de cada una. Existen tres fases de la urbanización en la historia del hombre, cada una determinada por el modo de producción que se da en cada contexto histórico. **(Esquema 1.7)**

Lo que se observa en el esquema es la clasificación de las diferentes ciudades y la estructura que tienen de acuerdo con el modo de producción que en ellas predomina en razón del contexto histórico en el que se sitúan. Los modelos que se relacionan más con este trabajo abarcan desde la etapa moderna industrial y la

post industrial. Sin embargo, cabe aclarar la diferencia entre las ciudades anglosajonas y las latinoamericanas, por lo que estos modelos deben ser adaptados a las características de la región Latinoamericana.

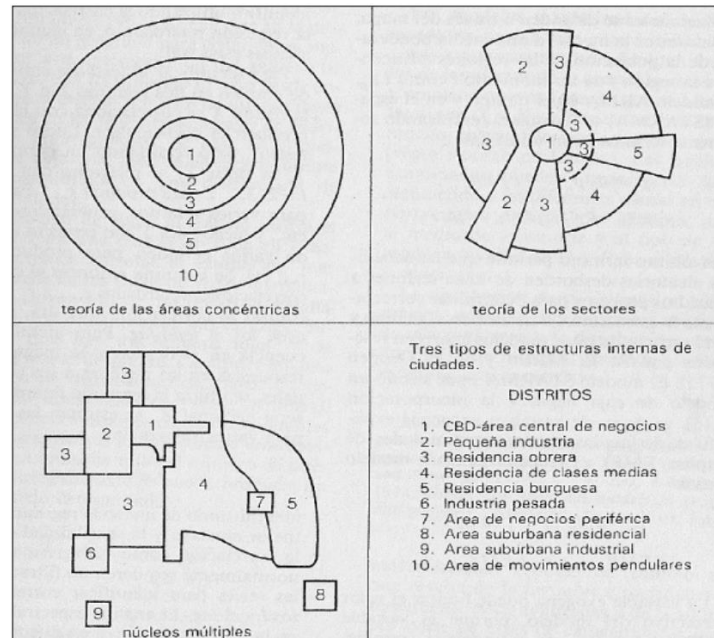
Esquema 1.7 Fases clave de la urbanización



Fuente: elaboración propia con base en Hall & Barret, 2012: 31.

Ahora bien, dentro de estas dos tipos de urbanización en algunos libros se puede encontrar los modelos de las estructuras urbanas de las ciudades, que a continuación son presentadas en la **(Figura 1.3)** serán ejemplificadas a través de los que más se asocian a las características de la zona de estudio:

Figura 1.3 Modelos de estructura urbana



Fuente: Johnston, *et al.* 1987.

❖ Modelo concéntrico.

Este modelo es el resultado del estudio de Ernest Burgess, de la Ciudad de Chicago en los años 20's, en el cual el autor reconoció cinco zonas concéntricas funcionales:

1. CBD (Distrito Central de Negocios).
2. Zona de transición: caracterizada principalmente por ser una zona en la cual se presenta un deterioro en las viviendas, así como la presencia de industria.
3. Zona de las casas de trabajadores independientes: como su nombre lo menciona es donde residen todas aquellas personas asalariadas, la zona de las mejores residencias.
4. Zona de la clase media.
5. Anillo suburbano.

Cabe mencionar que este modelo fue desarrollado para las ciudades americanas, por lo cual no coincide con la estructura que presentan algunas ciudades de Europa.

❖ Modelo sectorial.

Desarrollado por Hoyt, quien al igual Burgess perteneció a la Escuela de Chicago; a la postre este modelo publicado 10 años después que el concéntrico surgiría como una respuesta a las inconvenientes del modelo de Burgess.

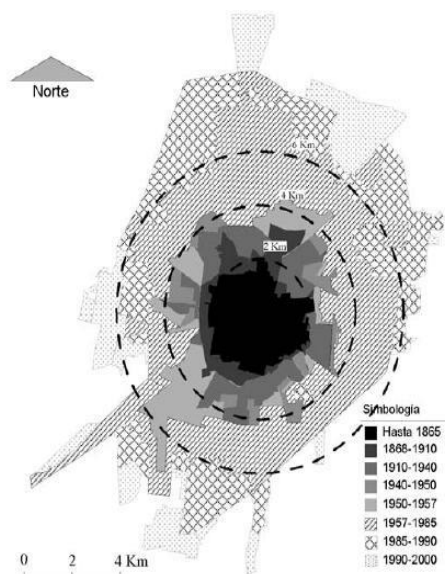
Esto debido a que la tecnología de negociación con el transporte y comunicación era mejor, el crecimiento quedó mejor reflejado en la gráfica de pastel que propuso.

❖ Modelo polinuclear.

En la década de 1940, Chauncy D. Harris y Edward Ullman (citados en Fyfe and Kenny, 2005) argumentaba que ninguno de los anteriores modelos mostraba adecuadamente a las ciudades y no reflejaban su estructura. Este modelo se basa en la noción del CDB fue perdiendo su posición dominante y la primacía como núcleo del área urbana. Varias de la regiones urbanas tendrían su propia subsidiaria pero siempre se verían compitiendo "núcleos". Las ciudades se convirtieron en modernas pero cada vez más complejas, y estos modelos se convirtieron menos y menos precisos.

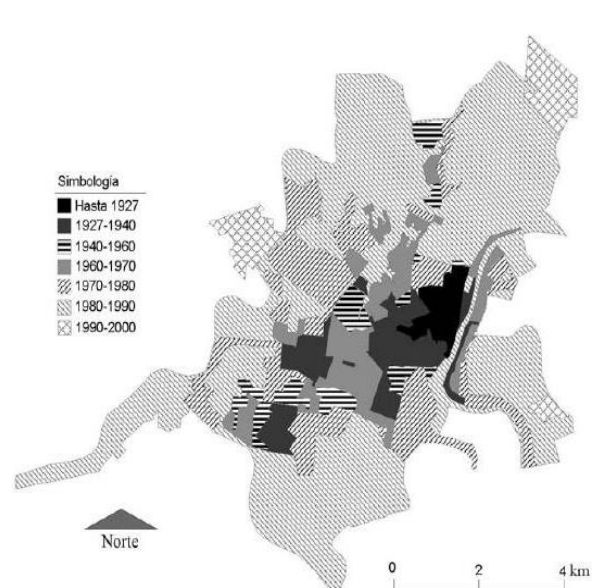
En etapas más reciente de acuerdo a Álvarez, (2011) se debe buscar de detectar si la tendencia de una estructura urbana monocéntrica está asociada con la morfología de crecimiento de la ciudad, considerando que generalmente está relacionada con la forma de la ciudad, este autor considera 2 modelos, Concéntricos y No Concéntricos, que se presentan en las **(Figura 1.4, Figura 1.5)** respectivamente.

Figura 1. 4 Modelo Concéntrico



Fuente: Álvarez, 2011

Figura 1.5 Modelo No Concéntrico



Fuente: Álvarez, 2011

De manera que estos modelos, expresión de estructura urbana, remiten a una idea de la distribución y de orden de las partes de la ciudad con respecto a su todo; de disposición espacial de los elementos fundamentales de la misma.

En el mismo orden de ideas, la ciudad "...puede ser considerada como un conjunto de elementos, partes o componentes que forman un todo estructurado en función de relaciones de interdependencia, siendo precisamente la estructura, ese conjunto de relaciones mutua e interdependientes que se van descubriendo a medida que se analiza la realidad". De esta manera, los elementos son aquellas unidades físicas, materiales, que componen la ciudad, y las relaciones entre ellas se materializan en términos de posición relativa de unos a otros, de líneas de unión entre ellos y de flujos o corrientes que las ligan. "Entre los elementos físicos que componen la ciudad hay algunas importantes diferencias que vienen dadas por las actividades humanas que en ellos se desarrollan y por la forma en que lo hacen" (De Terán, 1974: 224-225).

Duhau, (2013) menciona que las tendencias socio-espaciales de las ciudades latinoamericanas en la era de la globalización se asocian con aquellas

constatadas en las ciudades globales. La polarización social (basada en el crecimiento de los grupos de altos ingresos vinculados a las actividades de comando global, la erosión de los grupos medios y el crecimiento de un proletariado de servicios) implicaría una segregación creciente en términos espaciales

Como afirma Cuervo (2015) la estructura de las ciudades latinoamericanas, y sus particularidades frente a otras ciudades, han sido abordadas desde diversas perspectivas, entre las cuales la urbanización acelerada y la urbanización informal han tenido un rol preponderante. Todos los modelos consideran al centro de la ciudad, y a un eje que parte del centro hacia un sector específico de la periferia, como el lugar de concentración de las funciones económicas principales (comercio, servicios, empleos). Esto no significa la ausencia de actividades comerciales y de servicios en las otras zonas de la ciudad, lo que se señala es la concentración de los servicios superiores, el comercio especializado y los principales centros de empleo en esta zona, mencionan también la continuidad del crecimiento urbano, y la producción periférica de vivienda social. La difusión de centros comerciales también es comentada e interpretada como la difusión de nuevos espacios de potencial integración social, tal vez poco analizados en este sentido dada la importancia de las desigualdades sociales en nuestras ciudades latinoamericanas.

1.1.5 Teoría de la Causación Circular

Asimismo, se considera de acuerdo con Myrdal (1979), la *Teoría de la Causación Circular*, la que describe los efectos benéficos de difusión que pueden propiciar los centros de expansión económica hacia otras regiones, en función de "que es completamente natural que toda la región que rodea a un centro nodal de expansión obtenga ventajas de la corriente en aumento de los productos y que se vea estimulada en todos los aspectos del desarrollo tecnológico". Esa afirmación se refuerza cuando hace referencia a localidades situadas más allá del centro regional en expansión y aún de sus conexiones territoriales al exterior, situación

que se presenta en la ciudad de Ensenada, que si bien no es el polo principal de la región donde se localiza el Corredor Económico Ensenada Mexicali (CEEM), lo es la ciudad de Tijuana, la ciudad de Ensenada se ve beneficiada por las relaciones de la región (Padilla, García de León y Castillo, 2012).

En este contexto, Myrdal (*Ibíd.*) admite que las ciudades cercanas (en este caso las del norte del estado de Baja California, México) al centro económico de expansión (como es el que se ubica en el estado de California, Estados Unidos) podrían tornarse como centros económicos en crecimiento, entorno que caracteriza a las principales localidades de esa parte norte del estado que son Tijuana, Mexicali y Ensenada en orden de importancia.

El efecto derivado de flujos entre regiones con diferencias en niveles de desarrollo acrecientan más las diferencias entre ambas e inciden en que las más “ricas” en relación con las “pobres” logren mejores resultados económicos, situación que se aprecia en la región en donde se encuentra la ciudad de Ensenada.

Interpretado a Myrdal, Carpi (1975) hace hincapié en la pluralidad factorial significativa, en contra de la unidimensionalidad tradicional del determinismo económico mal entendido. Autor que cita textualmente a Myrdal para explicar lo anterior “Resulta importante tener en cuenta que si la hipótesis de la causación acumulativa está justificada, se puede producir un movimiento ascendente de todo el sistema a través de medidas aplicadas en un punto u otro de entre varios sistemas; pero esto seguramente no quiere decir que desde un punto de vista práctico, resulte indiferente donde y en qué forma se debe atacar un problema de desarrollo. Mientras más conozcamos la forma en que los distintos factores están interrelacionados, mientras mejor sepamos qué efectos tendrá el cambio primario registrado en un factor sobre todos los demás factores cuándo se producirán estos cambios en estos últimos, estamos en mejor situación de determinar cómo elevar al máximo los efectos de un esfuerzo dado que haya sido ideado para impulsar y cambiar el sistema social”

Incluso la región del CEEM en donde se ubica Ensenada a su vez es la región menos desarrollada en relación con la del sur de California, por lo que “con el problema del desarrollo desigual, Myrdal resalta la existencia de una serie de estímulos que emanan de los sistemas en desarrollo y que inciden en los otros produciéndoles algunos efectos positivos ("spread effects"), que impulsarán el mecanismo hacia arriba, y algunos efectos' negativos ("backwash effects") que tenderán a detener o a impulsar hacia abajo su mecanismo concreto de causación circular. Por supuesto que ambos tipos de efectos tienen un carácter pluridimensional, es decir, son de tipo social, político, económico y psicológico. En ese sentido, lo que tenemos es un sistema cuyos elementos son a la vez sistemas que funcionan según el modelo de la causación circular acumulativa y que interactúan influyéndose cada uno de la dinámica de los demás”.

1.2 FUNDAMENTOS DE MÉTODO

La investigación se desarrolló a partir de incorporar a la metodología tradicional, elementos de interpretación analítica que permitieron obtener procesos, formas, clasificaciones, categorías, con la siguiente secuencia metodológica:

❖ Etapa Introductoria

Planteamiento del problema, hipótesis, justificación y definición de objetivos. Para la cual fue necesaria aleatoriamente parte de la siguiente etapa.

❖ Etapa de Indagación y Recopilación

Se realizó la búsqueda y revisión bibliográfica necesaria para sustentar y desarrollar los conceptos básicos, así como las principales tendencias, teorías y estudios relacionados al tema, se hizo consulta y selección de fuentes de información.

También se seleccionó información estadística en diferentes fuentes como: Censos de Población y Vivienda 1990, 2000, 2010, y del Sistema de Integración del Territorio (ITER) del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), los

indicadores demográficos básicos del Consejo Nacional de Población (CONAPO), Administración Portuaria Integral (API) de Ensenada, por citar los más sobresalientes.

❖ Etapa de Construcción Gráfica y Cartográfica

Elaboración Cartográfica de Carta Base y Mapas Temáticos: para obtener relaciones, correlaciones, variaciones indirectas en los diversos indicadores mediante la información cuantitativa, la cual sirvió para la interpretación de datos y el análisis posterior. Parte de esta información fue plasmada en mapas. La información de gabinete se verificó en campo.

❖ Etapa de Análisis de Cambios en la Intensidad y el Contenido Espacial

En este apartado se hizo un análisis mediante la interrelación e interpretación de la información para determinar las causas principales del crecimiento de la ciudad de Ensenada, así como la relación que guarda este proceso de expansión y crecimiento urbano con la actividad portuaria de la localidad. Permite canalizar, tanto la información cuantitativa como cualitativa y establecer parámetros para el análisis a partir de correlaciones, con el fin de obtener:

- Relaciones entre de los procesos y formas que se aprecian en la ciudad puerto
- Comprensión de lo que es particular en la ciudad puerto y lo que es singular
- Considerar los cambios Espacio-Tiempo Global y Cotidiano

❖ Etapa de Reconocimiento del Territorio

Se acudió a la ciudad de Ensenada en los meses de julio y diciembre de 2015. En la primera se realizó reconocimiento del terreno. Se visitaron las dependencias de carácter público y privado, en este caso fueron la Administración Portuaria Integral (API) de Ensenada y a la Ensenada International Terminal (EIT) para visitas guiadas por el recinto portuario; de igual manera, se visitó el Instituto Municipal de

Investigación y Planeación de Ensenada (IMIPENS) para la obtención de información y datos, que sirvieran para la elaboración de mapas y se hizo un reconocimiento en terreno de las áreas de expansión, así como de los sitios que han incidido en su crecimiento desarrollando actividades que atraen población y turismo, de igual modo se hizo un levantamiento de los usos de suelo. En el segundo trabajo de campo, se corroboraron en terreno los resultados obtenidos en gabinete.

❖ Etapa de redacción.

Permitió elaborar los capítulos y apartados correspondientes con la información obtenida, procesada y verificada en terreno.

❖ Etapa conclusiva y propuesta de alternativas de solución.

Con todo lo anterior se obtuvieron las conclusiones, lo que permitió proponer algunas alternativas para solucionar los problemas derivados del crecimiento de la ciudad de Ensenada.

CAPITULO II. RASGOS FÍSICOS Y SOCIOECONÓMICOS DE LA CIUDAD DE ENSENADA



Panorámica del noreste de la ciudad de Ensenada
Fuente: trabajo de campo en la ciudad de Ensenada (2015)

Con base en los objetivos planteados, se indican los rasgos físicos de la ciudad de Ensenada, ya que constituyen la base sobre la que descansa el desarrollo de su población y las actividades económicas que realizan que permiten explicar sus condiciones socioeconómicas; es esencial entender cómo se encuentra y como se despliega el territorio en sus rasgos naturales para conocer la ocupación del espacio por la población y sus características socioeconómicas.

El soporte natural permite entender cuáles procesos en un lugar pueden ser soportados, acelerados o detenidos por el ser humano, contexto en el que como afirma Mateo (2006), el hombre interviene en la transformación de la superficie terrestre, en su construcción y reconstrucción, e incide la acción colectiva de los seres humanos; son creados y recreados modos de relación de la sociedad con el medio natural y social, y con los otros seres humanos; la apropiación, ocupación y transformación del espacio geográfico visto como totalidad se apoya en elementos que se configuran en la superficie terrestre, y en los procesos y fenómenos que sobre ella ocurren.

Así los rasgos físicos en espacio y tiempo conjugados con las características de la población permiten explicar y entender las causas que han propiciado que el principal actor que habita un lugar -la población- muestre determinadas pautas de apropiación del territorio y sus características socioeconómicas. Son precisamente los elementos físicos y sociales los que constituyen a la ciudad de Ensenada y que, a través del tiempo han hecho posible que ésta sea un ciudad de relevancia.

Asimismo la cercanía con Estados Unidos, el nivel económico y tecnológico han jugado un papel importante para el desarrollo y crecimiento de la ciudad, debido a que su localización geográfica la hacen importante no solo a nivel nacional, sino internacional.

Lo referente a los aspectos físicos y socioeconómicos se desarrolla con base en el discurso ortodoxo de la geografía, el cual se simplifica en el **(Esquema 2.1)**

Esquema 2.1 Desarrollo de los rasgos físicos y socioeconómicos con base en el discurso ortodoxo en geografía



Fuente: elaboración propia con base en Sánchez, 2006.

2.1 RASGOS FÍSICOS DE LA CIUDAD DE ENSENADA

2.1.1 Localización

La ciudad de Ensenada también conocida como "La Bella Cenicienta del Pacífico", se encuentra en el municipio de Ensenada en una bahía natural de nombre "Bahía de Todos Santos" al norte de la península de Baja California al noroeste de México (Gobierno del Estado de Baja California, 2015) (**Mapa 2.1**).

El municipio de Ensenada, que cabe mencionar es el más grande del país, al que pertenece la ciudad de Ensenada, de acuerdo con el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) se localiza entre los paralelos 28° 00' y 32° 24' de latitud norte; los meridianos 112° 44' y 116° 54' de longitud oeste. Las coordenadas geográficas extremas del municipio y colindancias son las siguientes:

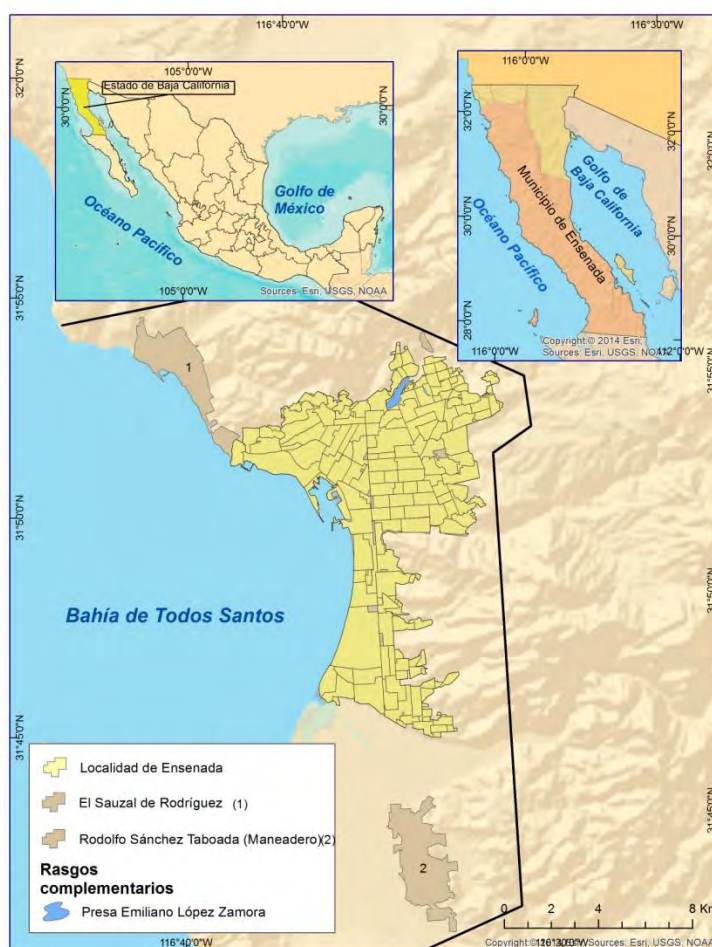
- ❖ Al Norte: los 32° 21' N, limita con los municipios de Playas de Rosarito, Tijuana, Tecate y Mexicali.
- ❖ Al Este: los 112° 47' O, limita con el municipio de Mexicali y el Golfo de California (Mar de Cortés).
- ❖ Al Oeste: los 16° 53' O, limita con el Océano Pacífico.
- ❖ Al Sur: los 28° 00' N, limita con el estado de Baja California Sur.

Debe señalarse que el presente trabajo está referido a manera de recorte metodológico a la localidad de Ensenada, específicamente el núcleo central, ya que si bien existen dos localidades cercanas -El Sauzal y Rodolfo Sánchez Taboada (Manadero)- que guardan estrecha relación con la ciudad objeto de estudio, sin embargo no existe un consenso unificado de su pertenencia, ya que El Sauzal es incluida en el Catálogo del Sistema Urbano 2012 del Consejo Nacional de Población (CONAPO, *et al* 2012) como conurbada, no así la segunda; en cuanto Rodolfo Sánchez Taboada el Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ensenada, (IMIPENS, 2015) incluye a ambas localidades en el polígono urbano que aparece en el **Mapa 2.1** delimitado con una línea, sin embargo esta segunda localidad no presenta una continuidad territorial, como puede apreciarse. De manera que se decidió, como lo indica el título de la investigación, referirse únicamente al núcleo urbano que aparece en el mapa citado como -localidad urbana- solo de la cual incluso existe la división por Áreas Geoestadísticas Básicas (AGEBs)², escala que es utilizada para la elaboración de algunos mapas de la cartografía que aparece en este trabajo.

² Las Áreas Geoestadísticas Básicas (AGEBs) son una extensión territorial que está ocupada por un conjunto de manzanas que por lo general van de 1 a 50, muy bien delimitadas por calles, avenidas, andadores u otro rasgo característico que se pueda identificar en el área; su uso del suelo es principalmente, habitacional, industrial, servicios, comercio, entre otros. Este nivel de detalle permite llevar a cabo una comparación territorial más minuciosa y una gradación socio espacial, que admite marcar rangos y determinar áreas de homogeneidad y la determinación de zonas de diferentes características o rangos de los indicadores considerados, que exhiben las características sociodemográficas, económicas de la población y las viviendas obtenidas por el Censo de Población y Vivienda 2010, desagregados hasta el nivel de Área Geoestadística Básica Urbanas, a partir de un volumen de población de 2 500 habitantes.

La localización estratégica de la ciudad de Ensenada ante la Cuenca del Pacífico principal zona comercial a escala global y su cercanía a Estados Unidos de América, el más grande consumidor de productos a nivel mundial, han sido factores vitales en su conformación, contexto en el que la presencia del puerto de Ensenada ha desempeñado un papel muy importante en su desarrollo.

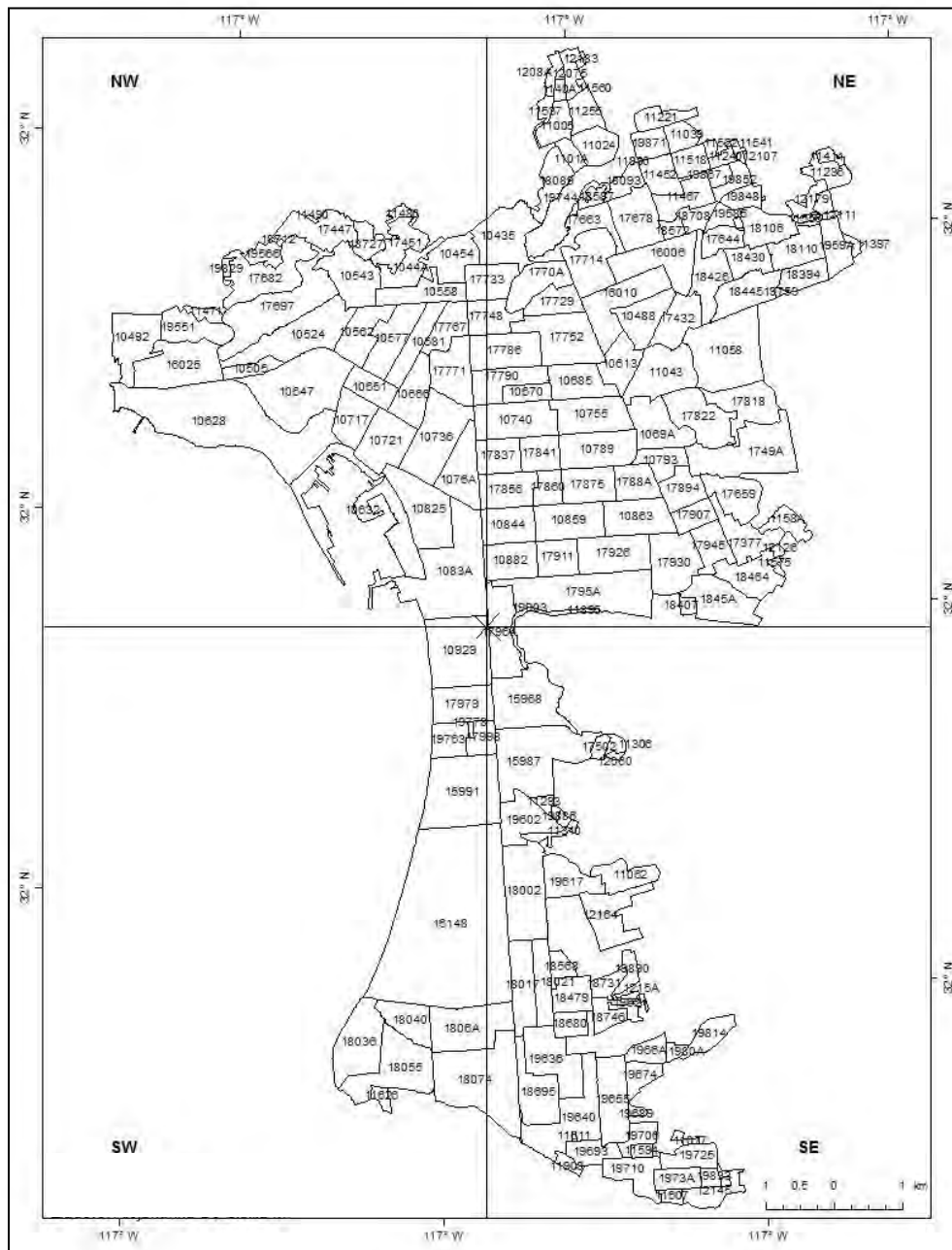
Mapa 2.1 Localización geográfica del estado de Baja California, municipio y localidad de Ensenada



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2010a

Con el fin de georreferenciar la localización de los indicadores analizados, en el **Mapa 2.2** se presenta la localización de las AGEBs por sector. Para complementar este en la **Tabla 2.1** aparece la lista correspondiente a las AGEB pertenecientes a cada sector.

Mapa 2.2 Localización de las Áreas Geostatísticas Básicas de Ensenada por sector



Fuente: Alejandrina De Sicilia Muñoz con base en INEGI, 2010.

Nota: Tanto en los listados como en los mapas se incluyeron sólo los últimos 5 números de las claves de los AGEBS. Ejemplo: 0200500010082

Tabla 2.1 Claves Áreas Geoestadísticas Básicas de Ensenada

Ensenada. AGEBS: 151			
Noreste	1838A	17786	19814
10488	1845A	17790	19833
10613	1959A	17837	19886
10755	Noroeste	17841	19890
10789	10435	17856	1966 ^a
10793	10454	17860	1973 ^a
10863	10492	17911	1980 ^a
16006	10505	17964	Suroeste
16010	10524	17979	15987
17377	10543	18089	15991
17432	10558	18587	17998
17644	10562	18712	18002
17659	10577	18727	18036
17678	10581	19551	18040
17803	10628	19566	18055
17818	10632	19744	18074
17822	10647	19829	19602
17875	10651	19903	19763
17894	10666	1044A	19778
17907	10670	1076A	1806 ^a
17926	10685	1083A	
17930	10717	1770A	
17945	10721	Sureste	
18093	10736	16148	
18106	10740	17502	
18110	10825	18017	
18394	10844	18021	
18407	10859	18479	
18426	10882	18568	
18430	10929	18680	
18445	15968	18695	
18464	16025	18731	
18572	17447	18746	
18708	17451	19617	
19570	17625	19621	
19585	17663	19636	
19759	17682	19640	
19848	17697	19655	
19852	17714	19674	
19867	17729	19689	
19871	17733	19693	
1069A	17748	19706	
1749A	17752	19710	
1788A	17767	19725	
1795A	17771	19797	

Fuente: Alejandrina De Sicilia Muñoz con base en INEGI, 2010.

Nota: Tanto en los listados como en los mapas se incluyeron sólo los últimos 5 números de las claves de los AGEBS. Ejemplo: 0200500010082

De acuerdo con datos del Gobierno del Estado, el puerto de Ensenada está localizado aproximadamente a 130 km al sur de la frontera norte entre México y Estados Unidos de América (EUA), cuya importancia es “adquirida al integrar a México a los mercados internacionales, en particular a los de la Cuenca del Pacífico y los generados por el Tratado de Libre Comercio (TLC), permite ubicar al puerto de Ensenada como punto de salida y entrada de carga de las exportaciones e importaciones mexicana, el cual es considerado como uno de los mejores puertos de altura y cabotaje del país, por su situación estratégica y por la prestación de los servicios de entrada y salida de mercancías, sin olvidar la importancia del manejo de carga de contenedores” (Gobierno del Estado de Baja California, 2015). Entre otros aspectos además de que el municipio de Ensenada, de acuerdo con el Prontuario de información Geográfica Municipal (INEGI, 2010b) ocupa el 73.13% de la superficie del Estado, cuenta con 2 837 localidades, siendo la ciudad de Ensenada su cabecera municipal y la más importante localidad del municipio, éste registra una población total de 413 481 habitantes de acuerdo con datos de INEGI, 2010. En el **Mapa 2.3**, se muestran las localidades urbanas y rurales a escala municipal, que se aprecia se distribuyen principalmente a lo largo del Eje Carretero Transpeninsular, de igual manera se muestra la concentración de población hacia la localidad de Ensenada y sus alrededores.

Mapa 2.3 Localidades de Ensenada



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2010a

2.1.2 Geología y relieve

A nivel Municipal Ensenada forma parte de dos provincias fisiográficas, la Península de Baja California en un 99% “el relieve es predominantemente montañoso, y debido al levantamiento de mayor intensidad en las márgenes del Golfo de California, presenta vertientes asimétricas, más ancha y tendida al occidente de la línea divisoria de aguas peninsular, y estrecha y escarpada hacia el lado contrario.”, y a la Llanura Sonorense en 1%”...relieve de planicies que

ascienden gradualmente de la costa hacia el oriente, al mismo tiempo que son desmembradas por lomeríos y elevaciones menores...”. (García y Lugo, 2003: 25-26), **(Mapa 2.4)**.

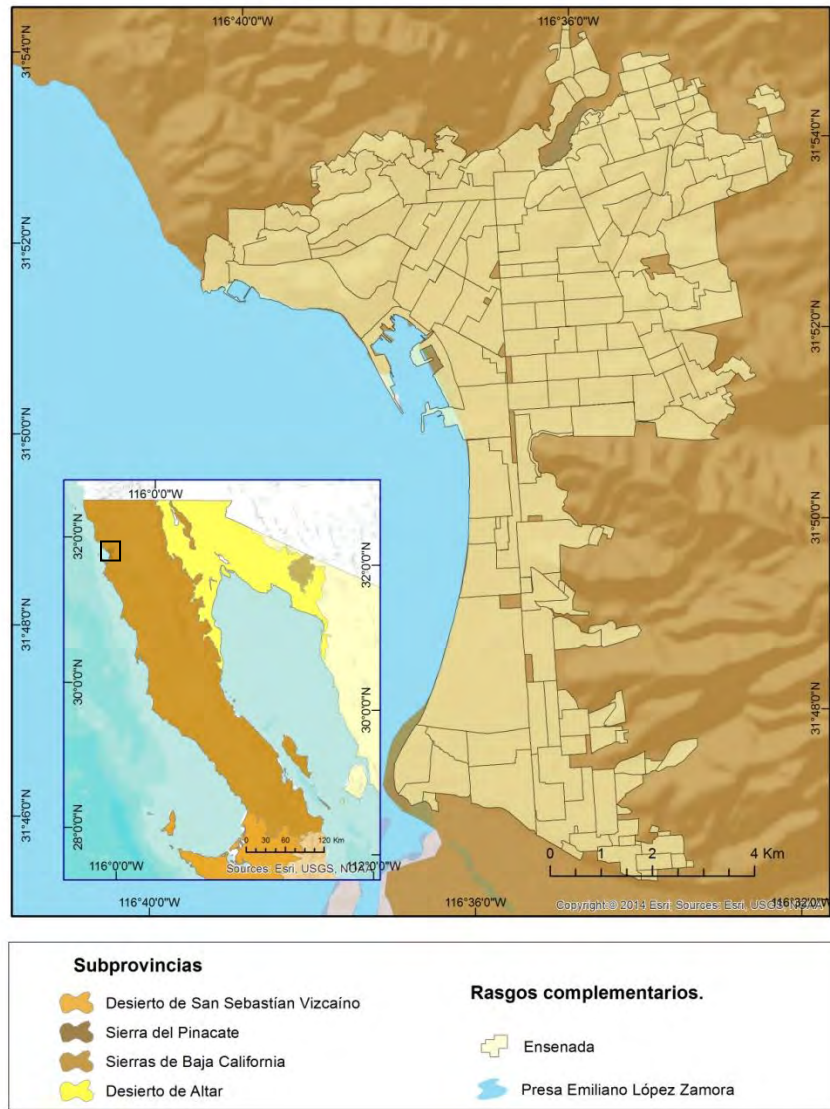
Mapa 2.4 Provincias fisiográficas



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2010a

Dentro de estas provincias existen sub provincias, de las cuales a nivel regional destacan las siguientes: Sierras de Baja California Norte a la que pertenece en un 92%, la del Desierto de San Sebastián Vizcaíno en un 5%, la de la Sierra de la Giganta en 2% y por del último a la del Desierto de Altar en 1% **(Mapa 2.5)**.

Mapa 2.5 Sub provincias fisiográficas



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2010a

De esta manera es como se encuentran distribuidas las provincias y subprovincias fisiográficas a lo largo del territorio municipal, en ese ámbito “La ciudad de Ensenada se construyó originalmente sobre planicies costeras y aluviales que limitan al Oeste con la Bahía de Todos Santos y al Este con los lomeríos que son preludeo a la cadena montañosa que atraviesa la Península de Baja California, la mayoría de las zonas de baja pendiente corresponden a las planicies costeras,

donde se asienta gran parte de la mancha urbana; incluyen las regiones Norte (Sauzal), Central (primer Tabla de la ciudad) y Sur-Suroeste (Valle de Maneadero, Ex Ejido Chapultepec y los humedales del Estero de Punta Banda)” (PDUCP-E2030, 2014: 8) , aunado a las subprovincias, se encuentran a una menor escala el sistema de topoformas que están presentes en Ensenada y que se presentan en el **Mapa 2.6**.

Mapa 2.6 Sistema de topoformas presentes en la ciudad de Ensenada

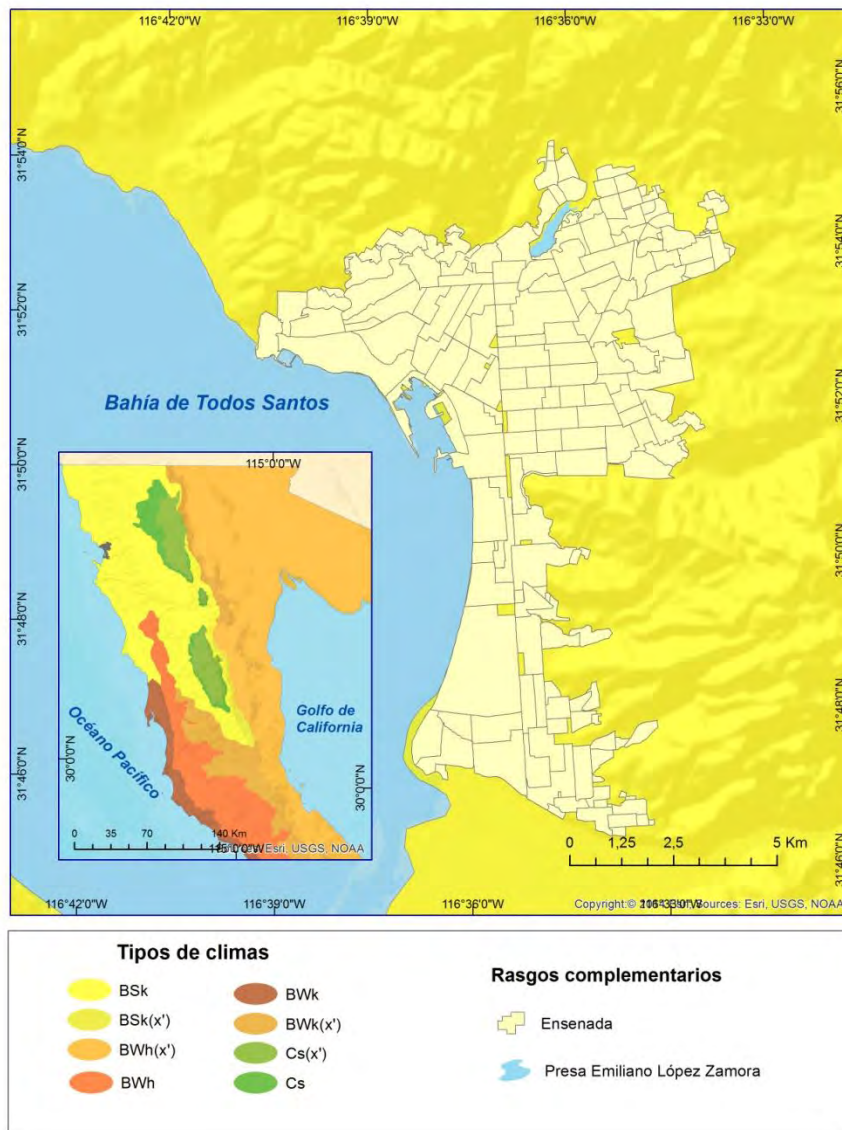


Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2010a

2.1.3 Clima

De acuerdo con su localización geográfica, el territorio de Ensenada presenta generalmente dos tipos de climas: “Los templados húmedos que se registran en las partes altas de las sierras y los secos que se localizan en el resto del municipio, ambos climas se caracterizan por fuertes oscilaciones térmicas y pluviométricas. En el siguiente mapa se muestra el clima que predomina en Ensenada (**Mapa 2.7**).

Mapa. 2.7 Unidades climáticas



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2010a

En Ensenada, “se presenta un clima tipo seco templado con lluvias de invierno también conocido como mediterráneo. Baja California es el único Estado de la República Mexicana en donde se localiza este tipo de clima, caracterizado por tener verano seco y cálido e invierno húmedo, lluvioso y frío. De acuerdo con la clasificación climática de Köppen modificada, el clima es tipo BSk. Este clima se presenta en aproximadamente 25% del municipio...”, (PDUCP-E2030, 2014: 7).

La precipitación es escasa en la región y se registra un aproximado de 100 a 300 mm anualmente. Este clima se caracteriza por presentar temperaturas medias anuales de 12 a 18 °C. Las mayores temperaturas se registran en agosto (30 °C) y las más bajas en enero (aprox. 5 °C).

2.1.4 Hidrografía

El sistema orográfico que se presenta a nivel municipal en Ensenada, como ya se citó anteriormente, comprende dos grandes sierras: la Sierra de San Pedro Mártir y la Sierra Juárez, en las cuales se localizan los puntos más elevados, no sólo del municipio, sino también del Estado. Ahora bien, la presencia de estas topofomas, como lo es en el resto del territorio nacional permitiría la presencia de ríos permanentes, sin embargo, por el clima que se presenta en Ensenada no ocurre tal situación, solo existe la presencia de algunos arroyos que se presentan en temporada de lluvias.

En la entidad de Baja California, no existen escurrimientos superficiales permanentes, lo que repercute en la recarga que reciben los acuíferos. La red hidrográfica de Baja California es, en realidad, muy reducida, la evaporación elevada y las condiciones geológicas son adversas, pues la mayoría de las unidades de roca originan que la escasa agua fluya libremente debido a las elevadas pendientes, y sólo una mínima parte de esos escurrimientos llegan a los acuíferos, por lo tanto, la distribución de los mantos acuíferos es heterogénea y se localiza en áreas relativamente pequeñas, a excepción del acuífero del Valle de Mexicali uno de los distritos de riego más importantes del país, el distrito de riego Río Colorado que presenta en algunos sitios problemas de sobreexplotación.

En el Estado de Baja California, este recurso se considera como no renovable debido a la escasa precipitación pluvial, y la lenta renovación de las fuentes de agua subterráneas para efectos productivos. De acuerdo con las condiciones geohidrológicas del Estado, todo el territorio se considera como zona de veda a la extracción (Gobierno del estado de Baja California, 2015).

En consecuencia en el municipio de Ensenada no hay ríos, se cuenta con simples arroyos con escurrimientos de aguas broncas cuando el volumen pluvial en invierno o verano es considerable. De los arroyos presentes en el municipio cabe mencionar que son pocos los que atraviesan por la ciudad de Ensenada. El único cuerpo de agua importante es la presa Emilio López Zamora, con una capacidad de almacenamiento de 3'000,000 de m³ alimentada por el arroyo de Valle Verde (INAFED, 2001).

“Las principales corrientes superficiales drenan hacia la costa del Pacífico, sobre la Bahía de Todos Santos; están dispuestas de manera sub paralela entre sí y perpendiculares a la costa...” “...Los principales arroyos en la Bahía de Todos Santos que desembocan en la costa del Pacífico son:

1. San Miguel
2. El Sauzal
3. Cuatro Milpas
4. Ensenada
5. El Gallo
6. San Carlos
7. Las Ánimas

Los más importantes cuerpos de agua son: la mencionada Presa Emilio López Zamora, Estero de Punta Banda, La Lagunita de El Naranjo y Lagunita El Ciprés. Cabe señalar que los cauces y paleocauces de las principales corrientes han sido gradualmente urbanizados con vivienda, principalmente de interés social, (PDUCP-E2030, 2014: 8), sin embargo, “el abastecimiento de agua en la ciudad de Ensenada depende de los acuíferos Ensenada, Guadalupe, La Misión y

Maneadero y, de la presa Emilio López Zamora,...” (PDUCP-E2030). Los acuíferos que se encuentran en la zona urbana sólo son dos: Ensenada y Maneadero. **(Mapa 2.8).**

Mapa 2.8 Red hidrográfica de la ciudad de Ensenada



Fuente: elaboración propia en base en INEGI, 2010a

2.1.5 Suelos

De acuerdo con el (Gobierno del Estado, 2015), de los diferentes tipos y asociaciones de suelos con que cuenta la Entidad de Baja California, destacan los

regosoles, los litosoles y los yermosoles; de los tres más abundantes son los regosoles, que representan aproximadamente el 46% de la superficie del Estado.

Siguiendo este contexto en el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Ensenada 2030 (PDUCP-E2030, 2014: 8) elaborado por el IMIPENS, se menciona que en la zona de estudio, correspondientes a la Ciudad de Ensenada, predominan los suelos de tipo litosol y el regosol. “El primero cubre gran parte de las laderas suaves y escarpadas del oriente y sur poniente (península de Punta Banda) del centro de población. El segundo domina las planicies costeras y aluviales. Le siguen en orden de cobertura el fluvisol, asociado a las zonas de inundación de los arroyos de Ensenada, El Gallo, San Carlos y Arroyo de Maneadero; feozem domina los lomeríos y mesetas del noroeste, xerosol, representado por una pequeña unidad en la parte alta del Valle de Maneadero; yermosol, con una unidad inmersa en la planicie costera en la parte media de la bahía (este tipo de suelo prácticamente ha desaparecido por causa del crecimiento urbano); finalmente, existe una pequeña unidad edafológica de solochak localizada en la marisma del Estero de Punta Banda.”

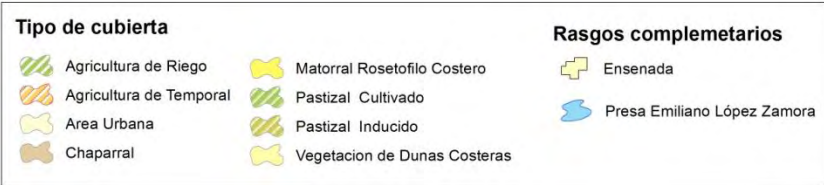
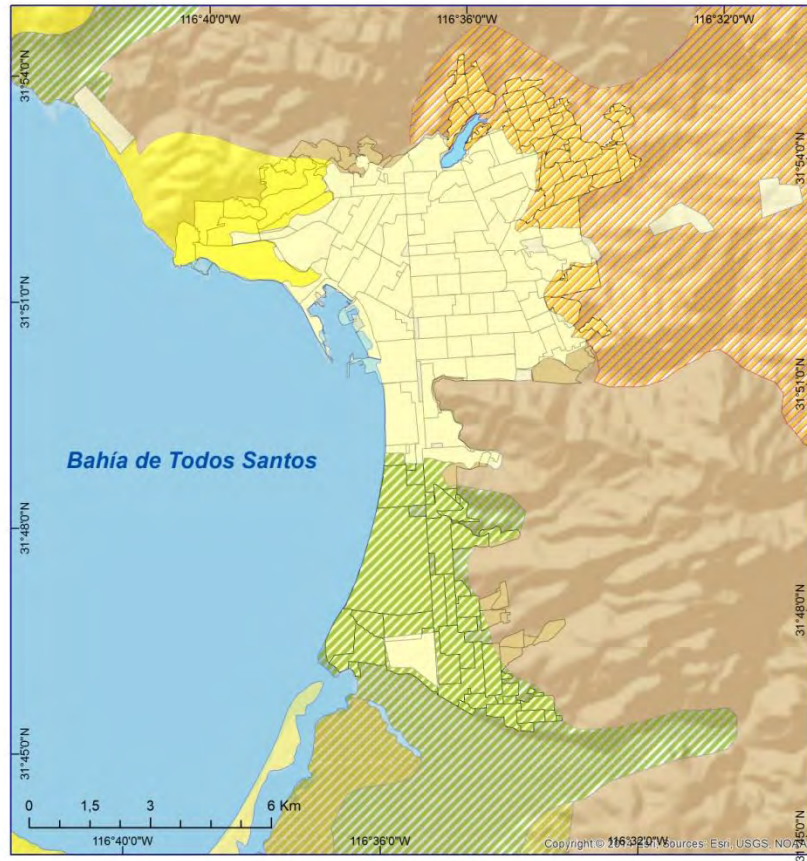
2.1.6 Cubierta vegetal y vida animal

La vegetación de la península de Baja California está conformada por una mezcla de elementos florísticos derivados de las geofloras del Terciario, que se denominan: Arcto-Terciario, Neotropical-Terciario y Madro-Terciario (Gobierno del estado de Baja California, 2015).

En esta misma obra, se menciona que el origen de la fauna de Baja California está estrechamente relacionado con los cambios climáticos ocurridos en el período terciario, particularmente durante las glaciaciones, que provocaron modificaciones en la distribución de la flora, y por ello en la distribución de la fauna. El desarrollo y establecimiento de los diferentes tipos de vegetación en el Estado, provocó la emigración e inmigración de especies animales, estableciendo una diversidad de corredores migratorios, dando como resultado una variedad de especies afines con los elementos componentes de otras regiones aledañas a la península.

En ese contexto en el municipio de Ensenada, por ende, es posible encontrar áreas representativas de casi todos los tipos de vegetación nativa del noroeste de Baja California. “La vegetación terrestre predominante es chaparral y matorral, pero también existen otros tipos como la vegetación de dunas, marismas, bosques de coníferas y riparia (**Mapa 2.9**). La vegetación urbana que se encuentra en parques, camellones, jardineras, terrenos baldíos, incluye tanto especies de ornato como aquellas introducidas de forma incidental; algunas llegaron a la región con las actividades agrícolas y ganaderas, como los pastos” (PDCUP-E2030, 2014:9).

Mapa 2.9 Cubierta vegetal presente en Ensenada



Fuente: elaboración propia en base a INEGI, 2010a y CONABIO 2010

2.2 DINÁMICA DE LA POBLACIÓN EN LA CIUDAD DE ENSENADA

El desarrollo de la Ciudad de Ensenada se ha visto moldeado por diferentes contextos históricos a nivel nacional e incluso internacionales. En este apartado, se abordará lo que concierne a sus características demográficas con el apoyo de los censos de población efectuados por INEGI.

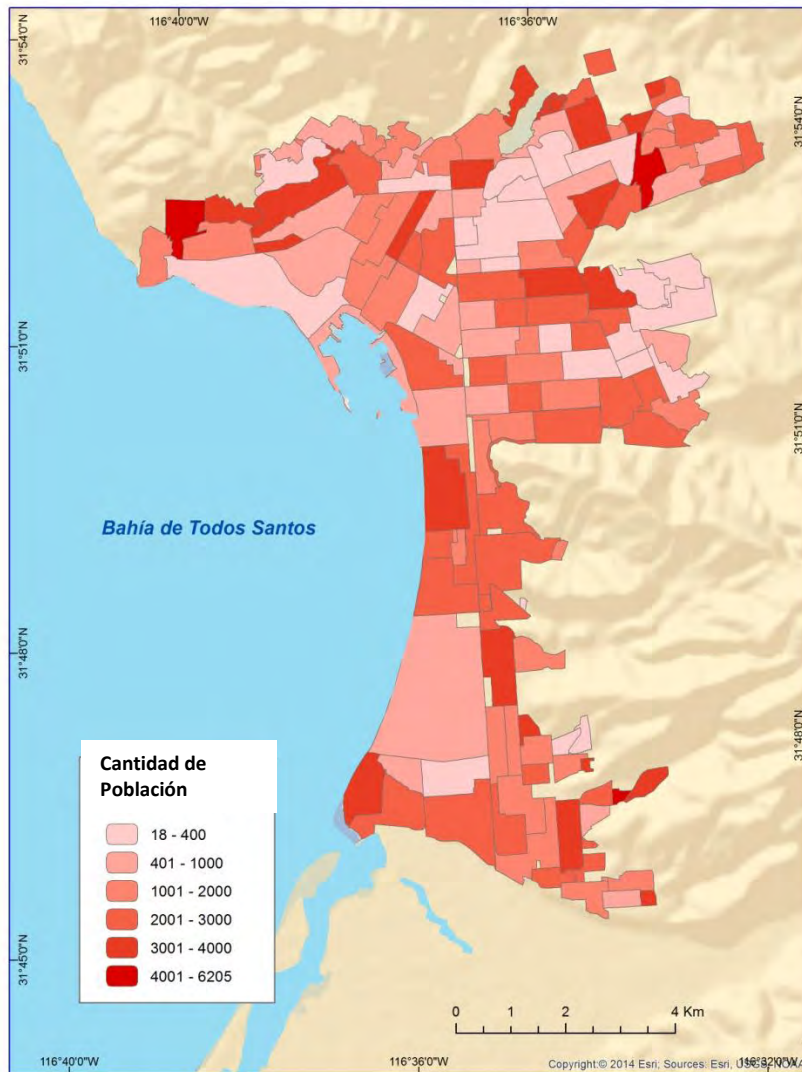
Las bases de datos que se consultaron dan pauta para la explicación de la dinámica, composición y crecimiento de la población, de igual forma se realiza un análisis de los servicios básicos de la localidad.

2.2.1 Distribución de la población

La distribución de la población en la ciudad de Ensenada se presenta en el **Mapa 2.10** por Áreas Geoestadísticas Básicas (AGEBs) en este caso urbanas. Se puede apreciar que se observa de manera heterogénea, puesto que hay zonas en las cuales se concentra un mayor número de población, la mayor parte de estas están situadas al noreste de la localidad, y el resto se encuentran en la parte centro y sur. Sin embargo, también se observa que hay una mayor homogeneización de las periferias hacia el centro, que comprende el área urbana propiamente. Conformación que corresponde a un área de expansión urbana, que como se explicará en el siguiente capítulo con detalle, su configuración espacial se define a partir de sucesivas coronas con disimiles particularidades en cuanto a distribución de población, y que evidentemente cuenta con diferentes infraestructura.

A través de pirámides poblacionales elaboradas con datos censales de INEGI (1990 y 2010) se puede observar, en un comparativo a escalas municipal y local de la evolución que se ha seguido de 1990 a 2010, en cuanto a la composición de la población por edad y sexo (**Gráficos 2.1, 2.2, 2.3 y 2.4**).

Mapa 2.10 Distribución de la población en la ciudad de Ensenada por AGEBs

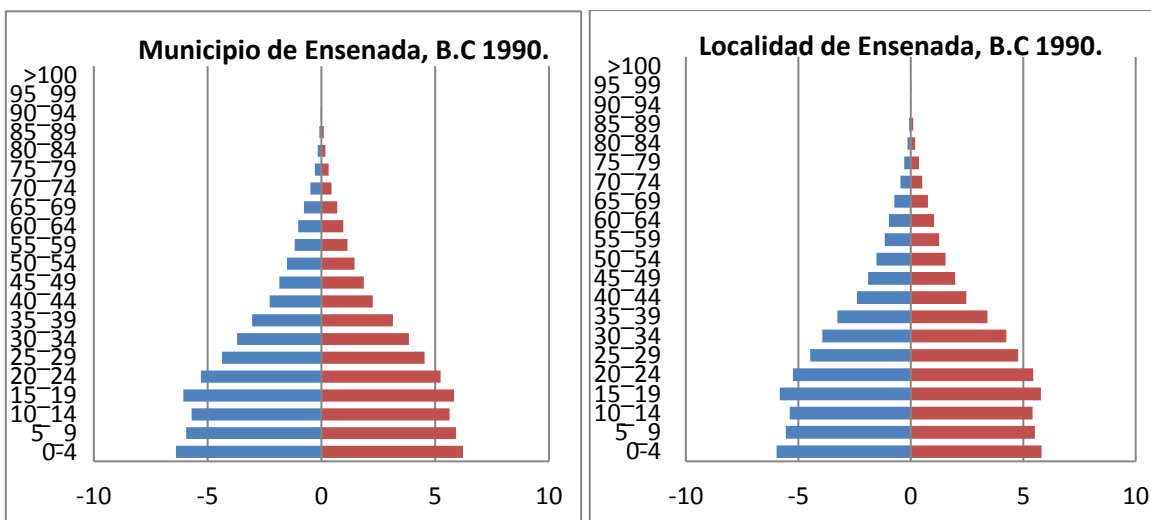


Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2010a

2.2.2 Composición de la población

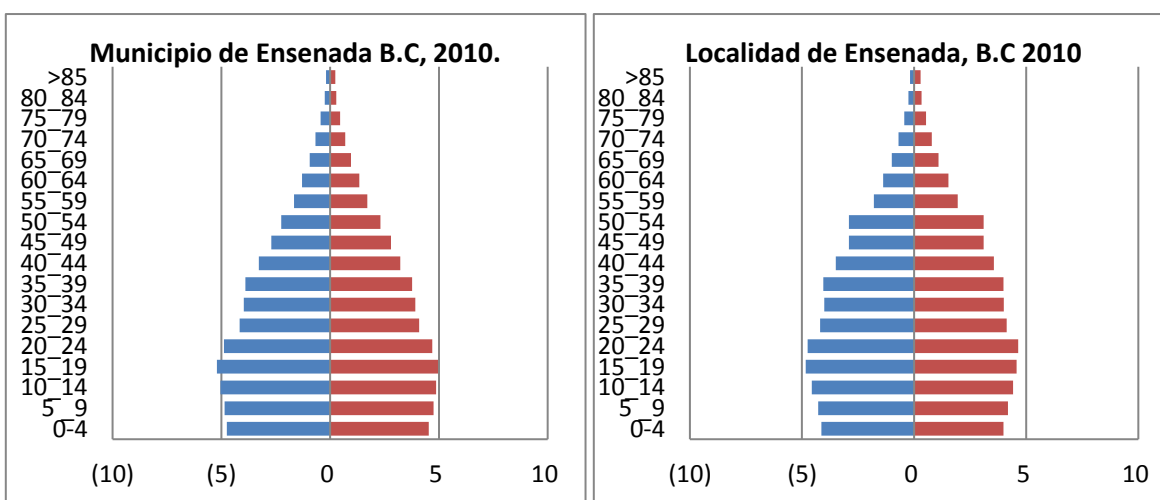
En las pirámides que corresponden a 1990 se observa que todavía se presenta tendencia a una forma expansiva, con una base ancha debido al mayor número de población en el cohorte joven, tanto a nivel municipal, así como a nivel local. Es importante mencionar que en la década de los años 90's es cuando se comienza a notar un mayor aumento en la población de la localidad.

Gráficos 2.1 Comparativo de pirámide de población del municipio y localidad de Ensenada, 1990



Fuente: Elaboración propia con base en datos de Censo de Población y Vivienda INEGI, 1990a

Gráficos 2.2 Comparativo de pirámide de población del municipio y localidad de Ensenada, 2010



Fuente: elaboración propia con base en datos del Censo de Población y Vivienda INEGI, 2010a

En contraste, para 2010 el crecimiento se ve reflejado en que aunque la población creció de manera considerable, tanto a nivel municipal como local, hay una transición de la población, ya que la base se angosta, apreciándose de manera más marcada en la escala local, resultado de la reducción en la natalidad, la

pirámide engrosa como resultado del aumento del peso relativo de población en edades de cohortes de población en edad laboral.

2.2.3. Migración

De acuerdo con el último censo de población efectuado en el 2010 por parte del INEGI, se menciona que en “Baja California la población nacida en otro país ascienda a 12 2664 personas lo que equivale a 3.9% de los residentes de la entidad; cabe destacar que esta población se ha incrementado casi cinco veces en los últimos veinte años.

Este incremento se puede deber a que muchos extranjeros retirados, principalmente de Estados Unidos se establecen en la entidad, especialmente por la cercanía con su país y porque buscan los destinos con playa, por lo que los municipios de Ensenada y Playas de Rosarito resultan atractivos.

En este contexto, la ciudad de Ensenada se encuentra dentro de una dinámica de movilidad muy importante pues se localiza en uno de los Estados fronterizos del país con colindancia con Estados Unidos. Aunque la misma Ensenada no sea una ciudad fronteriza como tal, ya se ha mencionado la cercanía que tiene con una ciudad fronteriza de gran importancia como lo es Tijuana.

Debe señalarse que este fenómeno migratorio tiene un impacto en la ciudad de Ensenada pues la cercanía que tiene con Tijuana es muy corta, lo que provoca que algunos de los migrantes que en su intento por cruzar la frontera de manera ilegal no pudieron o bien fueron deportados por la autoridad Estadounidense, se quedan a emplearse en las zonas de maquila de la propia Tijuana o bien, bajan a Ensenada a emplearse y radicar en la ciudad. Es así que debido a la migración interna y externa ha sido un factor fundamental para el crecimiento que se ha presentado en la ciudad de Ensenada.

Asimismo, existe una corriente migratoria de gran importancia como lo es la de los grupos indígenas, especialmente provenientes del estado de Oaxaca y que se asientan en la localidad conurbada de Maneadero zona de recepción de jornaleros

indígenas *Mixtecos, Triquis y Zapotecos*. La aportación que hacen los inmigrantes a la economía del municipio en el rubro agrícola la es invaluable, y sin embargo tienen que soportar los empleos mal pagados.

2.3 CONDICIONES DE SOCIALES

2.3.1 Salud

La mejora en los servicios de salud sigue siendo una de las problemáticas a las que se ha enfrentado la población a nivel nacional, no se cuenta con una amplia cobertura de salud en todo el territorio nacional, pues los mejores servicios de salud se encuentran en las principales ciudades del país.

Ensenada, aun no siendo de las principales ciudades, cuenta con este primordial servicio, dentro de la ciudad se encuentran clínicas y hospitales de índole privado o público los cuales son encargados de atender las demandas de la población, sin embargo también se puede mencionar que la población puede acceder a atenderse en Tijuana o bien en Estados Unidos. La cercanía de Ensenada con estos lugares es prácticamente pequeña, aunque cabe mencionar que sí existe población que se atiende en Tijuana o en Estados Unidos son personas que cuentan con los recursos económicos suficientes para atenderse. El resto de la población que no puede es dosificada a los hospitales y clínicas que están dentro de la ciudad (**Tabla 2.2**).

Tabla 2.2 Situación de la población en razón de servicios de salud en Ensenada

	Personas no derechohabien tes a servicios de salud	Población derechohabie nte a servicios de salud	Población derechohabie nte del IMSS	Población derechohabie nte del ISSSTE	Población derechohabie nte al ISSSTE Estatal (ISSSTECALI)	Población derechohabie nte al Seguro Popular.
Total de la Entidad	908960	2178921	1378965	131098	85922	473361
Total del municipio	110182	349787	173949	25205	16791	120910
Total de la localidad urbana	48635	226003	125578	19267	13708	58052

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI 2010a

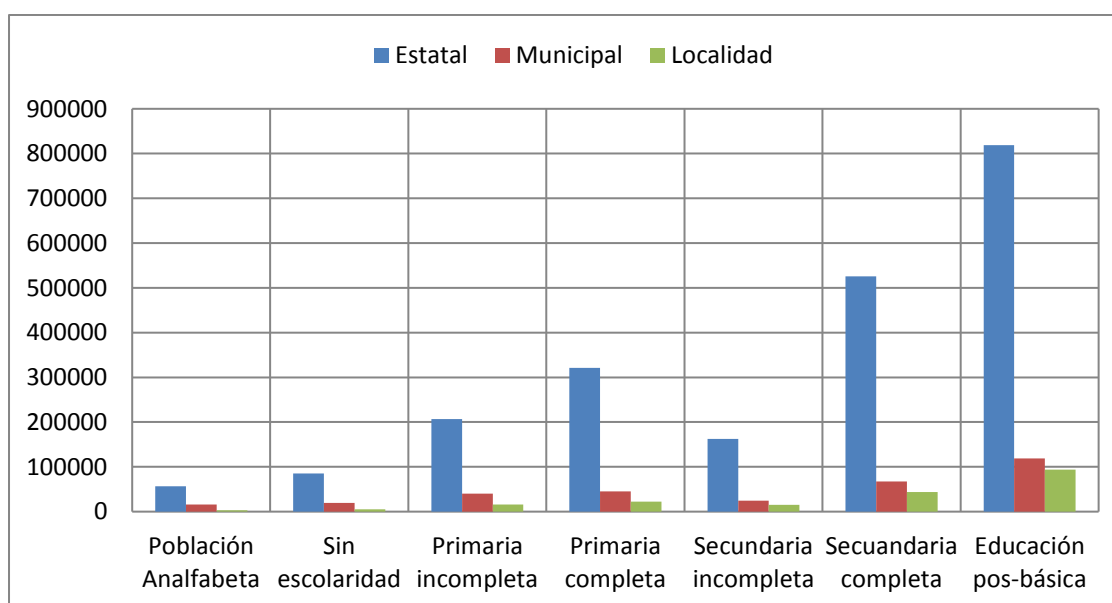
2.3.2 Educación

La situación de la educación, a lo largo y ancho del país, ha dejado mucho que desear en los últimos años, pues no hay un compromiso de los diferentes niveles de gobierno para mejorar esta situación.

Como se muestra en el **Gráfico 2.3** se hace una comparación del nivel de escolaridad en tres escalas: local, municipal y estatal, los niveles que se registran, en los tres casos demuestran que existe si hay gran parte de la población con una educación pos básica.

Esto se ve reflejado en la presencia de centros de enseñanza a nivel superior como lo es el Colegio de la Frontera (COLEF) con sede en la ciudad de Tijuana y la Universidad Autónoma de Baja California (UABC) con sedes tanto en Tijuana como en Ensenada, así mismo en la Ciudad de Ensenada se tiene la presencia del Centro de Investigación Científica y de Educación Superior de Ensenada (CICESE) por parte de la UNAM, de la cual también cuenta con un Centro de Nanociencias y Nanotecnología en los cuales se imparten diversas carreras, especialidades y posgrados.

Gráfico 2.3 Ensenada: Nivel de escolaridad



Fuente: elaboración propia con base en Censo INEGI, 2010a

2.3.3 Vivienda

La vivienda es un factor muy importante para poder entender mejor la dinámica que se ha tenido en la ciudad de Ensenada, pues sirve como un parámetro para determinar el crecimiento o decrecimiento de la ciudad. De acuerdo con ello, los datos que se obtuvieron en INEGI para la localidad de Ensenada, registran que se tiene un total de 100 634 viviendas de las cuales 80 935 se encuentran habitadas.

En el siguiente **Tabla 2.3** se muestran las demás características que presentan las viviendas en Ensenada.

Tabla 2.3 Ensenada: características de las viviendas propias habitadas

VPH con piso diferente de tierra.	VPH con piso de Tierra	VPH con un dormitorio	VPH con dos dormitorios y más.	VPH con un cuarto	VPH con dos cuartos	VPH con tres cuartos y más.
77429	1762	22030	57413	3034	9782	66477

Nota: VPH =Viviendas Particulares Habitadas.

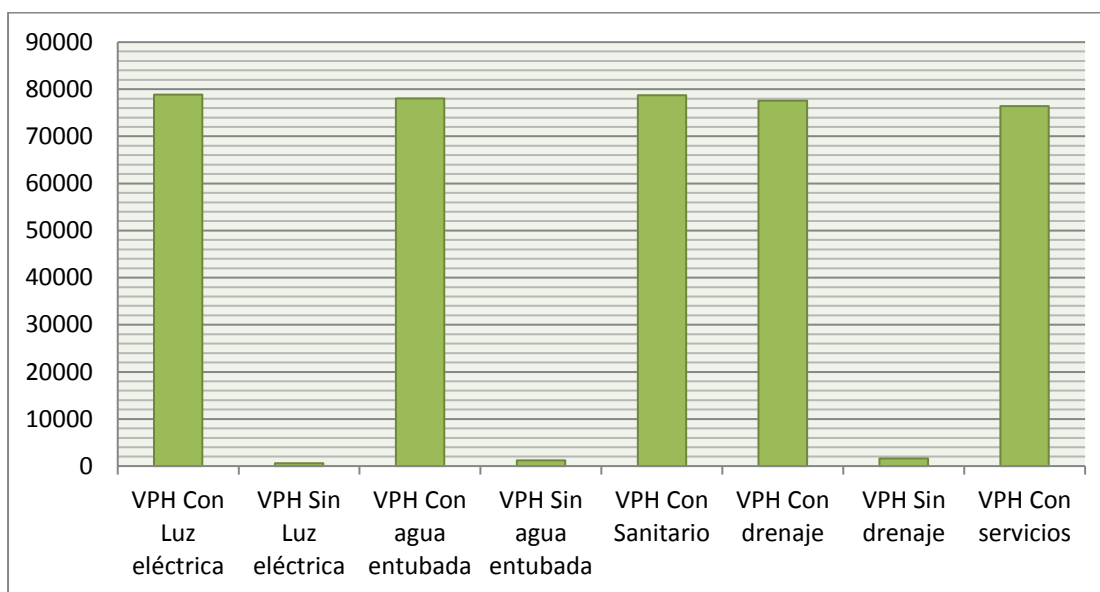
Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2010.

Lo que muestran los datos es que la mayor parte de las viviendas se encuentran en buenas condiciones, pues predominan las viviendas con un piso diferente al de tierra, se tiene que hay más viviendas con dos dormitorios y más y, en cuestión de cuartos predominan las de tres cuartos y más.

2.3.4 Servicios básicos

Sin duda, los servicios básicos en las viviendas constituyen un indicador muy importante de la calidad de vida de la población, pues no solo muestra la calidad de vida de las personas de la ciudad, sino que además es un reflejo mismo de la ciudad y de cómo el Gobierno en sus diferentes escalas se dedican a proveer de estos servicios para la población. En la siguiente gráfica se muestra los servicios con los que cuentan las viviendas en la ciudad de Ensenada (**Gráfico 2.4**).

Gráfico 2.4 Ensenada: servicios con que cuentan las viviendas propias habitadas



Fuente: elaboración propia con base en Censo de Población y Vivienda. INEGI 2010a

2.4 CONDICIONES ECONÓMICAS

2.4.1 Población económicamente activa (PEA)

La Población Económicamente Activa muestra la ocupación que desempeña la población a partir de una cierta edad que para el caso de México es a partir de los 15 años. En términos generales la PEA es un indicador para obtener la tasa de actividad general de un país, pues cuando el país tiene altas tasas de crecimiento demográfico la tasa de actividad suele ser baja, pues existe un alto número de menores de edad y estudiantes en relación al total.

De acuerdo con el Gobierno Municipal de Ensenada, 2015 la PEA a nivel municipal es de 129 583 habitantes, 4 000 más aproximadamente en lo que respecta a la localidad de Ensenada, pues como ya se ha mencionado es la principal ciudad del municipio en la que recae la mayor parte de las actividades. En cifras oficiales del municipio del total de la PEA, en el sector primario se tiene un 16.27%, mientras que en el sector secundario se tiene un 26.96%, lo que resta es perteneciente al sector terciario, que cabe destacar es donde se encuentra el

mayor volumen de población, sector en que se encuentra laborando un 53.16% del total de la PEA municipal. Debe resaltarse la presencia indicadora del sector secundario representado básicamente por maquiladoras a pesar de que estas tuvieron un decrecimiento notable en la primera década del presente siglo, pero que registran un considerable protagonismo a nivel regional, que se manifiesta en la presencia de su sector secundario de manera relevante al ser una atractivo por las ofertas de trabajo, siguiendo la dinámica del estado y de las ciudades del CEEM, en el que el sector secundario es significativo en su economía, así como las actividades relacionadas con el puerto, comerciales y turísticas (Padilla, García de León y Castillo, 2012).

Se menciona que el municipio de Ensenada de Baja California fue tercero (de los cinco con que cuenta) en atracción de inversión, acumulando al final del año un total de 387.9 mdd, por debajo de Tijuana y Mexicali, que acumularon una inversión de 629.2 y 459.3 millones de dólares respectivamente. Destacan dos proyectos que han impactado de manera importante el comportamiento de la atracción de inversión extranjera en Ensenada: la instalación de la planta de gas “Sempra Energy”³ y la “Planta de Zeta Gas”, de las cuales la primera es la mayor en cuanto la envergadura de sus montos. Los efectos directos de su inversión, que sumó un total de 1.200 millones de dólares (mdd) entre la construcción de la planta con un costo de 975 mdd y en la instalación de una red de gasoductos. Según estimaciones del Colegio de la Frontera Norte (COLEF) para el Instituto Municipal de Investigación de Ensenada, estas inversiones generaron una derrama en la entidad de aproximadamente 330 mdd, entre adquisición de bienes, servicios, remuneraciones e impuestos, de los cuales el 68% fueron captados por el municipio de Ensenada (CODEEN e IMIPENS, 2011).

³ Ubicada 23 kilómetros al norte de Ensenada, Baja California, México, en la carretera hacia la ciudad de Tijuana; la terminal tiene la capacidad de suministrar mil millones de pies cúbicos de gas natural por día. La terminal regasificadora genera pocos empleos, pero su papel es estratégico debido a que Baja California se encuentra prácticamente aislada del sistema nacional de distribución de gas. “El aseguramiento de este insumo a precios competitivos constituye un factor de atracción de inversiones, y facilita la instalación de nuevas plantas generadoras de energía eléctrica en la costa a menor costo” (Ruiz, Vázquez y Ruiz, 2015).

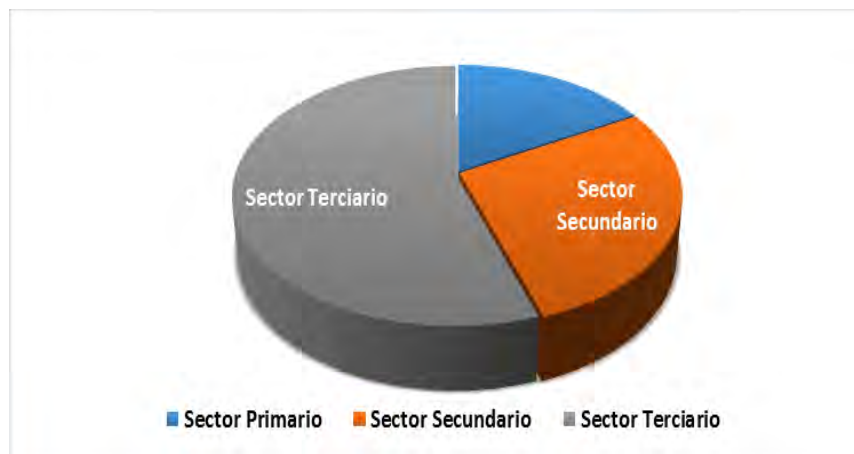
Cabe señalar también el Sistema Portuario Ensenada - El Sauzal - Costa Azul (SP ESCA), fundamental para la economía del estado de Baja California, el municipio y la ciudad de Ensenada a través de la actividad portuaria en sus tres terminales que constituyen un conglomerado de infraestructura, actividades y servicios marítimo-portuarios enfocados en apoyar al desarrollo del dinámico estado de Baja California y del Noroeste de México, la participación del puerto en diversas actividades económicas es relevante debido a que facilita la importación de componentes y productos terminados para la industria electrónica del estado, una de las más importantes del país. De igual manera, propicia la exportación de productos perecederos de la región que dan sustento a un significativo volumen de la actividad pesquera de su zona de influencia. Es un eslabón relevante en la industria de la construcción, a través de la entrada de cemento proveniente del Centro del país y de la operación de los insumos de la única planta productora de cemento (Cemex) en el estado. Impulsa a la industria pesquera en Ensenada, la cual es la principal generadora de empleo en el municipio, a través de la infraestructura necesaria para su desarrollo. La Terminal de Costa Azul permite el abasto de gas natural licuado, que se utiliza para la generación de energía eléctrica en Mexicali y Rosarito, para la planta industrial de la entidad y para consumo residencial. Por el puerto de Ensenada, se exporta el trigo producido en el valle de Mexicali, sin lo cual no podría explotarse este cereal. Favorece el desarrollo de la actividad de cruceros y turística, que es una de las más importantes del municipio, esta actividad da a la ciudad una proyección internacional y la operación de la terminal de cruceros del puerto permite que la región esté posicionada en las rutas internacionales de este tipo de turismo (Administración Portuaria Integral, 2012).

En el siguiente **Gráfico 2.5** se observa la distribución de la PEA por sector, en el cual se advierte que el mayor peso se encuentra en el sector terciario.

Las diversas actividades que han dado impulso económico en la región donde se ubica la ciudad de Ensenada se asocian con el desarrollo agrícola en la propia Ensenada y en la cercana localidad de San Quintín, la comunicación marítima con

la Cuenca del Pacífico, la instalación de diversas maquiladoras y la construcción de almacenes, muelles y la urbanización, aspectos que marcan el inicio de la consideración del territorio de la ciudad de Ensenada como zona de desarrollo y que han desempeñado un papel relevante en la traza de la localidad

Gráfico 2.5 Ensenada: distribución de la PEA por sector económico

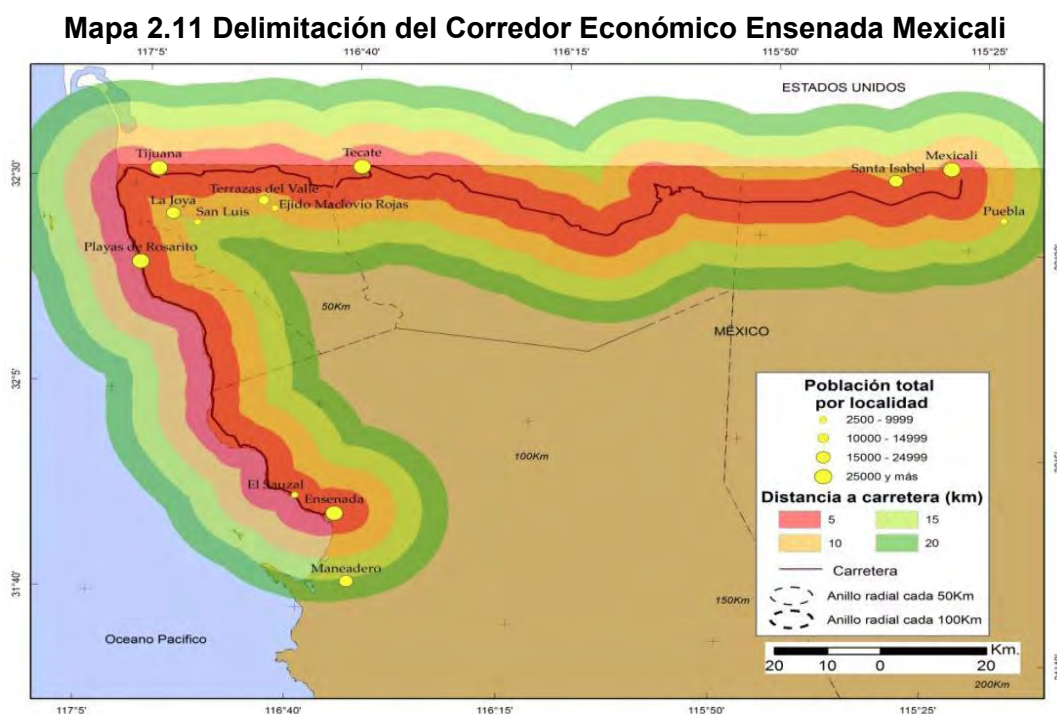


Fuente: elaboración propia con base en datos del Gobierno del Estado de Baja California. 2015.

En este contexto, cabe mencionar que la ciudad de Ensenada pertenece a una organización espacial regional ubicada al norte de la península de Baja California en el noroeste del país, que es el Corredor Económico Ensenada-Mexicali, definido por Padilla, García de León y Castillo (2012) en términos cualitativos y cuantitativos y que en cuanto a lo urbano, está estructurado por cinco núcleos principales de población, que corresponden a las ciudades más importantes, entre las que se incluye la ciudad de Ensenada junto con las de Rosarito, Tijuana, Tecate y Mexicali, en un transecto Este – Oeste, en relación estrecha con las ciudades del sur del estado de California de Estados Unidos, entre las que destaca San Diego (**Mapa 2.11**).

Debe destacarse que la inserción de la ciudad de Ensenada en el “Corredor Económico Ensenada-Mexicali⁴ ha sido fundamental para el desarrollo tanto económico como urbano de esta ciudad.

“Este corredor abarca la mayor parte del espacio fronterizo entre Baja California y los Estados Unidos, desde Mexicali hasta Ensenada, vértice sur del mismo. Enlaza cinco núcleos de población que corresponden a las ciudades más importantes. Mismas que pueden ser consideradas en dos niveles, el primero de ellos con ciudades con mayor jerarquía (Tijuana, Mexicali y Ensenada) y el segundo incluyendo ciudades menores (Rosarito y Tecate)” (Padilla, García de León y Castillo, 2012).



Fuente: Padilla, García de León y Castillo, 2011.

⁴ “Los corredores económicos constituyen una dimensión espacial de la globalización. Son unidades complejas con múltiples procesos en porciones territoriales que articulan dinámicas como las económicas, sociales y políticas. Se basan en un eje longitudinal dentro del cual funcionan sistemas urbanos importantes, dependientes de las condiciones geográficas y de otros elementos humanos, como pueden ser las vías de comunicación adicionales, cuyas dinámicas y efectos superan la concepción artificial de los municipios; sirven como canales de comercio entre ubicaciones distintas” (IMIPENS, 2010).

En este corredor, en el cual se encuentra inmersa el área de estudio, se aprecia una “intensa y diversa red de interacciones que conectan a la gente, la naturaleza y la economía creando un espacio altamente interdependiente” (Padilla, García de León y De Sicilia, 2013).

En este corredor, se presenta una diversidad de actividades económicas dentro de cada una de las ciudades principales. “Así en Ensenada predominan las portuarias, la pesca, el turismo y servicios; de igual modo cuenta con importantes conexiones a escala global a través del puerto, que es parte del sistema de transporte.” (Padilla, García de León y De Sicilia, 2013)

2.4.2 Sectorización de la economía

Para analizar la sectorización económica de Ensenada por la disponibilidad de información, se hace referencia solo a escala municipal, contexto en el que Ensenada muestra una diversificación y equilibrio en los datos del municipio que se presentan en la **Tabla 2.4**, si bien están a escala municipal, la mayor proporción de actividades se desarrollan en la ciudad de Ensenada; se aprecia que en sus diversos sectores, depende de once actividades principales. Se consideran algunas del sector primario (agricultura y pecuarias), del secundario (fabricación de envases, cemento, herrajes, textiles, etcétera), comercio y de los servicios (restaurantes, hoteles y moteles). Destaca que la producción agrícola registra una preponderancia trascendente, dejando muy atrás a ciertas actividades significativas, como el turismo, aun cuando Ensenada en este rubro, cuenta con una infraestructura y vocación que le permite encabezar a todo el estado en esta actividad, ya sea por el arribo de cruceros o por la llegada de turistas por carretera. Se reporta a la pesca marítima y la acuicultura como rubros destacados de la economía local, y con amplia capacidad para competir con otras actividades propias de la globalización y que contemplan a los demás sectores económicos (Padilla, García de León y De Sicilia, 2013).

Tabla 2.4 Actividades preponderantes en el municipio de Ensenada, B.C. 2009

ENSENADA	Producción	Participación	Participación
Principales sub ramas de actividad	(miles de pesos)	vs. total (%)	Acumulada (%)
Total municipal	23,856,889		
Agricultura	3,757,767	15.8	15.8
Fabricación de envases metálicos de calibre ligero.	1,182,544	5.0	20.7
Comercio al por menor en tiendas de autoservicio.	1,052,422	4.4	25.1
Fabricación de cemento y productos a base de cemento en plantas integradas.	948,019	4.0	29.1
Fabricación de herrajes y cerraduras.	697,225	2.9	32.0
Confección de prendas de vestir de materiales textiles.	660,313	2.8	34.8
Pesca y acuicultura.	609,871	2.6	37.3
Restaurantes de autoservicio, comida para llevar y otros restaurantes.	585,011	2.5	39.8
Captación, tratamiento y suministro de agua.	507,756	2.1	41.9
Comercio al por mayor de carnes	433,284	1.8	43.7
Hoteles y moteles, excepto hoteles con casino.	393,322	1.6	45.4

Fuente: elaborado con base a Padilla, García de León y De Sicilia, 2013.

La metodología cuantitativa aplicada por estos autores para obtener la sectorización de la economía de Ensenada de manera sistemática, consiste en que la información del valor de producción, aportado por el Censo Económico 2009 (INEGI, 2010a) se combinó con las variables de producción agrícola, ganadera, pecuaria y forestal, de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA) del Sistema de Información Agrícola y Pecuaria (SIAP) (2008) (que como ya se indicó, solo se obtienen a escala municipal y no local en ese periodo). Debe señalarse que no fue posible hacer la validación para fecha más reciente y hacer un comparativo, ya que el Censo Económico 2014 todavía no ha sido liberado a escala municipal para su consulta. Sin embargo en trabajo directo en la zona y en entrevistas con autoridades municipales, se corrobora que el comportamiento se ha desarrollado en una dinámica semejante, propiciando la diversificación de su economía citada anteriormente.

De acuerdo con los datos de la **Tabla 2.4** el peso que representa en términos reales cada sector en miles de millones de pesos, se observa que sobresale paradójicamente el sector primario con la producción agrícola, predominante, por encima de otras actividades significativas, como el turismo, en el cual Ensenada cuenta con una infraestructura y vocación que le permite encabezar a toda la entidad en esta actividad.

Debe señalarse que actualmente, el sector orientado hacia la producción de vino es una de las actividades de mayor éxito que no solo es primaria, sino también terciaria, pues ha generado la denominada “Ruta del Vino” de gran atractivo turístico, ubicada en las cercanías de la ciudad de Ensenada. En esta región se producen más del 90% de los vinos del país, los cuales tienen aceptación en el mercado extranjero⁵.

Con el fin de ver los impactos de la economía del municipio de Ensenada se pueden analizar aquellas actividades que mayor peso han tenido en su desarrollo en un determinado periodo, destacan las que muestran una contribución en el empleo, valor agregado o producción bruta, mayor a la media, a las cuales se les denomina ramas estructurales o básicas, para lo cual resulta representativo el cálculo de la tasa de crecimiento media anual (TCMA) del 2004 al 2009, con la finalidad de mostrar las que tienen potencial por su productividad de trabajo o capital⁶. Las ramas económicas que mayor peso tienen son las que cumplen con tres criterios (peso económico, competitividad y dinámica-especialización en el lapso de 2004 a 2009), o sea las que se consideran las más prometedoras, son las orientadas a ciertas manufacturas (hule, instrumentos médicos, de medición y navegación) comercio (de bebidas, hielo y tabaco) comercio al por mayor

⁵ La actividad agrícola se concentra en la delegación Rodolfo Sánchez Taboada (Maneadero) colindante con la ciudad de Ensenada, sobresale la producción de hortalizas, flores y granos principalmente, que en su mayoría se exportan mediante la infraestructura portuaria local. Actualmente, la actividad agrícola se encuentra amenazada por la explotación de los mantos acuíferos, lo que ha provocado la intrusión salina y la disminución de la calidad del agua disponible en el valle de Maneadero. Del total de las parcelas, se han caracterizado tres tipos por su uso: agrícola, agrícola a alto costo y no agrícola (OEIDRUS, BC 2015).

⁶ Siguiendo el enfoque de la base exportadora de Douglas North, se discrimina entre aquellas ramas con potencial exportador, mediante el coeficiente de especialización. Posteriormente se calcula la dinámica de crecimiento en la especialización de la rama analizada, permitiendo observar aquellas que mantienen una especialización mayor a la estatal y su tendencia mostrada entre 2004 y 2009.

(materias primas (agropecuarias y forestales), autotransporte de carga especializado, transporte urbano, servicios de transporte de agua, inmobiliarias, restaurantes, servicios legales, contabilidad auditoria y servicios relacionados y restaurantes en diversas modalidades (CODEEN e IMIPENS, 2011).

Cabe resaltar que éstas se siguen desarrollando después de la fecha de realización de este cálculo, lo cual es congruente con el desarrollo económico que ha registrado el municipio de Ensenada, en donde la actividad derivada de la Administración Portuaria Integral de Ensenada, ha desempeñado un importante papel, tanto en la proyección internacional comercial como en el turismo, ambos aspectos se han incrementado en la primera década del presente siglo y a la fecha continúan en la misma dinámica.

De manera que la economía de la ciudad de Ensenada se desenvuelve en dimensiones global y regional, ambas originan procesos en la producción, en el turismo y en la sociedad, los cuales se acentúan e integran interconexiones con espacios lejanos, en función del proceso de globalización al que se ha incorporado el municipio de Ensenada, que ha propiciado la diversificación sectorial de su economía y su proyección internacional, ámbitos en los que el puerto de Ensenada resulta estratégico para las relaciones locales, municipales, regionales e internacionales.

Por último, destaca en el contexto del estado de Baja California, que para enfrentar la competitividad, se diseñó una estrategia basada en el impulso a las empresas, a través del proyecto de innovación de Triple Hélice (TH) (empresas, academia y gobierno), en apoyo a políticas de desarrollo y para privilegiar la retención de ciertas empresas. En este ámbito, Ensenada registra sobresalientes resultados económicos, consecuencia de la inversión por habitante, donde se coloca en la segunda posición por ciudad a nivel estatal; así como en el PIB per cápita; asimismo en cuanto a la tasa de desempleo, registra la segunda posición entre las más bajas en el estado, según datos de 2010, lo cual se asocia a la oferta de empleos existentes en la ciudad.

El modelo de TH se centra en relaciones e interacciones entre las universidades y los entornos científicos como primera hélice, la industria y las empresas como segunda hélice, y las administraciones o gobiernos como tercera hélice, asumiendo que la innovación resulta de las interacciones mutuas entre ellas. El desarrollo tecnológico y el fenómeno de globalización obligan a las empresas a la innovación para alcanzar niveles de calidad y competitividad cada más elevados, por tanto dirigen su atención hacia las universidades, centros de investigación y desarrollo para apoyarse en los mismos, y resolver sus problemas, captar profesionales con niveles de alta competitividad, y actualizar a su personal. El papel que juega el gobierno consiste en la promoción y puesta en marcha de acciones para lograr el crecimiento económico y subsecuentemente el desarrollo de una región, estado o país, lo cual se ve sustentado en la existencia de oportunidades de empleo para los habitantes. La gestión de la vinculación juega un rol importante en el modelo de la TH, ya que de ella dependerán en gran medida los resultados que se obtengan (Rivera, Ocampo y Arredondo, s/f: 4)

CAPITULO III. TRANSFORMACIONES ESPACIALES DE LA CIUDAD DE ENSENADA 1990-2010



Unidades habitacionales en el sector noreste de la ciudad de Ensenada

Fuente: trabajo de campo 2015

El desarrollo de las ciudades en su contexto actual y en su evolución deriva "del eje de las sucesiones y del eje de las coexistencias" (Valenzuela, 2004), sus funciones y actividades varían y coexisten, generan su crecimiento que propicia transformaciones a veces con adversas consecuencias en los aspectos espaciales, urbanísticos, culturales y económicos, en ocasiones de forma negativa.

A partir de las anteriores consideraciones se aborda este capítulo en concordancia con los objetivos propuestos, en este caso en correspondencia con el tercero que pretende *relacionar* el incremento de población y actividades económicas con las transformaciones y problemáticas espaciales resultado del crecimiento irregular y que han dado como resultado la actual estructura territorial de la ciudad de Ensenada, para lo cual se retoma la secuencia presentada en el **Esquema 1.1** del primer capítulo de esta investigación, orientado a conocer su localización, crecimiento, organización y estructura, el aspecto referente a la localización ya fue presentado en el capítulo que antecede conjuntamente con aspectos socioeconómicos de la población de la localidad, principal actor del espacio.

El abordaje analítico se desarrolla de lo general a lo particular partiendo de contextualizar en lo nacional a la ciudad de Ensenada, después mostrar en un proceso evolutivo del papel desempeñado en un contexto peninsular y estatal/regional al ubicarse en un corredor económico en la entidad de pertenencia y llegar a su conformación local actual, para finalmente detectar las transformaciones espaciales que ha registrado la localidad. Todo esto en función de que analizar a la ciudad de Ensenada implica hacerlo desde diversas escalas: nacional, peninsular, estatal, regional y/o local, todas ellas con interrelaciones mutuas.

Se inicia con el desarrollo de las ciudades, para contextualizar a la ciudad de Ensenada en el Sistema Urbano Nacional (SUN) y la posición que guarda la ciudad en el mismo, como factores de su pertenencia a un contexto nacional, para ello se considera la *Teoría de la Organización Espacial* que permite, además,

observar cómo se comporta en sus relaciones intra e inter. Enseguida se examina el rol que ha representado en el poblamiento del estado de Baja California y de la península de igual nombre, que se examina con base a la *Teoría del Crecimiento Espacial de Ciudades*, partiendo de una retrospectiva por épocas para entender el porqué de su conformación actual y explicar el proceso de expansión urbana que ha seguido, asociando este punto con actividades económicas y acontecimientos significativos que han incidido en su desarrollo. Continúa, desde una perspectiva regional, con su ubicación en el Corredor Económico Ensenada Mexicali ubicado al norte del estado de Baja California y el papel protagónico que desempeñado en el proceso de urbanización que ha registrado este corredor desde 1950, en el cual las ciudades que lo conforman han tenido comportamientos disimiles como se aprecia en el grado de urbanización de los municipios a los que pertenecen y las tasas de urbanización de dichas ciudades; y en función de esto abordar el estudio de los cambios en el territorio de la ciudad de Ensenada en la época en que registra el arranque de su crecimiento. Finaliza con el análisis de su crecimiento de población asociado con el espacial, lo cual dio pauta a las transformaciones espaciales que ha registrado, a partir de lo que se considera la época del despegue de su crecimiento socio espacial (1950) que permite dar paso a explicar su estructura y uso del suelo, en relación con estas las, centralidades, discontinuidades y asentamientos irregulares.

De manera que se considera la *Teoría de la Estructura Territorial Urbana* para acotar las interrelaciones de aspectos de producción, asentamientos, zonas de recreo, reservas y otros rubros más en el territorio de un lugar o región, si se profundiza a escalas locales existe también una estructura territorial urbana interna que les caracteriza.

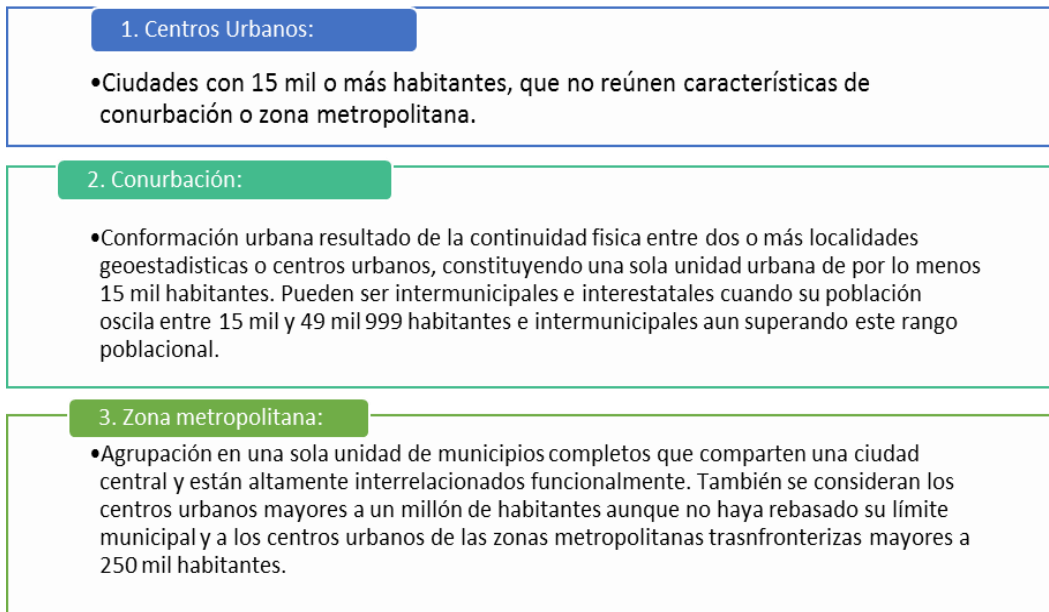
Por último se toman en cuenta algunos aspectos de la *Teoría de la Causación Circular* en la cual localidades cercanas a un centro regional en expansión, el cual amplía sus conexiones territoriales abarcando otras localidades cercanas, situación que se presenta en la ciudad de Ensenada, que si bien no es el polo principal de la región donde se localiza el Corredor Económico Ensenada Mexicali,

lo es la ciudad de Tijuana, la ciudad de Ensenada se ve beneficiada por las relaciones de la región, lo cual se demuestra con la conformación reciente de la denominada Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate. Rosarito, Ensenada, que está en etapa de licitación.

3.1 DESARROLLO DE LAS CIUDADES EN MÉXICO

Durante el proceso de urbanización, se distinguen tres tipos de ciudad. La primera corresponde a centros urbanos que se encuentran en una primera etapa de formación. Enseguida, se encuentran las conurbaciones que representan la expansión del área de los centros urbanos hasta que absorben a otro centro urbano o, bien, alguna de menor tamaño. El tercer tipo de ciudad corresponde con las zonas metropolitanas, que a su vez, resultan del crecimiento de las conurbaciones.” (CONAPO, 2012) **(Esquema 3.1)**

Esquema 3.1 Tipos de ciudades



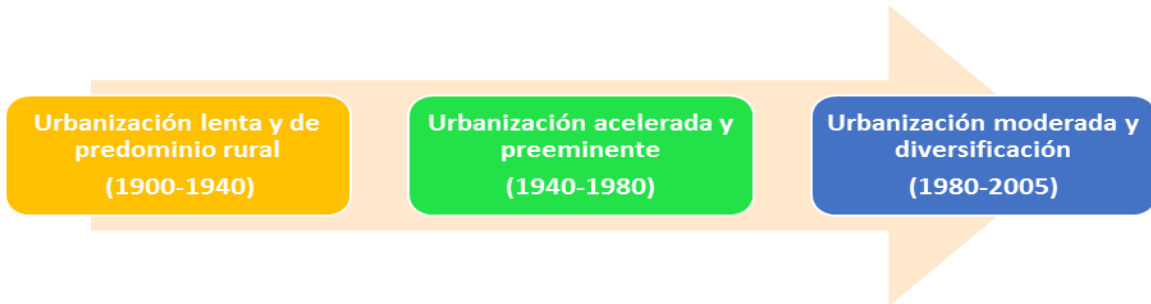
Fuente: elaboración propia con base en Catálogo del Sistema Urbano Nacional, CONAPO, *et al*, 2012

Según el Catálogo Sistema Urbano Nacional (2012) Ensenada corresponde a una ciudad de tipo 2 de 3. Esta clasificación es de acuerdo a las etapas de crecimiento

de las ciudades, en relación a su desarrollo económico y modalidades de integración funcional con el entorno.

El crecimiento general en México en el siglo pasado se puede distinguir en tres etapas que aparecen en el **(Esquema 3.2)**.

Esquema 3.2 Etapas de crecimiento de las ciudades de México



Fuente: elaboración propia con base en Catálogo del Sistema Urbano Nacional, CONAPO, *et al*, 2012

La urbanización que se dio en México lo largo del siglo XX, experimentó dos grandes transiciones que actualmente condicionan el desarrollo socioeconómico de la nación.

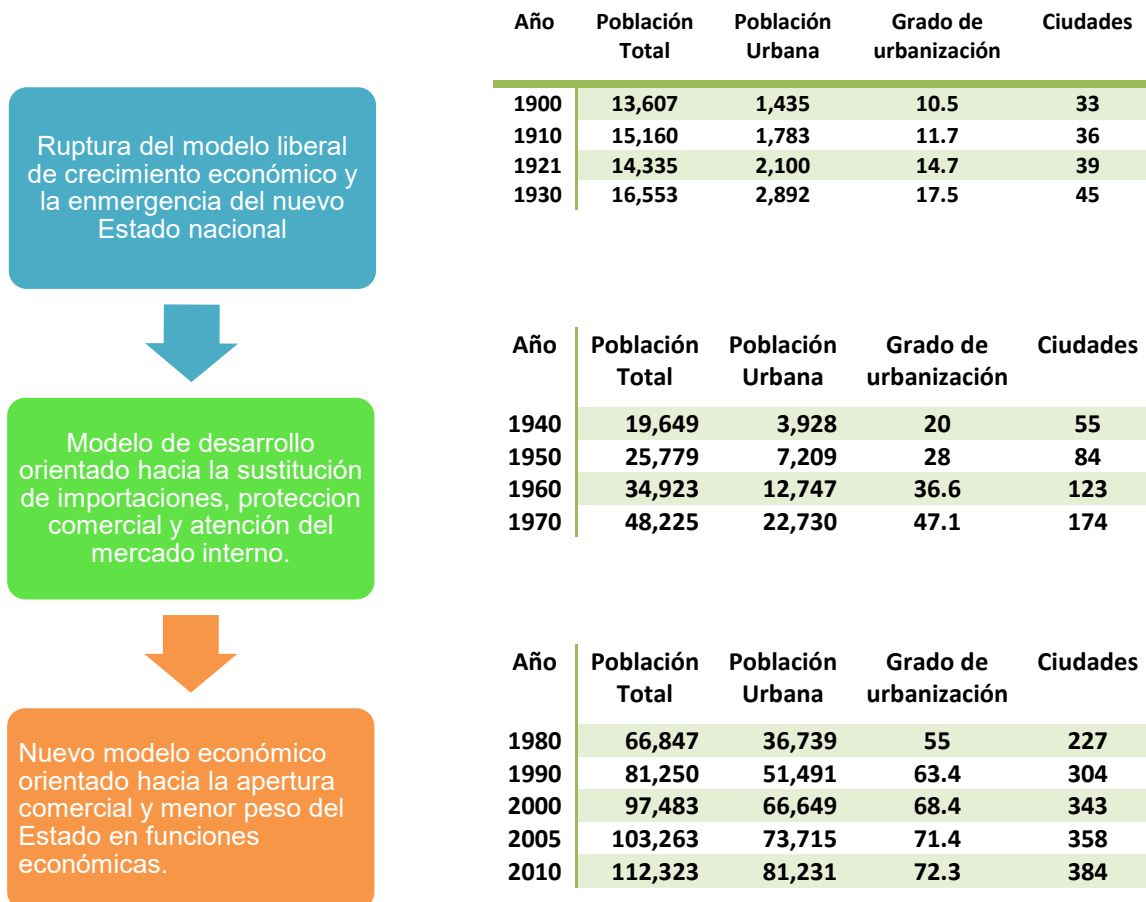
La primera, la transición demográfica, consiste en el descenso acelerado de los niveles de mortalidad y, posteriormente, de fecundidad, lo que permitió un aumento sin precedente de la población total del país. La segunda, la transición urbana, determinada por la fuerte migración del campo a las ciudades, implicó el aumento sistemático de la proporción de población que reside en zonas urbanas cuyo número también creció considerablemente entre ambos periodos.

A partir de los años 50's del siglo pasado, coincidente con la etapa de urbanización acelerada y preeminente (1940 – 1980), México empieza el proceso de transición de ser rural a ser de los países más urbanizados del mundo, en las localidades con categoría urbana (de más de 15 000 habitantes) se concentra la mayor cantidad de población y al mismo tiempo se generan grandes cambios, creando una estructura territorial compleja, cuyos principales componentes son la

concentración demográfica y la expansión física dentro de las unidades político administrativas, presentándose desequilibrios territoriales, lo cual se representa ejemplificado en el **(Esquema 3.2)**.

En este contexto Ensenada, denota cambios de población a su interior asociados a diferentes funciones, mismas que le han permitido posicionarse como una localidad de gran importancia en el ámbito económico regional, si bien la conformación espacial de Ensenada, proviene básicamente de principios del siglo XX, el periodo en el que inicia el aumento de su población realmente es a partir de 1950, coincidente con el segundo periodo que aparece en el **(Esquema 3.3)** denominado de – urbanización acelerada y preeminente – entre 1940 y 1980, incluso en ese periodo la localidad adquiere la categoría de urbana.

Esquema 3.3 Proceso de urbanización en México y su contexto económico



Fuente: elaboración propia con base en Catálogo del Sistema Urbano Nacional, CONAPO, *et al*, 2012

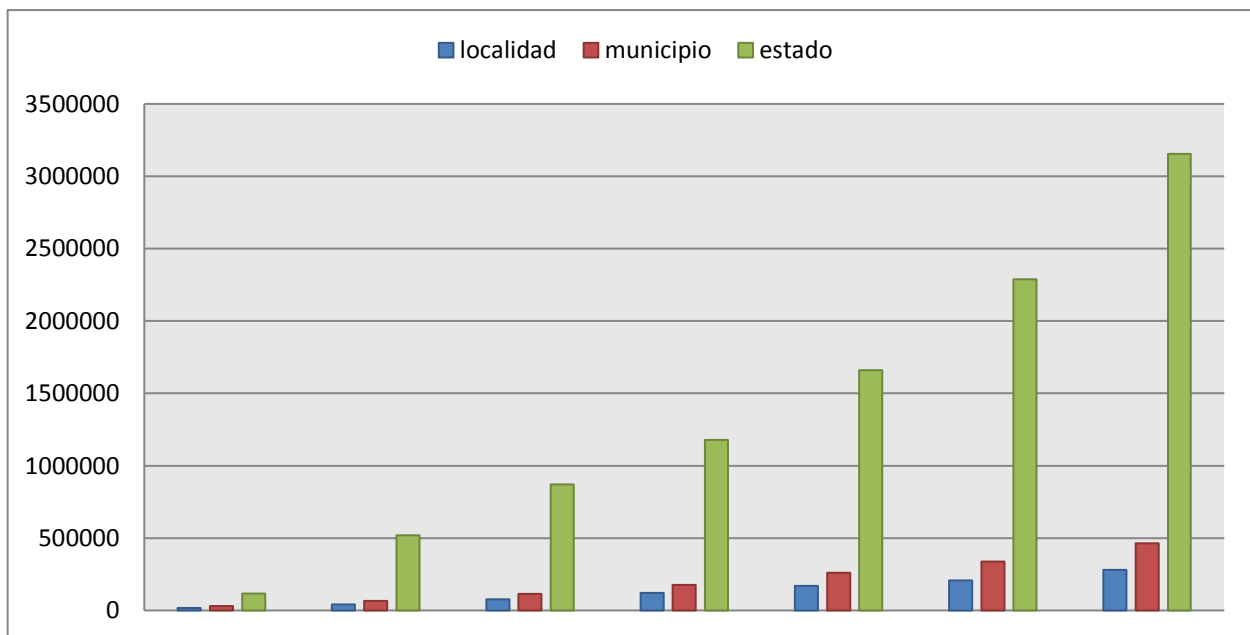
Cabe señalar que antes de esta última fecha, ocurrieron acontecimientos importantes que incidieron en su conformación territorial desde los primeros asentamientos humanos hasta la actualidad. Aunque el desarrollo económico asociado con el de la población en el municipio y en la localidad de Ensenada se ha visto incrementado a partir de los años 90s del siglo pasado, coincidente con la creación de la Administración Portuaria Integral de Ensenada (API) de ahí el corte temporal que se utiliza para la investigación, que se desarrolla precisamente de 1990 a 2010 (**Tabla 3.1 y Gráfico 3.1**).

Tabla. 3.1 La población del estado de Baja California, municipio y localidad de Ensenada

Año censal	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010
localidad	18150	42561	77687	120483	169426	206700	280694
municipio	31077	64939	115423	175425	259979	338298	463653
estado	117500	520165	870421	1177880	1660855	2286879	3155070

Fuente: Ortiz y González, 2013

Gráfico 3.1 La población en las escalas local, municipal y estatal



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2010a

3.2 PERTENENCIA AL SISTEMA URBANO NACIONAL (SUN)

“Al comienzo del siglo XXI, México ha alcanzado un alto grado urbanización; en 2010 el 72.3% de la población vive en zonas metropolitanas, conurbaciones y centros urbanos que a lo largo de los siglos XX y XXI han ido configurando un sistema que articula al territorio”, “Este sistema es considerado como el motor para el crecimiento y el desarrollo del país; además, caracteriza el perfil urbano de México, y se le conoce como “Sistema Urbano Nacional (SUN)” (CONAPO, *et al*, 2012) y es al que pertenecen las ciudades, del cual se ha elaborado un catálogo que sirve como herramienta útil para la planeación, la toma de decisiones y el análisis de la dinámica urbana de México tanto para los tres órdenes de gobierno, como la academia y el sector privado.

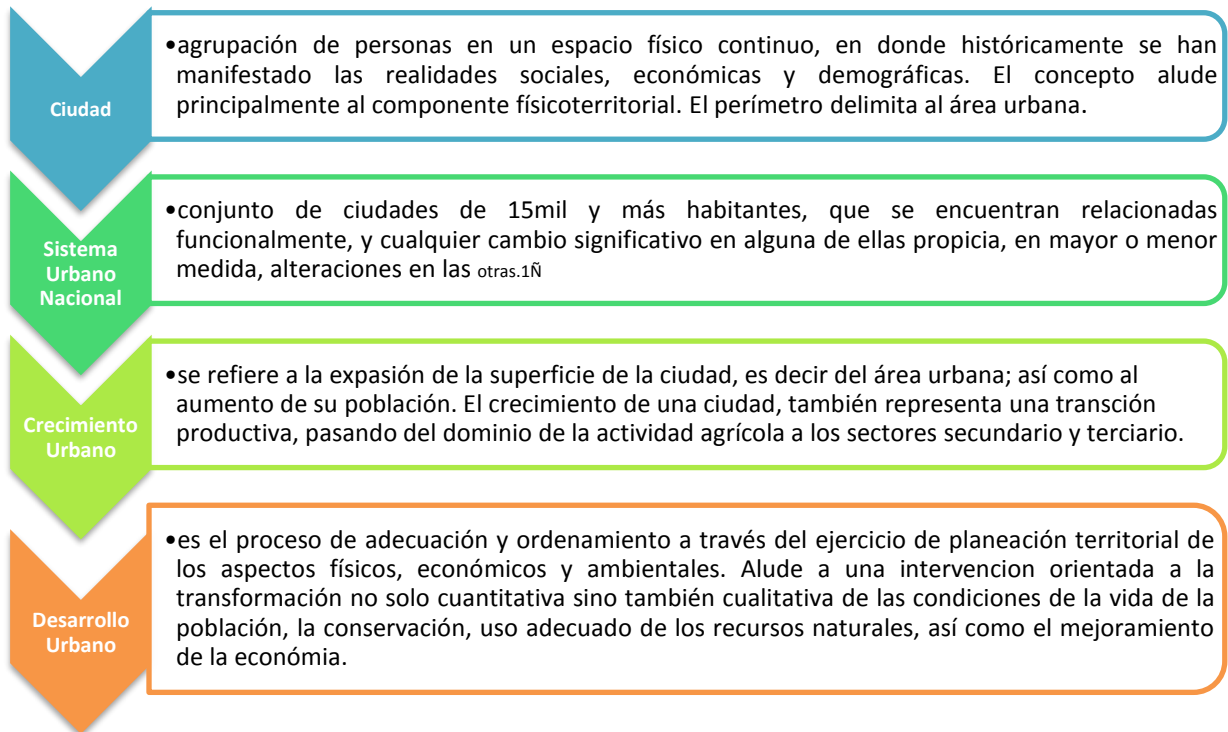
Para definir el ámbito urbano y, en específico, el Sistema Urbano Nacional es preciso hacer referencia a las nociones de ciudad, crecimiento urbano, desarrollo urbano y proceso de urbanización, si bien parecen de fácil manejo, es muy frecuente que en la práctica se utilicen, interpreten y midan de maneras muy distintas. Esto ocurre al tomar como parámetro exclusivo el tamaño de población; sin embargo, la mayor limitación de este criterio es que deja fuera los componentes funcional y físico, inherentes a la base económico–territorial, y que son los determinantes principales del proceso de urbanización, que se asocia con el crecimiento de población y las transformaciones espaciales de un territorio. En el **Esquema 3.4** se observan los conceptos básicos sobre el proceso de urbanización con base en el SUN.

Cabe destacar que cualquier cambio significativo en alguna de las ciudades del SUN propicia, en mayor o menor medida, alteraciones en las otras. Puede entonces afirmarse que la esfera de lo urbano en el ámbito nacional, corresponde con el proceso de urbanización que sucede en el SUN.

Las ciudades del SUN se clasifican en dos grandes grupos: uno el subsistema principal que considera a todas aquellas ciudades con 50 mil habitantes y más; el otro el subsistema complementario que corresponde al conjunto de ciudades

entre 15 mil y menos de 50 mil habitantes. Ensenada se relaciona con un subsistema principal que corresponde a la ciudad de Tijuana de más de 1 millón de habitantes⁷

Esquema 3.4 Conceptos básicos sobre el proceso de urbanización



Fuente: elaboración propia con base en Catálogo del Sistema Urbano Nacional, CONAPO, *et al*, 2012

Hay que recordar los tres tipos de ciudad, ya mencionados en el capítulo anterior son:

- ❖ Centros Urbanos
- ❖ Conurbación
- ❖ Zona metropolitana

⁷ De las 11 ciudades que cuentan con más de un millón de habitantes, siete de ellas, se localizan en una franja central que va desde Jalisco hasta Veracruz, destacan las zonas metropolitanas de: Puebla– Tlaxcala, Valle de México, Toluca, Querétaro, San Luis Potosí, León y Guadalajara localizadas en los principales ejes carreteros y ferroviarios del país; las restantes cuatro se localizan de forma dispersa en el amplio norte del país: zonas metropolitanas de Monterrey, La Laguna, Juárez y Tijuana, en las que se presenta mayor desarrollo (CONAPO, 2012).

Ensenada se clasifica como conurbación de acuerdo a la CONAPO (2012) por el crecimiento de población que se extendió y abarca localidades aledañas; en este caso está conformada por las localidades de Maneadero, El Sauzal de Rodríguez, Benito García, Ojos Negros y Rancho Verde, poblaciones muy cercanas a la ciudad central, especialmente las dos primeras, aunque en este trabajo no se consideran por las razones de recorte metodológico expuestas en el Capítulo II. Por lo que sólo se hace mención de la misma en la parte final de este capítulo, debe señalarse que corrobora la relevancia de la región en la que se localiza la ciudad de Ensenada.

Cabe enfatizar que actualmente está en proceso de licitación la conformación de la Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate, Rosarito, Ensenada, que fue establecida recientemente, de la cual si bien existe un Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate, Rosarito, Ensenada, con fecha 2012, es hasta Mayo de 2016 que el documento sale a la luz pública, razón por la que no fue considerada la delimitación y solo se hace mención.

La expansión física de varias ciudades desde 1940 en el país, ya sea de un solo estado o municipio o de dos, ha dado lugar a la aparición de las zonas metropolitanas⁸. En sentido genérico, su creación corresponde con el desarrollo social, económico y tecnológico a una estructura territorial compleja que cuenta con componentes tales como: concentración demográfica, especialización económica-funcional y expansión física. Se les considera como espacios estratégicos de vinculación entre las regiones del país y el resto del mundo y cuentan con municipios centrales y municipios exteriores (CONAPO, 2004).

⁸ El término de zona metropolitana se acuñó en Estados Unidos a partir de los años veinte del siglo XX y se refiere a una ciudad grande cuyos límites rebasan los de la unidad político administrativa que originalmente la contenía, en el caso de México dicha unidad es el municipio. En el país este proceso se inició en la década de los cuarenta en las ciudades de México, Monterrey, Torreón, Tampico y Orizaba (SEDESOL, *et al*, 2004). Además engloba una ciudad central y una serie de ciudades satélites que pueden funcionar como ciudades dormitorio, industriales, comerciales y servicios

3.3 POBLAMIENTO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA Y PAPEL DE LA CIUDAD DE ENSENADA EN EL CONTEXTO PENINSULAR

El crecimiento, desarrollo y urbanización de las ciudades de la península de Baja California, entre ellas Ensenada, están directamente relacionados con la cercanía con Estados Unidos de América, especialmente las ubicadas hacia la porción norte de la entidad, al respecto existen importantes hechos que acontecieron en ese espacio, desde la aparición de los primeros pobladores, la importancia de las misiones presentes en ese territorio, hasta la llegada de las compañías americanas encargadas de la colonización en el régimen porfirista y, ya en el siglo XX la implementación de la industria maquiladora. Factores que en conjunto han sido fundamentales para el crecimiento y conformación de la actual ciudad de Ensenada, que como se ha venido mencionando, se desarrolla en la región del Corredor Económico Ensenada Mexicali, en la cual ha registrado un rol significativo por su posición estratégica cercana a Estados Unidos América de y su inserción en la dinámica comercial de la Cuenca del Pacífico a través del puerto que en ella se localiza.

Cabe destacar en el desarrollo de la ciudad de Ensenada a partir de su pertenencia al estado de Baja California, dos particularidades: una es su condición de estado fronterizo con EUA, por lo que su economía regionalmente se encuentra articulada a aquel país, ya que la región en la que se desarrolla el Corredor Económico Ensenada Mexicali, cuenta con una porción fronteriza con Estados Unidos y en acuerdos tomados en la XXVI Conferencia de Gobernadores Fronterizos (Cámara de Diputados, 2008), se tipificó como binacional, compleja, extensa, diversa, heterogénea e interdependiente, ya que las fronteras forman espacios de integración, con alto potencial para la innovación, en donde se revelan progresivas transformaciones resultado de la tecnología informatizada y de la globalización; la otra es su condición de peninsularidad, ya que la entidad pertenece a la península de Baja California ubicada en el extremo noroeste de la República Mexicana, que corresponde a un brazo de tierra que tiene una longitud aproximada de 1 250 km, con un área de 143 600 km², sin incluir las islas que la

bordean, los aproximadamente 3 000 Km. de costa, que se caracteriza, además, por una concentración geográfica de población en sus porciones norte y sur, la primera corresponde a la zona fronteriza con EUA.

Tomando en cuenta lo anterior y de acuerdo con Meyer y Turner (1990) los antecedentes del poblamiento de un lugar permiten observar el desarrollo evolutivo y tener los elementos para poder seguir la cronología y localización de los impactos humanos. Pues estos conforman un proceso cultural, porque se crean bienes materiales, valores, modos de hacer, de pensar, de percibir el mundo, proceso que muestra una asociación significativa en cuanto a la tendencia de aglomeración poblacional y las actividades económicas, además permite una mejor comprensión del presente de la sociedad, sin duda el estudio del pasado es el método más eficaz para explicar la estructura de la sociedad actual y del espacio en donde se ubica.

Asimismo, “con el fin de que la geografía retroalimente a la historia, resulta pertinente comenzar ocupándonos del escenario en el que se han desarrollado los procesos sociales a la que nos referiremos”, “En este sentido, el objeto de análisis es el ámbito del actual Estado de Baja California, del que una de sus características definitorias es limitar al norte con los Estados Unidos...” (Piñera y Carrillo, 2011).”. Quizá esta cercanía con el país más poderoso del mundo ha sido un factor clave en el crecimiento de las principales ciudades del Estado, sin embargo no debe olvidarse el origen de los primeros pobladores y posteriormente otros hechos relevantes que han jugado un papel fundamental para este proceso (Piñera y Carrillo, 2011).

Época Prehispánica: “Al finalizar el último avance del nivel del mar, es muy probable que ya habitaban la bahía los primeros seres humanos. Aunque no existe una fecha precisa del arribo del hombre a la bahía de Todos Santos, es probable que existan vestigios de los paleoindios, a los que Rogers denominó como cultura san dieguito. ” (Téllez, 1999)

A las evidencias de los primeros grupos humanos en la península se les conoce como “complejo arqueológico San Dieguito”, el cual recibe este nombre debido a que se han estudiado principalmente en el sur de California en Estados Unidos, particularmente en la zona de San Diego y que el cual data con una antigüedad máxima de 9000 años. Es probable que algunos grupos del complejo de San Dieguito hayan sido los primeros habitantes de la bahía de Ensenada. Posteriormente, a lo largo de la costa del Pacífico norte de Baja California se ha encontrado la presencia de un segundo complejo, el denominado la Jolla. Este complejo se caracterizaba por vivir de la recolección y caza, apareció hace unos 7500 años y desapareció hace 3000. Un último complejo arqueológico que aparece en la costa del Pacífico norte de la península, cubriendo todo el norte del actual Estado de Baja California y que sucedió al Jollano, es el complejo *Yumano*, también conocido como *Hakataya*. Éste se desarrolló desde hace unos 3000 años; los grupos indígenas que hoy en día subsisten en la península – *pa-ipai*, *Kiliwa*, *kumiai*, *cucapá* y *cochimí*- son los descendientes directos de los grupos de este complejo. Estos grupos llegaron a dominar el arte rupestre, y desde hace unos 1000 años, la agricultura y la cerámica en algunos sitios (Samaniego, 1999). De acuerdo con este mismo autor, cabe mencionar de igual manera tuvieron una respuesta distinta a su modo de sobrevivir debido a que presenciaron diferentes cambios en el clima consecuencia de los periodos de glaciación.

Los primeros pobladores que habitaron las tierras de Ensenada y sus alrededores fueron descendientes del tronco lingüístico de los Yumanos que se dividían en varios grupos indígenas (*Cucapás*, *Kiliwas*, *Kumiai*, *Paipais* y *Cochimíes*). Según Piñera y Carrillo (2011), los antiguos pobladores de la aislada e inhóspita península de Baja California fueron grupos dedicados a la recolección, la caza o la pesca y por ende, su economía fue de mera subsistencia, basada en la apropiación de lo que precariamente proporcionaba la naturaleza. Toda vez que no practicaban la agricultura se veían obligados a ir de un lugar a otro en busca de alimentos. Como excepción a ese perfil nómada hay que mencionar a los *cucapá*, asentados en el delta del río Colorado, en el que, desde tiempos prehispánicos,

han realizado cultivos. A pesar de que estas etnias poseen una peculiaridad que es un ámbito fronterizo-binacional, al tener sus flujos migratorios por encima de la línea fronteriza no fueron capaces de establecer asentamientos importantes, que en aquel momento no existía una frontera como tal.

Debe señalarse que el desarrollo de la agricultura vitivinícola tuvo gran importancia en esta región⁹, la cual se podría relacionar con la llegada de los españoles. Esto debido a que en la península ibérica, así como la península de Baja California existe el clima adecuado para el cultivo de ésta, el clima mediterráneo.

Época Colonial: Con la conquista, se comenzaron a formar y conformar ciertos asentamientos humanos en muchos de los cuales los nativos servían a los españoles tras ser conquistados, y no tener un cargo gubernamental o dentro de la propia iglesia, se dedicaban principalmente a las actividades agrícolas o bien, en los yacimientos mineros que se fueron descubriendo por parte de los españoles.

La fundación de la ciudad de Ensenada se remonta a la fecha del 17 de septiembre de 1542 cuando el marino portugués Juan Rodríguez Cabrillo llegó a la bahía de Ensenada a la que nombró San Mateo, santo cuya fiesta se celebra el 21 de septiembre¹⁰. Posteriormente, unos 60 años después el general Sebastián Vizcaíno en un viaje de exploración buscando puertos de refugio para los galeones de Manila, llegó el 1° de Noviembre de 1602 a la bahía que a la postre

⁹ Aún prevalece hasta la actualidad, un ejemplo de ello son las grandes extensiones de valle ocupados para esta actividad en el Estado, se tienen el cultivo de la vid, esto debido a que en la península ibérica así como la península de Baja California existe el clima adecuado para el cultivo de esta

¹⁰ El diarista de aquel viaje Juan Páez hizo una descripción del lugar (Nota: texto original) “... hallaron un puerto bueno y cerrado para llegar allá paxaron por una ysleta que está cerca de la tierra firme, en este puerto tomaron agua en una lagunilla de agua llovediza y ay arboledas como de ceybas exepcto que es de madera recia. Hallaron maderas gruesas e grandes que traya la mar. Llámase este puerto San Mateo es buena tierra al parecer, hay grandes cabañas e la yerba como la de España. y es tierra alta y doblada. vieron unas manadas como ganado que andaba de ciento en ciento, e mas que parecían al parecer y al andar como obejas del peru e lana luenga, tienen cuernos pequeños de un exeme de luengo y tan redondos como el dedo pulgar y la cola ancha y redonda e dede un exeme de luengo y tan redondos como el dedo pulgar y la cola ancha y redonda e de longos de un palmo. Esta es en 33 grados y tercio. Tomaron posesion y estuvieron en este puerto hasta el sabado siguiente...” (Ponce, 2013). Estos viajeros permanecieron siete en el lugar para continuar con su viaje.

bautizaría como “Ensenada de Todos los Santos” por la fecha en la cual llegó al lugar y que se conmemoraban éstos.

Prácticamente, la región de Ensenada se mantuvo casi deshabitada, al igual que la Península de Baja California, durante los siglos XVII y XVIII... (Gobierno del Estado de Baja California, 2015).

En esta etapa, las misiones¹¹ desempeñaron un papel relevante, es a partir de éstas que los españoles lograron asentamientos permanentes en el territorio californiano, en este caso fueron los misioneros de la Compañía de Jesús, y así comenzó una importante etapa en este territorio. “En 1697, el misionero jesuita Juan María de Salvatierra fundó la primera misión, a la que llamó Nuestra Señora de Loreto, calificada como “la madre de las californias”. Después, la orden iría fundando otras 17 misiones, entre las que destacaron San Luis Gonzaga, San Francisco Javier, San Ignacio, Nuestra Señora de la Paz, San José de los Cabos y, hacia el norte, Santa Gertrudis, San Francisco de Borja y Santa María, estas tres últimas ubicadas en lo que es el actual estado de Baja California” (Piñera y Carrillo, 2011).

A partir de 1697, y durante casi 70 años, los jesuitas desarrollaron un sistema misional. Bajo esta forma de poblamiento se sentaron las bases para la gradual colonización de la península (Piñera, 2006), sin embargo en 1767 por una serie de reformas político administrativas instrumentadas en sus dominios por los Borbones, los jesuitas fueron expulsados de todos los confines del imperio y el sistema de misiones fue entregado a los franciscanos que a la postre serían reemplazados por los dominicos, que estarían por un lapso de 8 años hasta que llegó un periodo de decadencia en el sistema misional, y que también traería como consecuencia la disminución de la población indígena.

¹¹ Las misiones eran pequeños asentamientos en los que, a causa de la aridez del medio, se practicaba una agricultura de subsistencia, con cría de ganado. Por otra parte, debido a algunas enfermedades contagiosas traídas por los españoles, como la viruela y la sífilis para las que los indígenas carecían de defensas, éstos, que eran la base que sustentaba ideológica y materialmente al sistema misional, se fueron extinguiendo en forma alarmante e inevitable. Quedaron sólo siete mil, aproximadamente, de los 40 o 50 mil que, como ya se mencionó, había a la llegada de los españoles (Clavijero, 1970).

En 1804, el alférez José Manuel Ruiz adquiere el lugar conocido como Rancho Ensenada de Todos Santos, desde El Maneadero por el sur, hasta el Arroyo del Carmen por el norte; así se convierte en el primer colono de Ensenada, cuando ya tenía un conocimiento previo del lugar solicitó en aquel entonces al gobernador Don José Joaquín de Arrillaga, la concesión del paraje conocido como Ensenada de Todos Santos. El gobernador después de estudiar los antecedentes de la petición de Ruíz y solicitar a los misioneros información sobre él, le concede el 10 de Julio de 1804 el predio de la Ensenada. Pero no es hasta un año después, el 15 de Julio de 1805 cuando se dio posesión del paraje de la “Ensenada de Todos Santos” procediendo al señalamiento y medición de dos sitios de ganado mayor; desde el Maneadero por el sur, hasta el Arroyo del Carmen por el norte, donde se instaló el primer lote de la ciudad (**Imagen 3.1**). De esta manera, José Manuel Ruíz se convierte en el primer colono de Ensenada. Actualmente, en su honor la principal calle de la Ciudad lleva su nombre, años después una de sus hijas, se casa con Francisco Xavier Gastellum, soldado de la frontera a quien en 1824, cuando el comandante Ruiz tiene que acudir a Loreto para tomar el puesto de Gobernador de las Californias, le traspasa el predio de la Ensenada, convirtiéndose en su segundo propietario; quien posteriormente compra el Rancho Ensenada a los descendientes de José M. Ruiz¹²(Piñera y Carrillo, 2011).

¹² Ruiz y Gastellum son nombres que llevan actualmente las más importantes calles de la localidad.

Imagen 3.1 Primer lote en la ciudad de Ensenada

Fuente: IMIPENS, 2015

Época Independiente: A causa de la lejanía del centro del país de la ciudad de Ensenada, este movimiento tuvo escasas repercusiones en la región de las Californias, pero a final de cuentas “en las primeras décadas de vida de la nueva nación mexicana trataron de implementarse políticas para estimular el poblamiento de las zonas deshabitadas, entre las que se incluyó a las Californias, consideradas expuestas a las ambiciones extranjeras por su lejanía y escasos habitantes” (Piñera y Carrillo, 2011). Sin embargo en el año de 1835, el gobierno de Estados Unidos comenzó a promover por medio de conductos diplomáticos la adquisición de las Californias, haciendo ofertas de compra que fueron rechazadas por las autoridades mexicanas. Pero los acontecimientos se precipitaron cuando Texas se anexó a la unión americana, con la oposición de nuestro país. Esto hizo inevitable la desigual guerra que terminaría en 1848 y que significó la pérdida de más de la mitad del territorio nacional. Al estarse negociando el Tratado de Guadalupe-

Hidalgo, que puso fin a la lucha, afloraron nuevamente las ambiciones de los estadounidenses respecto a la península de Baja California, pues en la propuesta inicial que presentaron en agosto de 1847 pedían que ésta se les entregara, junto con Texas, Nuevo México y Alta California (Moyano, 1982). Finalmente -dada la negativa de México- desistieron en lo relativo a la península de Baja California, de tal manera que ésta continuó siendo mexicana.

En 1860, Don Francisco Xavier Gastellum vende a Pedro Gastellum Duarte, el predio de la Ensenada de Todos Santos; convirtiéndose el último en el tercer propietario de Ensenada, lugar en donde solo existía una casa.

En 1870, Ambrosio del Castillo, originario de Hermosillo, Sonora, descubre oro en el valle de San Rafael cercano a Ensenada, lugar que pronto sería conocido como Real del Castillo, ubicado a 48 kilómetros al este de la bahía de Ensenada. La fiebre de oro se desató, los buscadores norteamericanos cruzaron la frontera, los escasos pobladores de todos los puntos de Baja California también migraron al naciente mineral. Debido a este auge se cambió la cabecera política, al Real del Castillo en donde duró 10 años. Al mismo tiempo, se irían asentando en la Alta California colonos anglosajones que desde dentro desarrollaron una labor tendiente a que ésta se separara de México. Para 1875, contaba con 1 500 habitantes (Gobierno del Estado de Baja California, 2015).

Época del Porfiriato: Así con el tiempo, llegó la etapa del régimen porfirista al mismo tiempo que el expansionismo económico de Estados Unidos sobre México, que después de la Guerra de Secesión, aquel país entró en una etapa de intenso desarrollo, en la que pasó de una sociedad preponderantemente rural a otra urbana e industrial.

Dentro de ese marco, asumió por primera vez la presidencia de la República en 1877 el general Porfirio Díaz, cuyo mandato se prolongará por espacio de tres décadas. Su política se caracterizó por un acomodamiento a las circunstancias marcadas por el expansionismo estadounidense, que significó la modernización

del país en algunos rubros de la industria y el comercio, así como el tendido de vías férrea.

“Para el año de 1880, Pedro Gastellum, comenzó con la venta de lotes en Ensenada. Sin embargo la situación política en el país era inestable, debido a la guerra que hubo entre Estados Unidos y México, además de que anteriormente, en 1853, fue invadida por filibusteros, los cuales ocuparon de cuartel la casa de los Gastelum, y que a la postre fueron expulsados por rancheros ensenadenses...” (Gobierno del Estado de Baja California, 2015),

En la parte del desarrollo económico de Ensenada destaca Real del Castillo, que como se mencionó desde que “...adquirió fama por sus yacimientos auríferos y se convirtió en capital del Partido Norte, Ensenada empezó a tener una creciente población integrada por pescadores, rancheros y comerciantes, cuyos productos tenían demanda en el vecino real, de allí que se acostumbra decir: *en Real del Castillo está la capital, pero en Ensenada el capital*, así es que cuando el poblado minero entró en decadencia al irse agotando el oro, Ensenada pasó a ser capital del Partido Norte el 15 de mayo de 1882, estando encargado del gobierno el coronel Antonio M. Jáuregui...”(Ponce, 2013, 493).

Dicho acontecimiento histórico, fue clave para la venta de solares por parte de Pedro Gastellum, pues en esta fecha se considera que fue fundada oficialmente la ciudad de Ensenada. (Gobierno del Estado de Baja California, 2015).

Al igual de importante fue la ley promulgada en 1883 por parte del presidente de la republica Manuel González, “...que autorizaba a los extranjeros para adquirir tierras en la frontera, *George Sisson y Luis Hüller* obtuvieron el 21 de julio de 1884 una extensa concesión en la península de Baja California...” la cual abarcaba desde el paralelo 29 hasta la frontera, se incluía la isla Cedros y Ensenada. Este dominio posteriormente se extendió hasta el paralelo 28. “Poco después la compañía Hüller fue absorbida por la Compañía Internacional Colonizadora, y esta a su vez por la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización, de la cual surgiría finalmente la Compañía Inglesa”. (Ponce, 2013: 494)

La penetración estadounidense revistió distintos matices en el país, ya fuera en los campos de la minería, los ferrocarriles o la ganadería, y en Baja California se hizo evidente en materia de urbanización, pues el surgimiento de sus ciudades está estrechamente vinculado con la expansión del suroeste estadounidense. En ello influyó, entre otros factores, la política de colonización que implementó el régimen porfirista y que se tradujo en grandes concesiones de tierras otorgadas a compañías estadounidenses que abarcaron la mayor parte de la península. Una de tales empresas fue *The Internacional Company of México*, que en 1886 inició operaciones en Ensenada, que entonces sólo era un pequeño asentamiento a orillas de la bahía.

Cabe señalar que estas corporaciones fueron importantes en la historia de la ciudad de Ensenada, por la influencia inicial que tuvieron en la urbanización y modernización de la ciudad, siendo la más importante la Compañía Internacional, con Luis Hüller como su representante en México; pues fue entonces cuando se planeó el moderno trazo de la actual ciudad llamada entonces se inició el fraccionamiento de terrenos, se inauguraron jardines públicos y se abrieron amplias avenidas “ su traza urbana se incluyó como parte de un proyecto más amplio: el de la Colonia Carlos Pacheco, en el que también aparecen El Ciprés, Maneadero y Punta Banda. Este proyecto fue elaborado por el ingeniero civil norteamericano Richard J. Stephens, que trabajó para la Compañía Internacional de México. Cabe mencionar que Ensenada era capital del Partido Norte de la Baja California desde 1882 y contaba a fines de la década con una población de 1,280 habitantes. La porción del plano correspondiente al pueblo de Ensenada cubre una superficie de cuatro kilómetros cuadrados **(Imagen 3.2)**.

Imagen 3.2 Croquis de la colonia Carlos Pacheco



Fuente: Padilla (s/f)

En cuanto este plano de Ensenada, su traza urbana se incluyó como parte de un proyecto y aparecen El Ciprés, Maneadero y Punta Banda. Este proyecto fue elaborado por el ingeniero civil norteamericano Richard J. Stephens, que trabajó para la Compañía Internacional de México.

Aunque se iniciaron algunos trabajos, por ejemplo la construcción del que sería en aquel entonces el hotel más grande del mundo, esta obra no pudo avanzar mucho debido a que la recesión económica afectó al estado de California, asimismo de que se descubrió la adhesión de algunos socios a un movimiento separatista de Baja California, lo cual tuvo un impacto negativo con los demás socios, por lo que se tuvo que vender todo a la *Mexican Land and Colonization Co. Ltd.*, o Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización, conocida como la compañía inglesa (Padilla, s/f).

“Sin embargo, fue hasta 1888, ya en tiempos de la Compañía Inglesa, cuando el progreso de Ensenada se hizo notorio y aun espectacular; había, además de varios comercios, los hoteles Iturbide, con muelle propio y considerado como uno de los mejores del país, el Pacheco y el *Bay View* entre otros; había fábricas de colchones, de jabón, y de calzado; se contaba con una empaquera de frutas y embotelladoras de refrescos; seis barcos hacían el transporte periódico al puerto...”(Ponce, 2013), “...en el edificio ‘*Hanbury y Garvey*’ se alojaban un banco y las oficinas de telégrafos y teléfonos, se había introducido la electricidad, existía

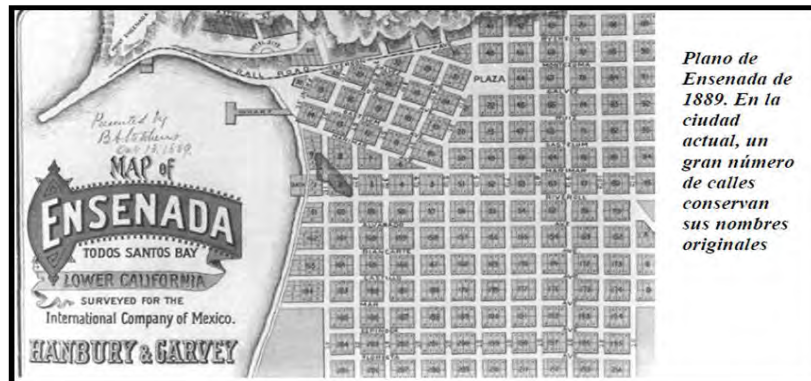
una Cámara de Comercio y circulaban los periódicos “*The Lower California*” y “La voz de la frontera”; todo un acontecimiento fue el trazo del ferrocarril Ensenada-San Diego-Yuma...”(Ponce, 2013: 495).

Al efecto, “la compañía hizo en 1889, una traza urbana que siguió el modelo de algunas ciudades estadounidenses, con amplias calles, y promovió la venta de sus lotes entre clientes de la vecina California y de otros estados de la unión americana, incluso hizo publicidad en periódicos europeos. Esto produjo un auge en las ventas, conectado, por cierto, con el *boom* en bienes raíces que por diversas razones se estaba dando en el sur de California. Se introdujeron también los modernos servicios de agua potable, teléfono y telégrafo. El rápido crecimiento de una población cercana a la frontera y tan influida por intereses estadounidenses levantó protestas de voces opositoras al gobierno porfirista, que tomó medidas para incrementar su control de la localidad. A ello se agregó el arribo de mexicanos de diversas regiones del país, que le fueron dando a Ensenada un ambiente acorde con sus raíces culturales.” (Piñera y Carrillo, 2011)

(Imagen 3.3)

De esta manera, se puede constatar que el desarrollo y urbanización de Ensenada se fue llevando de manera paulatina, pues para “fines del siglo XIX su población era de unos 1375 habitantes, de los cuales la mitad eran extranjeros; a diferencia de otras comunidades se contaba con dos escuelas públicas, una para niñas y otra para varones, la actividad comercial y el movimiento marítimo crecían, por lo que no es sorprendente que se le confirmara como capital del distrito norte, además de que, solo existía la municipalidad de Ensenada, que comprendía las comisarías municipales de Santo Tomás, San Telmo, Tijuana, Tecate y El Rosario” (Ponce, 2013: 496).

**Imagen 3.3 Plano de Ensenada, elaborado por la compañía internacional de México,
1889**



Fuente: Ponce, 2013.

Entonces existían tres importantes actividades que fueron factor para el crecimiento de la población de Ensenada y también para el movimiento comercial; comprendían la agricultura y la ganadería dentro del sector primario, y la minería que comprende el sector secundario. Posteriormente, la actividad minera fue decayendo a la par de que las compañías colonizadoras tuvieron pugnas con el gobierno de Porfirio Díaz, pues recibía por parte de sus expertos la presión de que no debería haber extranjeros en Ensenada, lo que trajo consigo el cierre de las oficinas de las compañías, primero cerró la compañía americana en el gobierno de Díaz, posteriormente en el gobierno de Venustiano Carranza, la compañía inglesa cerró.

“Al irse la compañía Inglesa, muchos terrenos ahora nacionales fueron ocupados por rancheros que provenían generalmente de California y del sur de la península, y se asentaron en el campo para sostenerse con actividades agrícolas y la cría de ganado. Ensenada sufrió un estancamiento, y a partir de enero de 1915, al asumir el gobierno el coronel Esteban Cantú, dejó de ser la capital para cambiarse al poblado de Mexicali. Sin embargo, a pesar de la crisis, los rancheros, pescadores y comerciante siguieron en su lucha para afianzarse en esta región, lo cual, aunado a las medidas que algunos gobiernos federales y locales dispusieron para mejorar la economía, produjeron un lento pero seguro avance económico que,

décadas después, colocaría a Ensenada como una de las ciudades más importantes del país.”(Ponce, 2013: 499).

Época Moderna: En 1915, Ensenada deja de ser cabecera municipal del entonces denominado Distrito Norte, la cual es trasladada a Mexicali. La Compañía Inglesa fue intervenida y su concesión cancelada en 1917 por el gobierno de Venustiano Carranza, debido a que no cumplió los convenios hechos con el gobierno de Porfirio Díaz. En 1919 se otorga la concesión para la construcción de un muelle. (Gobierno del Estado. 2015).

En este periodo en 1930 se inaugura el majestuoso Hotel Playa de Ensenada¹³, posteriormente llamado Riviera. Magnífico atractivo turístico que albergó un casino y que alcanzó un gran auge durante la época de la Ley Seca (Volstead Act 18) en los Estados Unidos. Fue visitado por grandes personalidades de la sociedad, la política y el cine de ese entonces. En 1938, el Hotel Playa de Ensenada cerraba por incosteabilidad, debido al efecto de la remoción de la Ley Seca en Estados Unidos en 1933 y al decreto presidencial de 1935 sobre la prohibición de juegos de azar por el entonces Presidente de la República, Gral. Lázaro Cárdenas.

En esta década destaca que en 1930, específicamente el 30 de diciembre los Distritos Norte y Sur cambian de nombre a Territorios, el Territorio Norte de la Baja California quedó constituido por tres delegaciones: Mexicali, Tijuana y Ensenada. En 1937, se publica la Reforma Constitucional que divide a Baja California en dos territorios, tomando como base el Paralelo 28. En ese mismo año en la ciudad de Ensenada entra en funcionamiento la primera escuela secundaria y se instala el primer teléfono. En 1938, se da la disposición de practicaaje para el puerto para introducir al país del norte por vía terrestre el alcohol (Gobierno del Estado de Baja California,. 2015).

Hay que mencionar que desde el año de 1882 que se tiene registro de las aéreas pobladas, con la venta de lotes, en este sentido en la siguiente **(Imagen 3.4)** se

¹³ Hotel Playa de Ensenada fue el lugar donde en 1950 nace la historia del famoso 'Cocktail Margarita, como reconocimiento a Mejourie (Margarita) King Plat, dueña en aquel entonces del hotel.

muestra el desarrollo del crecimiento espacial desde el primer lote vendido en la localidad hasta la etapa del despegue en el crecimiento urbano que es en 1950 y que se desglosara posteriormente de manera detallada, y en la **(Tabla 3.2)** queda resumido los acontecimiento más relevantes.

Imagen 3.4 Desarrollo histórico de la ciudad de Ensenada, 1882-1950



Fuente: IMIPENS, 2015

Tabla 3.2 Acontecimientos relevantes en el desarrollo de la ciudad de Ensenada

Acontecimiento	
Época prehispánica	<p>Penetración de primeros pobladores del continente aproximadamente 35,000 años a través del estrecho de Bering</p> <p>Complejos arqueológicos -San Dieguito (9000 años) -Jolla (7500-3000 años) -Yumano o Hakataya (3000 años)</p> <p>Descienden: pa-ipai. Kiliwa, kumiai, cucapá y cochimí</p>
Época Colonial	<p>1542 (17 de Septiembre) Juan Rodríguez Cabrillo llega a la Bahía de Ensenada</p> <p>1602 (1° de Noviembre) Se bautiza a la Bahía como "Ensenada de Todos los Santos"</p> <p>Duró casi deshabitada en los siglos XVII y XVIII</p>

	1697	Establecimiento y desarrollo del sistema misional por parte de Jesuitas
	1767	Los Jesuitas fueron reemplazados por los franciscanos
1804-1805		El alférez José Manuel Ruiz adquiere el lugar conocido como Rancho Ensenada de Todos Santos (primer colono)
Época Independiente		
	1835	Estados Unidos comienza a promover la adquisición de las Californias por medio de conductos diplomáticos
	1846	Inicia Guerra contra Estados Unidos
	1847	Estados Unidos pedía a la Península de Baja California, junto con Texas, Nuevo México y la Alta California
	1848	Termina Guerra con Estados Unidos
	1860	Pedro Gastellum se convierte en el último y tercer colono, después de Francisco Xavier Gastellum
Época del Porfiriato		
	1880	Pedro Gastellum comienza la venta de lotes en Ensenada
	1882	El desarrollo de Real de Castillo , permitió el crecimiento de Ensenada al tener una relación de comercio, pasó a ser la capital del partido norte (15 de Mayo) Fundación oficial de la Ciudad de Ensenada
	1886	Dadas las concesiones otorgadas a constructoras, The Internacional Company of México inicia operaciones
	1888	Con la compañía Inglesa el progreso de Ensenada fue más notorio
Época Moderna		
	1915	Ensenada deja de ser la capital, y ésta es trasladada a Mexicali
	1930	Los distritos de Norte y sur pasan a ser territorios El territorio Norte quedó conformado por tres delegaciones: Ensenada, Tijuana y Mexicali

Fuente: elaboración propia con base en las fuentes referidas en el texto.

3.4 PAPEL PROTAGÓNICO DE LA CIUDAD DE ENSENADA EN EL PROCESO DE URBANIZACIÓN DEL CORREDOR ECONÓMICO ENSENADA MEXICALI 1950- 2010

3.4.1 El desarrollo urbano de las ciudades del CEEM

Analizar a la ciudad de Ensenada hace imprescindible contextualizar los cambios demográficos en el Corredor Económico Ensenada y el papel protagónico que registra en el mismo la ciudad. Debe mencionarse que en este corredor existen dos Zonas Metropolitanas, la ZM de Tijuana y la ZM de Mexicali, cabe recordar, como ya se mencionó que está en proceso la conformación de la ZM de Tijuana, Tecate, Rosarito, Ensenada, que vendrá a modificar a la primera.

Estas zonas metropolitanas son el resultado del crecimiento que se tuvo en las ciudades del CEEM tomando en cuenta desde el año 1950, fecha desde la cual las ciudades de Ensenada, Tijuana y Mexicali tenían una población mayor a 15 000 habitantes, que es el parámetro utilizado en este estudio para las localidades urbanas, y razón por la que de Rosarito sólo se consideran dos periodos censales a partir de la fundación en 1992 del municipio al que pertenece (**Tabla 3.3 y Mapa 3.1**).

Tabla 3.3 Evolución poblacional de las ciudades del CEEM, 1950-2010

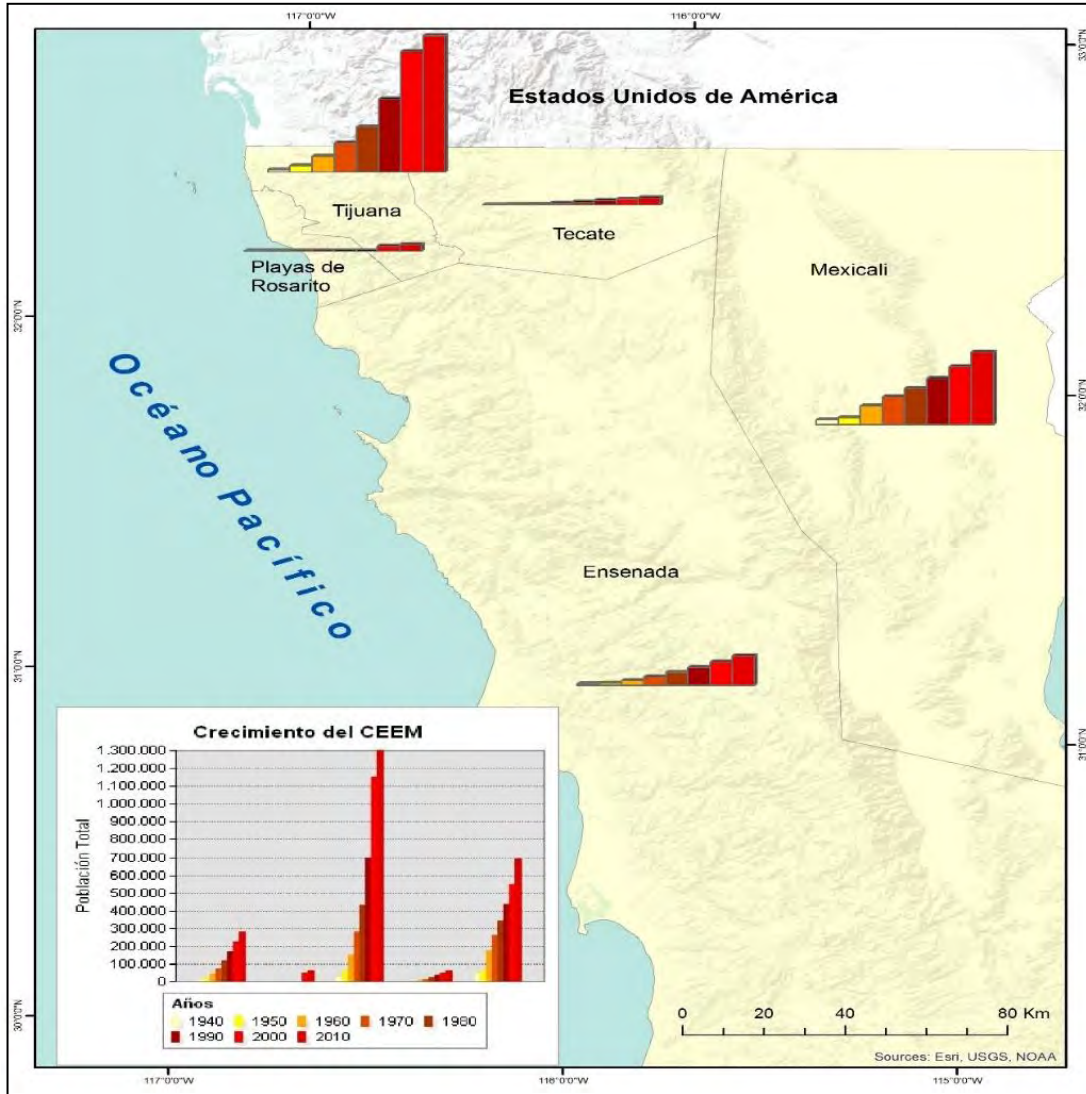
Año Censal	ENSENADA	ROSARITO	TIJUANA	TECATE	MEXICALI
1950	18141	-	59950	3076	64658
1960	42561	-	152374	6588	174540
1970	77687	-	277306	14738	263498
1980	120483	-	429500	23909	341559
1990	169426	-	698752	40240	438377
2000	223492	49178	1148681	52394	549873
2010	279765	65278	1300983	64764	689775

Nota: el sombreado indica el periodo censal en que las localidades adquirían la categoría de urbana,

Tijuana y Mexicali, la adquirieron antes de 1950.

Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 1950-2010

Mapa 3.1 Cambios en el volumen de población de las ciudades del CEEM, 1950 - 2010



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 1950-2010.

Los datos mostrados corresponden al crecimiento poblacional de las ciudades que conforman el CEEM, de ellas se observa que solo 3 (Ensenada, Tijuana y Mexicali) son las que registran mayores volúmenes de población, permiten apreciar el proceso de urbanización, asimismo estos datos acceden a la obtención del grado de urbanización y el cálculo de diferentes tipos de tasas de urbanización las cuales muestran una perspectiva del crecimiento poblacional y de la concentración de población.

Puede apreciarse que Ensenada desempeña un rol intermedio en el desarrollo poblacional del CEEM, sin embargo paulatinamente ha ido adquiriendo mayor importancia a escala regional, esto se debe en gran medida a la diversificación de su economía que se relaciona estrechamente con su localización geográfica que le confiere un carácter geoestratégico al estar emplazada en el Corredor Económico Ensenada Mexicali y en el amplísimo mercado consumidor y productor de la Cuenca del Pacífico, por lo que se evidencian relaciones que se materializan en diversas escalas, desde la local hasta la global, lo que ha originado la diversificación sectorial de su economía y propiciado su proyección internacional, e inserta en un proceso de urbanización regional.

Padilla (2014) expresa en el proceso de urbanización inciden ciertas características de las poblaciones de acuerdo con la noción de “probabilidad de localización”, que considera que la establecimiento de sectores, actividades o fenómenos en un lugar, depende de la presencia de factores de localización favorables; si un lugar está dotado de suficientes de éstos, la probabilidad de que aquellos se localicen es mayor (citando a Mur Lacambra, 1995) situación que ocurre en las localidades del CEEM.

En el desarrollo del CEEM, se registra un proceso de urbanización con características propias, en función de que una ciudad o región se definen por la referencia a un territorio y la manera particular de habitarlo; esta representación se va cambiando por el aumento de población. Existen posiciones que consideran que el proceso urbano puede tener un indicador con connotaciones negativas, ya que está ligado a desplazamientos de población hacia ciudades, conlleva a la asimilación y pérdida cultural. En oposición, otras posiciones consideran que las oportunidades que ofrecen estos cambios en la cuestión territorial, se reconoce que las áreas urbanas continúan manteniendo sus sistemas socioculturales, aun cuando se originen cambios en el uso del suelo. Además, se presenta el beneficio de mejorar el acceso a los bienes y servicios (Pinto, 2002)

3.4.2 Tasas de urbanización de las ciudades del CEEM 1950 – 2010

Con el fin de observar con más detalle lo referente al proceso de urbanización del CEEM se realiza un análisis de tasas de urbanización a efecto de mostrar los cambios en el crecimiento y concentración de población en el mismo, por lo que se analizan variaciones de la tasa de urbanización desde dos perspectivas: que se pueden considerar de dos maneras, una horizontal (tipo 1) y otra vertical (tipo 2) (Celis De Mestre, 1988).

Tasa de Urbanización Tipo 1

La primera tasa de urbanización se elabora a partir de los datos absolutos que aparecen en la **(Tabla 3.3)**, arriba presentada en este mismo capítulo, que contiene el volumen de población para cada ciudad del CEEM en los periodos censales considerados obtenidos de los Censos de Población correspondientes, los resultados se presentan en la **(Tabla 3.4)**

Tabla 3.4 Tasa de urbanización tipo 1 en las ciudades del CEEM, 1950-2010

Periodo Censal	ENSENADA	ROSARITO	TIJUANA	TECATE	MEXICALI
1950-1960	8	-	8,7	-	9,1
1960-1970	5,8	-	5,8	-	4
1970-1980	4,3	-	4,3	-	2,5
1980-1990	3,3	-	4,7	5	2,4
1990-2000	2,7	-	4,8	2,6	2,2
2000-2010	2,2	2,8	1,2	2,1	2,2

Fuente: elaboración propia con en INEGI, 1950-2010.

Como se hizo mención con anterioridad la tasa de urbanización tipo 1, expresa cómo “crecen” los núcleos urbanos o sea el aumento en las dimensiones poblacionales de cada una de las localidades, lo que da una imagen horizontal, esta tasa se obtiene con la siguiente fórmula:

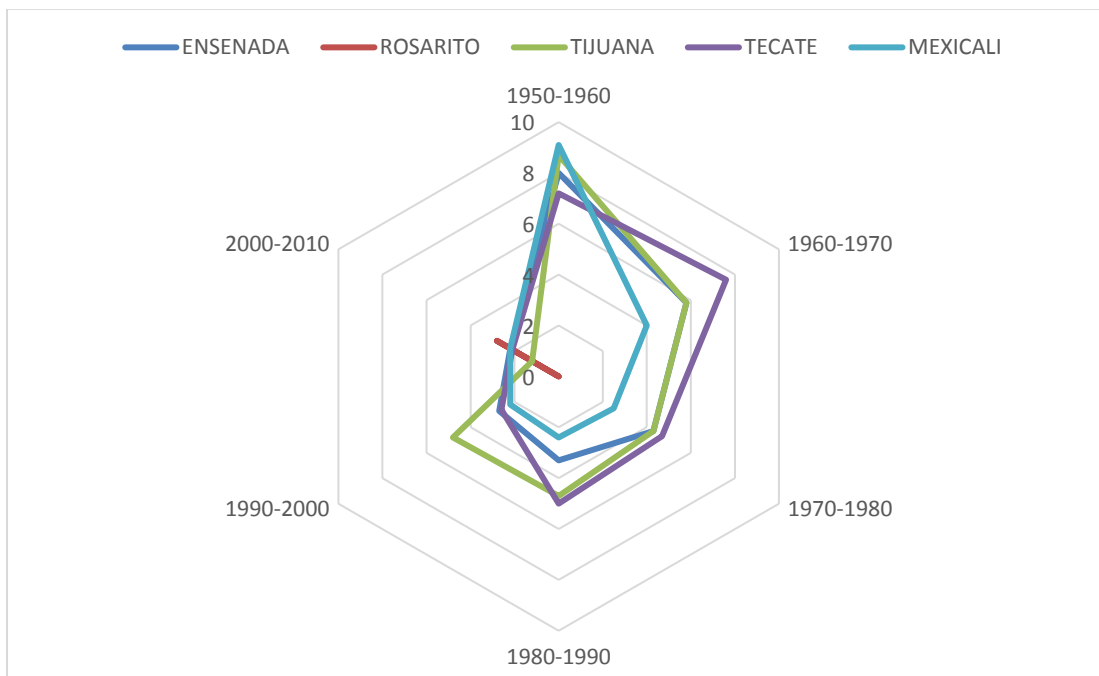
Tasa a Urbanización. Tipo 1.

$$TU = \frac{2(P_1 - P_0)}{P_0 + P_1} \cdot \frac{1}{N(10)} \cdot 100$$

En donde
 P_0 = Población al inicio del periodo considerado
 P_1 = Población al final del periodo considerado
 N = número de años del periodo considerado

De manera regional se observa que los valores altos se tienen en los periodos iniciales a este análisis, en 1950 -1960 y los más bajos son los obtenidos en el último periodo censal. Destaca Ensenada con la segunda más alta tasa de 8.0 de todo el periodo considerado que corresponde 1950 – 1960 del total de ciudades del CEEM, la primera corresponde a Tijuana. De manera que el comportamiento es coincidente con lo que se considera como la etapa del despegue poblacional de Ensenada, como más adelante se explica.

Gráfico 3.2 Comportamiento de tasa de urbanización tipo 1 en las ciudades del CEEM, 1950-2010



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 1950-2010

Tasa de Urbanización Tipo 2

La segunda tasa de urbanización se calcula con los valores que se obtienen del grado de urbanización (**Tabla 3.5**)

Tabla 3.5 Grado de urbanización en el CEEM, 1950-2010

Año Censal	ENSENADA	ROSARITO	TIJUANA	TECATE	MEXICALI
1950	60		90		50
1960	70		90		60
1970	70		80		70
1980	70		90	80	70
1990	70		10	80	70
2000	60	80	10	70	80
2010	70	70	90	60	80

Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 1950-2010.

Con base en lo anterior señalado se sustenta que el grado de urbanización se debe en gran medida a los flujos de personas que se mueven de áreas rurales cercanas o de otras áreas urbanas, hay proceso de migración marcado en esta región.

Con el Grado de Urbanización se calcula la tasa de urbanización tipo 2, a través de cuyos resultados se puede observar como las localidades urbanas “concentran” habitantes con respecto a la población de los municipios a que pertenecen. Se define por la siguiente fórmula:

<p>Tasa de Urbanización Tipo 2</p> $TU = \frac{2(GU_1 - GU_0)}{GU_0 + GU_1} \cdot \frac{1}{N(10)} \cdot 100$ <p>En donde</p> <p>Gu₀ = Grado de Urbanización al inicio del periodo considerado</p> <p>Gu₁ = Grado de Urbanización al final del periodo considerado</p> <p>N = número de años del periodo considerado en este caso 10 entre uno y otro periodo censal</p>

Padilla (2014) menciona que cuando comienzan a ganar importancia nuevas tendencias demográficas y redistributivas del país, hacia áreas no metropolitanas, y se observa el crecimiento de ciudades pequeñas e intermedias, se registra un aumento del grado de urbanización. Situación que se identifica con las ciudades del CEEM.

Con respecto a la tasa de urbanización tipo 2 los resultados de la aplicación de la fórmula correspondiente aparecen en la **Tabla 3.6 y Gráfico 3.3**, se aprecian en la ciudad de Ensenada valores negativos en los periodos 1980 – 1990 debido a que el grado de urbanización en estos es un poco menor al que se aprecia en los otros periodos en función de que la población se empieza a dispersar hacia otras localidades cercanas y la más alta hacia el inicio del presente milenio, cuando Ensenada ya adquiere renombre internacional y se convierte en una ciudad sumamente atractiva.

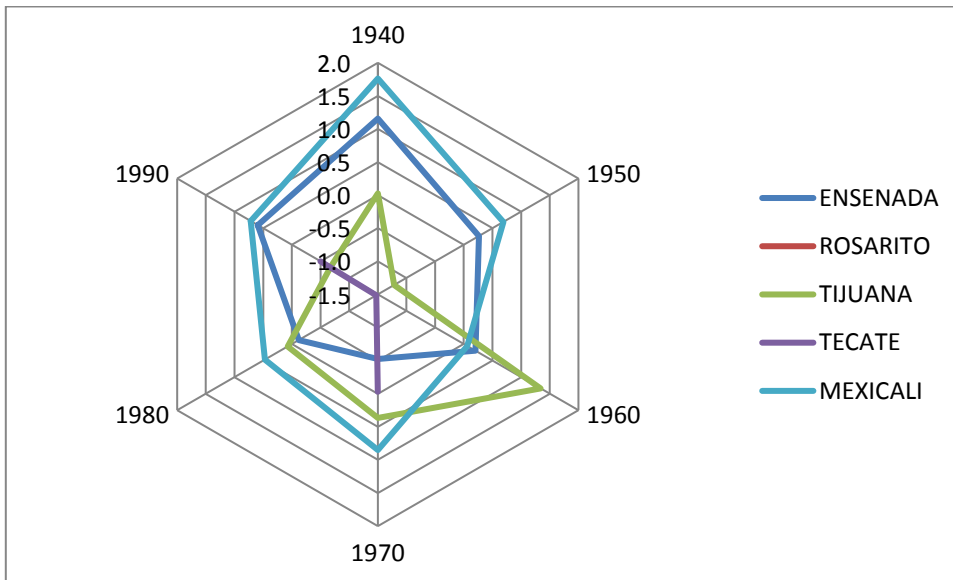
En ese contexto, el CEEM ha registrado un proceso de urbanización que se puede apreciar en el anteriormente presentado en este mismo capítulo (**Mapa 3.1**), en el cual como menciona Claude Levi-Strauss (1973:15) "La ciudad es la biografía de la humanidad, es un objeto de la naturaleza y un sujeto de la cultura de manera que las localidades urbanas son el reflejo del desarrollo en varios aspectos".

Tabla 3.6 Tasa de urbanización tipo 2 en las ciudades del CEMM, 1950-2010

Periodo	ENSENADA	ROSARITO	TIJUANA	TECATE	MEXICALI
Censal					
1950-1960	1,2		0,0		1,8
1960-1970	0,3		-1,2		0,7
1970-1980	0,2		1,3		0,1
1980-1990	-0,5		0,4	0,0	0,9
1990-2000	-0,1		0,1	-1,5	0,5
2000-2010	0,6	-0,7	-0,7	-0,5	0,7

Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 1950-2010.

Gráfico 3.3 Comportamiento de la Tasa de Urbanización tipo 2 en las ciudades del CEEM, 1950-2010



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 1950-2010.

Es importante señalar que el crecimiento que se tuvo en estas ciudades del CEEM, está relacionada con los hechos históricos antes señalados y por su localización de las cinco ciudades con respecto a su cercanía con Estados Unidos.

Cabe destacar que en el proceso de urbanización inciden ciertas características de las poblaciones de acuerdo con la noción de “probabilidad de localización”, que considera que el establecimiento de sectores, actividades o fenómenos en un lugar, depende de la presencia de factores de localización favorables; si un lugar está dotado de suficientes de éstos, la probabilidad de que aquellos se localicen es mayor (Kuiper, 1989 citado por Mur Lacambra, 1995).

Dentro de este marco, las ciudades del CEEM tienen algunas particularidades propias, pero todas gracias a su localización fronteriza o cercana a la misma, como Ensenada, tienden a presentar algunas semejanzas, ya que todas ellas registran una notable orientación económica hacia el sector terciario, además de la presencia en cuatro de ellas de industria de diferente índole, ya sea (agroindustria,

maquila e industria relacionada con la pesca), además de la actividad agrícola presente en los valles del estado, especialmente en Mexicali y Ensenada.

3.5 TRANSFORMACIONES ESPACIALES POR EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DE ENSENADA

El crecimiento urbano de Ensenada se desarrolla a partir del concepto que aparece en el **Esquema 3.4** que hace referencia a la expansión de la superficie de una ciudad, lo que se considera como área urbana, asociado al aumento de su población lo cual implica transformaciones espaciales. El crecimiento de una ciudad, también representa una transición productiva, pasando generalmente del dominio de la actividad agrícola a los sectores secundario y terciario.

Según Buzai (2015), el desarrollo del pensamiento geográfico en el siglo XX “brinda entre una de sus perspectivas de análisis la diferenciación o semejanza areal para cuyo análisis se debe tener como soporte al espacio geográfico, debido a que el conjunto de los aspectos relacionales, sean de diferenciación y/o generalización proporcionan diferentes visiones vinculadas al análisis de la superficie terrestre y por tanto el abordaje geográfico es principalmente espacial, aunque no debe olvidarse la relación del hombre con el medio, así como las pautas de distribución espacial”.

Continuando con este autor, las actuales tecnologías digitales tienen gran alcance en sus aplicaciones en las que aparecen dos características principales: la visión espacial como enfoque predominante y la búsqueda de explicaciones para entender la compleja realidad.

Concebida la ciudad de acuerdo a lo que se presenta también en el **Esquema 3.4** de este capítulo (CONAPO, *et al*, 2012) como “una agrupación de personas en un espacio físico continuo, en donde históricamente se han manifestado las realidades sociales, económicas y demográficas. El concepto alude principalmente al componente físico territorial. El perímetro delimita al área urbana”. Por lo que

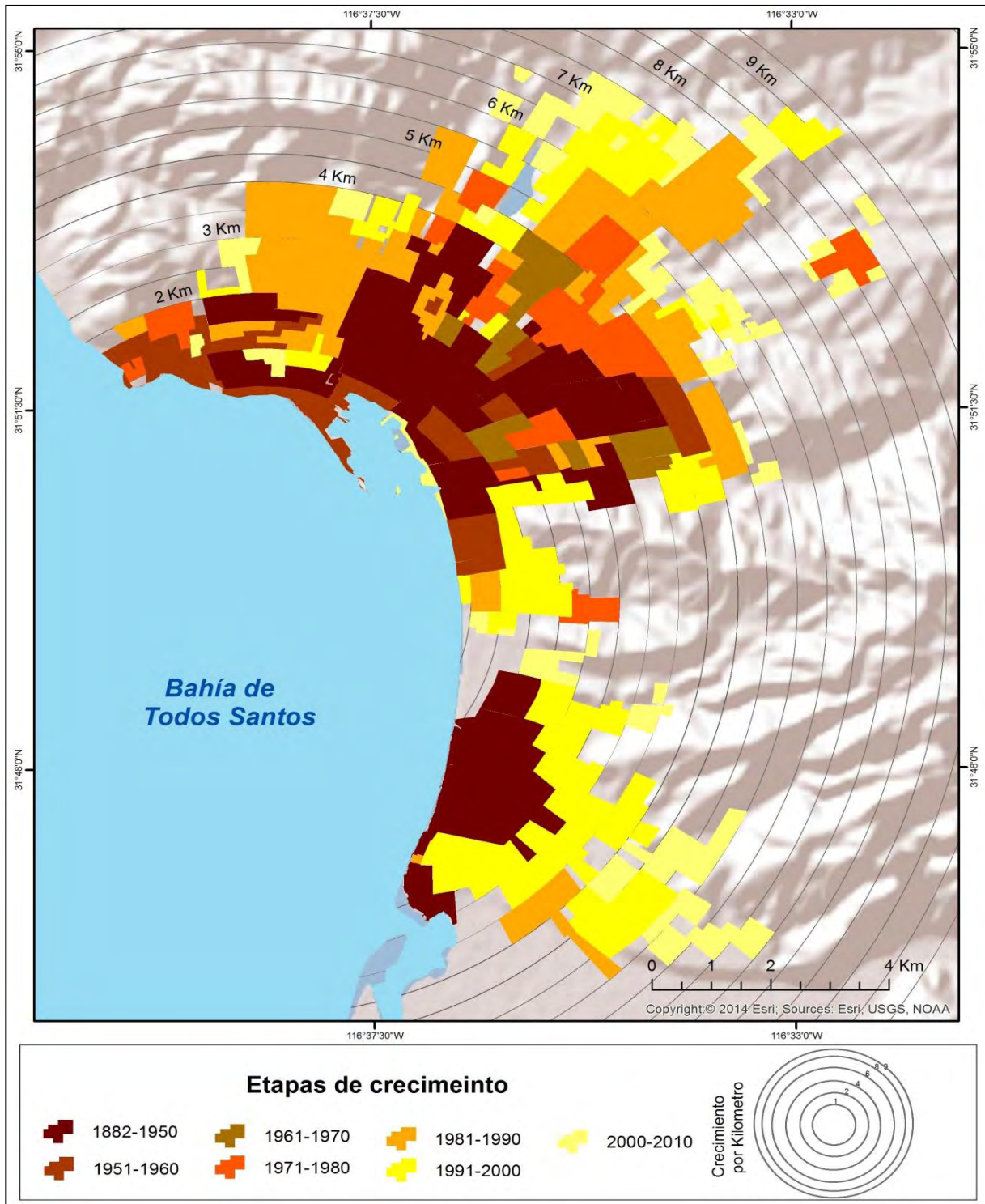
como un sistema en el interior de un sistema de ciudades, es una tarea esencial de la geografía determinar la diferenciación espacial intraurbana” como afirma Buzai (2008:35).

Se advierte que el crecimiento espacial de la ciudad de Ensenada se presenta con un patrón de estructura concéntrica en los primeros años, que se va tornando irregular al pasar el tiempo perdiendo esa conformación, y adquiere una semejanza a un abanico inicialmente, por lo que puede asociarse al Modelo por Sectores de Hoyt (1930), así como el Modelo No concéntrico de Álvarez (2011).

A partir de lo anterior las transformaciones espaciales en la ciudad de Ensenada se asocian con acontecimientos relevantes que definen diferentes etapas que se registran derivadas del aumento de población, la denominación de cada etapa refleja lo sustancial del período que abarca, las cuales se presentan en el **Mapa 3.2**, con base a datos de IMIPENSENS (2015) en donde sí se observan los espacios que se fueron conformando desde 1950, y si estos se asocian con los volúmenes de población cada vez más se van concentrado mayores proporciones de población.

Por lo tanto, la temporalidad del lugar puede dar una explicación alternativa más clara sobre la expansión de las ciudades las cuales se caracterizan por diversos acontecimientos significativos, para ello de acuerdo a Álvarez (2011) se identifica primeramente la zona más antigua de la ciudad y su centro geométrico; después, a partir de dicho centro, se trazan círculos a diferentes distancias con el propósito de visualizar el crecimiento y detectar el patrón de comportamiento, aplicando dichos círculos a épocas históricas.

Mapa 3.2 Crecimiento espacial de Ensenada, 1882-2010



Fuente: elaboración propia con base en IMIPENS Ensenada, 2015.

3.5.1 Etapas de Crecimiento espacial de la ciudad de Ensenada

1. *Etapa de Antecedentes del Poblamiento y Crecimiento espacial* se presenta desde la aparición del primer lote formal hacia 1852 hasta 1950 que aparece con color café oscuro y que corresponde principalmente a la etapa en donde la población se asentó sobre la llanura. Se define por:

El crecimiento, desarrollo y urbanización de las ciudades de la península de Baja California, entre ellas Ensenada, están directamente relacionados con la cercanía con Estados Unidos de América, principalmente las situadas hacia la porción norte de la entidad, al respecto se registraron importantes hechos que acontecieron en ese espacio, desde la aparición de los primeros pobladores, la importancia de las misiones presentes en ese territorio, hasta la llegada de las compañías americanas de la Administración Portuaria Integral en 1994. Factores que en conjunto han sido fundamentales para el crecimiento y conformación de la actual ciudad de Ensenada encargadas de la colonización en el régimen porfirista, ya en el siglo XX la implementación de la industria maquiladora, y para finalizar este, la conformación que se desarrolla en la región del Corredor Económico Ensenada Mexicali, en el cual ha registrado un rol significativo por su posición estratégica cercana a Estados Unidos América y su inserción en la dinámica comercial de la Cuenca del Pacífico

2. *Etapa del Despegue del Crecimiento de Población y Espacial* de las décadas de 1950 a 1980. En este periodo una porción de la mancha urbana creció hacia la sierra en el sector NW y otra parte de ella, llenó los huecos que no fueron poblados en las zonas de llanura. Se define por:

Hacia el inicio de la segunda mitad del siglo pasado, en los años 50, Ensenada adquiere la categoría urbana, al registrar 18 141 habitantes. Crece con rapidez debido a la construcción de fraccionamientos, que modificaron el patrón urbano, aunque sin haber homogeneidad en los mismos. El crecimiento que se ha presentado en Ensenada, puede remontarse hacia los años 50's del siglo pasado acorde con el proceso de urbanización que vivió el país en este año,

principalmente en ese entonces por los procesos migratorios relacionados con la actividad agrícola.

En los años 60 resaltan los flujos migratorios a las ciudades del norte de Baja California pertenecientes al Corredor Económico Ensenada Mexicali, principalmente a la ciudad de Tijuana, ya que se crearon incentivos fiscales y tarifas especiales para impulsar al proyecto de la maquila con el Programa de Industrialización de la Frontera de 1965, que hizo de esa franja fronteriza una plataforma para la exportación de manufacturas ensambladas con materia prima y componentes importados libres de impuestos en plantas por lo general de propiedad extranjera (López, 2004). Ensenada se incluye también en ese contexto. Para entonces cuenta ya con 42 561 habitantes y registra su mayor tasa de urbanización después de la segunda mitad del siglo pasado.

“El proceso de urbanización en la región se conformó a partir de las externalidades de las ciudades con su entorno, caracterizado por su dinamismo y permanente transformación” (Padilla y Castillo, 2011). En el mismo las actividades económicas fueron un detonante de su desarrollo.

En México la Industria Maquiladora de Exportación, como se mencionó fue uno de los factores que determinó el desarrollo de la zona fronteriza de México en la década de los sesenta, como una respuesta económica al encarecimiento de la mano de obra que tuvo lugar en Japón y Estados Unidos de América, países altamente industrializados. Así como con 1965 el establecimiento de la Política de Fomento a la Industria Maquiladora de Exportación

En Ensenada “...ha llegado a ser un elemento característico de la región de la frontera norte de México debido a los cambios acelerados que su presencia ha producido en términos de crecimiento de la población, industrias filiales o proveedoras, comercios y servicios.”(Douglas y Hansen, 2003)

Este cambio fue de gran importancia ya que generó que la región fronteriza México, Estados Unidos de Norte América se alejara de la dinámica económica

del país, con el propósito de atender el desempleo ocasionado por el fin del Programa Bracero y el creciente flujo de mexicanos que emigraban a aquel país (López, 2004).

Durante los años 70, ya que en 1971 se promulgó la legislación que autorizó el establecimiento de las maquiladoras y años más tarde, en 1977, se estableció el marco legal para su desarrollo (el cual más adelante se modificó con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994 López, 2004), en Ensenada se estableció mayor número de ellas. Surgen calles menos anchas, se crean segundas secciones de fraccionamientos y surgen otros más, empieza la creación de la industria maquiladora. Y cuenta ya con 77 687 habitantes.

En la década de los 80 el crecimiento poblacional es bajo por la recesión económica del país, aunque la ciudad cobra importancia al advertirse un auge en la actividad industrial con la creación de maquiladoras en la ciudad de Ensenada, lo que genera empleos y atrae a la población, observándose el inicio del crecimiento espacial hacia la porción noreste de la ciudad, hacia la zona montañosa y surgiendo numerosos asentamientos irregulares, apreciando en estos un desorden en calles y carencia de servicios. Cuentan ya 120 483 habitantes.

3. *Etapas de Consolidación del crecimiento de Ensenada* en la década de 1990. En el mapa, muestra que en las etapas que corresponden a partir de 1990 hasta el 2010 crecieron hacia la zona de lomeríos y sierra, de las cuales cabe mencionar que el ofrecimiento de los servicios básicos es carente.

Se define por:

Hacia la década de los 90 se inicia el desarrollo de la actividad turística de Ensenada y comienza su modernización portuaria por las exigencias del comercio marítimo internacional, por lo cual para los años posteriores la actividad portuaria/turística juega un rol muy importante dentro del ámbito urbano. Esto a raíz, como ya se mencionó, que en junio de 1994 se crea la Administración

Portuaria Integral de Ensenada (API). El crecimiento espacial se orienta hacia la porción este de la localidad, si bien con mas orden en la estructura urbana, se crean colonias hacia la zona montañosa, con las inherentes problemáticas que ello implica. Se cuenta con 189 426 habitantes.

Es importante mencionar que el vínculo ciudad puerto relaciona las vocaciones más importantes de la localidad, como el turismo, la pesca, la agricultura y su industria (API, s/f). Así como destacar que la API genera cerca cuatro mil quinientos empleos directos y parte de su aportación se ve reflejada en obras conjuntas con los gobiernos municipales y estatales para el beneficio directo de la ciudad.

4. Etapa de Ingreso al Nuevo Milenio década de 2000 a 2010. Se define por:

Al ingreso de los años 2000, con 223 492 habitantes, según el Gobierno del Estado de Baja California, 2015) la ciudad de Ensenada registra actividades económicas como la comercial orientada tanto al mercado externo a partir de su estratégica ubicación en la Cuenca del Pacífico que le permite conexión internacional, por lo que se ha incrementado el número de navieras con carga comercial diversa, proveniente de destinos de diferentes continentes, para cuyo desarrollo ofrece una terminal de usos múltiples, así como para mercado interno, destacándose los giros al menudeo de comercio de productos no alimenticios en establecimientos no especializados” y el comercio de productos alimenticios y tabaco, los cuales concentran el 46% y 44% de los establecimientos, el 43% y 30% del personal y el 30% y 18% de las ventas comerciales respectivamente. La pesca que es de las más importantes, generadora de empleo y productora de alimentos para consumo humano, tanto para el mercado regional, nacional y de exportación. Destaca también la acuicultura, actividad. Todas estas actividades han atraído importantes flujos de población.

El turismo para el cual cuenta con amplia variedad de instalaciones turísticas: hoteles, desde lujosos con todos los servicios, hasta más modestos, restaurantes, en relación al rubro turístico, es de importancia para la ciudad y el puerto de

Ensenada el arribo de cruceros, para lo cual cuenta con infraestructura de soporte que atiende el 33 % del total de arribos de este tipo a México, hay una terminal especializada para esta actividad y también se ubica una marina para yates. Punto a destacar, aunque no se desarrolla en la ciudad de Ensenada, sino en el cercano Valle de Guadalupe, es la vitivinicultura, que atrae numerosos turistas a la ciudad de Ensenada ya que se ha implementado una importante zona turística alrededor de los viñedos, cuyos visitantes pernoctan en la ciudad de Ensenada. No debe dejar de mencionarse la industria maquiladora, que se ha desarrollado en la ciudad de Ensenada. Registra para el último censo de población de 2010, un total de 279 765 habitantes.

De 1950 a la fecha el crecimiento de la superficie de la ciudad de Ensenada se dio sobre 6 388 69 hectáreas, ya que para 1950 se contaba con una superficie ocupada de 2 301.92 hectáreas que se ocuparon de 1882 a 1950 (IMIPENSIENS, 2008) **(Tabla 3.7)**

**Tabla 3.7 Crecimiento espacial de la ciudad de Ensenada de 1882 a 2000
(Superficie en hectáreas)**

	Desarrollos		Superficie		Superficie media	
	#	%	Has.	%	Has.	%
<1950	40	15%	2,301.92	26%	36.40	16%
1950-1960	13	5%	597.72	7%	43.16	19%
1960-1970	10	4%	330.08	4%	34.13	15%
1970-1980	22	8%	742.90	9%	35.35	16%
1980-1990	61	22%	1,842.97	21%	32.25	14%
1990-2000	58	21%	1,517.31	17%	21.46	10%
>2000	70	26%	1,357.71	16%	20.89	9%
Total	274	100%	8,690.61	100%	223.64	100%

Fuente IMIPENSIENS 2008

Espacialmente cabe destacar el importante crecimiento de población que se refleja en la expansión de la ciudad, incluso hacia las zonas montañosas, lo cual afecta notablemente la dotación de servicios, creación de vialidades y se observan otras problemáticas inherentes a tal situación.

El periodo de estudio abarca los procesos de expansión urbana que registran mayores irregularidades, es decir que su extensión no tiene una forma clara

definida, muestra polos de crecimiento al sur hacia la carretera peninsular que coinciden con una la porción de crecimiento hacía la localidad de Rodolfo Sánchez Taboada (Maneadero) con fraccionamientos de clase media y comerciales; al norte de la ciudad hacia El Sauzal por la carretera rumbo a Tijuana con zonas residenciales por lo general; y especialmente en la denominada zona urbana objeto de este estudio hacia la montaña con presencia de asentamientos humanos irregulares

En ese contexto y a la par de lo anterior, desde los años cincuenta hasta finales de los ochenta del pasado siglo, existió una pesca de gran relevancia, siendo la principal actividad del puerto de Ensenada. En el decenio de los noventa se inicia la llegada de barcos con contenedores por el puerto que se vio afectado por el aumento de dimensiones de los buques portacontenedores observándose una notable baja de llegada de estos. En 1993, el embargo atunero impuesto por Estados Unidos de América redujo notablemente la pesca Asimismo se desarrolló el arribo de cruceros creándose una actividad turística que se tornaría vital para la ciudad y el municipio de Ensenada.

Ensenada llega al siglo XXI con una economía que se relaciona con varias de las vocaciones más destacadas del municipio como son, la pesca, el turismo y el comercio, en las que se advierte que tuvo un comportamiento que oscila en 20,3% en el sector primario, 38,7 en el secundario y 41% en el terciario, de acuerdo a datos del Censo de Población de 2010. Debe resaltarse la presencia indicadora del sector secundario, representado básicamente por maquiladoras, a pesar de que éstas tuvieron un decrecimiento notable en la primera década del presente siglo que ha sido un atractivo por las ofertas de trabajo.

De acuerdo al CODEEN e IMIPENS (2011), las ramas que actualmente tienen potencial por su productividad de trabajo o capital ¹⁴ son las que cumplen con tres

¹⁴ Siguiendo el enfoque de la base exportadora de Douglas North, discrimina aquellas ramas con potencial exportador, mediante el coeficiente de especialización. Posteriormente se calcula la dinámica de crecimiento en la especialización de la rama analizada, permitiendo observar aquéllas que mantienen una especialización mayor a la estatal y su tendencia mostrada entre 2004 y 2009.

criterios (peso económico, competitividad y dinámica-especialización en el lapso de 2004 a 2009), o sea, las más prometedoras, son las orientadas a ciertas manufacturas (hule, instrumentos médicos, de medición y navegación) comercio (de bebidas, hielo y tabaco) comercio al por mayor (materias primas (agropecuarias y forestales), autotransporte de carga especializado, transporte urbano, servicios de transporte de agua, inmobiliarias, restaurantes, servicios legales, contabilidad, auditoría y servicios relacionados y restaurantes en diversas modalidades

Todo esto ha hecho de Ensenada una economía diversificada que ha incidido en la llegada de personas a la localidad originando un crecimiento espacial mixto, con áreas residenciales en las porciones hacia El Sauzal, hacia la carretera que va a Tijuana.

La cercanía con Estados Unidos ha sido un factor determinante para el crecimiento de la ciudad de Ensenada en varios aspectos, pues la presencia de la industria y actividades portuarias están directamente relacionadas con el país del norte, el puerto de Ensenada sirve como un puerto de soporte para los puertos de San Diego y Long Beach en California Estados Unidos, cuando este se ve saturado por la cantidad de barcos con contenedores provenientes principalmente de puertos asiáticos.

El incremento en la actividad portuaria se vio relacionado con la importación y exportación referentes a esta actividad industrial. De acuerdo con (Padilla y Castillo, 2011) en 1972, se concluye una primera etapa de relleno de terrenos ganados al mar, que se decretan bienes del dominio público y se incorporan al puerto. En 1974 se ratifica su habilitación como puerto de altura y para los años 90's inicia el desarrollo de actividad turística y comienza su modernización por las exigencias del comercio marítimo internacional **(Imágenes 3.5. y 3.6)**

Imagen 3.5 Vista del puerto de Ensenada en la zona de desembarco de contenedores



Imagen 3.6 Vista del puerto de Ensenada en la zona de arribo de cruceros



Fuente: trabajo de campo 2015

3.6 CONFORMACION ACTUAL DERIVADA DEL CRECIMIENTO ESPACIAL DE LA CIUDAD DE ENSENADA

3.6.1 Morfología y Estructura urbana

El crecimiento de la ciudad de Ensenada ha incidido en su conformación, lo cual permite poder visualizar su actual estructura urbana, como modelo para definir una ciudad, en donde entre los factores condicionantes está el poblacional y en los componentes está el uso del suelo, además resaltan elementos significativos de construcción humana, como: zonas habitacionales, de equipamientos, comerciales, industriales, disposición de las calles, etc.

Por otro lado, los elementos naturales en donde se asienta la ciudad de Ensenada son la franja costera, cerros circundantes que encierran la planicie costera que es la que registra mayor ocupación, que han sido ya invadidos en algunas porciones y el vaso de la presa Emiliano López Zamora (IMIPENS, 2008).

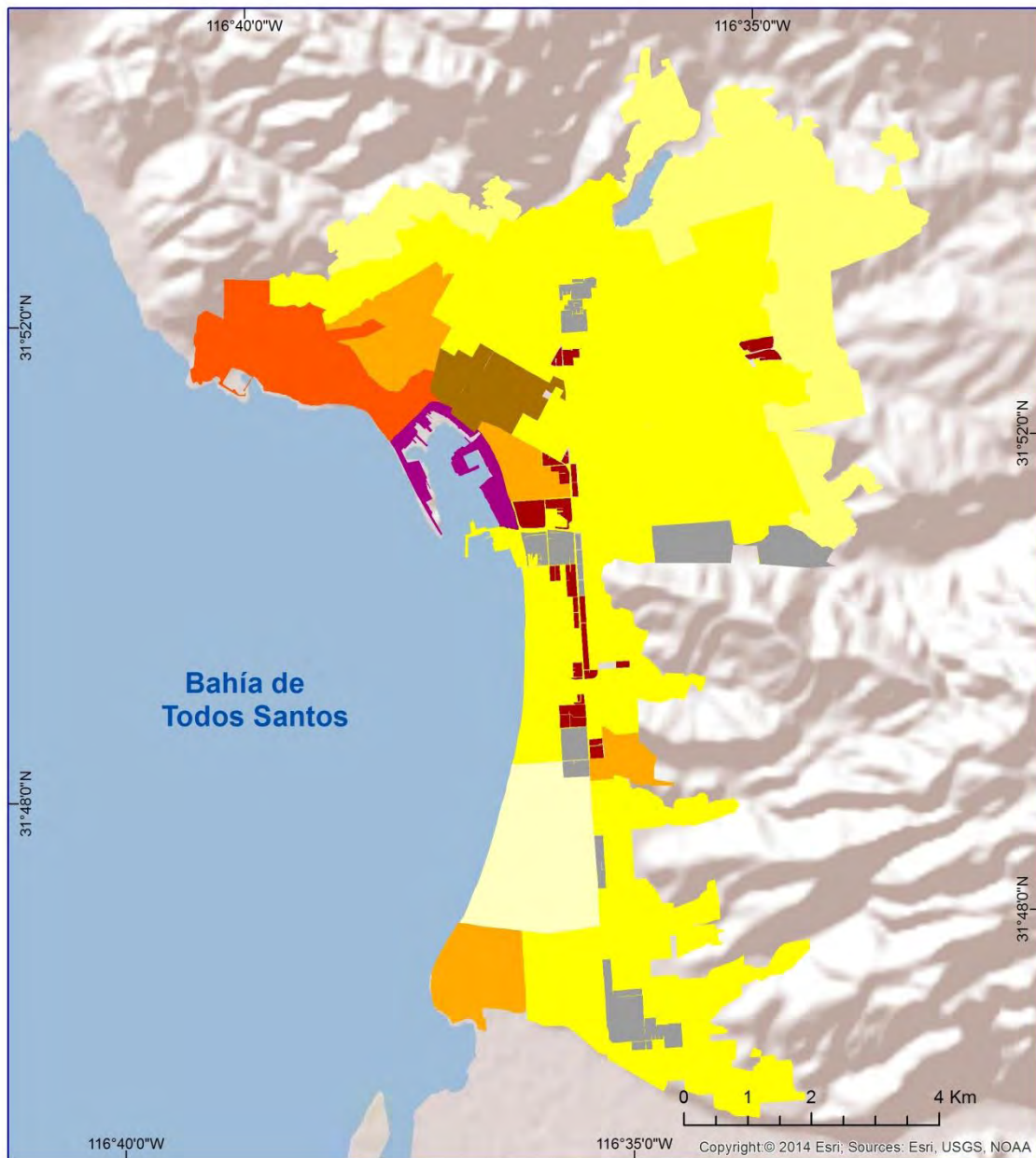
La elaboración del **Mapa 3.3** correspondiente a la estructura urbana se realizó con datos proporcionados por el Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ensenada (IMIPENS, 2015) en el cual la zonas habitacionales, denominadas colonia las hay para clase media y popular, son las de mayor extensión y se localizan hacia las porciones de crecimiento más recientes, principalmente al noreste de la ciudad, las colonias de clases altas han crecido al noroeste hacia la salida a Tijuana. En contraste, la zona correspondiente a industria es la más reducida. En este sentido, el crecimiento de la ciudad de Ensenada se presentó como resultado de diferentes causas en diferentes lapsos, pero con una traza urbana similar a la de las ciudades estadounidenses, en los periodos de 1950 a 1980 que solo se presenta en el centro de la ciudad, lo que comprende al “casco antiguo”, y zonas de crecimiento en donde el terreno permitía una planeación de calles similar a las del modelo Estadounidense derivado de la cercanía con aquel país, después con la llegada de mayores grupos de población en las etapas más recientes de crecimiento, se incrementó el número de asentamientos, tanto regulares como irregulares hacia las áreas montañosas que circundan la traza urbana original, por lo tanto en estas las calles no presentan el mismo patrón, ya son angostas, y no tienen la misma distancia entre ellas (**Mapa 3.3**), no se presenta traza en cuadrícula casi exacta, y por otra parte algunas de ellas no están pavimentadas como se observa en las siguientes imágenes. (**Imágenes 3.7 y 3.8**)

Imágenes 3.7 Disposición de calles en la zona centro, 3.8 Calles zona noreste



Fuente: trabajo de campo Junio, 2015

Mapa 3.3 Estructura Urbana de la Ciudad de Ensenada

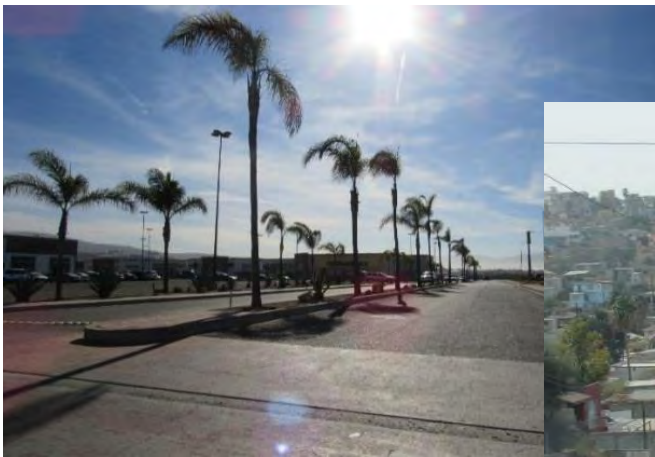


	Centralidad principal		Colonias de Clases medias		Zona Residencial Suburbana
	Industria		Colonias de Clases Altas		Recinto Portuario
	Colonias Populares		Nuevas Centralidades		Base Aérea

Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2010 e IMIPENS, 2015.

Asociado a la estructura urbana se presenta el **Mapa 3.4** correspondiente a vialidades, en el cual se observa que el acomodo de las calles en la parte centro sigue un orden, así como en otros sectores en la parte sur de la localidad con formas lineales y regulares en su traza., en contraste en el noreste el tipo de terreno es un factor determinante para el acomodo y orden de las vialidades en donde se registra total irregularidad, que corresponde a la zona montañosa. **(Imágenes 3.9 y 3.10).**

Imágenes 3.9 Calle contigua a la Macro Plaza del Mar



Fuente: trabajo de campo Junio 2015
2015

3.10 Calles de la zona este

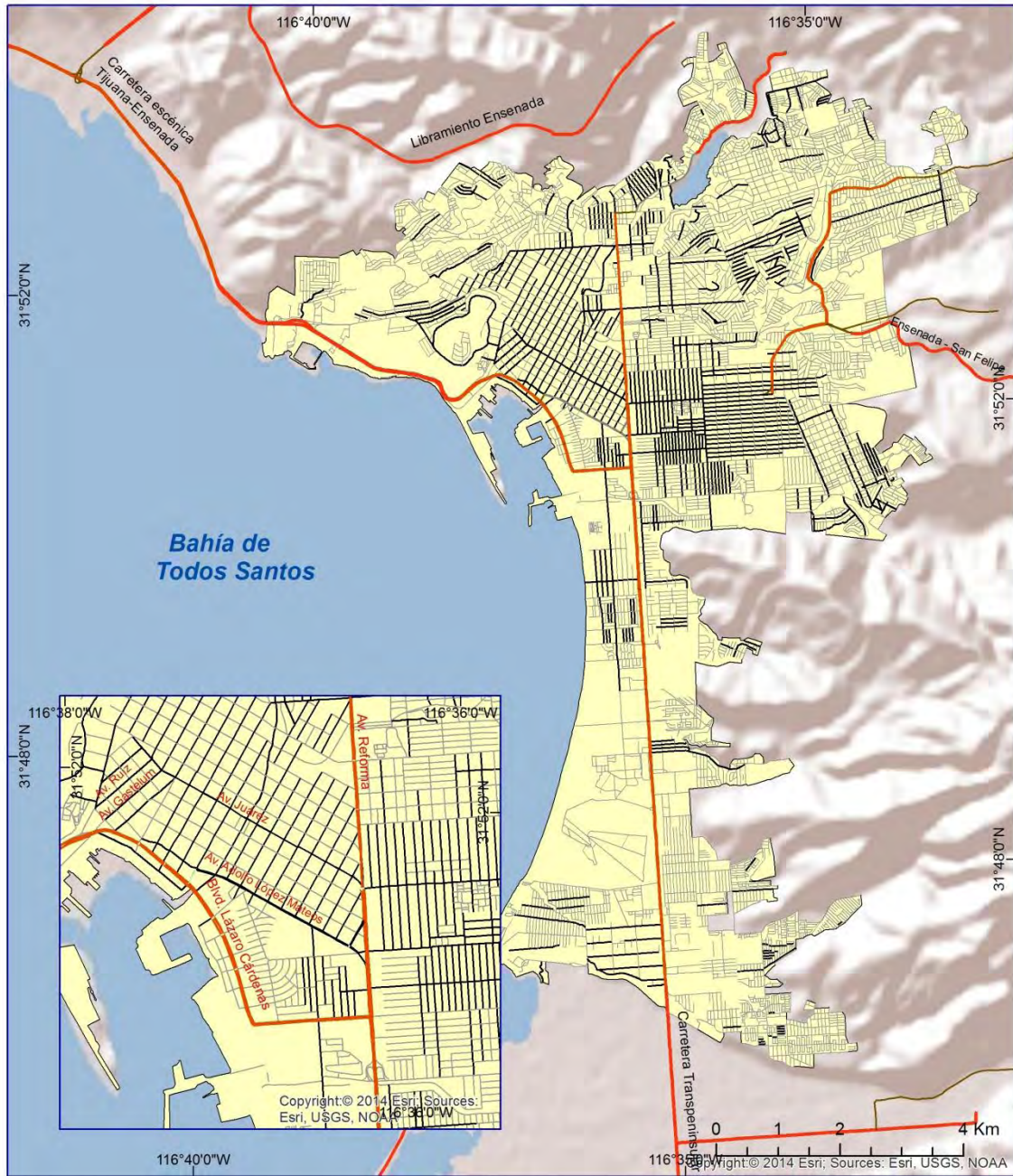


Fuente: trabajo de campo Junio 2015

En las dos imágenes se muestra un comparativo de otro tipo de calles que claramente refleja las condiciones, una de ellas está en la zona comercial de la Macro Plaza del Mar, bien cuidada, de doble circulación con un camellón y palmeras, la otra se encuentra en la parte montañosa del este que atraviesa las colonias populares, con una pendiente marcada y como eje principal de viviendas pequeñas en una porción densa de viviendas.

El crecimiento de la ciudad se ha visto reflejado con la presencia de centros y sub centros urbanos que dan el soporte a lo que es la estructura urbana de la ciudad.

Mapa 3.4 Vialidades de la ciudad de Ensenada



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2010.

De acuerdo a este modelo, la estructura de la ciudad de Ensenada va a contener lo siguiente:

1. CBD o centros de actividad.
2. Polígono Industrial
3. Colonias de clases populares.
4. Colonias de clases medias.
5. Colonias de clases altas.
6. Centro secundario.
7. Zona residencial suburbana.
8. Recinto Portuario
9. Base aérea militar

Al ser una ciudad puerto, el recinto portuario forma parte fundamental de su estructura, debido a que su formación guarda estrecha relación con la centralidad principal, y cuyas constituyeron el principal motor para el desarrollo y crecimiento de la localidad.

Otro elemento de importancia es la base aérea militar, que funge como un punto de entrada y salida de persona entre la localidad de Ensenada e Isla Cedros.

3.6.2 Usos del suelo

“Dentro de la ciudad, una forma de atracción en primera instancia por parte de los habitantes va ligada a la estructura urbana, en la cual se materializan oportunidades de fuentes de empleo, acceso a la vivienda y una red de servicios, como lo son los educativos, salud, transporte, etc.” (Atría, 1981)

Como se mencionó anteriormente, la economía de Ensenada se basa en el sector terciario, pues al ser una ciudad puerto inserta en la Cuenca del Pacífico y debido a su cercanía con Estados Unidos tiene un importante actividad turística, servicios y comercio. Esto se desencadena en el uso del suelo de la ciudad, el cual también guarda una similitud con la estructura urbana, aunque aquí se muestran de manera más detallada pues están representadas a nivel de manzana en la localidad.

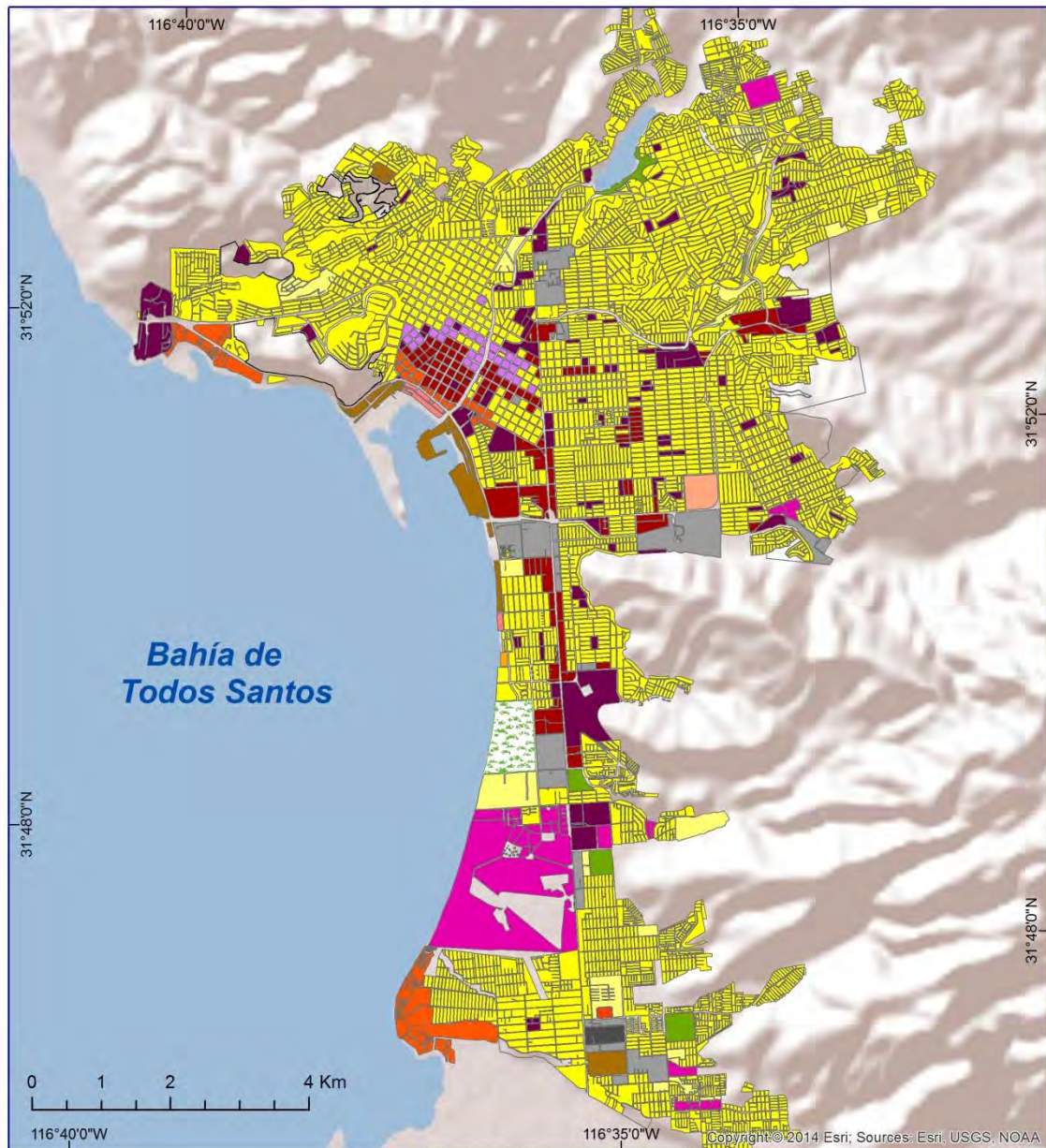
Los usos de suelo que actualmente presenta la ciudad obedecen a la red de vialidades se muestran en el **Mapa 3.5** de acuerdo con el (PDUCE, 2014:13) entre ellos resaltan:

El uso de suelo predominante es el *habitacional*, distribuido mayormente al este de la av. Reforma (Sector NE). Se encuentra interactuando con el uso de suelo comercial de tipo vecinal. Presenta variedades que van desde el residencial para clases altas con fraccionamientos cerrados, viviendas para clases medias, algunas más con viviendas económicas; sin embargo hay que señalar dentro de este uso los asentamientos irregulares hacia la porción noreste de la localidad, en zona montañosa, con alta irregularidad y con mínima organización vial. De manera que existe lo que se denomina *Uso Mixto* en donde coexisten el comercial y el habitacional.

El uso *comercial* se encuentra concentrado en el primer cuadro de la ciudad y en sus inmediaciones en el resto del centro de población se presenta en forma de corredores comerciales o mixtos”, esto se refiere a otras centralidades donde se presenta la actividad terciaria. Se detectan dos nuevas centralidades al respecto, como lo es la Macro Plaza del Mar y Plaza los Arcos En cuestión del uso para *equipamiento*, se cuenta con dos grandes áreas, una la de la zona militar y al puerto de Ensenada. También están todos los hospitales, pero no hay concentración al respecto.

En cuanto uso *turístico*, se localiza básicamente hacia el centro de la localidad, en donde se aprecian las instalaciones portuarias y zona de arribo de cruceros; también hacia el noroeste se han desarrollado algunos hoteles de lujo con vista hacia el mar y restaurantes así como una zona de playa que los locales ocupan para ejercicio. Existe el turístico recreativo que coincide con una nueva zona de playa habilitada para tal actividad que atrae numerosos visitantes, y en cuya conformación la API participó. Sin embargo, hay déficit de infraestructura y mobiliario que dé servicio a este uso.

Mapa 3.5 Uso del suelo urbano



Uso de suelo existentes		Habitacional		Mixto (Comercial y Habitacional)	Uso de suelo propuestos		Habitacional
		Equipamiento		Comercio y Servicios			Equipamiento
		Turístico		Industrial			Comercial
		Infraestructura Urbana		Agrícola			Turístico
		Turístico Recreativo		Zona de Preservación Ecológica			Industrial

Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2010 e IMIPENS, 2015.

En lo referente al uso para *equipamiento e infraestructura urbana* Incluye el recinto portuario, planta de abastecimiento de agua potable y las plantas de energía eléctrica. Los otros usos, se encuentran distribuidos de manera heterogénea.

En general la ciudad de Ensenada hacia la porción norte se observa más urbanizada y ocupada en comparación con la sur a donde se encuentra la zona agrícola que separa al centro de población de Ensenada del de Rafael Sánchez Taboada (Manadero) hacia donde se aprecian menos servicios básicos.

Por lo tanto, el uso de suelo en Ensenada, menciona Escolano, (2009) de acuerdo con la teoría del “movimiento natural” propuesta por Hiller en 1996 que la localización de éstos responde a la configuración del espacio urbano, entendida ésta como un dominio continuo de movimiento potencial (todos los tipos de vías públicas urbanas) que emerge de la disposición de espacios privados. La morfología, o el acomodo de calles que permiten el movimiento no solo de personas sino también vehicular condicionan a los usos de suelo.

La traza urbana es ortogonal, las vialidades contiguas al primer cuadro, presentan una orientación hacia el norte, con una inclinación de 70 grados (IMIPENSENS, 2014).

El IMIPENS (2014) considera tres los problemas en el uso del suelo que sintetiza en:

- 1) Crecimiento desordenado que propicia especulación inmobiliaria; registra baja densidad y en algunas porciones baja ocupación, situaciones que se han venido gestando desde tiempo atrás.
- 2) Administración urbana una inadecuada intervención en los procesos de crecimiento de la ciudad, especialmente en el control del uso del suelo urbano y la proliferación de asentamientos irregulares.

- 3) Los promotores de la vivienda, ya que se hace necesaria una coordinación entre los responsables de la administración pública y los promotores de vivienda.

3.6.3 Centralidades urbanas

“El crecimiento urbano, demográfico y espacial, ocasiona necesariamente una recomposición de la centralidad urbana. Desde los trabajos de Christaller (1933), sabemos que esta propiedad que tienen las ciudades de polarizar el espacio geográfico se debe a que albergan una concentración de bienes y servicios con un alcance más o menos amplio según su nivel de escasez y especificad.” (Beuf, s/a: 2)

Así el crecimiento de Ensenada provocó que la creación de otras centralidades urbanas que provean de bienes y servicios a las zonas más recientes de crecimiento.

En un principio la centralidad urbana pertenecía propiamente al centro de la localidad pues es el lecho en el cual se forma cualquier ciudad, pues en éstas se consolidó en un inicio los bienes y servicios que requería la población inicial.

A su vez, esta primer centralidad corresponde al área en el cual se vendió el primer lote de la ciudad, a raíz de ello, la ciudad comenzó a crecer como se observó en los mapas anteriores, hacia la zona montañosa del Noreste y hacia la zona Este y Sureste.

Vamos a tener en esta zona lo que corresponde al recinto portuario, la zona hotelera, comercio y servicios ofrecidos a los turistas que arriban a la ciudad en cruceros, así como también es la más cercana a la zona dónde se ha presentado un mayor crecimiento de población, que es la parte NE de la Ciudad.

Al tener un crecimiento importante, esta centralidad principal no tuvo el soporte adecuado para sostener los requerimientos de la población, por lo tanto conforme creció la ciudad, principalmente en la cuestión habitacional (casa habitación,

departamentos y zonas residenciales), hubo la necesidad de la emergencia de otras centralidades fuera del centro.

Estas nuevas zonas que concentran comercios y servicios, obedecen al patrón que menciona (Hiller, 1996), pues estas centralidades se localizan en avenidas amplias que son transitadas. Una de ellas está sobre la carretera que va con dirección a la Paz, que es la Macro Plaza del Mar y otra de ellas está situada en la carretera que va rumbo a Ojos Negros, que es la Plaza Los Arcose. Ambas coinciden en localizarse en vialidades importantes y de fácil acceso en la ciudad, que facilitan el flujo de personas que asistan estos puntos.

3.6.4 Discontinuidades

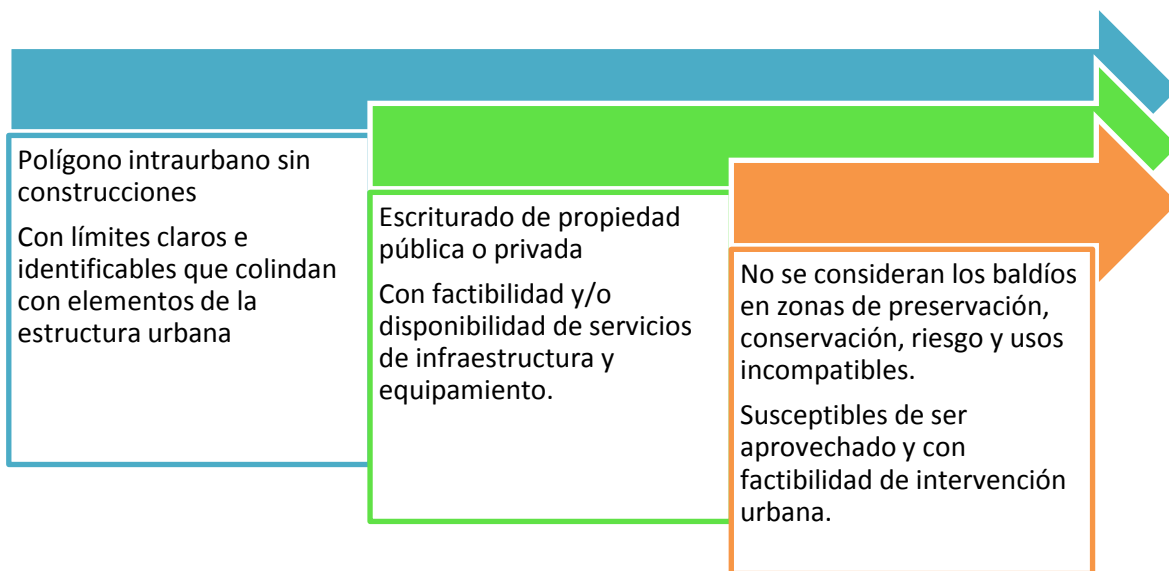
Este crecimiento notable ha traído consigo varios efectos territoriales, como se mencionó anteriormente las centralidades urbanas son unas, sin embargo dentro de este crecimiento hay zonas que se mantienen intactas, ya sea porque pertenecen a un área natural protegida, zonas poco viables para la construcción de casas, zonas aptas para la construcción de vivienda o solo lotes vacíos o abandonados en la ciudad. A lo largo y ancho de la ciudad de Ensenada se pueden identificar discontinuidades de la mancha urbana, espacios vacíos que a su vez pueden corresponder a un área de conservación y que estén protegidas contra cualquier tipo de uso. Pero a su vez existen otros espacios que están destinados a formar parte de la mancha urbana en cualquier momento, estos espacios son denominados baldíos.

Ante dicho crecimiento que se ha dado en la ciudad estos espacios vacíos, de ahora en adelante se mencionarán como baldíos, de acuerdo con el IMIPENSIENS tienen un papel fundamental, pues ellos tienen un potencial muy importante para el crecimiento de la propia Ciudad.

El Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ensenada define a los baldíos enfocados a la vivienda en lo siguiente: **(Esquema 3.5)** con base en esos lineamientos está claro que no todos los baldíos dispersados por la ciudad son

aptos para un uso de vivienda, y así no se presenten los AHÍ (Asentamientos Humanos Irregulares), los cuales se encuentran establecidos fuera de un marco legal, no cuentan con servicios en la mayoría de los casos y están establecidos en zonas no aptas poniendo en riesgo a la población, lo cual también ha sido una problemática que ha surgido a causa del crecimiento en la Ciudad de Ensenada.

Esquema 3.5 Características de los baldíos



Fuente: elaboración propia con base en IMIPENS, 2015.

El uso de estos baldíos para ser habitacional, dependerá en gran medida del terreno, del precio, de su localización en razón de proveer de servicios a esa zona.

3.6.5 Asentamientos Irregulares

Todo lo anteriormente citado en los capítulos que preceden a éste, conllevan a reflejar y mencionar el crecimiento que ha tenido la ciudad de Ensenada en los últimos 10 años del siglo pasado y los 10 primeros años de este nuevo siglo que han sido fundamentales para el desarrollo de esta ciudad.

El crecimiento que se ha presentado en la ciudad de Ensenada se fue dando paulatinamente, sin embargo los últimos 10 años del siglo XX fueron verdaderamente fundamentales para el crecimiento de esta ciudad, pues aunque como se mencionó, no ha tenido un crecimiento vertical como ciudades de Tijuana, Monterrey, Guadalajara y México en donde sí encontramos más de 1 edificio, solo por mencionar algunas, quizá de las más importantes a nivel nacional.

Sin embargo, no hay que olvidar que es una ciudad puerto, en donde la dinámica es muy diferente a diferencia de las otras, las actividades económicas son distintas a otras ciudades puerto distribuidas a lo largo del litoral mexicano. Ensenada es la entrada y salida de mercancías y personas, y que a raíz de ello el tipo de crecimiento es diferente, no es vertical sino horizontal. Con un crecimiento y predominancia del uso de suelo habitacional que va aumentando hacia la parte montañosa de la ciudad que no ha sido un factor para impedir el poblamiento.

Este crecimiento espacial de la Ciudad en la parte noroeste, en la zona montañosa en la cual se encuentran las colonias populares, en las cuales algunas no están regularizadas lo que ha hecho que sean asentamientos humanos irregulares, que van a estar principalmente expuestos en un rezago social y sin falta de los servicios básicos, y en algunos casos al grado de encontrarse en una zona de riesgo al no respetar la normatividad establecida, pues en alguna parte aledaña a la presa Emiliano López Zamora (**Imagen 3.11**), hay un riesgo sobre el desbordamiento de la presa, que aunque se vea lejano o poco probable que acontezca ante la escases de lluvias torrenciales en la ciudad. Si llegase a pasar el desbordamiento, hay que tomar en cuenta que debajo de ella se encuentra una cantidad considerable de personas que tienen sus casas y bienes ahí.

Imagen 3.11 Presa Emiliano López Zamora



Fuente: trabajo de campo, 2015.

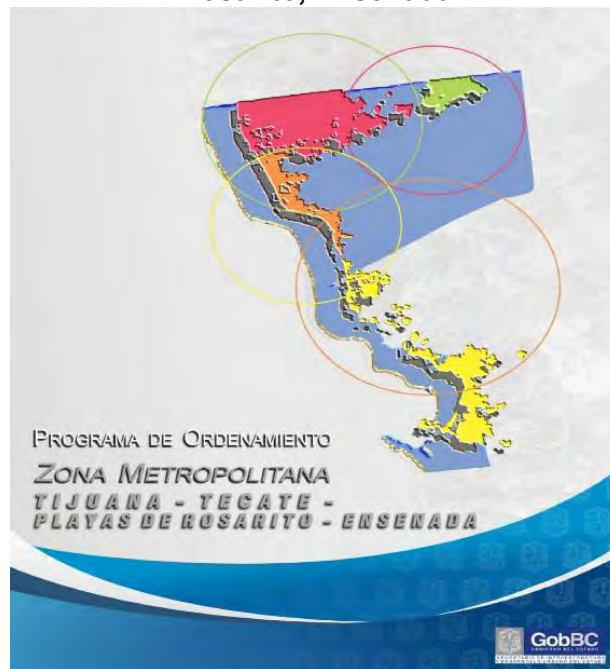
En esta imagen se observa que las viviendas ahí asentadas no respetaron la capacidad máxima que puede llegar a tener la presa, pues se encuentran establecidas en las terrazas que marcan los niveles que ha alcanzado la presa, y sin embargo gobierno y autoridades no han hecho nada al respecto.

Así es que el crecimiento de la Ciudad tiene su parte negativa ante este riesgo que presenta este sector de la población.

3.7 Zona metropolitana de Tijuana, Tecate, Rosarito, Ensenada

La conformación de la Zona Metropolitana Tijuana, Tecate, Rosarito Ensenada (**Imagen 3.12**) en la cual se ha de seguir el Proceso para su declaratoria de Zona Metropolitana establecido en la legislación, cuyo proceso de elaboración contó con el apoyo metodológico y de expertos en el tema por parte de la ONU y SEDESOL. Su objetivo principal es proyectar un territorio con visión integral a largo plazo y promover el desarrollo regional que de proyección internacional a la costa del Estado; así también, contar con un documento que presente proyectos estratégicos que tiendan a potenciar y consolidar el espacio metropolitano bajo un esfuerzo común por parte de los municipios que lo conforman (SEGOB DE BC, 2012). El programa si bien tiene fecha de 2012, es hasta mayo de 2016 que se da conocer.

Imagen 3.12 Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana Tijuana, Tecate, Rosarito, Ensenada



Fuente: Gobierno del Estado de Baja California

En este documento se menciona que su organización considera la dinámica urbano regional de esta mega región para la que identifica varios

ámbitos de influencia, en su mayor cobertura en una perspectiva amplia de la globalización, se incluye al norte a la ciudad de los Ángeles, al este Phoenix y al sur Ensenada, con un volumen de población estimado al 2011 que rebasa a los 22 millones de habitantes; en la región inmediata a la franja fronteriza que comprende San Diego, Tijuana, Tecate y Rosarito se calcula un volumen de población aproximado a los 5 millones de habitantes, esta dimensión territorial conformada por las redes de los asentamientos humanos; sin embargo la relación estrecha con Ensenada dio la pauta para considerarla en esta mega región con integración funcional en la que interactúan los asentamientos humanos vinculados social y económicamente

Y se continua aludiendo a que el Gobierno de Baja California a través de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, en cumplimiento con la Ley General de Asentamientos Humanos y la Ley de Desarrollo Urbano del Estado, elaboró un Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate, Rosarito, Ensenada que fortalece el proceso de planeación y apoya la gestión de las inversiones que se requieren en infraestructura regional para el desarrollo sustentable de esta mega región, con el propósito de lograr la competitividad a nivel internacional, con la participación de los tres órdenes de gobierno y los sectores social y privado y que se articula por el corredor costero Rosarito Ensenada.

Así como también se dice que la interrelación se presenta formando una región económica con continuidad territorial, resultado de la expansión física de los desarrollos urbanos y turísticos, con redes de comunicaciones, servicios urbanos y de infraestructura energética, que conforman un espacio metropolitano de influencia que geográficamente comprende a los municipios de Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito y al Centro de Población de Ensenada (solo se considera a la ciudad de Ensenada, ya que cabe destacar que el municipio homónimo es el más grande del país, y la mayor proporción de población y actividades económicas, se concentra en la misma.

Además se considera que en este espacio de influencia de la zona metropolitana se integran espacios y corredores que concentran las actividades económicas y sociales que establecen una interacción, constituyendo potenciales de desarrollo regional. Pretende conformar una unidad geográfica con visión Metropolitana, que impulse a la región optimizando el potencial natural de los espacios regionales, en el que tiene auge el desarrollo inmobiliario, principalmente de desarrollos turísticos por el atractivo de la costa y el mar, con un paisaje escénico natural; en este corredor se manifiesta la continuidad territorial de la zona metropolitana.

El vínculo geográfico que une a las ciudades que conforman esta Zona Metropolitana es un corredor en la costa del Pacífico, denominado Corredor Costero Tijuana Rosarito Ensenada (COCOTREN) en el que tiene auge el desarrollo inmobiliario, principalmente de desarrollos turísticos por el atractivo de la costa y el mar, con un paisaje escénico natural; en este corredor se manifiesta la continuidad territorial de la zona metropolitana. En este corredor tiene auge el desarrollo inmobiliario, principalmente de desarrollos turísticos por el atractivo de la costa y el mar, con un paisaje escénico natural y en él se manifiesta la continuidad territorial de la zona metropolitana.

De manera que para finalizar puede decirse que esta zona metropolitana viene a corroborar el papel protagónico que actualmente tiene la ciudad de Ensenada en un ámbito regional a diferentes escalas, con una proyección internacional, todo lo cual representa un atractivo para quienes acuden con miras a obtener trabajo, incidiendo en el crecimiento de las ciudades que la conforman, entre las cuales se encuentra la objeto de estudio, la cual ha registrado transformaciones espaciales.

Conclusiones

Los resultados obtenidos a través del trabajo de gabinete y de campo para esta investigación comprueban la hipótesis planteada en la parte introductoria, sobre revelar que el crecimiento espacial en la ciudad de Ensenada se relaciona con su localización geográfica que es estratégica y con las actividades económicas que se desarrollan en ella.

Las posiciones teóricas, de manera inicial la Teoría de Localización, permitió mostrar que la ubicación geográfica de Ensenada ha sido fundamental para tener un crecimiento urbano importante, desde los años 50 del siglo pasado cuando alcanzó su máximo grado de urbanización, pues siendo una ciudad-puerto y pese a su cercanía con los puertos de Long Beach y San Diego de Estados Unidos de América, sirve como un puerto de apoyo para estos, asimismo como punto de entrada y salida de mercancías de/hacia la Cuenca del Pacífico dónde se encuentran puertos de gran envergadura a nivel mundial, que son los puertos del continente asiático, lo que ha propiciado su conexión comercial multiescalar.

Posteriormente al tener identificados aspectos de urbanización en Ensenada, los postulados sobre las Teorías de la Organización Espacial y de la Estructura Territorial Urbana permitieron identificar las relaciones inter e intra de la ciudad en un contexto regional como lo es su pertenencia al Corredor Económico Ensenada Mexicali, así como su cercanía con la frontera de Estados Unidos de Centro América y pasar así a al análisis de las transformaciones espaciales que dieron pauta a la conformación actual de la ciudad.

La Teoría del Crecimiento de Ciudades y su proceso de urbanización sirvió para identificar zonas y/o etapas de crecimiento urbano en México, y las características que las ciudades comenzaron a tener con el proceso de urbanización en el cual Ensenada en un contexto regional ha desempeñado un rol protagónico; llevándolo al contexto de Ensenada, se pudieron identificar etapas de crecimiento que propiciaron un impacto en su estructura urbana y en el cambio de uso de suelo.

La Teoría de la Causación Circular coadyuvó para entender la importancia regional que tiene la ciudad de Ensenada en el contexto del Corredor Económico Ensenada Mexicali y de la Zona Metropolitana Tijuana, Tecate, Rosarito Ensenada que está en licitación.

La ciudad puerto de Ensenada es la única en su tipo a nivel regional, en un contexto nacional y en términos binacionales que ha sido soporte para los puertos estadounidenses.

Los rasgos geográfico – físicos de Ensenada constituyen un factor importante para el desarrollo de las actividades económicas que en ella se practican, su situación geográfica es esencialmente parte de su desarrollo y crecimiento por la diversidad de factores que con esta característica se relacionan y retroalimentan.

A pesar de que los tres tipos de actividades económicas se encuentran presentes en Ensenada, la actividad industrial junto con la portuaria son las que más han incidido directamente en su crecimiento, aunque existen otras de significancia como la turística y la vitivinícola, esta que si bien no se desarrolla en la localidad indirectamente tienen influencia, todas propician con flujos migratorios provenientes de diversas partes del país por las ofertas de trabajo.

Las actividades económicas en los sectores servicios y comercio, son también de gran importancia, ya que derivadas de las actividades antes expuestas se requieren la de este tipo.

El crecimiento espacial de la ciudad de Ensenada registra como etapa de despegue la década de 1950, en la cual alcanzó el número de habitantes para considerarse ciudad, pasando etapas importantes hasta consolidarse en 1990 y seguir registrando un crecimiento significativo.

A partir de lo antes expuesto, el crecimiento de la ciudad ha causado modificaciones hasta conformar la actual estructura urbana que se caracteriza por que el recinto portuario se encuentra en ubicación directa con la principal centralidad, tomando como punto de partida se van desarrollando principalmente

las zonas habitacionales las cuales se desarrollan en diferentes lapsos y zonas, dando lugar a la creación de otras centralidades que dan el soporte a las habitacionales que crecieron hacia la zona montañosa.

Derivado de lo anterior el uso de suelo muestra un comportamiento con un predominio del rubro habitacional, que creció en el sector noreste de la ciudad de Ensenada en zona montañosa. Los usos de comercio y servicios se concentran en la centralidad principal, aunque se aprecian también nuevas centralidades, que dan soporte a las zonas de más reciente crecimiento, en las cuales destaca la Macroplaza del Mar.

Por otra parte, el uso de suelo turístico se encuentra distribuido a lo largo de línea de costa de la localidad, y también a lo largo de esta línea se encuentra el tipo de suelo comercial y de servicios de la zona centro.

En función de las anteriores consideraciones se aprecia la existencia de zonas de conflicto en la ciudad por la irregularidad de asentamientos, principalmente en la parte noreste de la localidad, en dónde la mayor parte de las viviendas se encuentran en condiciones precarias.

Las transformaciones espaciales resultado del crecimiento de Ensenada han tenido un impacto positivo en cuestiones económicas, gracias a su localización geográfica, sin embargo la parte negativa de ello es la mala planeación que se tuvo para estas áreas que comenzó a tener un mayor impacto en el transcurso de 1990-2010.

Referencias bibliográficas

Acuña, P (s/f), "Que se entiende por estructura urbana" en *Polis Civitas, Bitacora de Reflexión sobre Urbanismo*. Consulta Mayo de 2015. Disponible en: <https://pavsargonauta.wordpress.com/2013/05/25/que-se-entiende-por-estructura-urbana/>

Administración Portuaria Integral (2012), *Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Sistema Portuario Ensenada-El Sauzal-Costa Azul 2012-201*, Ensenada B.C

Aguilar, A. y Escamilla, I. (2006), "Situación Social de la Cuenca: Urbanización" en Cotler Ávalos, H., M. Mazari Hiriart y J. de Anda Sánchez (coords.), *Atlas de la Cuenca Lerma Chapala*, Instituto Nacional de Ecología, México. pp. 36-57.

Álvarez, G. (2011), "Estructura y temporalidad urbana de las ciudades intermedias de México", *Frontera Norte*, Vol. 23 no. 46, México. Consulta Mayo de 2015. Disponible en: [\[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-73722011000200004\]](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-73722011000200004)

Asuad, N. (2014), *Teoría de la distribución espacial de las actividades económicas*, UNAM. Consulta Febrero de 2015. Disponible en: [\[http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/Teorasdistribucionespacial.pdf\]](http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/Teorasdistribucionespacial.pdf)

Atría, R. (1981), *Urbanización, estructura y dinámica de población*. PISPAL. El Colegio de México, p. 69.

Balderas G. (2010), *Organización territorial del turismo en la ciudad de Chihuahua*, Chihuahua. Tesis Para Obtener el título de Licenciado en Geografía Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, México.

Barrera de la Torre, G. De Ita, L. (coords.) (2013), *Organización del espacio en el México colonial: puertos, ciudades y caminos*. Instituto de Investigaciones Históricas, Investigaciones Geográficas. Consulta Marzo de 2015. Disponible en: [\[http://www.h-mexico.unam.mx/node/9322\]](http://www.h-mexico.unam.mx/node/9322)

- Bazant, J. (2008), "Procesos de expansión y consolidación urbana de bajos ingresos en las periferias" en *Bitácora Urbano Territorial* 13, No. 2, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, pp. 117-132
- Buzai, G (2015), "Conceptos fundamentales del análisis espacial que sustentan la investigación científica basada en geotecnologías" en Fuenzalida, M.; Buzai, G, D.; Moreno Jiménez, A.; García de León, A.; *Geografía, Geotecnología y análisis espacial: Tendencias, métodos y aplicaciones*, Ed. Triángulo y Universidad Alberto Hurtado, Santiago de Chile, Chile p. 56.
- Beuf, A. (s/f), *Concepción de centralidades urbanas y planeación de crecimiento urbano en la Bogotá del siglo XX*. Instituto Francés de Estudios Andinos IFEA. Consulta Enero 2016. Disponible en:
[<http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas/07-A-Beuf.pdf>]
- Calaza Juan, J y G. de la Dehesa (2010), *¿Por qué crecen las ciudades?*, Faro de Vigo, Vigo, España.
- Carter, H. (2012), "Urban form and structure", en Hall, T y H. Barret, *The Urban Geography*, ED. Routlegde, ed. 2012, New York, USA. pp.30-54
- Celis de Mestre, F. (FAO) (1988). "*Análisis Regional*", Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, Cuba.
- Chauncy D. Harris y E. Ullman, "The Nature of cities" en Fyfe R. N. y J. T. Kenny (Eds; 2005), *The Urban Geography Reader*, ED. Routledge, ed. 2005, New York, USA. pp. 46-55.
- Clavijero, F. (1970), *Historia de la antigua Baja California*, Porrúa, México.
- Consejo de Desarrollo Económico de Ensenada (CODEEN), Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ensenada B.C (IMIPENS), (2011), *Plan estratégico de desarrollo económico del municipio de Ensenada (PEDEME)*, Ensenada B.C. México.
- Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado (COPLADE). Consulta Febrero 2016. Disponible en:
[<http://www.copladebc.gob.mx/seis/pdf/datosDemograficosEnsenada.pdf>]
- CONABIO (2010), Portal de Geoinformación Sistema Nacional de Información sobre Biodiversidad.
- CONAPO, SEDESOL, SEGOB, GOBIERNO FEDERAL (2012), *Catálogo Sistema Urbano Nacional*, Gobierno Federal, SEGOB, México.

- Conzen, M.R.G, (1960), "Alnwick, Northumberland: A study in Town Plan Analysis", en "Urban form and structure", en Hall, T y H. Barret, *The Urban Geography*, ED. Routledge, ed. 2012, New York, USA. pp.30-54
- Cuervo, N. (2015), "Estructura socioespacial y precios de la vivienda. Una propuesta de articulación teórica para las ciudades latinoamericanas contemporáneas" en *II Seminario Internacional sobre Teoría Urbana* 18-20 de febrero de 2015, Universidad Nacional de Colombia (sede Medellín). Colombia
- De Terán, F. (1974), *Problemas de formas y estructura urbana*. Dirección General de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda, España. Consulta Abril 2014, pp. 217-230 Consulta-Mayo de 2015. Disponible en: [oa.upm.es/11055/1/problemasdeforma.pdf]
- Douglas, L y T. Hansen. (2003), "Los orígenes de la industria maquiladora en México", *Comercio Exterior*, Vol. 53, núm. 11. Consulta Abril 2016. Disponible en: [http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/59/7/RCE.pdf]
- Duch, N. (2011), *La teoría de la localización*. Universidad de Barcelona, España. pp. 1-76. Consulta Febrero 2014. Disponible en: [http://riscd2.eco.ub.es/~nduch/postgrau_archivos/Duch_localizacion.pdf].
- Duhau, E. (2013), "La sociologie urbaine et les métropoles latino-américaines" en *SociologieS. Dossiers, Actualité de la sociologie urbaine dans des pays francophones et non anglophones*, Francia. Consulta Enero 2015. Disponible en: [http://www.rechercheisidore.fr/search/resource/?uri=10670/1.hfcnqn]
- Escolano, S. (2009), "Tendencias recientes de la organización espacial de los usos del suelo en las grandes ciudades latinoamericanas: el caso del Gran Santiago (Chile)", *Estudios Geográficos* Vol. LXX, 266, España .pp. 97-124
- Fedele, Javier; Domínguez Roca, Luis J. (2015), "Puerto y ciudad" Revista Transporte y Territorio, núm. 12, enero-junio, Universidad de Buenos Aires Buenos Aires, Argentina, pp. 1-15. Consulta Febrero 2015. Disponible en: [http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333039205001]
- García, C. (2009), *Crecimiento urbano y el modelo de ciudad*. Secretaria de Vivienda, España. Consulta Enero 2014, p. 51. Consulta Junio 2015. Disponible en: [https://upcommons.upc.edu/.../01_PROCEEDINGS_M1_04_0018.pdf]

García Arizaga, M. y J.L. Hubp (2003), "El Relieve mexicano", en García Arizaga, M. y J.L. Hubp, *El Relieve mexicano en mapas topográfico*, Serie libros, núm. 5, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, México, pp. 25-34

Gobierno del estado de Baja California (2015), *NUESTRO ESTADO* Consultas varias Agosto-Octubre 2015. Disponibles en:
[http://www.bajacalifornia.gob.mx/portal/nuestro_estado/municipios/Ensenada/Ensenada.jsp]

[http://www.bajacalifornia.gob.mx/portal/nuestro_estado/recursos/hidrologia.jsp]

[http://www.bajacalifornia.gob.mx/portal/nuestro_estado/recursos/edafologia.jsp]

[http://www.bajacalifornia.gob.mx/portal/nuestro_estado/recursos/flora.jsp]

[http://www.bajacalifornia.gob.mx/portal/nuestro_estado/municipios/Ensenada/sectores.jsp]

Hall, T y H. Barret (2012), "Urban form and structure", en Hall, T y H. Barret, *The Urban Geography*, ED. Routledge, ed. 2012, New York, USA. pp.30-54

Hermansen, T. (1992), *Organización espacial y desarrollo económico. Alcances y tareas de la planificación Organización de las Naciones Unidas*, Chile, 1992.

Hiller, B. (1996), *Space is the Machine*. Cambridge: Cambridge University Press
en Escolano, S. (2009) "Tendencias recientes de la organización espacial de los usos del suelo en las grandes ciudades latinoamericanas: el caso del Gran Santiago (Chile)", *Estudios Geográficos* Vol. LXX, 266, pp. 97-124

Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ensenada B.C (IMIPENS) (2014), Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Ensenada (PDUCEP-E) (2014). México, pp. 4-111

Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ensenada B.C (IMIPENS) (2015), Carta Urbana, Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ensenada, Ensenada Baja California. Consulta Noviembre 2015. Disponible en:

[<http://sigme.IMIPENS.org/website/Base/viewer.htm>]

Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ensenada B.C (IMIPENS), (2015), Departamento de Planeación Urbana. Datos Directos en la Oficina

- Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (INAFED) (2001), *Enciclopedia de los Municipios*. Consulta Octubre 2015. Disponible en: [http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM02bajacalifornia/municipios/02001a.html]
- Instituto Nacional De Estadística y Geografía (INEGI), (1950), VII *Censo general de Población y Vivienda*. México. Consulta Mayo 2016. Disponible en: [http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/default.aspx]
- Instituto Nacional De Estadística y Geografía (INEGI) (1960), VIII *Censo general de Población y Vivienda*. México. Consulta Mayo 2016. Disponible en: [http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/default.aspx]
- Instituto Nacional De Estadística y Geografía (INEGI) (1970), IX *Censo general de Población y Vivienda*. México. Consulta Mayo 2016. Disponible en: [http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/default.aspx]
- Instituto Nacional De Estadística y Geografía (INEGI) (1980), X *Censo general de Población y Vivienda*. México. Consulta Mayo 2016. Disponible en: [http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/default.aspx]
- Instituto Nacional De Estadística y Geografía (INEGI) (1990), XI *Censo general de Población y Vivienda*. México. Consulta Mayo 2016. Disponible en: [http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/default.aspx]
- Instituto Nacional De Estadística y Geografía (INEGI) (2000), XII *Censo general de Población y Vivienda*. México. Consulta Mayo 2016. Disponible en: [http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/default.aspx]
- Instituto Nacional De Estadística y Geografía (INEGI) (2010), XIII *Censo general de Población y Vivienda*. México. Consulta Mayo 2016. Disponible en: [http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/default.aspx]
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), (2010), *Prontuario de Información Estadística Municipal de Ensenada, Baja California, Clave Geoestadística 02001*, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México Consulta Marzo 2016. Disponible en: [http://www3.inegi.org.mx/sistemas/mexicocifras/datos-geograficos/02/02001.pdf]
- Johnston, R. J.; Gregory, D. y Smith, D. (1987). *Diccionario de Geografía Humana*. Madrid: Alianza.
- Levi- Straus Claude (1973), *Antropología estructural. Mito, sociedad, humanidades*. Siglo XXI, México.

- López, A (2001), *Análisis Territorial de la Organización del Turismo de Playa en México, 1970-1976*. El caso de de los Cabos, BCS. Tesis para optar por el grado de Doctor en Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México.
- López, V. (2004), “La industrialización de la frontera norte de México y los modelos exportadores asiáticos”, *Comercio Exterior*, Vol. 54, núm. 8, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, Departamento de Relaciones Internacional, Monterrey, México, pp. 674-680.
- Mateo, J. (2006), “La concepción sobre los paisajes vista desde la Geografía”, *Boletín de Geografía*, Vol. 24, núm. 1, Universidad Estadual de Maringa, Brasil. pp. 1-26
- Meyer, B. y B. Turner (1990), “The Earth as Transformamed by Human Action: Global and Regional Changesin the Biosfere over the Past 300 Years”, Cambrigde University – Clark University, Edited in New York, USA.
- Moyano P. (1982), “Ensenada surge a la vida nacional”, Moyano Pahissa, Ángela y Martínez Zepeda, J. (coords.), *Visión histórica de Ensenada*, UABC, México. en Piñera, D y J. Carrillo (2011), *Baja California a 100 años de la Revolución Mexicana: 1910-2010*, El Colegio de la Frontera Norte (COLEF): Universidad Autónoma de Baja California, B.C, México.
- Mur Lacambra, J. (1995) “Un modelo de localización en desequilibrio. Perspectivas de crecimiento para las regiones españolas” en Mur Lacambra, J., *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, III (106). Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. España.
- Myrdal, Gunnar (1979): “Teoría Económica y Regiones Subdesarrolladas”, Fondo de Cultura Económica, 1ª edición 1959, México
- Oficina Estatal de Información para el Desarrollo Rural Sustentable de Baja California (OEIDRUS) (2015). México.
- Ortiz Á. y R. González (2013), “Características sociodemográficas”, en Padilla, L. y Juárez. M. (coords.). *Medio ambiente, sociedad y salud en cuatro ciudades portuarias de México*. Instituto de Geografía UNAM. Colección Geografía para el siglo XXI. *Serie Libro de Investigación* Num.11. Instituto de Geografía UNAM, México, pp.143-187
- Padilla, A. (s/f), “Mapa del Pueblo de Zaragoza del rancho de Tijuana ¿Utopía o realidad?”, Ayuntamiento de Tijuana. Consulta Febrero 2016.Disponible en: [<http://www.tijuana.gob.mx/ciudad/CiudadPuebloZaragoza.aspx>]

- Padilla, L. (2014), "El proceso de urbanización", en López López, A y M. Pando (coords.), *Región Citrícola de Nuevo León: Su complejidad territorial en el marco global*. Instituto de Geografía-UNAM/ Facultad de Ciencias Forestales-UANL, México, D.F, pp.215-231
- Padilla, L. y Castillo, F. (2011), *Proceso de Urbanización en el Corredor Económico Ensenada Mexicali, 1950-2005*. Consulta Marzo 2016. Disponible en:
[<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal13/Geografiasocioeconomico/Geografiaurbana/061.pdf>]
- Padilla, L., García de León, A y Castillo, F. (2012). "Delimitación espacial del corredor económico Ensenada-Mexicali" en *Cuadernos de Geografía*, Ene 2012, vol.21, no.1, Colombia. Pp .65 - 81. ISSN 0121-215X. Consulta Marzo 2015. Disponible en:
[http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-215X2012000100006&lng=es&nrm=iso].
- Padilla L. García de León A. y De Sicilia R.A. (2013), "La ciudad puerto de Ensenada, México: análisis contextual de un puerto latinoamericano", en González Laxe, F y Ojeda Cárdenas, J.N, *Los puertos de España y México*, Instituto Universitario de Estudios Marítimos y Netbiblo, La Coruña, España. pp. 139-147
- Park, R. (2005), "The Growth of the city: An Instruction to a Research Project", en Fyfe R. N. y J. T. Kenny (Eds; 2005), *The Urban Geography Reader*, ED. Routledge, ed. 2005, New York, USA. pp. 19-27.
- Pierre, G. (1970), *Dictionnaire de la Géographie*, ED. Akal, Francia, 1970.
- Pinto, J. (2002), Redistribución espacial de la población y transformaciones socioeconómicas en América Latina en SERIE Población y desarrollo, CEPAL N0 30 pp 30-43.
- Piñera, D y J. Carrillo (2011), *Baja California a 100 años de la Revolución Mexicana: 1910-2010*, El Colegio de la Frontera Norte (COLEF): Universidad Autónoma de Baja California, B.C, México
- Piñera, D. (2006), *Los orígenes de las poblaciones de Baja California. Factores externos, nacionales y locales*, Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali. México.
- Ponce, A (2013), "Ensenada" en Ponce A., A. 2013. *De la cueva pintada a la modernidad: Historia de Baja California*. Biblioteca Loyola. Universidad Iberoamericana Campus Tijuana. México, pp. 489-508.

- Propin E. y Sánchez, A. (2001), “Características Básicas de la Estructura Territorial de la Economía Mexicana” en *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*, UNAM, N° 43, México, pp 148 – 183
- Pumain, D. (2004a), “Área de influencia (zona de influencia)” en *Hypergeo, Enciclopedia electrónica*, 21 de Agosto de 2004. Consulta marzo 2014. Disponible en:
[<http://www.hypergeo.eu/spip.php?article194>].
- Pumain, D. (2014b), “Organización del espacio”, *Hypergeo, Enciclopedia electrónica*, Consulta Agosto de 2013. Disponible en:
[<http://www.hypergeo.eu/spip.php?article561>].
- Rivera Garibaldi, I., J d D. Ocampo y L, Arredondo (s/f), *El Modelo de la Triple Hélice y la Gestión de la Vinculación en la Universidad Autónoma de Baja California, México*, Coordinación de Formación Profesional y Vinculación Universitaria & Facultad de Ingeniería, Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali B.C Consulta Octubre 2015. Disponible en:
[http://www.repositoriodigital.ipn.mx/bitstream/handle/123456789/3587/El_modelo_de_la_tri-pe_helice_y_la_gestion_de_la_vinculacion.pdf?sequence=1]
- Ruiz Ochoa W., Vázquez León C y R. Ruiz Ortega (2015), “Diagnóstico y tendencias económicas del Corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada”, *Región y sociedad*, Revista, vol. 27, núm. 64, El Colegio de Sonora, Hermosillo, México pp. 222-255
- Sánchez, Á. (coord.; 2006) *Conocimientos Fundamentales de Geografía. Vol. I*, [en CD-ROM], UNAM/McGraw-Hill, Colección Conocimientos Fundamentales México, 2006.
- Téllez, M. (1999), “Antecedentes regionales: el arribo de los primeros pobladores”, en Samaniego, M, *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*, Instituto de Investigaciones Históricas, UABC, Mexicali. México, pp. 17-26
- Samaniego, M (coord.; 1999), *Ensenada: Nuevas aportaciones para su historia*, Instituto de Investigaciones Históricas, UABC. México.
- SEDESOL, CONAPO, INEGI (2004), *Delimitación de las zonas metropolitanas en México*, México DF, 2004.
- Secretaría de Marina (SEMAR), Ensenada Baja California, Datos Generales del Puerto. Consulta Agosto 2015. Disponible en:
[<http://digaohm.semar.gob.mx/cuestionarios/cnarioEnsenada.pdf>]

Valenzuela, C. (2004), "Reflexiones sobre la dialéctica de escalas en el examen de los procesos de desarrollo geográfico desigual", Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Vol. IX, núm. 552, Universidad de Barcelona. Consulta Marzo 2016. Disponible en:
[<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-552.htm>]

