



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS COLEGIO DE GEOGRAFÍA

Alcance regional de los puertos de Ensenada y Cedros, Baja California.

TESIS

Para obtener el título de:

Licenciada en Geografía

P r e s e n t a:

Denisse Esmeralda

Hernández Linares

Asesora: Dra. Lilia Susana Padilla y Sotelo



México

Verano 2013



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 mi mamá
a toda mi familia*

Agradecimientos

El sendero de mi vida me ha traído a este momento, al que no hubiera sido posible llegar sin mi familia (sanguínea y no sanguínea) y mis amigos, no creo poder expresar todas las emociones e inmenso agradecimiento que siento.

A mi mamá, Carmen Linares, por luchar en todo momento, porque siempre has estado junto a mí, por sostenerme y entender esta cabecita loca y darme más que una segunda oportunidad, por creer que llegaríamos aquí. A mis hermanos, Juan Carlos Hernández, por los años de infancia juntos, por todo lo que me enseñaste, conversaciones, libros, historias, música, por ese pequeño remolino llamado Azael Hernández, que ahora forma parte de mi inspiración. A Joyce Hernández por apoyarme en este trayecto de maneras que a veces no ví, por cuidar de la familia en mis ausencias y viajes. Por ser ustedes. A mi Padre, Salomón Hernández que me enseñó mucho y tener el valor necesario para enfrentar lo que se presentará y por buscar el bien para mí, aun con algunos desacuerdos. ¡Gracias!. Este logro es también suyo.

A mi Asesora de tesis Dra. Lilia Susana Padilla, por su apoyo y aceptarme algún tiempo atrás en el servicio social e incluirme en su equipo de trabajo, tenerme paciencia, por todo lo que le he aprendido dentro y fuera del cubículo, hacerse el tiempo y a veces trabajar a marchas forzadas.

A los miembros del sínodo por sus observaciones, Dr. Enrique Propin por el ánimo desde el inicio y los comentarios hacia esta investigación desde las horas de clase del seminario. Dra. Carmen Juárez, por el tiempo y las anotaciones para este trabajo, sus comentarios y su enseñanza en el aula y en prácticas. A la profesora Ana Elsa Domínguez por sus sugerencias, las horas de clases tan amenas y sus porras. Al profesor Eric Hernández por sus clases y por la atención invertida en este trabajo.

A la familia, Ponce Núñez, doña Pera y don Paco, por ayudarme de todas las maneras posibles y en los tiempos difíciles, además de abrirme las puertas no sólo de su casa si no de su familia, por la confianza y creer en mí. Por toda la historia que nos une, por darme su amistad casi a ciegas: Paquito por ser mi maestro, Carito por el ánimo y darme las llaves tiempo antes, Perliux por los desvelos y las locuras, a los tres por quererme como a otra hermana.

A mamá Lota por pedir por nuestro bien, a mis tías Toñis, Fita, Alicia, Isabel, Feliza, por aconsejarme y quererme, a mis primos José Oscar, Amílcar, Heydí y Cláudia a pesar de la distancia están presentes, siempre y a pesar del espacio, familia.

A mis amigas Maru Portillo, Violeta Trejo, Mónica Sandoval, Anel Hernández, y a sus respectivas familias, por abrirme un huequito en sus casas, entender lo que a veces no se podía entender, por estar en diversos y tan diferentes momentos. A los amigos que conocí a lo largo de la carrera, porque mi vida y mi paso por la universidad no hubiera sido la misma de no conocer a personas tan peculiares y divertidas, por compartir, reír, tareas, viajes y demás, Angelito García, Nelly

Antonio, Fer Rivera, Karla Leyva, Katy Munguía, Jorge Jordán, Gabby Romero, Yessica Cruz, además de aliviar un poco mi estrés y preocupación, por el apoyo y ayuda en los últimos meses, Nely Almaraz, Daniel Rodríguez y Judith Wimman. A mis compañeritos del cubículo 1 de G. Social, por las porras y la compañía, Ivan Molina, Damaris Rivas, Edgar Vargas, Manuel Aldana.

A personas que a pesar de su ausencia siempre me dieron ánimos, mi abuelo Ramón Linares y mi maestra Eurosía Carrascal.

A la Universidad Nacional Autónoma de México y al Instituto de Geografía.

A la Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología por las facilidades prestadas dentro de sus instalaciones.

	Índice
Introducción	1
Capítulo I. Posiciones teóricas, conceptuales y metodológicas	6
1.1 Teorías de la localización clásicas	7
1.2 Teoría de la localización recientes	11
1.3 Teoría de la interacción espacial	14
1.4. Dimensiones de análisis de la realidad	15
1.5 Conceptos básicos	17
1.6. Lineamientos metodológicos	21
Capítulo II. Contexto físico e Histórico de las localidades y los puertos de Ensenada y Cedros	23
2.1 Rasgos Físicos	23
2.1.1 Ubicación, extensión y límites	23
2.1.2 Geología de la Península de Baja California	25
2.1.3 Relieve	26
2.1.4 Hidrología	28
2.1.4.1 Hidrología subterránea	29
2.1.5 Clima	30
2.1.6 Vegetación	31
2.2 Rasgos históricos de Ensenada e Isla de Cedros	32
Capítulo III. Rasgos socioeconómicos de las localidades y los puertos de Ensenada y Cedros	45
3.1. Perfil Demográfico	46
3.1.1. Evolución de población del estado de Baja California 1895 – 2010	46
3.1.2. Composición de la población por sexo y edad	48
3.1.3 Grado de Urbanización	53
3.1.4. Migración	53
3.1.5. Vivienda y servicios	55
3.1.6 Aspectos de salud	58
3.2 Perfil Económico	59
Capitulo IV. Alcance regional de los puertos de Ensenada y Cedros	64
4.1 Infraestructura de los puertos de Ensenada y Cedros	65
4.2 Actividades portuarias: carga en contenedores, turismo y pesca	68
4.2.1 Carga en contenedores	68
4.2.2 Turismo	70
4.2.3 Pesca	72

4.2.3 Pesca	72
4.3 Sistema multimodal	76
4.4. Alcance regional de los puertos de Ensenada y Cedros	79
4.4.1 Exportación e importación	79
4.4.2 Rutas de carga contenerizada	88
4.4.3 Rutas de carga general	89
4.4.4 Entradas y salidas	90
4.4.5 Rutas de Cruceros	94
Conclusiones	99
Bibliografía	102

Índice de cuadros

Cuadro 1.1 Posturas teóricas	6
Cuadro 1.2 Conceptos básicos	18
Cuadro 1.3. Clasificación de puertos, según Secretaria de Comunicaciones y Transportes	18
Cuadro 1.4. Lineamientos metodológicos	21
Cuadro 2.1. Regiones Hidrológicas del estado de Baja California	28
Cuadro 2.2. Usos del agua, Ensenada, 2007	30
Cuadro 2.3. Tipos de clima en el municipio de Ensenada y superficie municipal	30
Cuadro 2.4. Vegetación y porcentaje municipal, Ensenada	31
Cuadro 2.5 Periodización de Relaciones Sociales, Económicas y Políticas en América Latina	33
Cuadro 3.1 Evolución de la población, Territorio de Baja California, 1895 – 1950	47
Cuadro 3.2 Evolución de la Población, Estatal, Municipal y Local, 1960 – 2010	48
Cuadro 3.3. Composición de la Población Municipal, Local y Delegacional, 1990 – 2010	49
Cuadro 3.4 Estados de Origen de Migrantes al Municipio de Ensenada, 2010	54
Cuadro 3.5 Viviendas y Servicios, Estatal, Municipal y Local, 2010	57
Cuadro 3.6. Unidades Medicas Escala, Estatal, Municipal y Local	58
Cuadro 3.7. Unidades médicas, por tipo de institución, 2005	59
Cuadro 3.8. Población Económicamente Activa, 1990 – 2010	60
Cuadro 3.9 Población Económicamente Activa, por sector 1990 – 2000	61
Cuadro 3.10. Población Económicamente Activa Ocupada según sector de actividad, 2010	61
Cuadro 3.11. Población Ocupada según ingresos por trabajo, 2010	62
Cuadro 3.12 Actividades preponderantes en municipio de Ensenada, B.C. 2009	63
Cuadro 4.1. Infraestructura de los puertos de Ensenada y Cedros, 2011	68
Cuadro 4.2 Total de Contenedores (TEU'S) Ensenada, litoral y nacional 2000 – 2011	70
Cuadro 4.3. Total de pasajeros procedentes de Cruceros, Ensenada, Pacífico y nacional 2000 – 2011	71
Cuadro 4.4 Producción estatal	73
Cuadro 4.5. Principales especies capturadas y cultivadas por peso, Ensenada y Cedros 2006 – 2012	76
Cuadro 4.6 Principales especies capturadas y cultivadas por su valor económico, Ensenada y Cedros 2006 – 2012	77
Cuadro 4.7 Enlaces Territoriales del puerto de Ensenada	78
Cuadro 4.8 Movimientos de Altura en puertos Ensenada y Cedros. (Toneladas)	80
Cuadro 4.9 Productos de importación y exportación y sus países de destino y origen, Ensenada 2011	82
Cuadro 4.10. Exportación, país de destino a partir de puerto Isla de Cedros	86
Cuadro 4.11 Movimientos de Cabotaje en los puertos de Ensenada y Cedros (Toneladas)	91
Cuadro 4.12 Principales productos de entrada y salida en el puerto de Ensenada, 2011	91
Cuadro 4.13 Principales productos de entrada y salida, Puerto Isla de Cedros, 2011	93

Índice de figuras

Gráfica 3.1 Pirámides de Edad, Estado de Baja California, 2000 -2010	50
Gráfica 3.2 Pirámides de Edad, Municipio de Ensenada, 2000 – 2010	51
Grafica 3.3 Pirámides de Edad, Ensenada, 2000 – 2005	51
Gráfica 3.4 Pirámides de Edad, Isla de Cedros, 2000 – 2005	52
Grafica 3.5 Estados de Origen de Migrantes hacia el Municipio de Ensenada, 2010	54
Grafica 3.6. Total De Viviendas y Viviendas Habitadas, Estatal y Local, 2010	56
Grafica 3.7 Servicios en a Vivienda, Estatal y Local, 2010	57
Imagen 1. Instalaciones del Puerto de Ensenada	66
Imagen 2. Puerto Morro Redondo, Isla de Cedros	66
Imagen 3. Puerto Cedros, Isla de Cedros	66
Grafica 4.1 Representación porcentual del total de contenedores de Ensenada en el Pacífico y nacional, 2000 – 2011	70
Grafica 4.2 Representación porcentual del total de pasajeros de cruceros de Ensenada, en el litoral del Pacífico y nacional, 2000 – 2011	72
Grafica 4.3 Valor monetario Baja California, 2002–2011	73
Grafica 4.4. Comparación de los movimientos de altura entre los puertos de Ensenada y Cedros, 2000 – 2011 (toneladas)	81
Grafica 4.5 Países de destino para la exportación de mineral de sal	87
Grafica 4.6 Comparación de los movimientos de cabotaje entre puertos, 2000 – 2011	90
Mapa 2.1. Localización de los Puertos de Ensenada y Cedros, en los contextos nacional, peninsular, estatal	24
Mapa 2.2 Localización de los puertos de Ensenada y Cedros	24
Mapa 2.3 Provincias fisiograficas y relieve, Estado de Baja California	27
Mapa 2.4 Recursos hídricos	29
Mapa 2.5. Climas Baja California	32
Mapa 4.1 Flujos de importaciones al puerto de Ensenada	84
Mapa 4.2 Principales 15 países de origen de importación hacia el puerto de Ensenada	85
Mapa 4.3 Países de destino de exportaciones del puerto de Ensenada	85
Mapa 4.4 Países de destino para la exportación de mineral de sal	87
Mapa 4.5 Movimientos de entradas y salidas del Puerto de Ensenada	92
Mapa 4.6 Movimientos de entradas y salidas puerto de Isla de Cedros	93
Mapa 4.7 Rutas de cruceros destinos internacionales	95
Mapa 4.8 Rutas de cruceros destinos regionales	96

Introducción

En el contexto actual de la economía global y acorde con las nuevas formas de analizar en Geografía la realidad social en relación con lo físico y lo económico, las cuales aparecen a finales del siglo XX, y exigen el estudio de las diferencias, por una parte, y la contextualización por otra, de los espacios, desde sus características locales hasta la generalización global, se enfoca esta investigación¹, referida a dos puertos: Ensenada y Cedros, ambos pertenecientes al estado de Baja California, México, ubicados en el Pacífico Norte, el primero continental e importante ciudad puerto, y el segundo insular.

Cabe señalar acerca de Cedros, puerto de igual nombre que la isla, considerado como el puerto principal de la misma, en donde se efectúan las actividades de pesca, sin embargo, es el nombre con el que en las estadísticas oficiales se registra a dos puertos, el otro es el de Morro Redondo, en el cual se realizan las actividades de exportación de sal, relevantes para su economía. Derivado de ello a manera de recorte metodológico, en cuestiones numéricas, serán considerados como uno sólo con la denominación de Cedros, ya que las cifras oficiales conjuntan lo referente a los dos, y en la medida que la información lo permita se desglosarán separados.

La región costera de México ha cobrado gran importancia, ya que reúne una mezcla de aspectos sociales, culturales y económicos, que hoy en día se ven acrecentados por los procesos de globalización, en los cuales la actividad portuaria cobra gran preeminencia, de la cual se desprenden una serie de dinámicas que modelan o transforman el área que los rodea, ya que no sólo guardan estrecha relación con la localidad en donde se encuentran, sino que son para el país puntos cuya economía es relevante y sus conexiones territoriales/regionales son multi-escalares, en función de los movimientos y capacidad. Lo que hace destacar su papel en la economía del país y también regional y poner atención en cómo funciona dicha actividad portuaria, las relaciones que genera y conocer así el alcance regional que de ello se deriva, con el objetivo de detectar su alcance regional, derivado, precisamente, de sus actividades portuarias

¹ Esta investigación forma parte del proyecto *Carácter Geoestratégico de Tres Islas de México: Cedros, Carmen y Cozumel desde la perspectiva de su Territorio, Población y Economía*, desarrollado por investigadores del Departamento de Geografía Social del Instituto de Geografía de la UNAM, bajo el financiamiento del Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica de la Dirección General de Asunto del Personal Académico de la UNAM.

La región costera de México cuenta con extensos litorales hacia dos océanos, espacio de gran complejidad, sin embargo en México no se tiene una “cultura del mar” y existen grandes proporciones del territorio costero deshabitadas y poco estudiadas y más aún el territorio insular, del cual no se tiene un inventario veraz, no obstante su papel geoestratégico.

De lo anterior se deriva el interés de analizar como tema central, los puertos mencionados, conocer el alcance regional de sus actividades de exportación e importación y realizar un comparativo de ambos, acerca de los tipos de entrada y salida de embarcaciones, mercancías y personas, los flujos que registran y las actividades económicas que generan en las localidades en donde se ubican, que constituyen factores de relevancia y que sirven para orientar el presente estudio. Los cuales además, coadyuvan al desarrollo, no sólo de aquellas localidades en donde se ubican, sino también al desarrollo regional, propiciando que la sociedad mejore su bienestar.

Cabe destacar la localización de los puertos de Ensenada y de Cedros en la Cuenca del Pacífico, espacio geográfico que cubre más de la mitad del planeta y representa el concepto de un borde terrestre litoral del océano de mayor extensión y profundidad del mundo, comprende innumerables riquezas en recursos marinos, en donde sobresalen las pesqueras, y las minerales. Asimismo, sus vías de comunicaciones constituyen rutas vitales para la realización del comercio y el funcionamiento de la economía mundial.

En la esquina noroeste de México en el Estado de Baja California, en la península de igual nombre se localiza el municipio de Ensenada, –que cabe mencionar es el más grande en extensión del país– al cual pertenecen los puertos objeto de estudio, Ensenada y los de la Isla de Cedros, con notables diferencias entre ambos, el primero se sitúa hacia la porción noroeste de dicho municipio y los segundos en la isla mencionada, situada en el océano Pacífico, la cual se encuentra a 425 Km al sur del puerto de Ensenada. Estos puertos en diferentes escalas y conexiones territoriales se encuentran insertos en el proceso de globalización, debido a las actividades económicas que desarrollan.

El puerto de Ensenada ha tenido especial importancia desde la época colonial, derivada de su ubicación geográfica; desde sus inicios ha tenido constante comunicación con la costa pacífica de Estados Unidos. Ensenada evolucionó a su actual categoría de puerto mixto de cabotaje y altura a partir de la actividad turística surgida a través de la prohibición de licores o Ley Seca en Estados Unidos de Norte América, hacia la década de los 20's del siglo anterior, hasta convertirse actualmente en una opción competitiva para el transporte de contenedores y de carga en general,

así como otras actividades. En la ciudad, sus actuales áreas específicas para el comercio, la pesca y el turismo son producto de su proceso histórico y de la vinculación internacional. Las relaciones marítimas que ahora sostiene, no solo existen con Canadá y Estados Unidos, sino también con la porción centro y sur de América, al igual con la Cuenca Asiática del Pacífico sur.

Los puertos Cedros y Morro Redondo en la Isla de Cedros, situada frente a la Península de Baja California al Noroeste de la bahía de Guerrero Negro. Tiempo antes de la llegada de los españoles ya existían grupos autóctonos en la isla. Este sitio fue ocupado por piratas para atacar los navíos provenientes de Filipinas dirigidos a la Nueva España, ya entonces demostraba una condición de valor en cuanto a su localización. A principios del siglo XVIII los frailes Dominicos trasladaron a la población indígena al continente debido al difícil acceso a la isla. Después llegaron cazadores en busca de focas y nutrias, pero fue hasta el inicio de la década de los noventa de dicho siglo, que se fundó una pequeña villa de pescadores, en realidad no contó con instalaciones hasta 30 años después.

Ambos sitios durante la época colonial, pero especialmente Puerto Cedros, no tuvieron gran impacto en cuanto a movilidad de población. Ya entrada la década de los 50, del siglo XX, es que Morro Redondo se establece, gracias a una concesión otorgada por la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca, Desarrollo Rural y Alimentación (SAGARPA) a la compañía Exportadora de Sal. Uno y otro a la fecha han cobrado gran relevancia, no sólo a nivel regional, sino también internacional, por los importantes volúmenes de exportación de sal y captura de especies como el abulón y la langosta..

La relevancia que registran los puertos de Ensenada, y los de la Isla de Cedros, especialmente el ubicado en Punta Morro, que constituyen –el universo espacial– de este trabajo; tienen una orientación económica de carácter turístico, industrial y comercial el primero y los segundos comercial y en reducida escala turística. Asimismo, cabe mencionar que el –universo temporal– está referido a datos del 2000 a la fecha. El abordaje analítico concierne al alcance regional que tienen sus conexiones territoriales.

A partir de esas consideraciones, se pretende conocer y promover la difusión de las características y problemáticas de ambos puertos y las localidades a las que pertenecen, así como de sus actividades económicas, derivadas de la pesca de gran importancia en esa porción del país, de la industria y el comercio, así como del turismo, actividades económicas que les permiten tener contacto con diversas partes del mundo.

Con los resultados de este trabajo se proyecta aportar significativos elementos de análisis y explicaciones en el conocimiento de los puertos e islas y la relación que establecen con el espacio circundante. Al mismo tiempo, contribuir con nuevas perspectivas de análisis y para las materias de Geografía Urbana y Económica y en la enseñanza de la Geografía en general, al constituir este trabajo una metodología que pueden ser aplicada en el análisis de otras regiones del país.

De igual modo, la investigación coadyuvará con los elementos proporcionados a las autoridades encargadas de la planeación.

Para obtener lo anterior se realiza un estudio socio-geográfico y socioeconómico de las localidades en donde se encuentran ambos puertos, sus actividades portuarias, sus conexiones territoriales y sus áreas de influencia, lo que permitirá delimitar su alcance regional.

Derivado de lo antes expuesto para acotar el estudio se plantea la siguiente:

Hipótesis:

Las conexiones territoriales y el alcance regional en el contexto global de los puertos de Ensenada e Isla de Cedros, derivadas de las actividades económicas que en ellos se registran y de los productos que exportan o importan, se relacionan con su localización estratégica, y han incidido en las características socioeconómicas de la población de las localidades en donde se ubican.

Lo anterior se apoya en un objetivo general que se pretende alcanzar a través de los objetivos particulares que a continuación se detallan:

Objetivo general

Revelar el alcance regional de las importaciones y exportaciones en los puertos de Ensenada e Isla de Cedros y la relación del puerto con la localidad en que se ubican.

Objetivos particulares

- *Revisar* los postulados teórico, conceptual y metodológico que permiten el abordaje analítico y el establecimiento de posiciones cognoscitivas.
- *Conocer* los rasgos geográficos e históricos de los puertos objeto de estudio.
- *Exponer* las características sociales y económicas de la población de las localidades en donde se ubican.

- *Establecer* el alcance regional de ambos puertos a través de los flujos de importaciones y exportaciones.

La estructura capitular de la investigación está dividida en cuatro partes, las que se describen a continuación:

En el primer capítulo, se aborda el análisis de la “Teoría de la Localización” uno de los sustentos del abordaje analítico, desde los primeros autores y trabajos hasta algunos de los más recientes, referentes a la importancia de la ubicación de un espacio, haciendo de este un hilo conductor que permitirá observar la evolución de estos postulados considerados. Se considera la “Teoría de la Interacción Espacial” por las relaciones que genera la actividad portuaria. Asimismo, como cualquier hecho o fenómeno social y económico ubicado en el espacio, tiene dimensiones, para efectos metodológicos se reflexiona acerca de tres de seis, y de los temas transversales que corren y recorren las dimensiones mencionadas a través del tiempo y del espacio.

En el segundo capítulo, se presentan los rasgos geográficos y datos históricos sobresalientes, los cuales sientan la base para entender la conformación de la región en donde se localizan los puertos analizados, se describen características físicas del entorno en el que se encuentra la zona de estudio, y se mencionan los acontecimientos más significativos en su evolución.

El tercer capítulo hace referencia a las características sociales y económicas en las que se encuentran los habitantes de las localidades en donde se localizan los puertos de estudio y su relación con la actividad portuaria.

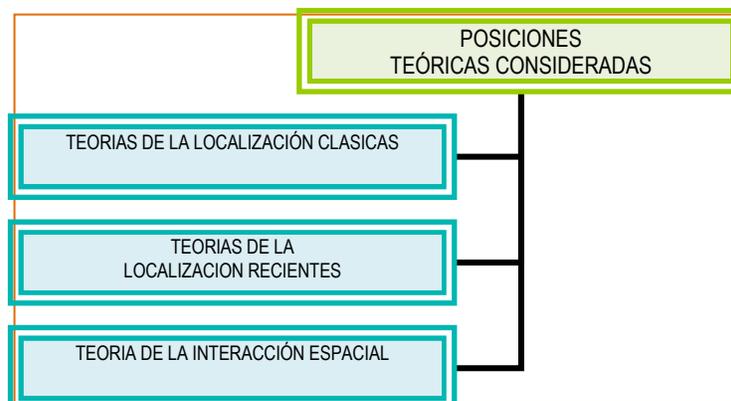
En el cuarto capítulo, medular para la investigación, se muestran los resultados obtenidos en el trabajo de indagaciones bibliográficas y estadísticas, apoyado en el trabajo de campo. A partir de lo anterior, se establece el alcance regional de los puertos considerados, derivado de sus conexiones territoriales, y se hace una comparación entre ambos para dar una idea clara de las situaciones que cada uno registra. Cabe destacar en este capítulo, la importancia de la metodología aplicada, en la que se realizó trabajo de campo al puerto de Ensenada, con la finalidad de apreciar, diferencias en las actividades generadas por la actividad portuaria. Asimismo, se llevaron a cabo entrevistas con autoridades locales, miembros de la cooperativa pesquera, y/o representantes portuarios, acción que se pudo realizar, para el caso de Cedros, debido a que la sede de las pesquerías se encuentran en la ciudad de Ensenada.

Capítulo I. Posiciones teóricas, conceptuales y metodológicas

El primer apartado de este capítulo compuesto de seis apartados, comprende en el primero los antecedentes de la “Teoría de la Localización”, a continuación en el segundo se contextualizan el estudio de puertos y de islas en las perspectivas más recientes de la misma teoría, poniendo énfasis en la localización de actividades económicas en un determinado espacio; en el tercero se hace mención de la “Teoría de la Interacción Espacial” que permite detectar las relaciones entre fenómenos ubicados en diversos lugares; en el cuarto se mencionan las “seis dimensiones” que se deben tomar en cuenta para el análisis del fenómeno social o económico que se ubique en el espacio; en el quinto se hace referencia a los conceptos básicos que se consideran para el presente abordaje analítico; y en el sexto y último apartado se explican los aspectos metodológicos que dieron pauta para el desarrollo del estudio.

Se consideraron estas posiciones teóricas que con el avance y las orientaciones más recientes, resultan adecuadas para el abordaje analítico de los espacios objeto de estudio y los procesos que inciden su territorio. En este contexto según donde se encuentre cada uno, estarán más cerca o más lejos del resto de agentes con los que mantienen algún vínculo, con los agentes más próximos será más fácil el intercambio de factores de producción, bienes y servicios; con los más lejanos, más difícil, por lo que se consideran tanto la localización, la distancia, como el espacio mismo, de acuerdo con los nuevos enfoques de la Geografía, que propician conocer la interacción espacial de los fenómenos (**Cuadro 1.1**).

Cuadro 1.1 Posturas teóricas sobre la Localización.



Fuente: elaboración propia con base en: Duch, 2010, y Propin, 2003.

En el mundo real, las empresas y actividades económicas se encuentran ocupando distintos lugares del espacio, por consiguiente, están de hecho, separadas entre sí por distancias que pueden ser mayores, menores o casi inexistentes. En todo caso, la distancia entre compradores y vendedores (y viceversa) sólo se puede superar por el movimiento, bien de las personas, de los bienes y servicios que ofrecen y demandan. En estas circunstancias, el espacio implica, entre otras muchas cosas, que tanto las personas como las mercancías han de transportarse de unos sitios a otros, que han de tener un origen y un destino, o sea que exista una interacción espacial, a través de su análisis, se conoce el alcance regional (Sánchez y Zofio, 2009).

1.1 Teorías de la localización clásicas

La Teoría de la Localización implica en primera instancia el contexto en donde se ubica el objeto de estudio, en este caso, los puertos de Ensenada y de la Isla de Cedros, el área donde se encuentran es la región costera de México que no sólo es un espacio físico, sino que además es un espacio geográfico delimitado por los grupos humanos para vigilar y controlar las actividades económicas, sociales y políticas, donde también existe una parte legal dentro de las jurisdicción de los límites como la Zona Económica Exclusiva, formada por el espacio de la línea de costa y las 3,038 islas que forman la frontera marítima de México. Ambos tienen características "*sui generis*" Ensenada localizado en un territorio peninsular y Cedros en un territorio insular, lo que les infiere la característica de espacios únicos, en donde la localización juega un papel especial.

Dentro de sus particularidades y sus marcadas diferencias, se pueden considerar que son puntos estratégicos, en los cuales las actividades portuarias son el elemento que produce las relaciones y vínculos con otras áreas, no sólo a escala local, si no también global. Para analizar la localización de distintas actividades económicas, en este caso las portuarias, se consideran aproximaciones selectivas que, mediante la eliminación, permitieron detectar los principales factores que caracterizan su localización.

Son varios los autores, han conformado la localización como un cuerpo teórico y, por lo tanto el manejo que se le ha dado a la Teoría de la Localización. Antes de W. Christaller hubo autores que hicieron análisis acerca de este tema en específico. A continuación se hace un breve recorrido en cuanto a las diferentes posturas, tomando en cuenta los inicios del estudio de este tema hasta las

versiones y autores contemporáneos, cuyas investigaciones han dado una nueva visión a sus argumentaciones. Ya que en los tiempos modernos, cuando las comunicaciones y la migración, entre otros factores, han propiciado que se renueven esas posturas, sus aplicaciones y enfoques. Si bien éstas han sido ocupadas para explicar el funcionamiento en sí mismo de las ciudades, para el presente trabajo se tomarán como base para explicar el funcionamiento y extensión de relaciones o vínculos de las localidades.

Algunos autores alemanes destacan como predecesores de la Teoría de la Localización, a economistas y geógrafos como: Heinrich von Thünen en 1826 y, con casi un siglo de diferencia a Alfred Weber en 1909, junto con el ya mencionado Walter Christaller en 1933.

“Von Thünen, quien desarrolló la primera teoría sistemática de localización de actividades agrarias; trató de explicar la distribución a partir de índices puramente económicos: oferta, demanda y precio.” (Ávila, 1993) cabe mencionar dos puntos importantes, uno fue que von Thünen partió de la ideas que durante el siglo XVII había propuesto Ricardo Cantillon, éstas se trataban de la dependencia que guardaban ciertas regiones hacia otras, las áreas rurales frente a las capitales estatales; y el otro, que además, de que la propuesta de Von Thünen se completó con su modelo concéntrico, a su vez fue retomado por más autores y tuvo cierta importancia para desarrollar posteriormente la Teoría Económica Espacial.

Pero cabe mencionar que la Teoría de la Localización industrial, tuvo su fundamentos con el modelo del mínimo coste de Weber, aunque fueron semejantes ambos modelos, a diferencia de von Thünen, Weber propuso que las empresas se localizarían en los lugares donde los costes de producción y distribución sean disminuidos, dicho modelo está planteado en tres etapas: a) el punto que minimiza el coste de transporte b) lugares con costes laborales bajos y c) aglomeración; estos elementos se entienden de la siguiente manera: como la localización óptima para la obtención de materias primas y las unidades de producción al minimizar los costos de transporte y así encontrando el sitio específico que resulte más barato. La figura que ayuda a comprender esta teoría es un triángulo, dos ángulos son fuentes de aprovisionamiento y ángulo es un centro conocido como mercado, estos unidos por una línea, a partir de esta se encuentra o busca el punto que minimice los costos de acuerdo al peso de los bienes y la atracción de la localización ideal (Duch, 2010).

En los años 30's del siglo XX, el geógrafo alemán Walter Christaller formuló una teoría, la cual trata de la jerarquización de las ciudades en función de la distribución de los servicios y bienes que estas brindan a su alrededor, además de sus funciones y los diferentes tamaños, ya sea de ciudades,

villas y pueblos, "En ella se plantea que, sobre un espacio teóricamente homogéneo, las ciudades del nivel de especialización mínimo se hallan distribuidas uniformemente y conforman el *hinterland* o área de influencia (en forma de hexágono) de una ciudad mayor en tamaño y especialización" (Ávila, 1993).

Gracias a este pensamiento se puede decir que una de las aportaciones más valiosas de este autor, es el concepto de jerarquía que va de acuerdo con las funciones que realiza cada región, a fin de formar un punto de atracción para los comerciantes o la población en general. El comercio y los servicios dentro de una región se conocen como funciones centrales, la importancia de estos sitios está marcada, precisamente, por la diferentes funciones que ofrezcan, aunque se toma en cuenta el número de habitantes, lo básico son las actividades que se lleven a cabo, es así que se explica el tamaño de la ciudad, entre mayores dimensiones tenga el área esta posee más funciones y estas a su vez son más específicas, entre más especialización la jerarquía es mayor que la de los lugares aledaños (Sánchez, 1983).

Christaller dividió su estudio en tres partes bien definidas, la primera es la base teórica y toma en cuenta de manera importante la base matemática, aquí establece la teoría como tal, lo siguiente es lo relacionado a la parte de enlace, referente a los métodos para comprobar la teoría en el espacio Geográfico real, la última parte obedece a lo regional donde exploraba Alemania meridional aplicando la segunda parte de su trabajo para la comprobación de la teoría. Al tomar rasgos del medio y de la economía de cada sitio se realiza un conjunto de razonamientos que sirven para desarrollar más posturas acerca de este tema en particular.

Sin embargo, fue August Lösch quien continuó con este tópico en 1954 enunció la: "Teoría de la localización y el equilibrio territorial". Para Lösch, la región se conforma por rasgos económicos y éstas dan forma a un espacio homogéneo, sobre el cual se realizan diversas actividades productivas, agregado a tal desarrollo de esta teoría se le adjunta como elemento muy importante de relación entre las diferentes áreas, el transporte.

De manera que "esta plataforma teórica marca una importante pauta en el pensamiento geográfico – económico; de hecho, sus interpretaciones pueden representar, asimismo, definiciones de Geografía Económica. Sin embargo, su empleo actual se llega a cuestionar ante el embate de las posturas ligadas con la globalización económica" (Propin, 2003).

A las posturas anteriores se les han hecho aportaciones desde diferentes visiones, por ejemplo el modelo de von Thünen fue utilizado por Alonso, para elaborar su teoría acerca de la renta del suelo

urbano. Asimismo, la perspectiva de Weber con sus iniciales y clásicos elementos restrictivos como la distancia o la obtención de materias primas, ha sido ampliada con supuestos menos estrictos, lo que permite obtener más respuestas, es así como el triángulo propuesto en la teoría inicial se convierte en polígono. En cierto momento hubo autores como Isard, que trataron de sintetizar los trabajos de von Thünen, Lösch y Weber, al combinar los marcos teóricos de cada uno, logró mezclar las zonas agrícolas alrededor de las ciudades, áreas de mercado y la localización de las empresas, es así como proponen nuevos modelos de ciudades y sitios de producción que cambian las jerarquías pre-establecidas. En cuanto al trabajo de Christaller, Beckman en 1966 demostró que las áreas circulares también poseían ciertas virtudes ante los hexágonos de la Teoría de Localización, en cuanto a empresas entrantes al mercado, además menciona que la forma de las áreas de mercado no está condicionada por las empresas individuales sino por las competencias entre ellas. A lo largo del devenir de la Geografía, estas teorías han tenido variaciones y avances que se aplican a las realidades actuales, según Duch, (2010) las economías externas de las que se benefician una unidad productiva se deriva de su propia localización y, por lo tanto, de su asociación con un amplio conjunto de actividades económicas, además existen fuerzas centrípetas y centrífugas, las primeras están relacionadas con las ventajas naturales y las tecnologías, las segundas con los mercados y las fuerzas ajenas a estos mismos.

En los espacios de estudio las actividades económicas han sido explicadas de diversas formas, por ejemplo en función del transporte y la demanda, la clave de estos factores están íntimamente ligados con el lugar donde se sitúa. La localización para las actividades agrícolas es limitada por la ubicación de tierras fértiles, por ejemplo; en cambio, para las industrias, las maquilas o los servicios se pueden localizar en cualquier parte, ya que las materias primas que se utilizan están ligadas a la disponibilidad geográfica. Dicha situación repercute en que las industrias pueden escoger donde localizarse de acuerdo con múltiples factores como: nivel y estructura local, impuestos, entre otros. Los modelos descritos son considerados como clásicos, existen ampliaciones y críticas a ellos, las que han sido objeto en las décadas posteriores y han marcado la evolución de la Teoría de la Localización.

1.2 Teorías de la localización recientes

La diversidad de los factores que intervienen en la localización de una actividad económica ha movido a buen número de economistas a construir teorías y modelos, que intentan explicar la complejidad del mundo real mediante necesarias simplificaciones del mismo. Estas teorías tienden a ser deductivas en el método y deterministas en el procedimiento. Sus principios están relacionados con la Teoría Económica General y se apoyan en supuestos simplificadores abstraídos de situaciones reales.

De manera, que con la Teoría de la Localización se espera explicar desde la microeconomía la configuración agregada de los agentes en el espacio, es decir, la dispersión de las actividades o la concentración. En general, los diversos enfoques de la Teoría de Localización se estructuran a partir de la interpretación de las decisiones empresariales sobre el mejor lugar de localización de la planta en una economía de mercado, decisiones que buscan minimizar costes de operación, fundamentalmente costos de transporte de materias primas y/o del producto final, para maximizar beneficios.

Algunos especialistas en economía urbana partieron del modelo de Von Thünen para elaborar una teoría de la renta del suelo urbano, entre los que debemos destacar a Alonso (1964). En este modelo existe una ciudad ubicada en un espacio homogéneo y convexo y tiene un centro a partir del cual se determinan los diferentes usos del suelo urbano de forma concéntrica. La asignación de suelo está en función del uso, que puede ser residencial, comercial, de consumo o producción y depende del valor de la renta, que decae a medida que se aleja del centro.

Corrientes teóricas derivadas de los modelos clásicos promovieron la elaboración de modelos de equilibrio parcial y general en el espacio. Asimismo, surgieron varios intentos de conjugar los diferentes enfoques en un modelo general de la localización de las actividades económicas en el espacio. Greenhut, en 1952, demostró la complementariedad de las diferentes aproximaciones teóricas y que tanto costes de transporte como nivel de demanda influyen en las decisiones de localización. Muestra, también, la inadecuación de lo que considera como casos especiales (one-sided location theory) y esboza algunos comentarios que justifican de alguna forma la importancia de las preferencias en las decisiones locacionales.

Isard (1956), en su intento de establecer una teoría general de la localización, combina los marcos analíticos de Thünen, Lösch y Weber. A partir de las zonas agrícolas concéntricas alrededor de una

ciudad combinadas con unas áreas de mercado de tipo Lösch, dentro de un marco analítico muy semejante al de Weber en el que considera la localización de una empresa cuando se conocen las fuentes de aprovisionamiento. Surgen nuevas ciudades y lugares de producción que modifican la jerarquía establecidas por el modelo de Christaller. Además, Isard introduce el concepto de *input de transporte* y lo enmarca en la función de producción como un factor productivo adicional (Duch, *op cit.*).

Las crecientes críticas hacia las visiones clásicas promovieron el desarrollo de algunas explicaciones a la localización, desde la perspectiva de la Geografía Humana. Surge después el enfoque estructuralista, que dominaría la escena de la Teoría de la Localización durante los años ochenta del siglo pasado. Aquí se pone de manifiesto la estructura de la economía como un todo, por lo que la cambiante organización espacial, responde no sólo a la estructura de la sociedad, sino a las relaciones económicas y sociales existentes en ella (Sanchez y Zofio; *op cit.*).

Otro enfoque considera que la localización de algunas actividades es el resultado de *externalidades* provenientes de la localización conjunta, ya sea de empresas que operan en una industria común, o diversidad de sectores en una región en particular. De manera que sí es posible observar un abaratamiento de costes para industrias localmente concentradas, que se denomina externalidad porque indica un tipo de beneficio global para el conjunto de agentes que acontece por su concentración y que no está relacionado con la tecnología de producción «interna» a la empresa. Por ser una externalidad, el beneficio se obtiene de modo involuntario por cada uno de sus miembros, pero del que se beneficia el colectivo en su conjunto (*Ibid*).

Se ha dado cuenta, en suma, del gran desarrollo que ha tenido el análisis locacional en fechas recientes, pero esto es sólo un comienzo, porque el ámbito espacial como algo interno a lo económico, y viceversa, es demasiado amplio y rico como para que se haya agotado su recorrido dentro de nuevos paradigmas. Tanto nuevas concepciones de la naturaleza de los bienes y sus modos de producción, como de los sistemas de transporte y de las preferencias de los consumidores, abrirán nuevas perspectivas sobre las interacciones entre espacio y economía.

El nuevo enfoque del análisis locacional justifica la concentración espacial de las actividades económicas mediante la existencia de economías externas que reducen los costes de producción dentro de unos determinados límites territoriales. Este proceso genera, una dinámica capaz de atraer actividades complementarias y de generar servicios especializados, así como de fomentar la innovación tecnológica. Este nuevo enfoque recupera la tradición de Marshall sobre las economías

externas a la empresa pero internas al territorio. Existen determinantes de la localización de una actividad económica, bajo este nuevo enfoque, sobre todo dirigiéndose a los efectos que sobre la relocalización de las actividades tienen los procesos de integración económica o de Globalización. (*Ibíd*)

La introducción del análisis de los efectos externos posibilita la existencia de equilibrios múltiples y pone de manifiesto la importancia de la búsqueda del equilibrio óptimo en el análisis dinámico. En presencia de economías externas, los rendimientos de los recursos comprometidos en cierta actividad serán crecientes en la medida en que se utilice una cada vez mayor cantidad de dichos recursos. En la literatura sobre rendimientos crecientes, la multiplicidad de equilibrios es parte central del análisis. El problema radica en identificar el equilibrio óptimo o estable, para lo cual existen dos enfoques alternativos. El primero, y más tradicional, considera la importancia de la historia en determinar las condiciones que llevan a la economía de un estado estacionario o otro.

Por otro lado, existe también, el enfoque de las expectativas, que considera que son éstas las que finalmente determinarán el equilibrio de la economía mediante un proceso de “profecías autoconfirmadas” (Krugman citado por Duch, 2010).

La Teoría de la Localización adoptó hasta hace pocos años, y prácticamente en su totalidad, un enfoque incompleto ante el problema de explicar los patrones de localización y los factores que los determinan. Una diferencia fundamental entre el nuevo enfoque de la localización y los modelos clásicos, es su planteamiento *positivo* a partir del cual, en vez de investigar los posibles patrones óptimos de localización, busca las explicaciones económicas, tanto teóricas como empíricas, que explican el hecho de que las actividades económicas se encuentran concentradas en pocos lugares, típicamente en las ciudades o en localidades con determinada característica. El nuevo enfoque de la localización no podría entenderse completamente sin una revisión de las aportaciones recientes en el campo del crecimiento económico, es decir la teoría del crecimiento endógeno, ni tampoco de los cambios ocurridos en la economía industrial que han promovido este cambio de paradigma (Duch, *op cit.*).

De manera, que desde las perspectivas antes mencionadas, se puede explicar la importancia de la localización de los puertos y cómo ésta repercute en el espacio, cómo lo transforma y cómo lo modela a través de las actividades que en estos lugares, tan específicos, se realizan, en donde fuerzas endógenas también intervienen, y que son relevantes para explicar diferentes fenómenos. También están aquellas perspectivas relacionadas con los flujos de movimientos de personas, de

mercancías y servicios, hasta la especialización espacial y la localización. Aspectos que además están asociados con la política de crecimiento regional y la política comercial en el marco de la globalización.

1.3 Teoría de la Interacción Espacial.

Entre los principales argumentos de la Teoría de la Interacción Espacial y sus notables ventajas operativas, destaca que sirve para apoyar la planeación de redes de ciudades.

Propin, (2003) considera que la interacción espacial tiene tres premisas. Una, el movimiento de un fenómeno de un lugar a otro, otra que las interacciones humanas que desde un lugar influyen en otros distantes y una más que es los flujos de bienes, personas e información. Que en esta teoría se desarrollan tres términos: *complementariedad* que se relaciona con la oferta y la demanda que ocurren entre dos lugares. La *oportunidad* se relaciona con la complementariedad, pues ocurre ésta cuando se observa un producto con alta demanda en un lugar de destino (es el caso de la sal que se exporta desde la Isla de Cedros hasta Japón principalmente, en donde ocurre la alta demanda). Y la *transferibilidad* que calcula con los efectos de tiempo y dinero.

La Teoría de la Interacción Espacial tiene como antecedente el principio de la gravitación comercial, elaborado por Reilly a principios de los años treinta del siglo XX. En su estudio pionero, el autor partía de poner en duda que los consumidores acudieran sistemáticamente a la unidad comercial que les resultaba más cercana (la que minimizaba sus costos de transporte), tal como se derivaba de los razonamientos de la teoría microeconómica. Apoyándose en los argumentos de Newton sobre la ley de la gravitación universal (Garrocho, 2003). Las interacciones espaciales que resultan centrales para este trabajo, ya que son las que se derivan de la *movilidad de bienes, servicios y consumidores* en el territorio. Estas interrelaciones son de las más importantes en términos de la relación entre el desarrollo social y la planeación de las redes de ciudades a escala nacional y regional y ahora hasta global.

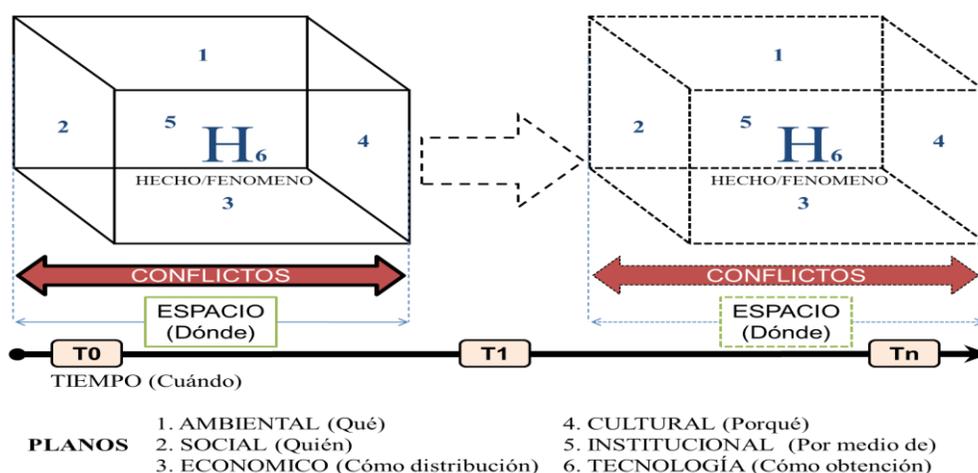
Queda claro que aún en esta época de nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones (las llamadas tic), la variable espacial sigue siendo crucial. La utilidad de la Teoría de la Interacción Espacial radica en gran parte en el potencial analítico para el análisis de las redes de ciudades. Al no especificar la naturaleza de los factores que explican la organización espacial de las redes de

ciudades (a saber: costos de transporte y atractivo de los destinos. Los modelos de interacción espacial simulan flujos entre orígenes y destinos¹ (Garrocho, 2012).

1.4. Dimensiones de análisis de la realidad.

Asimismo de acuerdo con Ramírez, (2012) cualquier hecho o fenómeno social tiene al menos seis dimensiones, o planos, es necesario considerar los enfoques o metodologías para su investigación, los temas transversales que corren y recorren las dimensiones mencionadas a través del tiempo y espacio; así como los escenarios en los cuales pueden desenvolverse y desembocar (Figura 1.1) Estas dimensiones son las siguientes:

Figura 1.1. Las seis dimensiones de análisis de la realidad



Fuente: Ramírez, 2012

I. Ambiental: Se refiere a los aspectos físicos, Dado que, la naturaleza y los ecosistemas constituyen la base material de la existencia humana desde esta perspectiva se busca precisar el o los recursos naturales (suelo, agua, flora, fauna) que caracterizan un lugar. Permite obtener con su análisis el resultado de la interacción entre las sociedades humanas y la naturaleza. Las preguntas

¹ En este caso, los flujos que salen de la zona de origen i pueden representarse como O_i , mientras que los flujos que llegan al destino j , como I_j . Estos términos son comúnmente conocidos como *orígenes* (O_i , en donde se origina el flujo) y *destinos* (I_j , a donde llega el flujo), o como *productores* y *atractores* (de flujos) respectivamente (Wilson y Bennett, 1985). el trayecto del origen i a la unidad j no es gratuito. Implica un costo que puede medirse en unidades temporales, económicas o físicas, o por una combinación de éstas y otras variables relacionadas (Garrocho, 2012).

que se tienen que responder son: ¿Qué hay? ¿Cuánto hay? ¿Dónde está? ¿Cómo está? y ¿Por qué está así?

II. Social: Es el análisis de las relaciones que establecen los seres humanos en sociedad. Se pretende precisar el o grupos sociales y de él, su volumen, estructura, roles, interacciones, normas y valores, así como sus objetivos e intereses. Puede incluir los antecedentes históricos de un lugar. La organización es uno de los ejes clave de este enfoque. Las preguntas que guían esta dimensión son: ¿Quiénes y cuántos son? ¿Cómo viven? ¿Qué quieren? y ¿Por qué están así o porque mantienen ciertas condiciones?

III. Económica: Es el análisis de las relaciones de producción e intercambio de bienes y servicios, el trabajo y el valor constituyen los ejes de análisis. Se busca respuesta a las preguntas ¿Qué y cuánto producen y venden?, ¿Qué, cuánto y cuesta lo que compran?, ¿Cómo producen y venden? y ¿Por qué están así o porque mantienen ciertas condiciones?

IV. Cultural: Es el análisis de aquellas expresiones o manifestaciones como lo son creencias, materialidades, imaginarios, discursos y simbolismos que dan sentido y pertinencia a cada uno de los actos individuales y en colectivo de un grupo. Aquí son consideradas a partir de la influencia que ejerce la cercanía con el vecino país del norte, Estados Unidos. Algunos cuestionamientos son: ¿Por qué se cree en tal cosa y no en otra?, ¿Qué significado tiene?, ¿Desde cuándo se menciona o se considera determinada cosa?, ¿En qué sentido y en qué contexto se puede justificar tal o cual expresión?

V. Política: La política es el conjunto de objetivos, decisiones y acciones tomadas de forma estratégica por el grupo en el poder para la consecución de objetivos y solucionar problemas que, en un momento determinado se consideran prioritarios. Cabe destacar que aquí se consideraran algunos aspectos relacionados con la planificación de los puertos, como su carácter de Administración Portuaria Integral en el caso de Ensenada. De las preguntas que se buscan responder, destacan: ¿Cuál fue el proceso seguido para detectar los problemas y determinar las alternativas a implementar? ¿Cómo lograr alianzas entre actores públicos y privados para lograr políticas de mayor impacto? ¿Cuál es la responsabilidad de los diferentes actores en los resultados propuestos? ¿Cuáles son los posibles, intereses, negociaciones y conflictos que se derivaran de la implementación de la política propuesta? ¿Cuál es la política oficial establecida al respecto? ¿Cuál es el marco jurídico que lo regula?

VI. Tecnológica: La tecnología es una palanca clave para el desempeño de los procesos productivos. Es la interfaz entre la humanidad y la naturaleza. La tecnología es una creación humana para obtener medios a menor costo y lograr satisfacer fines. Sin embargo, su utilización ha dado origen a grandes conflictos de orden social, ético, ecológico y en general, humanos. Las preguntas básicas para abordar esta dimensión son: ¿Cuál es el nivel tecnológico que se tiene? ¿Qué tipo de tecnología se aplica? ¿Cuáles son los impactos ambientales, sociales y económicos que produce su aplicación? ¿Cuáles fueron las últimas innovaciones tecnológicas introducidas?

Las actividades de los puertos analizados registran varios de los planos considerados por Ramírez, y la consideración de algunos de ellos dan la pauta para el abordaje analítico de este trabajo, en este caso se consideran las tres primeras dimensiones: ambiental, social y económica.

En esta forma, se concibe a las actividades portuarias y el alcance regional que logran como una actividad de flujos en el espacio y en su conformación espacial local existen diversas dimensiones que responden a situaciones que la localización permite entender y explicar núcleos hacia donde se dirigen que se asocian con lugares de interés comercial o turístico y magnitudes de los flujos que son representados por el movimiento de personas y productos y servicios. Todo ello en conjunto incidiendo en el espacio local de los puertos y las localidades en donde se insertan.

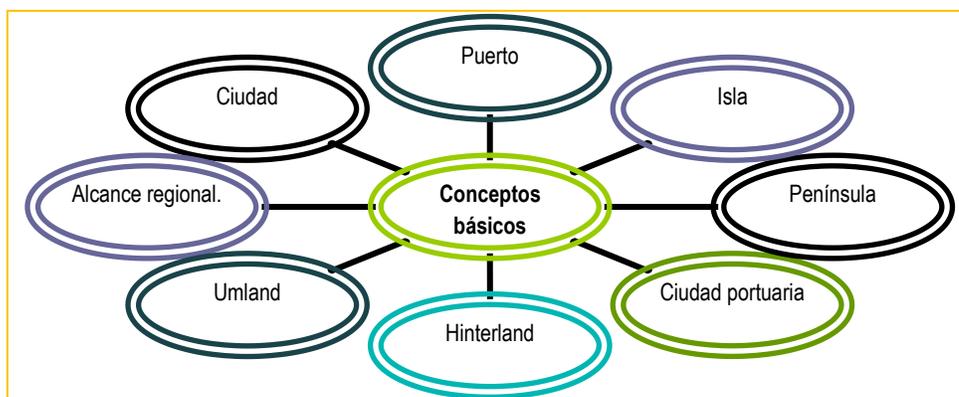
1.5 Conceptos básicos.

En esta sección del trabajo se proporcionan los conceptos que se considera necesarios para explicar y examinar el alcance regional de los puertos considerados, derivados de la Teoría de la Localización y de la Teoría de la Interrelación Espacial, además de los conceptos relacionados con el sitio geográfico en la península de Baja California, los que ayudará a comprender el funcionamiento de los sitios estudiados. (**Cuadro 1.2.**)

Los **puertos** son los sitios que en este trabajo están considerados como las áreas de estudio, de acuerdo con Martínez, 2005, un puerto es: “Abrigo natural o artificial y seguro en la costa donde puedan permanecer los buques y embarcaciones, provisto de instalaciones necesarias para, reparaciones, reabastecimiento, embarcar, y desembarcar carga y pasajeros,” una definición más sencilla es la concedida por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2010) un puerto marítimo es: “Es el conjunto de obras, instalaciones y servicios que proporcionan el espacio para la estancia segura de los buques mientras se realizan las operaciones de carga, descarga y

almacenaje de las mercancías y el tránsito de pasajeros.” Es necesario hacer referencia que existe una clasificación de los puertos (**Cuadro 1.3**).

Cuadro 1.2. Conceptos básicos



Fuente: elaboración propia con base en: INEGI, Ferrada, Martínez, SCT.

Cuadro 1.3. Clasificación de puertos, según Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Clasificación	Subdivisión
Navegación	Altura
	Cabotaje
Carácter	Comerciales
	Industriales
	Pesqueros
	Turísticos
Uso	Militares
	Públicos
	Privados

Fuente: Elaboración propia con base en: SCT

Las clasificaciones de puertos son básicamente de acuerdo con el tipo de navegación, ya sea por la capacidad de calado, para recibir embarcaciones mayores o menores y pueden ser de altura o cabotaje respectivamente, los que interesan para esta investigación son los de altura, sirven a embarcaciones, pasajeros y bienes en navegación entre puertos y sitios internacionales e incluso nacionales. Así como por el carácter de la actividad que puede ser *comercial*, que se concentra en el manejo de mercancías o de pasajeros de tráfico marítimo, *Industriales*, relacionados con industrias establecidas en la zona de puerto o terminales, *Pesqueros*, donde la actividad principal está relacionada con embarcaciones y productos derivados de la actividad pesquera. *Turísticos*, en los cuales pueden llegar cruceros turísticos y existen marinas. *Militares*, donde se ubican bases navales, pertenecientes a la Secretaría de Marina, y por su uso público o privado, (SCT, s/f).

- *Isla*. “es una porción de tierra firme y/o rocas rodeada de agua” (INEGI, *op. cit*). Para el Instituto Nacional de Ecología (INE, 2010) ofrece una definición más completa: “Extensión natural de tierra rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar. Incluye pequeñas porciones de tierra rodeadas de agua de manera permanente, así como estructuras masivas escarpadas que se encuentran emergidas permanentemente. Dentro de este término se incluyen a los arrecifes y cayos”, de esta misma definición se desprende el de: *insularidad*, que de acuerdo a Luna, (2012) la define como: “la especificidad ligada a la discontinuidad geográfica entre tierra y mar que pudiendo ser cuantificable -en términos de tamaños, distancias, profundidades, orígenes y/o vínculos geomorfológicos con los continentes aledaños- depende de sus características sociales, así la insularidad es la relación dinámica que se construye entre un espacio insular y la sociedad que allí vive, y la cuestión del tamaño y otras referentes a su fisiografía resultan menos importantes que la de la ocupación humana”.

-*Península*. Porción considerable de territorio de un país o continente que se extiende hacia el mar como un brazo rodeado de agua. (INEGI, 2012).

De acuerdo al Gobierno del Estado de Baja California “La Península de Baja California es un brazo de tierra que tiene un área de 143 600 km², sin incluir las islas que bordean los aproximadamente 3 000 Km. de costa. Estas islas agregan otros 1 500 Km². al territorio peninsular. Se encuentra bañada por las aguas del Océano Pacífico (al oeste y al sur) y separada del resto del territorio mexicano en el noreste por el Río Colorado y después por el Golfo de California o Mar de Cortés. Es una península rugosa de 1 200 Km. de largo y entre 45 y 250 Km. de ancho. Por el lado occidental, el terreno desciende de forma progresiva en amplias planicies costeras.”

- *Ciudad*. “Espacio geográfico creado y transformado por el hombre, con alta concentración de población.” (INEGI, 2011)

- *Ciudad portuaria*, de acuerdo con Ferrada, (2008) “es : más que un complejo técnico puramente, es un complejo en torno a un modo de asentarse en el territorio, es un complejo de habitabilidad y sustentación, que tanto desde el punto de vista cultural y técnico, comparten un borde y una orilla en común.” La orilla a la que se refiere es el mar o el “borde marino”, al tomar en cuenta esta definición se sabe que es un lugar peculiar, el solo hecho de hablar de la costa y, precisamente es allí donde se encuentra además del puerto una ciudad, la cual está estrechamente ligada, ya sea por el requerimiento de mano de obra, la necesidad de las rutas o vías de comunicación, e incluso algunos

de los servicios dispuestos, hace reflexionar en lo compleja que es esta simbiosis y las actividades, manejos y condiciones que de estas se derivan.

-*Alcance* según Propin, (2003), se refiere a la escala en la que se analizara un fenómeno, ya sea social o físico dentro del espacio y hasta donde llegan las implicaciones de este mismo, dicha escala puede obedecer a lo local, micro, meso, macro-regional y/o global.

-*Área de influencia*: “supone que los asentamientos actúan como centros que producen y exportan los bienes y servicios que requieren tanto la población de la localidad como la de su región circundante, y esta solo puede medirse en términos relacionados con los bienes y servicios que ofrece” (Garrocho, 1988, citado por Miranda; 2010).

Según la Administración Portuaria Integral Ensenada, (API, 2010). Las zonas de influencia están basadas en “La estructura del hinterland que define el área de acción de un puerto, al servir este último como punto de entrada y salida de mercancías e individuos. El desarrollo comercial de los puertos contempla estrategias para la optimización física del área geográfica que atiende en términos de infraestructura y equipamiento. Por otra parte, ejecuta esfuerzos de gestión en busca de la mejora continua de los servicios y normatividad aplicable, al mismo tiempo, representa el eslabón que armoniza y fomenta el multimodalismo de su área geográfica, la interfase terrestre y marítima, los elementos que coadyuvan al desarrollo del hinterland son conectividad, costos, rapidez y eficiencia y diversidad de los modos de transporte.”

- *Hinterland*. “representa un factor integrador en la conformación de una logística multimodal de transporte que, contemplando todos los vectores posibles (carreteros – ferroviarios – fluvial/marítimo), permite acercar a todos y a cada unos de los operadores, en la idea de usar nuestro Puerto como puerta más adecuada para canalizar, desde un país hacia el exterior su producción, así como servir a la importación en la entrada de sus insumos.” (Ente Administrador Puerto Santa Fe, 2011).

- *Umland*. “se refiere al espacio inmediato de relaciones fundamentales, puesto que guarda una estrecha relación entre la ciudad y su espacio inmediato.” (Ramos, 1998).

“El término Umland (del alemán, que significa tierra adentro) fue utilizado por primera vez en su sentido geográfico, por André Allix en 1914 y se empleó para describir las áreas adyacentes a una ciudad; en esta época Umland e hinterland eran utilizadas indistintamente” (Sánchez, 1983). Incluso para los programas de planeación tales conceptos son importantes, en los cuales “es indispensable el considerar y evaluar el área de atracción detentada por un núcleo urbano, ya que estos funcionan

como los polos de crecimiento que afectan a zonas específicas. Si se sabe de la estructura espacial de las relaciones económicas ejercidas y ordenadas desde la ciudad se pondrán emprender mejores acciones para contrarrestar los desequilibrios económicos-espaciales” (*Ibíd*).

1.6. Lineamientos metodológicos

El presente estudio se basa en un enfoque multidisciplinario donde se utilizaron metodologías de investigación cualitativas y cuantitativas, para comprobar la hipótesis y lograr los objetivos propuestos, para ello se siguieron los lineamientos metodológicos que a continuación se detallan en el cuadro 1.4.

Cuadro 1.4. Lineamientos metodológicos



Fuente: elaboración propia.

Al confrontar los resultados de los pasos de la ruta metodológica aplicada se obtuvo la información procesada y clasificada que fue plasmada a su vez en lenguaje cartográfico, conducente a identificar el alcance regional de los puertos de Ensenada y Cedros, aleatoriamente se realizó trabajo de campo, con todo lo cual se llevó a cabo el análisis.

Capítulo II. Contexto físico e histórico de las localidades y los puertos de Ensenada y Cedros

En este capítulo se hace referencia a los contextos físico e histórico en el que se desarrolla el estudio, los cuales dan pauta para detectar las relaciones con el proceso portuario, y permiten explicar la situación que al respecto se observa en la actualidad a escalas estatal, municipal y local. Se conforma de dos apartados uno el del contexto físico con seis subcapítulos, que hacen referencia a la ubicación, la extensión y los límites en los ámbitos nacional y estatal, a la geología, el relieve, la hidrología, el clima y la vegetación, haciendo énfasis en el carácter insular de Cedros y peninsular de Ensenada. El otro apartado se refiere al contexto histórico dividido en dos subapartados correspondientes a dos fases, la primera referida al desarrollo separado de la Europa española que incluye desde los primeros pobladores y la segunda del desarrollo articulado a la economía-mundo europea y el mercado mundial.

2.1 Rasgos Físicos

2.1.1 Ubicación, extensión y límites

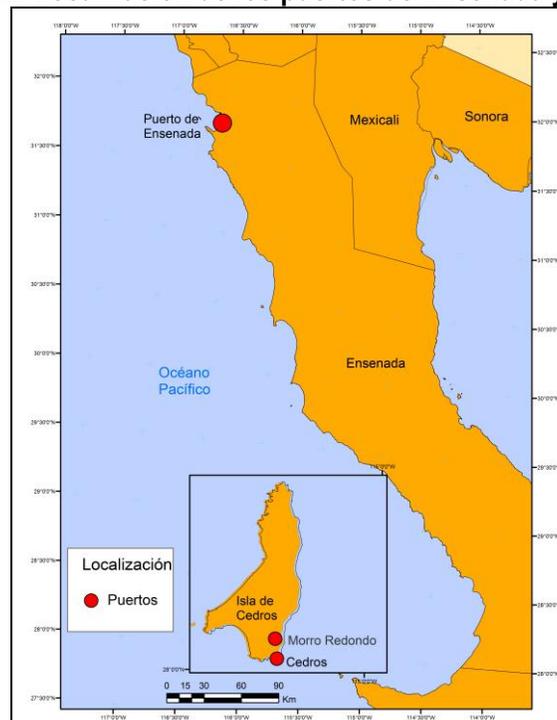
Los puertos considerados, Ensenada y Cedros (Cedros y Morro Redondo) se sitúan en el estado de Baja California, ubicado en la Península de Baja California localizada en el noroeste de México, con límites marcados al norte por Estados Unidos, al este por el estado de Sonora y el, Golfo de California y al sur por el estado de Baja California Sur. De los cinco municipios con que cuenta la entidad, Mexicali es la capital, los otros son Tijuana, Playas de Rosarito, Tecate y Ensenada; que en conjunto registran una extensión de 51 952 km², representando más del 74% del total estatal. En este contexto se localiza el municipio de Ensenada, por cierto como se mencionó el de mayor extensión del país, al que pertenecen los puertos considerados, aunque, ambos se encuentran en la costa del Océano Pacífico mexicano, cabe señalar que su cabecera municipal la -ciudad de Ensenada- en donde se encuentra el puerto de igual nombre, está sólo 130 Km al sur de la frontera norte entre México y los Estados Unidos de Norteamérica, en el Corredor Económico Ensenada - Mexicali, de gran relevancia regional, nacional e internacional; no así Isla de Cedros en donde se localizan los puertos Cedros y Morro Redondo, la isla aunque está a sólo a 30 Km al noreste de Punta Eugenia, la parte más cercana de la península; sin embargo dista de la localidad de Ensenada 423 km (**Mapas 2.1 y 2.2**).

Mapa 2.1. Localización de los Puertos de Ensenada y Cedros, en los contextos nacional, peninsular, estatal



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, 2011.

Mapa 2.2 Localización de los puertos de Ensenada y Cedros



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2011.

Las coordenadas extremas del municipio de Ensenada son: Al Norte: 32° 21' latitud norte, al Sur: 28° 00' latitud norte, al Oeste: 112° 47' longitud Este y al Oeste: 116° 53' longitud oeste. En tanto el puerto se encuentra en la costa del Océano Pacífico, con las siguientes coordenadas: Latitud 31° 51' Norte y Longitud 116° 38' Oeste. En tanto la Isla de Cedros, se encuentra en el Océano Pacífico, justo en el límite entre los estados peninsulares de Baja California Sur y Baja California, responde a las coordenadas 28° 13' 0" Norte, 115° 15' 0" Oeste.

2.1.2 Geología de la Península de Baja California

La historia geológica de la península de Baja California, se ha interpretado de acuerdo con la Teoría de la Tectónica de Placas, debido a la separación de las placas de la Litosfera en un periodo de 2 a 4 millones de años durante la eras Geológicas: Mioceno y Plioceno. Este desplazamiento continúa en la época actual a través de la Falla de San Andrés con orientación noroeste – sureste al fondo del Golfo de California, la deriva sigue ocurriendo, se calcula que de 2 a 3 cm por año. Además en la región ocurrieron eventos tectónicos y magmáticos que con anterioridad le dieron variación litológica, se hallan rocas ígneas, sedimentarias y metamórficas, las cuales datan de la era Mesozoica hasta la era Cenozoica. Por esta naturaleza en el terreno es que encuentran yacimientos mineros, que favorecen a la industria extractiva, por ejemplo en el estado de Baja California Sur, la de minerales no metálicos como: la sal de Guerrero Negro, entre algunos más, es importante mencionar esta característica ya que gracias a esta hay conexión directa con la Isla de Cedros, lo que a su vez deriva en empleos en la isla (INEGI, 2011).

“En el noroeste de México, durante el Mioceno tardío y el Plioceno temprano, el extremo suroriental de la actual Península de Baja California se empezó a separar del resto del continente, y las aguas del Océano Pacífico penetraron por esta abertura, conformándose el protogolfo de California. A partir del Plioceno, el margen continental se siguió desplazando hacia el noroeste hasta separarse casi totalmente del resto de México, y dio como resultado la actual Península de Baja California y su mar interior” el Golfo de California (Aguayo y Trápaga, 1996).

“El rompimiento y el desplazamiento de la península se debieron al movimiento de la Placa de Norteamérica hacia el occidente, que asimiló a la Dorsal del Pacífico oriental. Una vez en el interior, los esfuerzos distensivos formaron el Golfo de California. En el fondo centro-meridional del golfo afloran rocas ígneas de composición de corteza oceánica típica. Por otro lado, durante los

desplazamientos de la Península de Baja California hacia el noroeste, de la Placa de Norteamérica hacia el occidente, de la de Cocos hacia el noreste y la del Caribe hacia el oriente...” (*Ibid.*).

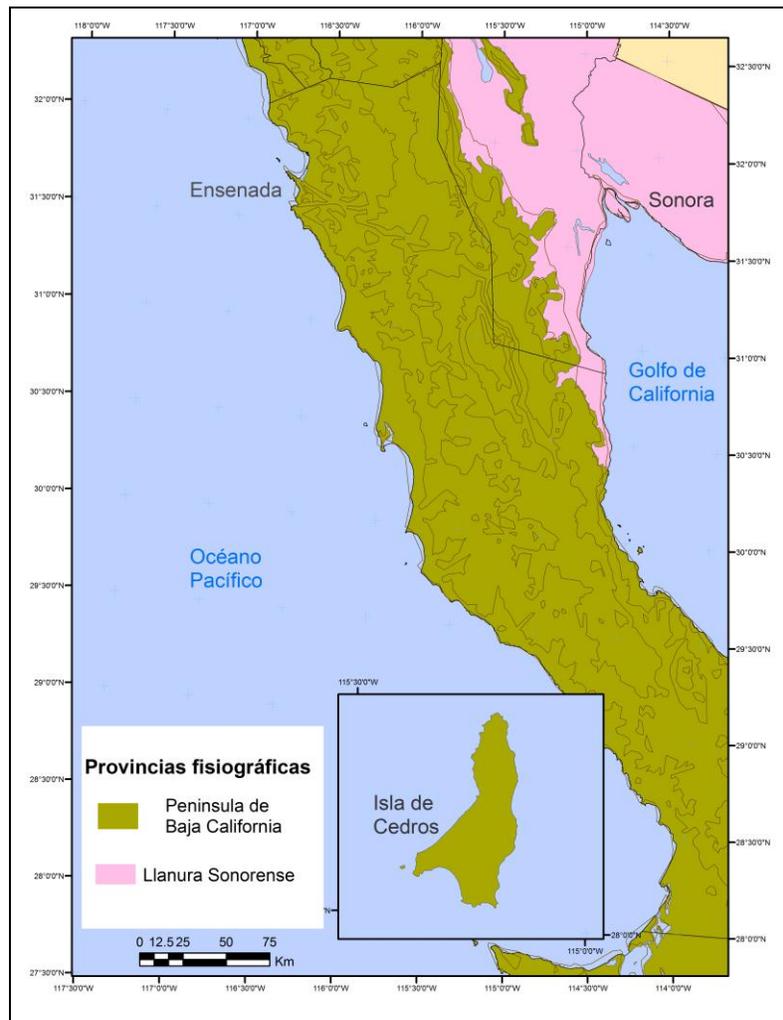
2.1.3 Relieve

En el particular caso del Estado de Baja California “se encuentra recorrido en el sentido de su eje mayor, por una serie de sierras que en conjunto constituyen la Cordillera Peninsular y que están formadas básicamente por un núcleo granítico de gran tamaño formado en el interior de la corteza terrestre; hoy se encuentra expuesto a la superficie o recubierto por las rocas sedimentarias y volcánicas más recientes. A tal núcleo intrusivo se le denomina batolito, y constituye la estructura geológica más importante de la entidad y de la península entera.” La formación de estos macizos abarcan las eras desde el Paleozoico y hasta el Cuaternario. En el estado se encuentran un gran número de recursos geológicos para su aprovechamiento como: las rocas para utilización en construcción, agua subterránea y energía geotérmica. (INEG, 2011).

En cuanto a la clasificación de provincias fisiográficas, la Península de Baja California, se encuentra entre dos, la Provincia de la Llanura Sonorense y la Provincia Península de Baja California, ésta última se divide a su vez en tres discontinuidades: el Desierto de San Sebastián Vizcaíno, los Llanos de la Magdalena y región del Cabo, (**mapa 2.3**).

La ciudad-portuaria de Ensenada, al igual que el municipio, en su gran mayoría se encuentra relacionada con las Sierras de Baja California Norte, que se aprecian desde la frontera con Estados Unidos adentrándose hacia el sur en el relieve de la entidad, son conocidas como las Sierras de Juárez y de San Pedro Mártir, las cumbres más elevadas ascienden a un máximo de 2 828 msnm en el Picacho del Diablo o también conocido como Cerro de la Encantada, de acuerdo al Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, estas cimas han sido descritas como una “mesa corrugada” de relieve poco pronunciado, con elevaciones de 150 a 300m la cresta occidental es más uniforme en comparación al lado oriental, que es más bien dentada, hacia la sierra de San Pedro Mártir las altitudes disminuyen hasta convertirse en valles. Hacia el sur el tipo de roca que se encuentra en esta zona son areniscas y calizas, además los tipos de suelos más encontrados son: los regosoles eútricos, fluviosoles, litosoles, yermosoles, xerosoles y vertisoles crómicos (INEGI, 2011).

Mapa 2.3. Provincias fisiográficas y relieve, Estado de Baja California



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2011.

La isla de Cedros, alguna vez estuvo unida a la península y debido a su posición, las características encontradas en la isla pertenecen a la Discontinuidad fisiográfica del Desierto de San Sebastián Vizcaíno, esta área ha sido interpretada como una continuación peninsular de la plataforma continental, esta subprovincia se proyecta hacia el Oeste desde la cordillera bajacaliforniana finalizando en punta Eugenia que continua hasta Isla de Cedros, el Desierto del Vizcaíno principalmente arenoso, presenta pocas colinas bajas de menos de 100 msnm. Carece de un sistema de drenaje establecido, los arroyos que bajan del oriente se extinguen antes de formar cualquier afluente en la sierra. “La llanura queda interrumpida en el oeste por la sierra de Vizcaíno y en el sur por la de Santa Clara. La primera, cuya extensión al norte es la isla Cedros, es baja (sólo

en tres áreas se eleva de 700 a 1 000 msnm.), escarpada y discontinua, con rocas sedimentarias de varios tipos y rocas metamórficas...” (INEGI, *op. cit.*). Lo que predomina son llanuras desérticas, los suelos que se encuentran en la zona son: Solonchak órtico, yermosoles salinos, regosoles eútricos asociados a fluviosoles y yermosoles, también litosoles.

2.1.4 Hidrología

En cuanto a los recursos hídricos, en el estado de Baja California son pocos, los cuerpos de agua continentales como lagos, ríos, arroyos, manantiales u otros, son restringidos, aunado a que la precipitación es también escasa, normalmente va de 200 a 300 mm al año. El volumen de agua aprovechable para la entidad es de 3 250 millones de m³ anuales, distribuido en las corrientes epicontinentales y subterráneas. La gran mayoría de estos recursos se encuentran en el Valle de Mexicali (cerca del 88%) el resto se distribuye a lo largo de la entidad. Las regiones hidrológicas que comprende el estado son cinco: **(Cuadro 2.1 y Figura 4)** Ver CONAGUA, 2008.

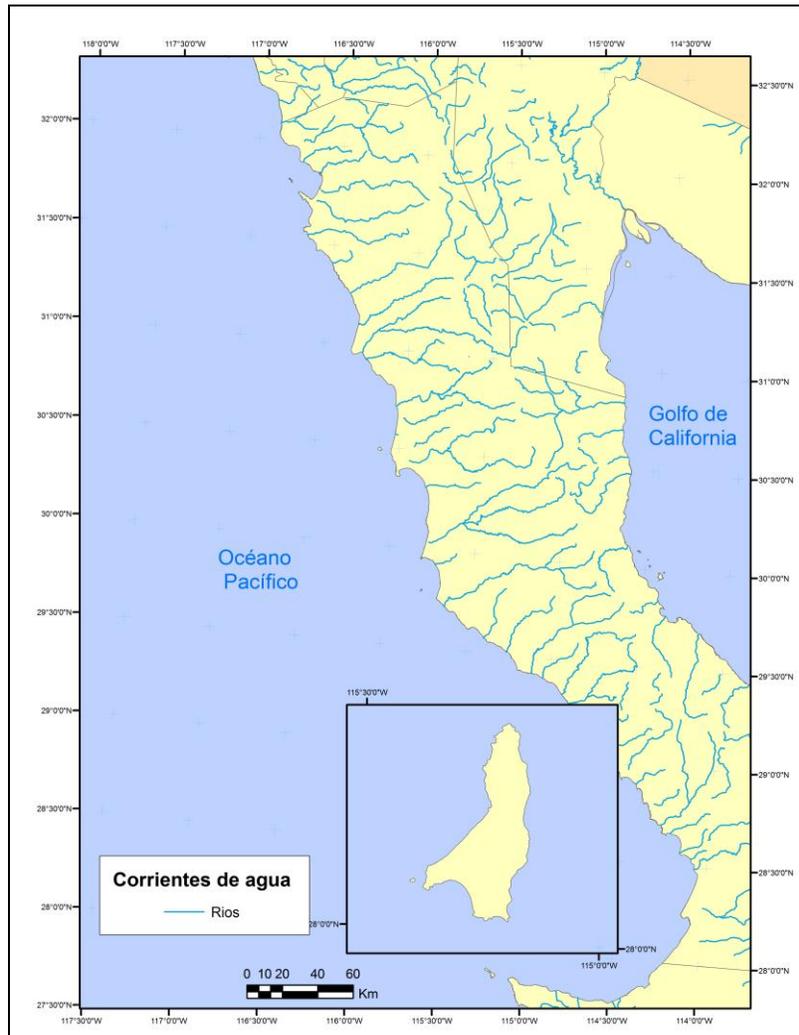
Cuadro 2.1. Regiones Hidrológicas del estado de Baja California

Región Hidrológica (clave)	Nombre	Municipio/Localidad
1	B.C Noroeste	Ensenada
2	B.C Centro – Oeste	Vizcaíno
4	B.C Noreste	Laguna Saluda
5	B.C Centro – Este	Santa Rosalía
7	Rio Colorado	Rio Colorado

Fuente: elaboración propia con base en CONAGUA, 2008.

Las mencionadas regiones se encuentran dentro la Región Hidrológica – Administrativa no. 1, a su vez los principales ríos dentro del estado son: Río Colorado y Río Tijuana, de acuerdo a la Comisión Nacional del Agua, estos se encuentran dentro de los 30 primeros ríos en importancia dentro del país, esto debido al escurrimiento natural medio superficial (millones de m³/ al año) 1,863 mm³ y 78 mm³ respectivamente, con 160 km. para el río Colorado y 143 km. para Río Tijuana respecto a su longitud (CONAGUA; *op, cit*).

Mapa 2.4. Recursos hídricos, Estado de Baja California



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2011.

2.1.4.1 Hidrología subterránea

Además de las corrientes que desembocan en el Océano Pacífico, y colindan con ciudades como Tijuana y Ensenada, la red hidrológica también está formada por el río Tecate, los arroyos Guadalupe, Las Palmas, Santo Tomás, San Vicente, San Telmo, San Carlos, Santo Domingo y El Rosario. Existen tres presas de almacenamiento: Abelardo L. Rodríguez, El Carrizo y Emilio López Zamora. El agua en esta zona es ocupada para uso doméstico y actividades agropecuarias por último industriales. Dividido en tres cuencas: Cuenca Arroyo Escopeta-Cañón de San Fernando, Arroyo de las Ánimas-Arroyo Santo Domingo y Río Tijuana-Arroyo de Maneadero. (Gobierno del Estado, 2012).

No existen escurrimientos superficiales netamente permanentes, esto está estrictamente relacionado con la recarga de los acuíferos, la red hidrográfica de Baja California es reducida aunque también se debe a las características geológicas, la distribución de los mantos acuíferos es más bien heterogéneo, localizados en un áreas relativamente pequeñas, con excepción del acuífero del Valle de Mexicali (donde se encuentra uno de los distritos de riego más importantes del país, aunque presenta problemas de sobreexplotación). Tal recurso se considera no renovable en la entidad, toda la zona se considera de veda a la extracción, en las cuencas con equilibrio se permiten los usos prioritarios de agua, como abastecimiento de áreas urbanas y se prohíben consumos que impliquen grandes volúmenes como la agricultura. Los usos del agua se distribuyen de la siguiente manera en el estado de Ensenada (**Cuadro 2.2**).

Cuadro 2.2. Usos del agua, Ensenada, 2007

Uso	Cantidad (Mill. m ³ / año)	Porcentaje (%)
Agrícola	2 564	82.6
Abastecimiento publico	266	8.6
Industria autoabastecida	80	2.6
Termoeléctrica	195	6.3
Total	3 105	100

Fuente: elaboración propia con base en CONAGUA, 2008.

2.1.5 Clima

La temperatura media anual es entre 18° y 19° C, las temperaturas más altas son mayores a 30° C estas se presentan en los meses de mayo a septiembre, por lo contrario la más bajas de 5° C en enero. Las lluvias son muy escasas, 200 mm de precipitación anual total. En la porción noroeste del estado se encuentran los climas templados y secos con lluvias de invierno. INEGI, 2011. Son 6 los subtipos (**Cuadro 2.3**).

Cuadro 2.3. Tipos de clima en el municipio de Ensenada y superficie municipal

Clima (tipo o subtipo)	Símbolo	Superficie municipal (%)
Templado subhúmedos con lluvias en invierno	Cs	3.57
Semifrío subhúmedos con lluvias en invierno	C (E)s	3.47
Seco templado	BSk	24.69
Muy seco muy cálido y cálido	BW(h´)	6.94
Muy seco semicálido	BWh	42.74
Muy seco templado	BWk	18.59

Fuente: Cuaderno Estadístico Municipal, Ensenada. INEGI, 2005.

De acuerdo con la hoja de climas del Nuevo Atlas Nacional (UNAM; 2007), los climas que se encuentran en el estado de Baja California, de acuerdo al sistema modificado de Köppen, son: muy cálido muy árido con temperaturas mayores de 18°C con régimen de lluvias intermedio (BW(h')h), semicálidos muy áridos con régimen de lluvias en invierno que presenta una temperatura media anual de entre 18° y 22°C (BWh'(h)s) dentro de esta región climática no solo del estado sin de la península se encuentra la isla de Cedros, con clima templado árido con temperaturas medias anuales de 12° a 18°C y régimen de lluvias en invierno (BSks), también, dentro de esta zona se encuentra la ciudad portuaria de Ensenada, con climas templados subhúmedos con temperaturas de 12° y 18°C (Cs), con régimen de lluvias en invierno y semifrío subhúmedos con temperaturas entre -2° y 5°C (Csb'). **(Mapa 2.5).**

2.1.6 Vegetación

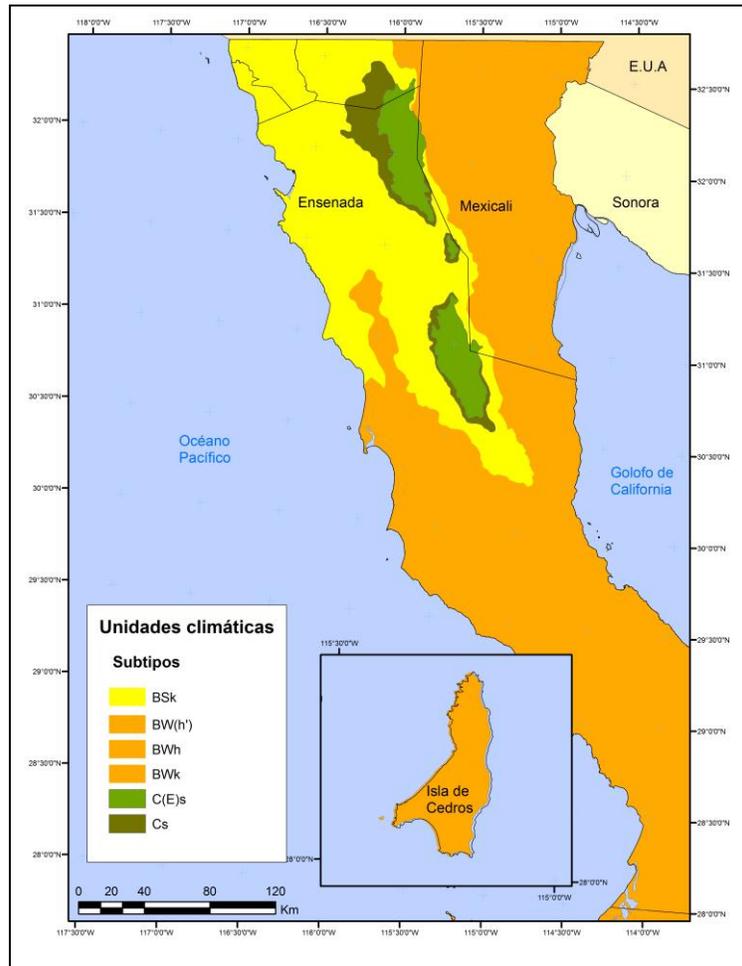
La presencia de vegetación se encuentra estrechamente relacionada con el clima y dada la particularidad de la región, se encuentra un tipo predominante de vegetación este es el matorral, aunque también se considera la vegetación producto de la agricultura dentro de esta clasificación. **(Cuadro 2.4).**

Cuadro 2.4. Vegetación y porcentaje municipal, Ensenada

Tipo de vegetación.	Porcentaje municipal (%)	Nombre científico	Nombre local	Utilidad
Matorral	84.59	<i>Adenostoma fasciculatum</i> , <i>Ambrosia</i> , <i>Bursera hindsiana</i> , <i>Fouquieria columnaris</i> , <i>Agave shawii</i> .	Chamizo prieto, hierba del burro, estafiate, torote prieto, cirio, maguey.	Forraje, medicinal, artesanal.
Bosque	4.82	<i>Pinnus jeffeyi</i> , <i>Pinus monophylla</i> , <i>Pinus contorta</i> , <i>Quercus</i> , <i>Platanus</i> .	Pino colorado, pino piñonero, encino, alamillo.	Industrial, leña.
Agricultura	4.17	<i>Triticum aestivum</i> , <i>Medicago sativa</i> , <i>Zea mays</i> , <i>Ordeum vulgare</i> .	Trigo, alfalfa, maíz, cebada.	Comestible, forraje.
Otro	6.42	<i>Abronia maritima</i> , <i>prosopis</i> , <i>Distchlis</i> , <i>Dudleya</i> .	Alfombrilla, mezquite, zacate, siempreviva.	Forraje, leña, ornamental.

Fuente: Cuaderno Estadístico Municipal, Ensenada. INEGI, 1997

Mapa 2.5. Climas del Estado de Baja California



Fuente: Nuevo Atlas Nacional de México, 2007.

2.2 Rasgos históricos de Ensenada e Isla de Cedros

Esto permite observar el desarrollo evolutivo y tener elementos para poder seguir la cronología y localización de los impactos humanos de acuerdo a Meyer y Turner, (1990), ya que en la zona de estudio se aprecian diferentes maneras de ocupación y transformación que la población ha ejercido sobre el espacio, en donde además, los puertos actúan como nodos de articulación internacional de México.

En el contexto latinoamericano se configura un modo de pensar acerca de las interrelaciones del hombre en su entorno ecológico, económico, social y político como visión histórico crítica, ligada a la ecología política, sobre las diferentes formas en que los poderes dominantes en diferentes épocas

concibieron y ejecutaron sus estrategias de apropiación de la naturaleza latinoamericana, y un balance de sus consecuencias ambientales y sociales. Esto da sentido de emancipación a la Historia en América Latina, de acuerdo a Castro, (1995), quien considera adecuada una periodización, acorde con los cambios acontecidos en la región latinoamericana y que marcan el desarrollo de su historia.

En el **cuadro 2.5** se desglosan las fases que se han registrado en los en los puertos objeto de estudio y las localidades en donde se ubican, para entender los procesos sociales y territoriales que permiten observar los principales acontecimientos que inciden en las características actuales.

Cuadro 2.5 Periodización de Relaciones Sociales, Económicas y Políticas en América Latina

Fases / subfase	Periodo
Fase 1. Desarrollo separado de Europa	Antes de 20 000 a. C / Siglo XVI d. C
Subfase I.	Del poblamiento original al desarrollo de la agricultura (20 000 a.C./7.000-5.000 a.C.).
Subfase II	Del desarrollo de la agricultura al surgimiento de estados Tributarios de base agraria (900 a.C./siglo XVI d.C.).
Fase 2. El desarrollo articulado a la economía - mundo - Europa y el mercado mundial.	Siglo XVI / Siglo XX.
Subfase III.	El desarrollo en la periferia de la economía-mundo europea (Siglo X V I / c i r c a ¹ 1870).
Subfase IV.	El desarrollo articulado al mercado mundial contemporáneo (circa*1870 / 2012)

*circa: alrededor de...
Fuente: Castro, 1995.

2.2.1. Fase 1. Desarrollo separado de Europa (antes de 20 000 a. C - Siglo XVI d. C)

Subfase I. Del poblamiento original al desarrollo de la agricultura (Primeros pobladores)

Los primeros pobladores en el territorio de la porción noroeste de la península bajacaliforniana, procedían de cazadores de Siberia que llegaron después de cruzar el estrecho de Bering y se asentaron en América hace unos 40 000 años. En los siglos siguientes se establecieron áreas culturas como la de San Dieguito que dieron origen a asentamientos conocidos como los Joyanos

¹ La palabra *circa*, significa *alrededor*. Se usa al hacer referencia a datos que son inciertos o aproximados, por lo que utilizar *circa* indica que la fecha o valor es una estimación aproximada

que a su vez dieron paso a la cultura Kumiay y los demás grupos étnicos de la zona como los Cucapás entre otros. 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 (Cucapas, Kiliwas, Paipáis y Cochimies) las diferentes etnias establecidas en la península sobrevivieron utilizando los recursos a su alrededor y practicando la agricultura básica y la pesca, sus principales actividades. (Padilla, 1999).

Subfase II. Del desarrollo de la agricultura al surgimiento de estados tributarios de base agraria (900 a.C./siglo XVI d.C.)

Mucho antes de la llegada de los Españoles, los pueblos indígenas de México habían tenido presencia en las variadas regiones del país. En tiempos prehispánicos las islas del Océano Pacífico cercanas a Baja California como: las Coronado, Todos Santos, San Martín, San Jerónimo, Cedros y San Benito, fueron, no solo visitadas, también pobladas, por las poblaciones nativas/indígenas locales. Estos grupos obtenían alimento de los litorales, como: abulón, peces, mamíferos marinos, mariscos y aves, utilizaban algunas conchas para elaborar herramientas o adornos por lo que ha sido posible encontrar algunos vestigios de “talleres” y utensilios de rocas en diferentes sitios de las islas. “De particular interés es el hallazgo de una flecha de la cultura Clovis con más de 11 mil años de antigüedad, encontrada en la Isla de Cedros, así como una serie de entierros y pinturas rupestres que dan cuenta de la presencia humana” (INE, 2010). Dados estos hallazgos, se supone que pudo haber una ruta marítima, previa a la que se supone alguna vez se utilizó a través del estrecho de Bering. Los grupos Cochimies habitantes de Isla de Cedros, empleaban embarcaciones hechas a base de los propios diseños de los isleños, en la lengua nativa la isla se conocía como: Huamalguá, lo que significa: La Nebulosa (*Ibid.*).

2.2.2. Fase 2. El desarrollo articulado a la economía - mundo - Europa y el mercado mundial.

Subfase III. El desarrollo en la periferia de la economía-mundo europea

En lo referente a **Ensenada** “La bahía de Ensenada fue descubierta en el siglo XVI, posteriormente, a lo largo del periodo colonial arribaron en forma esporádica otras expediciones marítimas. Fue hasta el siglo XVIII cuando se exploró la región por tierra” (Piñera, 2006).

Hacia 1532 que una expedición a cargo de Diego Hurtado de Mendoza quien partió de Acapulco, que a lo largo de su viaje descubrió algunas islas como Las Magdalenas, hoy islas Marías, siguió su curso hacia el norte y se adentró al Golfo de California hasta el paralelo 27 “la falta de provisiones y el mal tiempo amenazaron la navegación, algunos hombres se amotinaron y exigieron el regreso, a lo que Hurtado de Mendoza tuvo que acceder, entregó a los marinos rebeldes uno de los barcos en el que se devolvieron a las costas de Jalisco y el capitán siguió el viaje en el otro navío, pero naufragó y pereció ahogado...” Al no tener noticias de esta expedición se dispone una más en 1533 después de un motín a cargo de Fortun Jiménez, llegan a la actual bahía de la Paz. Cortés realizó algunas exploraciones, una de las cuales posiblemente llegó hasta las costas occidentales de la península aproximadamente a los 25° de latitud (Ponce, 2004).

En 1542, Juan Rodríguez Cabrillo, a las ordenes del Virrey Don Antonio de Mendoza, conduce una nueva expedición, toca varios puntos sobre la península, el 17 de septiembre desembarcan en la bahía bautizada en ese momento como San Mateo, algunos días después llega a lo que hoy se conoce como el puerto de San Diego, tratando de encontrar el estrecho de Anian. Durante la siguiente mitad de este siglo las expediciones y reconocimientos continuaron. En el año 1602 el 2 de noviembre, con motivos de seguir explorando el Pacífico Norte, el capitán Sebastián Vizcaíno zarpa de Acapulco y a su paso por el norte de la península arriba cerca del paralelo 32 y así “avistaron un cabo de piedra negra que llamaron Todos Santos y “una gran ensenada” resguardada por dos islas, a la que rebautizaron como bahía de la Ensenada de Todos Santos” (Piñera, *op. cit*).

A inicios del siglo XVII, la colonización de la península fue una estrategia del gobierno de la Nueva España; posteriormente “entregaron casi todo el territorio bajacaliforniano, a inversionistas extranjeros y nacionales con la esperanza de que se poblara. Sin embargo, tales empresas se dedicaron casi siempre a obtener los beneficios inmediatos que se pudieran, para luego abandonar las colonias sin cumplir con los compromisos con el gobierno, lo cual vino a ser un problema crónico que afectó el desarrollo de la población nativa” (Ponce, *op. cit*)

Hacia el año 1683 “Acompañado del padre Kino, el almirante Isidro Otondo y Antillón construye el fuerte de San Bruno, primer presidio de estas tierras” (INEGI, 1997a).

A partir de 1697, y durante casi setenta años, los jesuitas desarrollaron un sistema misional con un amplio margen de autonomía respecto de la Corona. Bajo esta forma de poblamiento se sentaron las bases para la gradual colonización de la península” (Piñera, *op. cit*). Quienes fueron expulsados y se entregó el sistema de misiones a los Franciscanos. “la función evangelizadora, por designación de

Rey de España Carlos III en 1767 se encomendó a los Dominicos y Franciscanos; por influencia de los primeros se dividió California, con la intención de separar las acciones evangelizadoras de ambas ordenes...” (INEGI, 1997). Con esta repartición de tierras entre estos dos grupos religiosos se dividió, la Antigua California quedó a cargo de los dominicos y la nueva California correspondió a los Franciscanos. “En 1776 cuando se creó la comandancia y Capitanía General de las Provincias Internas de la cual dependieron. En 1785 se dividió en 3 comandancias a las provincias internas, hasta 1787 que se redujeron a dos, a lo cual las Californias quedaron bajo jurisdicción de la Comandancia General de las Provincias de Occidente; cuando quedo una, pasaron a depender del virrey de la Nueva España hasta la Independencia.” (*Ibíd*).

“En 1804 el alférez José Manuel Ruiz adquiere el lugar conocido como Rancho Ensenada de Todos Santo, desde el Maneadero por el sur, hasta Arroyo del Carmen por el norte; así se convierte en el primer colono de Ensenada. Años después una de las hijas de Ruiz, se casa con Francisco Xavier Gastelum” convirtiéndose en su segundo propietario. Se empezó a poblar la parte de la bahía de Todos Santos que corresponde actualmente a la ciudad de Ensenada y se elabora la primera ley política llamada acta constitutiva donde se otorga nombre legal, y categoría política de Territorio Federal de las Californias (Padilla, 2009).

“Mediante el tratado de paz con los Estados Unidos de Norteamérica del 2 de febrero de 1848, se separó en forma definitiva a Alta California y quedó únicamente la península de Baja California como parte del territorio de la República Mexicana. Por decreto del 12 de abril de 1894 se fraccionó el Territorio de la Baja California en dos partidos llamados de Norte y Sur (INEGI, 1997b).

Ensenada fue considerado como lugar de reposo y refugio para comerciantes, militares y viajeros que transitaban entre las dos California, presentó desde entonces gran importancia estratégica, sobre todo después de la guerra con Estados Unidos, aprovechando las características del puerto y la posibilidad de inversión en la naciente minera, ya existía de parte del gobierno mexicano una política para incentivar el comercio. En 1855 por decreto presidencial, se autorizó la exportación de minerales, situación que legitimó el contrabando ya ejercido en la zona. En 1870 Ambrosio del Castillo, descubre oro en el valle de San Rafael, lugar que sería conocido como Real del Castillo. La fiebre de oro se desató, buscadores norteamericanos cruzaron la frontera, los escasos pobladores de Baja California migraron al naciente mineral. Debido a este auge se cambio la cabecera política, al Real del Castillo, donde duró 10 años. “En 1877 en Ensenada se abre oficialmente el puerto al comercio de víveres y enseres del interior del país y de importaciones del oriente (API, 2010).

Los antecedentes en cuanto a la isla de Cedros, en el siglo XVI iniciadas las expediciones europeas, el gobernador de Cuba organiza la primera expedición española cargo de Francisco Hernández de Córdoba quien llega después de algunos meses a la hoy conocida Península de Yucatán. Posteriormente en otra expedición el mismo gobernador de Cuba envía a Juan de Grijalva, navegando por el Golfo de México y debido a errores de orientación se descubren islas como Cozumel, la actual Isla del Carmen entre otras. La tercera expedición fue comandada por Hernán Cortés, quien en este viaje además de descubrir y “conquistar” nuevos sitios, instaura la figura jurídica-política de municipio, años después de esto explora áreas al norte, decide enviar a Francisco Cortés Buenaventura (sobrino suyo y Gobernador entonces de Colima) es cuando en el Océano Pacífico descubre varias islas. Posteriormente, otro enviado más de Cortés, Diego Hurtado de Mendoza y Nuño Beltrán exploran las islas del Norte. Las diferentes expediciones provocan que una misma isla sea nombrada de diferentes maneras. Es en 1536, que sin el apoyo real el Capitán Cortés gesta la última de sus expediciones, llega a las aguas del Golfo de California, es en este viaje que se adjudica el descubrimiento de islas como Tiburón, Cedros y San Esteban, con tal hecho el Virrey Mendoza se muestra interesado y ordena la exploración cuidadosa de las tierras encontradas. Durante la Época Colonial las excursiones en estas latitudes continuaron y marcaron las rutas de los navegantes, por lo general de los españoles, se dice que sirvieron como base para la apropiación de los territorios continentales (Cabada, 2005).

Hubo una temporada, alrededor de los años siguientes a 1730 que la que la isla se despobló, ya que los padres de la orden Dominicana, quienes tenían a su cargo la tarea de evangelización en el área de Baja California, deciden mudar a los grupos indígenas al continente para facilitar esta labor. Durante siglo y medio la isla fue ocupada como resguardo para piratas y cazadores de mamíferos marinos. La reinstalación de la isla se dio a fines del siglo XIX, estableciéndose compañías mineras. “La actividad minera se desarrolló hasta la segunda década del siglo XX y, una vez concluida, los habitantes volcaron sus expectativas hacia la que hasta hoy sigue siendo la principal actividad económica: la pesca, principalmente de langosta roja y abulón (García, 2008).

Subfase IV. El desarrollo articulado al mercado mundial contemporáneo

El 15 de mayo de 1882, se considera “como la fecha de fundación, porque ese día llegó el decreto del Presidente de la República, General Manuel González, que establecía que la cabecera del

Partido Norte de la Baja California se trasladara de Real del Castillo a la Ensenada de Todos Santos” (Trujillo, 2004). En el mismo año se le confiere la categoría política de “Cabecera del Partido Norte y del ilustre Ayuntamiento de la Frontera” además se realiza el plano urbano del primer cuadro de Ensenada.

Al año siguiente el presidente Porfirio Díaz decreta una nueva Ley de Colonización que permitió la entrada de capitales extranjeros, esto dio paso a compañías deslindadoras de terrenos, el alemán Luis Huellar en asociación con el norteamericano George H. Sisson adquirieron a través de la compañía Internacional de México terrenos en Ensenada. “en 1886, se le confiere la categoría de puerto de altura.” Las compañías deslindadoras cambiaron de nombre y de reglamentos para favorecerse a sí mismas y no fue sino hasta 1906 que se empezaron a disolver, después en 1915 Ensenada dejaría de ser capital para cederle el merito a Mexicali (API, *op. cit*).

En 1919, se otorga la concesión para la construcción de un muelle por disposición oficial. En 1930 los distritos norte y sur de la Baja California cambian a territorios, quedando constituidos el territorio norte por tres delegaciones: Mexicali, Tijuana y Ensenada, después en 1938 se da la disposición de practicaje para el puerto e introducir el país del norte por vía terrestre el alcohol.

El 16 de enero de 1952, se crea el municipio de Ensenada. Para febrero de 1955, se publican las tarifas generales de maniobras para el puerto, en 1956, se inicia la construcción del rompeolas principal y de rellenos para ganar terrenos al mar. El 1ro de de diciembre de 1972 se concluye una primera etapa de rellenos, los terrenos ganados al mar, se decretan bienes del dominio público y se incorporan al puerto. En 1974, se ratifica su habilitación como puerto de altura. En 1975 la empresa paraestatal Servicios Portuarios y Marítimas de Ensenada, absorbe los gremios de trabajadores portuarios. En 1990, se comenzaron a transportar contenedores por el puerto.

En 1991, cambiaron las dimensiones de los buques portacontenedores motivo por el que dejaran de arribar a Ensenada. En 1993, el embargo atunero impuesto por Estados Unidos, provocó una disminución de actividades. Sin embargo, en esos años el arribo de cruceros inició el desarrollo de una importante actividad turística en Ensenada. A partir de 1994, con la promulgación de la Ley de Puertos, la creación de la Administraciones Portuarias Integrales y la concesión integral para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios portuarios del Recinto Portuario, que otorgó la Secretaría de Caminos y Transportes, con un nuevo enfoque, el puerto de Ensenada inicia su modernización, adaptándose al comercio marítimo internacional conservando su vocación múltiple. El 1ro de junio de 1998 se inaugura la nueva Base Naval. En 1999 se propone a

las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, una nueva delimitación para el Recinto Portuario de Ensenada (*ibid*).

En el año 2010, se le otorga al puerto de Ensenada entre otros puertos federales, como: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz, la marca de Calidad la cual consiste en la eficiencia y competitividad de los servicios a usuarios y clientes, esto basado en la metodología utilizada en Valencia y Barcelona. En la pasada administración se habían invertido en el desarrollo del puerto casi 50 millones de pesos, más de la mitad de esos recursos el 55% correspondió a recursos públicos y el resto a recursos privados. La inversión en el periodo 1995 - 2000 permitió crear 40 terminales e instalaciones portuarias, 11 plantas industriales nuevas, además de 5 muelles nuevos para cruceros. De los puertos ya mencionados, Ensenada, destacó por las garantías en los procesos de desatraque, atraque e importación, en conjunto las actividades de todos los puertos, se dirigen en tres direcciones, la calidad dirigida a los clientes junto la relación entre empresas que demandan niveles de calidad internacional, además los prestadores de servicios y la integración del puerto, por ende mejora el servicio de esta herramienta comercial.

En el periodo 2007 – 2012 el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes manejó como meta la implementación de la Marca de Calidad en los puertos que manejan movimientos de contenedores y de esta manera hacer eficientes los servicios portuarios. Cabe destacar que entre los años 2011 y 2012 se incrementó el arribo de cruceros en 16% esto de acuerdo a la Secretaría de Turismo y al Comité de Cruceros coordinado por Proturismo Ensenada, en contraste a los puertos del Caribe y el Pacífico, dado la localización del municipio de Ensenada a la línea fronteriza con Estados Unidos es por eso que líneas como: Celebrity Cruises, Solstice, ofrecen recorridos de una duración aproximada de 9 días dirigidas hacia Seattle, dentro de esta ruta tocan algunos puertos como: San Diego, Los Ángeles, Santa Bárbara y San Francisco en California, así como Astoria y Victoria (API, 2012).

En el caso de **Isla de Cedros**, uno de los vínculos importantes con la península de Baja California es con Guerrero Negro. Esto fue a partir del descubrimiento de depósitos de sal fósil, en salitres naturales formados naturalmente por la evaporación del agua de mar que inunda los terrenos planos, en la partes bajas de la Laguna Ojo de Liebre, por mucho tiempo se extrajo de manera rudimentaria la sal de este sitio, se transportaba en góndolas mineras hasta un embarcadero de madera en el extremo de la laguna, para llegar a pequeñas embarcaciones. Fue en la década de los 50's cuando las salinas de California y San Francisco dejaron de abastecer a la industria papelera,

los empresarios norteamericanos buscaron un lugar adecuado para ubicar instalaciones productoras de sal. Fue Daniel K. Ludwig presidente de la empresa National Bulk Carriers, que interesado, comenzó los trámites ante la entonces Comisión de Fomento Minero del Gobierno Mexicano para la explotación de las salinas de Guerrero Negro.

El 7 de abril de 1954 se constituye Exportadora de Sal S.A (ESSA)., el primer embarque de sal sale del puerto llamado Venustiano Carranza en marzo del 1957 con una cantidad de 8,708 toneladas. Al paso del tiempo los terrenos de la salina crecieron, su producción fue aumentando de 79, 790 toneladas a 7 millones de toneladas al año. En 1960 inició la participación de ESSA en el mercado japonés, 5 años después se inicia todo un programa de inversión para aumentar la capacidad, producción y comercialización, además se construyen nuevas instalaciones portuarias y una planta lavadora en el interior de la Laguna Ojo de Liebre, en el puerto de Chaparritos, también Isla de Cedros se vio beneficiada con este programa, en las instalaciones portuarias, infraestructura industrial y habitacional, se habilitaron. “El 15 de noviembre de 1966 se constituyó la Empresa Transportadora de Sal, S.A., empresa filial de ESSA, para transportar sal por medio de barcazas y remolcadores de Guerrero Negro, B. C. S. a Isla de Cedros B. C., en donde embarcaciones de gran calado reciben la sal y la transportan hacia su destino final en el mercado internacional.” (Secretaría de Economía, 2010.).

La regulación de los cuerpos físicos que comprenden el territorio insular empezó a partir del año 1917, tal ordenación se refiere a la Constitucional dentro de los artículos 42 y 48. Anteriormente las únicas entidades federativas que reconocían límites marinos eran: Campeche Jalisco, Guerrero, Oaxaca, Sonora, Sinaloa, Tabasco, Tamaulipas, Veracruz y Yucatán, los estados que componen actualmente la península de Baja California, no existían como tal, eran catalogados como territorios federales (estas entidades dependían directamente del Gobierno Federal, por lo tanto no eran considerados estados libres y soberanos) esta situación anulaba la posibilidad a los territorios de reclamar alguna isla para sí. Fue entonces hasta enero 1935 gracias a reformas constitucionales que se divide el territorio en norte y sur pero continua bajo el mandato del Gobierno Federal. Es a principios de la década de los 50´s que el Territorio Norte, se transforma en estado de la federación, pero no se reconoce o reclama como parte del territorio las islas que se encuentran en las aguas del Pacífico o del Golfo de California.

Sin embargo en 1959 se publica en el Diario Oficial del Estado la reforma del Artículo 7º de la Ley Orgánica Municipal, la división del estado en cuatro municipios, de estos tres integraron islas a su

jurisdicción. Mexicali incluyó varias islas del Golfo de California: Isla Encantada, Isla San Luis, Isla Ángel de la Guarda, Isla Salsipuedes, entre otras. Tijuana en tanto obtiene la autoridad sobre las Islas Coronado. Ente las islas que pasan a componer parte del estado, al Municipio de Ensenada, fueron: San Benito, Todos Santos y de Cedros por mencionar algunas (Cabada, *op. cit.*).

La explotación de ciertas especies como la sardina empezó a inicios del año 1916, en la bahía de Monterrey, California, Estados Unidos, su captura se incrementó debido a la necesidad de alimentos durables y de transporte sencillo, sobre todo para combatientes de las guerras mundiales. Hacia 1927 comenzó la pesquería comercial de esta especie de tunidos, en México, especialmente en la zona noroccidental de Baja California, que tenía como base de desembarco los puertos de Ensenada e Isla de Cedros (SEMAR citado por Del Moral; 2010).

Entre 1927 y 1945, se utilizaron los mismos métodos de pesca, durante las mismas temporadas que en el estado de California de Estados Unidos, pero el volumen promedio de captura en México durante los primeros 11 años se mantuvo por debajo de las mil toneladas métricas por año, debido a que la capacidad de industrialización era reducida. Entre 1946 y 1952 aumentaron las capturas hasta alcanzar la cantidad de 16 200 tm al año, estas se trasladaban de California hacia Baja California, este incremento se vio influenciado por el crecimiento industrial de manera acelerada en Ensenada, esto debido a la creación de empresas pertenecientes al general Abelardo L. Rodríguez; Astilleros Rodríguez, S.A., y Pesquera Pacifico, S.A de C.V, una daba servicio a embarcaciones sardineras y la segunda procesaba el tunido en sus instalaciones de enlatado y transformación en harina.

Desde 1953 aumentó la capacidad de procesamiento de la industria sardinera de Ensenada, esto provocó que se buscaran nuevas áreas de pesca hacia el sur del puerto, bahías Vizcaíno en B.C, pero debido a la lejanía y aumento de costos del manejo de la flota se establecieron otros puertos base y de desembarque como: Isla Margarita, entre otros sitios. Fue a partir de la década de los 60's que la actividad de las pesquerías tuvo un despunte, además de haber descubierto importantes recursos en el Golfo de California, se extendió dicha actividad de las pesquerías hacia estados como: Sonora y Sinaloa. Durante el siglo pasado las pesquerías del oeste de Baja California, no se relacionaban entre sí, los atunes se enlababan para consumo humano, y las sardinas de buena calidad se congelaban y exportaban a países de oriente como Corea del Sur, Filipinas, Japón y Australia, en tanto las sardinas de mala calidad se vendían a procesadoras locales de harina. Toda la sardina era procesado en Ensenada, había dos tipos de actores: las plantas congeladoras y las

reductoras, no existía preocupación por el abastecimiento del insumo, debido a que existía un equilibrio económico, dada la poca competencia que existía en este rubro. Sin embargo, en 1997 empresarios ensenadenses buscaron una alternativa para el atún azul, esta situación fue resuelta con ranchos atuneros, esto consistía en capturarlos, transportarlos a la costa y mantenerlos en encierros, para engordarlo y obtener la talla suficiente para obtener buenos precios en el mercado japonés de sushi y sashimi. Gracias a esta situación nació un tercer uso ya que surgió una relación entre la sardina local y el atún aleta azul ya que la primera se alimenta de la segunda (del Moral, 2010).

Ensenada se consideraba el puerto principal de pesca de atún en México, esto hasta que el embargo atunero instaurado por Estados Unidos, la industria sufrió un decaimiento, lo cual provocó que el mercado se enfocará a nivel nacional, se cambiaron operaciones a Sinaloa, Colima y Chipas, las empresas de Ensenada se adaptaron paulatinamente para poder colocar sus productos en el extranjero, tal proceso fue facilitado con la adquisición de nueva tecnología para la exportación de atún aleta azul fresco a Japón. Fue poco a poco que los ranchos surgieron en la zona. A principios de 1997, el Rancho Marino Guadalupe, S.A de C.V empieza operaciones en Isla de Cedros, con el primer cultivo de atún en México, esta empresa fue fundada por socios de Pesquera Nair, S.A de C.V, después de un tiempo y debido a condiciones climatológicas, la empresa tuvo que cerrar operaciones en 1999. Pero fue en 2002 que reiniciaron actividades con una concesión en bahía Salsipuedes. El decenio de los 90's significó una competencia fuerte con otros puntos de industrialización, el mercado nacional fue acaparado por Grupo Pando, localizado en Baja California Sur y Grupo Yavaros en Sonora, tal situación provocó que cerraran enlatadoras en Ensenada, la maricultura en países Asiáticos y Australia y la competencia entre las empresas produjo el cierre de la última planta reductora de pescado en 2006, (del Moral, *op. cit.*).

El pueblo de Cedros se fundó en 1922, sin ninguna planeación y en un principio los pescadores trabajaban para empresas de Abelardo L. Rodríguez (presidente de México en la década de 1930), después para empresas japonesas, y más recientemente para la cooperativa bajacaliforniana Pescadores Nacionales de Abulón; en ese año se fundaron la villa pesquera y la enlatadora de Puerto Cedros, pero en pocos años crearon una exitosa cooperativa pesquera. Con las oportunidades que los recursos pesqueros brindaban, la población se incrementó. Además, en la década de 1960 se construyó el muelle para cargar sal, por lo que trabajadores de la empresa salinera se establecieron formando el poblado El Morro" (García, *op. cit.*), actualmente, la sal

obtenida de las salinas de Guerrero Negro constituye la principal carga del puerto de la isla, que por el volumen de sal que mueve lo ha convertido en uno de los puertos principales de México, en 2010 registró una exportación de 13 673 798 de toneladas de sal (SCT, 2010).

Las operaciones portuarias en la Isla de Cedros dieron inicio por el interés en la presencia de sal fósil en la Laguna Ojo de Liebre, Exportadora de Sal, actor importante en esta historia, obtiene la concesión de la zona marítima para la operación de instalaciones portuarias, propiedad de la nación: Morro Redondo, puerto localizado en la isla de Cedros, acredita a la empresa conforme a la Ley General de Sociedades Mercantiles el 7 de abril de 1954, ante el notario público número 100 en el Distrito Federal, a partir de esta fecha y por los años siguientes se renovarían y expedirían nuevos permisos y concesiones ante otras instancias, por ejemplo, la concesión dada por la Secretaría de Marina y el Ejecutivo Federal, firmada el 7 de junio de 1970 con vigencia de 21 años, este empezó el 10 de febrero de 1965, este consistía en la operación, explotación y administración de las obras de atraque e instalaciones complementarias construidas en los lugares conocidos como el puerto Chaparrito en Laguna Ojo de Liebre, B.C.S y Morro Redondo en la bahía de San Sebastián Vizcaíno, en Isla de Cedros, B.C., que se aprovechan mediante autorización y permisos, permisos provisionales el 27 de abril de 1956, 10 de abril de 1962, 10 de febrero y 18 de mayo de 1965 y 15 de septiembre de 1969, por parte de la Secretaría de Marina.

A través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se obtiene una nueva concesión de la Secretaria de Marina (SCT 1/86) con el objeto de usar y explotar lo siguiente: una planta general de instalaciones de carga de barcas, puentes de carga, muro de contención, entre otras obras que afectaron 1, 497 m² de la zona marítima territorial en el Chaparrito, jurisdicción del Puerto Venustiano Carranza, además de un sistema general de instalaciones como muelles, plataformas, cargadores de barcos, depósitos de almacenamiento y terminales en 1, 4463 m² mas, este permiso expiró el 28 de abril de 2006 a pesar de concluir los permisos siempre hay algún otro en proceso de tramites o antes de acabar se busca renovar estos permisos. Como ejemplo se puede mencionar el permiso de la Secretaria de Medio Ambiente Recursos Naturales y Pesca, con fecha de 28 de noviembre de 1997, renovado en 2005, ante la Dirección de General de Puertos de la Secretaria de Marina, en este último hubo una inversión de más de 36 millones de dólares en punta Morro y en Chaparritos más de 69 millones de dólares (2003) recursos que se ocuparon para el sistema de carga, transportadores y sistema de cargadores de barcos. (Diario Oficial de la Federación, 2006).

La localidad de Cedros es la más importante de la isla, de acuerdo a entrevistas realizadas a pescadores en la Cooperativa de Pescadores Nacionales de Abulón, para la captura de langosta que es abundante en los costas de la Isla de Cedros; en diversos puntos de la isla recogen las langostas vivas y las encierran en cajones de madera flotantes amarrados unos con otros, las entregan a un barco que las lleva al aeropuerto de donde son trasladadas al puerto de Ensenada, y de ahí son distribuidas a Asia y la costa oeste de Estados Unidos².

² Verifican con una regla especial en forma de C que sean animales adultos; si son de menor tamaño los regresan al agua, los que cumplen con el requisito del tamaño adecuado los arrojan en otros cajones donde verifica el peso.

Capítulo III. Rasgos socioeconómicos de las localidades y los puertos de Ensenada y Cedros

En el presente capítulo se presentan dos apartados: en el primero se aborda lo referente a los aspectos demográficos y se divide en seis apartados relativos a la evolución, la composición, el grado de urbanización, la migración, la salud y, la vivienda y los servicios; en el segundo se examinan aspectos económicos en subapartados acerca de la población económicamente activa y los sectores predominantes.

Cabe hacer mención de la dificultad para obtener la información actualizada para algunos temas de este capítulo, ya que el formato del último Censo de Población (2010) no coincide con los que le preceden, situación que dificulta el seguimiento y comparativos de algunos datos.

La población de la península de Baja California, a lo largo de su historia, se ha visto en constante movimiento, por lo general siempre en ascenso, desde la fiebre del oro, la prohibición de alcohol en Estados Unidos, los planes y los acuerdos binacionales que dirigían mano de obra de origen mexicana hacia aquel país, el asentamiento de las plantas maquiladoras en las zonas fronterizas. Derivado de ello, en la actualidad la migración sigue siendo un fenómeno que le infiere un rasgo especial a todo esta zona, aunque Ensenada no es fronteriza, se encuentra muy cerca e inmersa en la dinámica de las ciudades conurbadas de Tijuana y San Diego, de Tecate, de Rosarito e incluso de Mexicali.

Ensenada registra constante movimiento de personas y productos comerciales, ya que recibe una considerable cantidad de visitantes de los cruceros que arriban, así como de la creciente actividad turística y cultural relacionada con el agroturismo de los viñedos cercanos, de la organización de torneos de pesca deportiva nacionales e internacionales, para la cual se han implementado marinas privadas para barcos de este tipo; asimismo llegan y salen mercancías para exportación e importación y se han instalado numerosas maquiladoras. Todo en conjunto atrae a la población a estas fuentes de trabajo.

En contraste, en Isla de Cedros, la población por lo general se ha visto marcada por el descenso, desde que la orden de los padres Dominicanos decidió redirigir a los nativos de la isla hacia la península, debido a la difícil accesibilidad que le caracteriza, el total de la población ha disminuido, esto se debe a que carece de instituciones de educación superior o de especialidades médicas, y aunque existe posibilidad de empleo en las cooperativas pesqueras, no todos se emplean en dicha

actividad y son muy pocas las ofertas de trabajo, a lo que se le debe agregar la lejanía de la isla. Si bien la exportación de sal en la zona portuaria de Punta Morro, proveniente de Guerrero Negro, ocupa algún personal, son escasas las contrataciones. En Cedros se han desarrollado algunos servicios, ahí se encuentran pescadores, organizados en una cooperativa, lo que dificulta el acceso a ese trabajo. Por otro lado, existen instalaciones de la Secretaría de Marina en donde, se encuentran algunos grupos de marinos, quienes se ocupan de poner señalamientos, equipos pertenecientes a la Dirección General de Oceanografía y Mareografía, del periódico arribo de buques de Marina y realizan prácticas que efectúan en el mar y en la localidad. Cabe mencionar que actualmente se ha despertado un nuevo interés por viajes hacia el océano Pacífico, específicamente por rutas turísticas, que incluyen a Isla Cedros, relacionadas con la actividad en los torneos de pesca deportiva y buceo que se efectúa en las islas cercanas.

3.1. Perfil Demográfico

3.1.1. Evolución de población del estado de Baja California 1895 – 2010

El primer censo que se realizó y registró en México fue en el año de 1895, para entonces, los actuales estados peninsulares de Baja California y Baja California Sur no existían como tales, conformaban uno de los dos Territorios que se conocían en la República Mexicana, fue en 1910 que por decreto presidencial de Porfirio Díaz, el territorio de la Península de Baja California se dividió en Partido Norte y Partido Sur, fue en la primera mitad de la década de los 50's del siglo pasado que el primero se transforma, por disposición oficial, en el Estado de Baja California, con tres municipalidades, Mexicali, Tecate y Ensenada, ya que fue en el 1947 que se agrega Tecate como delegación del Distrito Norte, anteriormente recibía la categoría de sección municipal, debido a estos hechos se decidió hacer un corte de la información en dos etapas, una hace referencia al periodo en que Ensenada era una parte del Territorio de Baja California, la otra es a partir de 1960, ya que en 1952 se erige como Estado, siendo hasta este censo en que se registra con esta categoría, para este momento de la historia los municipios existentes eran: Mexicali, Ensenada, Tecate y Tijuana, por último en el año 1995 se crea el municipio de Playas de Rosarito por decreto en la Ley Orgánica de la Administración Pública Municipal del Estado de Baja California (INEGI, 1997b). Para la Isla Cedros los antecedentes poblacionales son escasos. A partir de la instauración del muelle para la exportación de sal y con dos localidades permanentes, separadas por aproximadamente diez

kilómetros, ambas al sureste de la isla, la localidad de El Morro con pocas personas, básicamente las que trabajan en la empresa exportadora de sal, ubicadas en una población planeada como una especie de unidad habitacional (Baxin, 2010); el poblado de Cedros, el asentamiento más grande que creció sin planeación alguna, y es básicamente de pescadores, algunos de los cuales tienen antecedentes familiares en la localidad hasta de un siglo; actualmente Isla Cedros, constituye una Delegación, la Número14, de las 23 del municipio de Ensenada.

En un periodo de 55 años, (de 1895 a 1950) la población de la República Mexicana se ve duplicada al pasar de un poco mas de 12.5 millones a mas de 25.5 millones de habitantes, los datos referentes al Territorio de Baja California en este mismo periodo, indican que creció alrededor de seis veces, la tasa de crecimiento que obedece a este periodo, fue de 0.87%, en tanto para el Partido Norte hubo un crecimiento constante a partir de 1921, la tasa fue de 1.40%; para los siguientes censos se registró un decrecimiento respecto a este año, ya que para 1930 la tasa de crecimiento fue de 1.04%, en tanto que para 1940 disminuyó a 0.61%, después hubo un importante repunte de 1.88% en 1950 (Cuadro 3.1).

Cuadro 3.1 Evolución de la población, Territorio de Baja California, 1895 – 1950

Año de Censo	Población total (nacional)	Población total Territorio de la Baja California.	Población total Partido Norte	Tasa de crecimiento. (%)
1895	12, 576,730	37,429	-	-
1900	13,607,272	47,082	-	-
1910	15,160,369	52,272	9,760	-
1921	14,334,780	62,831	23,537	1.40
1930	16,552,722	95,416	48,327	1.04
1940	19,653,552	130,378	78,907	0.61
1950	25,791,017	287,829	226,965	1.88

Fuente: elaboración propia a partir de INEGI Censos 1895 -1950,.

En tanto, para la siguiente etapa de 1960 a 2010, la población del país triplicó para el censo de 2010 respecto al de 1960. La situación estatal no ha sido muy diferente puesto que de medio millón de habitantes aumentó a un poco más de 3 millones para el último censo, el crecimiento ha sido constante para este estado fronterizo, situación que incentiva la migración desde diferentes puntos del país. Escenario que se repite para el municipio y la localidad, pues el primero de registrar alrededor de 65 mil habitantes, asciende a una cantidad un poco por debajo del medio millón y ha mantenido un crecimiento constante con los mayores repuntes en los últimos 20 años; así de 1990 a

2000 la tasa fue de 0.31%, con aumento de más de 80 mil personas residentes en el municipio, y de 2000 a 2010 por más de 120 mil personas con una tasa correspondiente a 0.38% (Cuadro 3.2).

Cuadro 3.2 Evolución de la Población, Estatal, Municipal y Local, 1960 – 2010

Año de Censo	Población total (nacional)	Población total B.C (estatal)	Población total Ensenada (municipal)	Tasa C (%)	Población total Ensenada ciudad (local)	Tasa C (%)	Población total Isla de Cedros (delegacional)	Tasa C (%)
1960	34,923,129	520,165	64,934		42,561		1,409	
1970	48,225,238	870,421	115,423	0.78	77,087	0.80	1,972	0.40
1980	66,846,833	1,177,886	175,425	0.52	120,487	0.55	1,696	-0.14
1990	80,840,622	1,630,516	255,776	0.46	165,223	0.36	2,696	0.59
2000	95,753,396	2,286,879	338,298	0.31	206,700	0.24	1,627	-0.40
2010	110,991,953	3,155,070	466,814	0.38	279,765	0.34	1,339	-0.18

Tasa C: tasa de crecimiento

Fuente: elaboración propia a partir de INEGI, Censos 1960 – 2010.

La población de la localidad de Ensenada, equivale al 60% de la población total del municipio, es aquí donde se concentra la mayor parte de los servicios, y así crece la mancha urbana, la población se duplicó entre los años 60's y 70's del siglo pasado, aunque tal fenómeno no se ha repetido, si ha mantenido un progreso poco variable, entre 1990 y 2000 el crecimiento ascendía a 0.24%, solo superado para la siguiente década con un aumento de poco más 70 mil habitantes y una tasa registrada de 0.34%.

La situación no es semejante en las cifras registradas para Isla de Cedros a partir de 1990, datos que a simple vista marcan un decrecimiento en este periodo de 20 años, pues la población entre un Censo y el siguiente (1990 - 2000) marca una disminución de mil personas, por lo que la tasa se registró como negativa con -0.40%, aunque para el siguiente Censo (2010) el descenso no fue el mismo, para una comunidad isleña esto es importante, ya que para ese año hubo cerca de 300 personas menos, la proporción fue de -0.18%.

3.1.2. Composición de la población por sexo y edad

En la composición de la población estatal de Baja California, en general los porcentajes relacionados con la población masculina son menores que los de la femenina. La proporción de la presencia femenina en este caso es menor, en los censos de 1990, 2000 y 2010, la diferencia es de un punto porcentual y no es significativa. En cuanto a la escala municipal con respecto a la población total del

estado se aprecia una proporción de sólo 7.88% hombres y 7.80% mujeres, contra la de 2010 que fue de 7.44 y 7.33%, respectivamente. En la escala local los porcentajes oscilan entre 5.0 y 5.12 % en cuanto a la población de hombres y mujeres, respectivamente, en contraste con la 2010 que descendió fueron de 4.42% hombres y 4.51% mujeres, también con respecto a ese total de población del estado. La Isla de Cedros enfrenta una situación similar al municipio en la misma relación con respecto al total de población del estado, en 1990 representaba proporciones de 0.07% en hombres y mujeres, respectivamente, y de 0.02% también en ambos en 2010(**cuadro 3.3**).

Cuadro 3.3. Composición de la Población Municipal, Local y Delegacional, 1990 – 2010

Entidad año	Proporción respecto a la población total del estado					
	1990	%	2000		2010	%
<i>Baja California</i>	1,630,516		2,286,879		3,155,070	
H	816,892		1,152,337		1,591,610	
M	813,624		1,134,542		1,563,460	
<i>Ensenada Municipio</i>	255,776		338,298		466,814	
H	128,357	7.88	169,278	7.40	235,130	7.44
M	127,419	7.80	169,020	7.39	231,684	7.33
<i>Ensenada Localidad.</i>	165,223		206,700		279,765	
H	81,491	5.00	102,138	4.47	139,411	4.42
M	83,732	5.12	104,562	4.56	140,354	4.51
<i>Isla de Cedros</i>	2,696		1,627		1,339	
H	1,360	0.07	885	0.04	718	0.02
M	1,336	0.07	742	0.02	621	0.02

Nota: la proporción de la localidad y el municipio se elaboraron con respecto al dato total del estado del estado
Fuente: elaboración propia a partir de INEGI, censos 1990 , 2000 y 2010

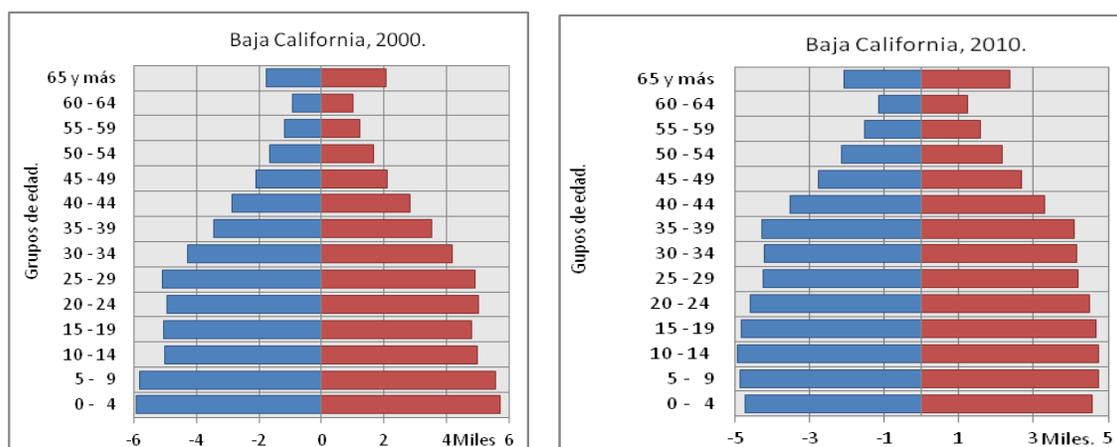
Para el año 2010, la población en conjunto de la ciudad de Ensenada y la Delegación de Cedros representaba el 60.18%, el resto pertenecía a las otras localidades del municipio, en donde la mayor proporción corresponde a Ensenada con un valor de 59.9%, la cual está catalogada como localidad urbana (de más de 15,000 habitantes), por el contrario las localidades en la isla son sumamente reducidas, en conjunto su población no asciende ni a los dos millares que equivalen a sólo el 0.29% del municipio.

Las pirámides de edad son una herramienta que permite visualizar la población total en grupos quinquenales, además de estar dividida en población femenina y masculina, esto ayuda a realizar

una comparación entre el Estado y las localidades, entre 2000 y 2010. La población del año 2000 para el estado de Baja California se aprecia que la base es mayor que los grupos subsecuentes, los cuales disminuyen hasta el cohorte de 25 a 29 años que aumenta y a partir de este decrecen de nuevo, hasta 65 años y más; la situación cambia de manera evidente para el año 2010 donde los grupos de 0 a 9 años (la base) es menor a los grupos que le siguen, en este año es a la inversa, pues la disminución se da en el grupo de 25 a 29 años, el aumento se dio en el cohorte de 35 a 39 años, y disminuye de nuevo hasta las barras que representan a la población de 65 años y más (Gráfica 3.1).

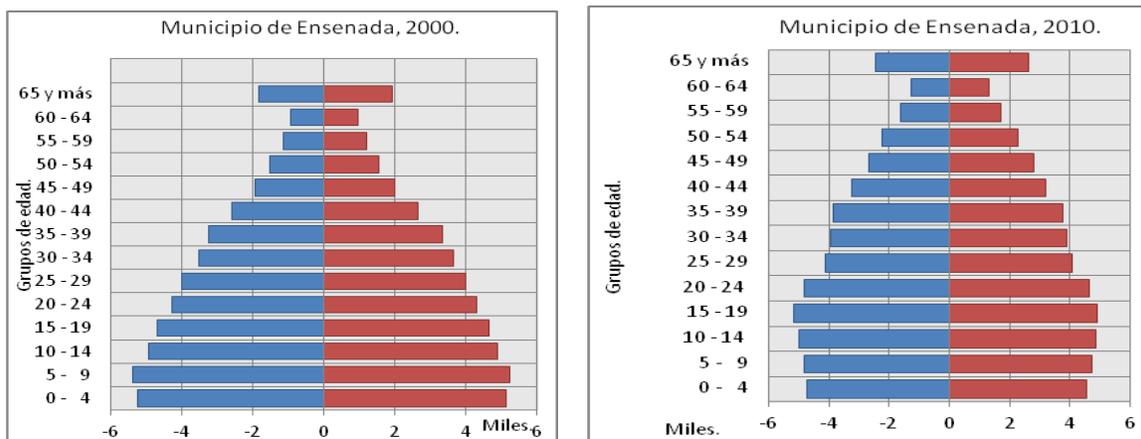
En las pirámides de población correspondientes al municipio de Ensenada para el mismo periodo, 2000 a 2010, se observa un cambio significativo, en la primera la base es menor que los grupos que le siguen pero mantiene una figura correspondiente a una pirámide expansiva, para 2010 toma una forma entre regresiva y estacionaria, en contraste al año 2000, los grupos de 0 a 14 años están por debajo de los grupos de población joven y se vuelve a ver disminuido después de los 25 años, lo que podría explicarse con la migración, hasta la mencionada porción de 65 años y más, que también en estas graficas son mayores a los grupos anteriores (Gráfica 3.2).

Gráfica 3.1 Pirámides de Edad, Estado de Baja California, 2000 -2010



Fuente: elaboración propia a partir de INEGI, Censos 2000, 2010.

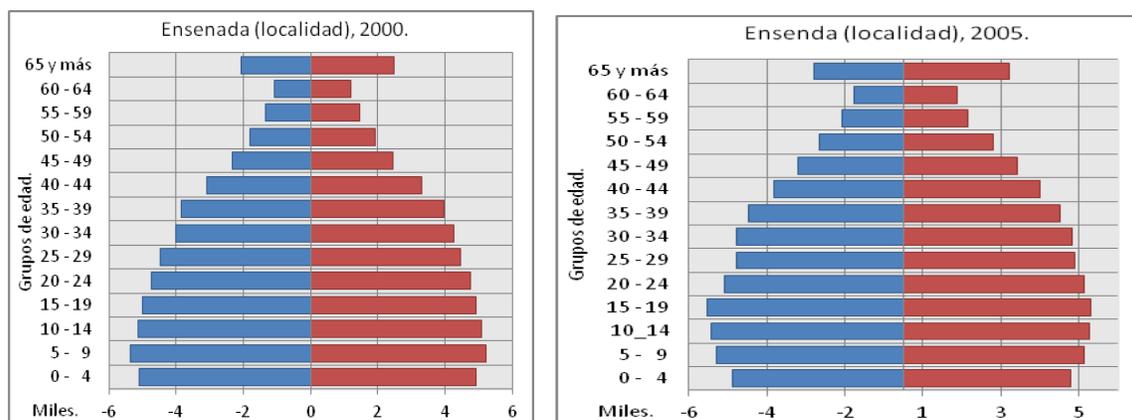
Gráfica 3.2 Pirámides de Edad, Municipio de Ensenada, 2000 – 2010



Fuente: elaboración propia a partir de INEGI, Censos 2000, 2010.

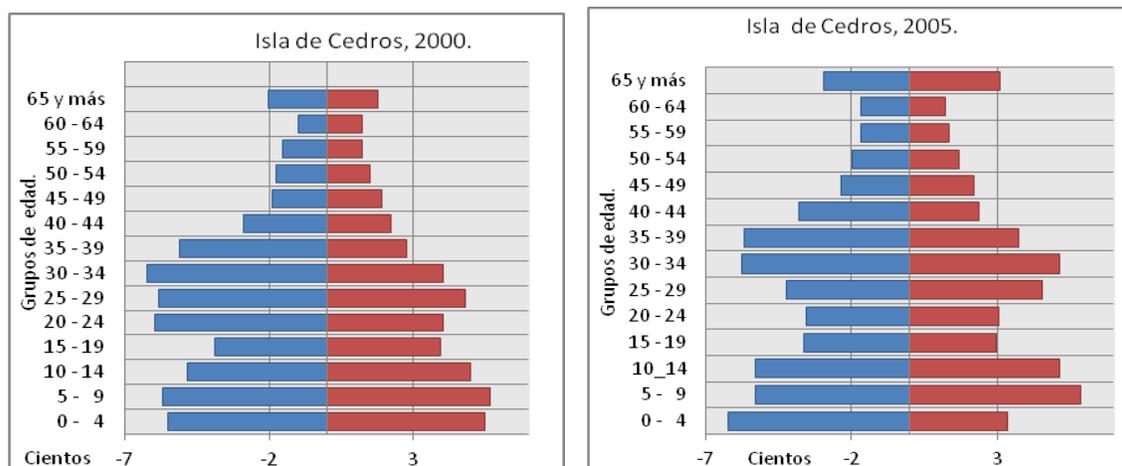
Para la elaboración de pirámides a escala local, se enfrentó el problema que para el 2010 no se realizó el desglose correspondiente a los periodos que le anteceden, por lo que no se podía llevar a cabo el comparativo con las escalas estatal y municipal, con el fin de observar la situación más reciente se elaboraron las graficas de localidad con datos de 2000 y 2005, último dato completo y desplegado, así se decidió presentar las pirámides de este año (2005) como parámetro más reciente. Se aprecia que continúa esta diferencia entre ambas localidades, las formas son diferentes entre sí, la base es menor para la gráfica correspondiente a Ensenada, y la de Isla de Cedros es amorfa mostrando una gran diferencia con la de la ciudad (Gráficas 3.3 y 3.4).

Gráfica 3.3 Pirámides de Edad, Ensenada, 2000 - 2005



Fuente: elaboración propia a partir de INEGI, Censo 2000

Gráfica 3.4 Pirámides de Edad, Isla de Cedros, 2000 - 2005



Nota: incluye todas las localidades de Isla de Cedros

Fuente: elaboración propia a partir de INEGI, Censo de Población, 2005.

Las localidades de Ensenada y de la Isla de Cedros (se presentan en conjunto todas las localidades de la isla), en el año 2000, presentan pirámides bastante disimiles, en un inicio sólo la diferencia que existe entre el total poblacional de una y otra marca una importante diferencia. La base es como en las anteriores más pequeña que los grupos subsecuentes, a partir de 5 a 9 años las barras descienden con poca variación en el caso de Ensenada, en contraste Isla de Cedros, presenta un desequilibrio, si bien los primeros grupos se mantienen con cifras semejantes para hombres y mujeres, a partir de los 15 a 19 años hay un presencia menor de la población masculina respecto a la femenina para ese mismo grupo, sin embargo desde los 20 a 44, años hay más hombres que mujeres, los siguientes cohortes de edad se ven más o menos nivelados, incluido el grupo de 65 años y más, en consecuencia la figura dista mucho de una pirámide convencional (**Grafica 3.4**).

La densidad de la población es una razón entre el total de una población y el área que esta ocupa, lo concerniente a la escala nacional obedece a una razón de 57 hab/km², la medida estatal (Baja California) se encuentra por debajo de la nacional, y de los cuatro primeros lugares estatales, es de 44 hab/km² dentro de los primeros 15 sitios. Al realizar esta misma operación para el municipio e Isla los datos corresponden a 5 hab/km² y 4 hab/km² respectivamente, en el primero debido a la gran extensión del municipio y en el segundo a la poca población existente.

3.1.3 Grado de Urbanización

Hacia el año 2010, a nivel nacional, el 78% de la población vivía en localidades urbanas, en tanto el restante 22% habitaba localidades rurales. Para el estado de Baja California existe una diferencia aún más marcada entre una y otra, la población urbana fue de 92%, la demás es rural (8%). De acuerdo con INEGI, para clasificar una localidad como urbana necesita tener 15 000 habs., Isla de Cedros para el último censo realizado, contaba con sólo 1 339 habs, en cambio la cabecera municipal, la ciudad de Ensenada registró 279 765 habs, (INEGI; 2010) El área urbana de la ciudad de Ensenada tiene únicamente 61.0742 km², y concentra el 65.7% de la población total del municipio, lo que ocasiona grandes problemas urbanos, sociales y ambientales, que requieren de más y mejores servicios. La población del municipio ha crecido básicamente hacia las áreas urbanas en localidades hacia la porción norte del municipio, tal es el caso de las aledañas a la ciudad de Ensenada como El Sauzal y Maneadero en los extremos de la localidad respectivamente, la primera hacia la salida a Tijuana y la segunda hacia la salida al sur de la península, en ellas se han desarrollado los servicios y vivienda. Situación que en el caso Isla de Cedros no se registra, ya que solo las dos localidades que la componen son las significativas.

3.1.4. Migración

La ciudad de Ensenada se encuentra inmersa dentro de la dinámica de movilidad que se da en el Estado de Baja California, al ser uno de los seis estados fronterizos en la porción norte del país y, aunque el municipio no es propiamente fronterizo, si está próximo a Tijuana, que es uno de los cruces más importantes para el traslado tanto legal como ilegal de personas de México. El total de los habitantes no nacidos en 2010 en el municipio es 184,922, se dirigen a este lugar por motivos diferentes, pero comúnmente la razón principal es la posibilidad de llegar a Estados Unidos de Norteamérica a través de Tijuana, pero a veces las deportaciones o la falta de capital impiden que su intención culmine y muchos se quedan a radicar en la ciudad o en la región y buscan trabajo por lo general en las maquilas y empresas instaladas; otra situación que hace crecer este movimiento de personas, son las redes sociales, pues quienes ya se encuentran viviendo allá reciben a sus familiares, esto pasó en proporción considerable, con comunidades de origen oaxaqueño, la proximidad de otros estados es también una de las situaciones que ayuda a la movilidad de migrantes, ejemplo de esto es la cantidad procedente de estados como Sinaloa o Baja California

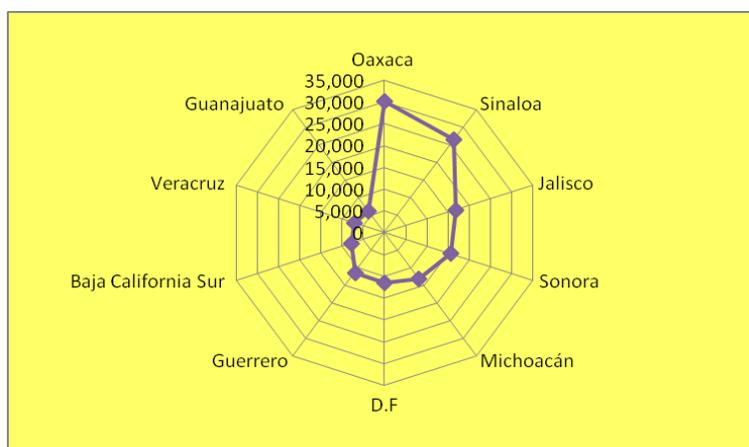
Sur, sólo por mencionar algunos casos. Las diez principales entidades del país, expulsoras de migrantes hacia el municipio de Ensenada son las siguientes (**Cuadro 3.4** y gráfica 3.5)

Cuadro 3.4 Estados de Origen de Migrantes al Municipio de Ensenada, 2010

Origen	Número de migrantes
México	
Oaxaca	30,042
Sinaloa	26,325
Jalisco	16,742
Sonora	15,515
Michoacán	13,026
Distrito Federal	11,487
Guerrero	11,290
Baja California Sur	7,758
Veracruz	7,205
Guanajuato	6,032
Otros países	
Estados Unidos	8,500

Fuente: elaboración propia con base en INEGI. Censo 2010

Gráfica 3.5 Estados de Origen de Migrantes hacia el Municipio de Ensenada, 2010



Fuente: elaboración propia con base a datos de INEGI. Censo 2010,

Es importante mencionar además, la presencia de población procedente de los Estados Unidos de América, al comparar esta cifra con el total de las diez principales entidades de procedencia de

migrantes del país, se encontraría en el octavo lugar, con 8 500 personas originarias de este país, de otros países existen un total de 1,388 personas, este dato llama la atención pues los visitantes o turistas llegan, conocen y en muchos casos deciden optar por quedarse a vivir, por las condiciones naturales, los paisajes y las comodidades para vivir su retiro en los estados de la península.

La situación en cuanto a la migración en isla de Cedros, aunque no existen datos oficiales, se sabe por entrevistas locales, que hay un constante movimiento de personas, por el solo hecho de la localización de las instalaciones de la Exportadora de Sal, además de la presencia de la base naval perteneciente a la Secretaria de Marina, sin dejar de lado las actividades de las cooperativas pesqueras, que se encuentran en Cedros, que tiene un constante movimiento a la península para el transporte de mercancías y obtener insumos necesarios para la población. El total de la población nacida en otras entidades fue de 394 personas.

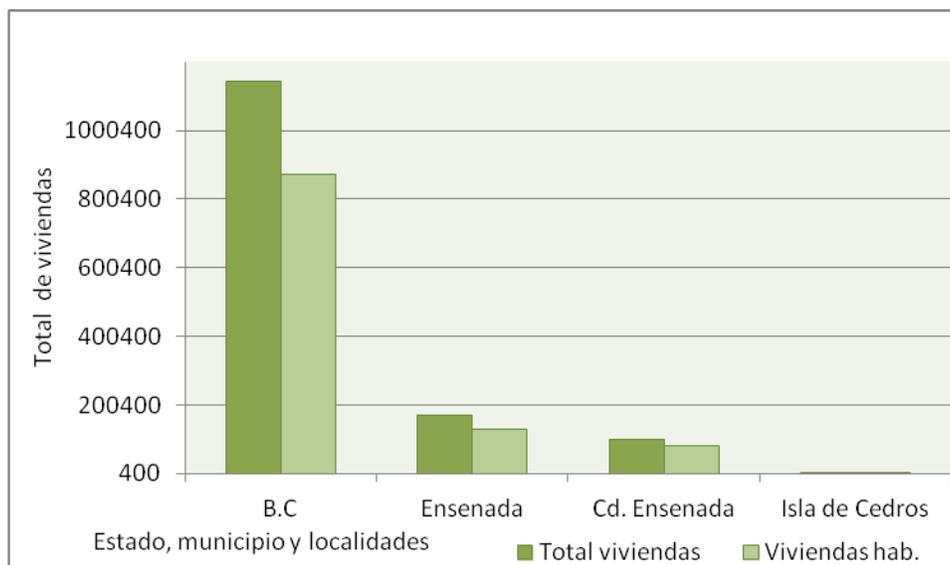
3.1.5. Vivienda y servicios

La vivienda como una de las necesidades básicas que requiere cubrir el ser humano toma muchos significados y variantes, de acuerdo al Instituto Nacional de Ecología, (INE) “Vivienda: Se considera una vivienda a cualquier recinto, separado e independiente, construido o adaptado para el albergue de personas. Las viviendas se clasifican en particulares o colectivas, teniendo en cuenta el tipo de hogar que las ocupa...” (INE, 2013), complementando esta definición el Programa Sectorial de Vivienda (2001-2006) en donde se precisa que “el límite inferior al que se pueden reducir las características de la vivienda sin sacrificar su eficacia como satisfactor de las necesidades básicas, no suntuarias, habitacionales de sus ocupantes. Además señala que este tipo de vivienda deberá cumplir simultáneamente con los siguientes requisitos: a) estar ocupada por una familia, b) no tener más de 2.5 habitantes por cuarto habitable, c) no estar deteriorada, d) contar con agua entubada en el interior, e) contar con drenaje, f) contar con energía eléctrica”(SEDESOL, 2001).

La vivienda contiene una serie de características que permiten o facilitan la vida de sus ocupantes, tal situación puede ser medida y comparada entre una población y otra. Ensenada es considerada netamente urbana en tanto la Isla de Cedros es rural, a pesar de su importancia para la exportación y la transportación del mineral de sal hacia la cuenca del Pacífico, tal escenario se manifiesta en la cantidad de viviendas, en el Estado de Baja California hay un total de 1,143,117 viviendas de las cuales 870,769 (76.2%) se encontraban habitadas hacia 2010, las registradas en el municipio de

Ensenada fueron 16,914 el 14.8% del estado, de este total en la ciudad hubo 100, 634 viviendas que equivalen al 59.6% del municipio. En contraste de este universo, las 549 viviendas que existen en la Isla Cedros representan sólo el 0.32% del municipio (**Grafica 3.6**).

Gráfica 3.6. Total De Viviendas y Viviendas Habitadas, Estatal y Local, 2010



Fuente: elaboración propia con base en Censo 2010, I NEGI.

De acuerdo al Censo de 2010 del total de viviendas del municipio de Ensenada el 33.5% corresponde a las viviendas que cuentan con drenaje, el 23.5% cuenta con agua entubada, el 62.5% dispone de luz eléctrica,, el porcentaje para el servicio de líneas telefónicas e internet fue de 67% y 72.6% respectivamente, llama la atención que la presencia del servicio de internet en la viviendas sea el porcentaje más alto, contexto que se repite para la ciudad y la isla.

En la ciudad de Ensenada, las viviendas que cuentan con drenaje son el 45.2%, las que tienen el servicio de agua entubada equivalen al 33.1% y las que cuentan con luz eléctrica son el 77%, las viviendas que cuentan con internet y líneas telefónicas corresponden al 78.4% y 77.6%, respectivamente.

En Isla de Cedros los porcentajes se registran de la siguiente manera, en cuanto al drenaje es de sólo 37.2%, menos de la mitad en cifras absolutas (204), el porcentaje que responde a las viviendas que cuentan con agua entubada es el menor de todos estos servicios (141) las viviendas que cuentan con luz eléctrica son 73.6% en la ciudad, y 25.7% en la isla. Las líneas telefónicas y el servicio de internet responde a 63.6% y 73.8%, respectivamente (**Cuadro 3.5**).

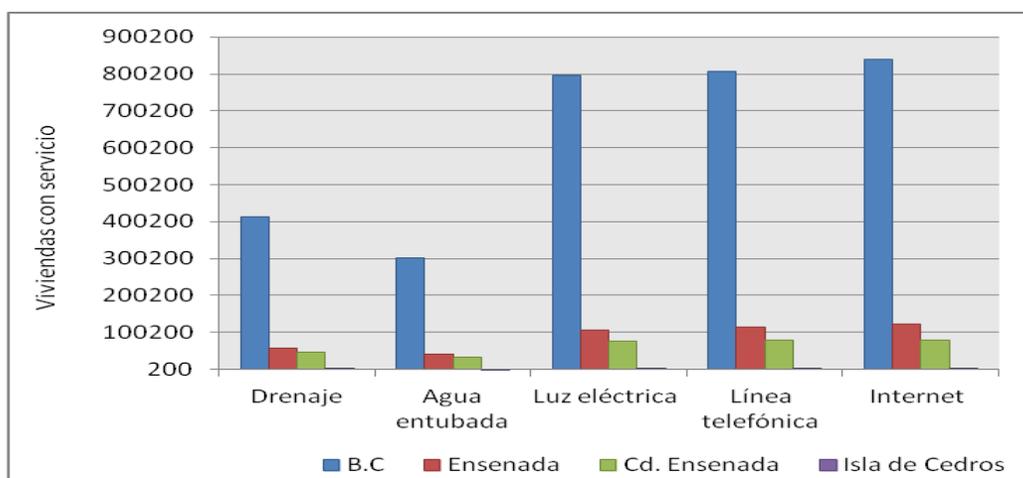
Cuadro 3.5 Viviendas y Servicios, Estatal, Municipal y Local, 2010

Entidad Municipio Localidad	Total de viviendas	Viviendas habitadas	Viviendas que disponen de drenaje	Viviendas que disponen agua entubada	Viviendas que disponen de luz eléctrica	Viviendas que disponen de línea telefónica	Viviendas que disponen de internet
B.C	1,143,117	870,769	411,979	301,817	797,017	807,329	840,665
Ensenada Municipio	168,914	129,657	56,814	39,827	105,551	113,352	122,801
Ensenada Localidad	100,634	80,935	45,462	33,309	77,592	78,068	78,854
Isla de Cedros	549	410	204	141	404	349	405

Fuente: elaboración propia con base en I NEGI censo 2010.

Asimismo en la **gráfica 3.7** se pueden apreciar las marcadas diferencias entre una localidad y otra, en cuanto a los servicios, con menor presencia en ambas localidades se aprecian el drenaje y el agua entubada, aunque en proporciones disimiles.

Gráfica 3.7 Servicios en la vivienda, Estatal y Local, 2010



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

El abastecimiento de agua, en Isla de Cedros es vital para el desarrollo de la población y sumamente escaso en la misma, de acuerdo a Baxin, (*op. cit*) la presencia del vital líquido en varios manantiales permitió su poblamiento. De acuerdo a la Secretaria de Marina a cargo de la Dirección General Adjunta de Oceanografía, hay algunas “facilidades” relacionadas con el abastecimiento de agua, se

cuenta con suministros de agua dulce alimentados por ojos de agua, mismos que son provistos por la condensación de nubes bajas en las elevaciones de la isla, aunque es necesario mencionar que en ocasiones no es suficiente para atender las necesidades de la población, para complementar la cantidad de agua, existe una planta desaladora de la compañía de Exportadora de Sal. En cuanto al suministro de energía eléctrica es proporcionado por la Exportadora de Sal y distribuida por la Comisión Federal del área. Hay registro de algunos servicios más como: combustible suministrado por la cooperativa pesquera de la isla, recolección de basura, el municipio cuenta con un camión de basura, y servicios de grúas ocupadas para efectuar maniobras en el muelle, estos son los aspectos que sobresalen en el mencionado informe, (DIGAOHM, 2011).

3.1.6 Aspectos de salud

Los servicios de salud están dentro del Sistema de Salud del país, que constituyen la respuesta social organizada a las condiciones de salud de la población. Es Ensenada, como cabecera municipal, la que concentra la mayor infraestructura, cuenta con 55 unidades médicas de las cuales dos son de especialidad, debido a que la ciudad se localiza en un Estado que invierte en la salud estatal, así como también a la condición socioeconómica de la misma. La cantidad de unidades médicas está en función del tamaño de la población de las ciudades que establece la centralidad de los asentamientos y sus funciones que marcan la oferta y demanda (Juárez, 2013) (**Cuadro 3.6**).

Cuadro 3.6. Unidades Médicas Escala, Estatal, Municipal y Local

Escala	Número de unidades medicas
Estado de Baja California	226
Municipio de Ensenada	90
Ensenada	55
Isla Cedros	3

Fuente: Juárez, 2013.

Para los isleños el acceder a servicios de salud es un lujo, se requiere contar con infraestructura y recursos, ya que a pesar de existir clínicas del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMMS), Instituto de Seguridad Social y Servicios para los trabajadores del Estado (ISSSTE) y Centro de Salud (SS), ninguno de éstos cuenta con lo indispensable para atender de manera adecuada y en tiempo,

alguna urgencia, ya sea porque carecen de instalaciones o recursos humanos, la población sin derechohabencia acude a las instalaciones de la Secretaría de Salud (**Cuadro 3.7**).

Cuadro 3.7. Unidades médicas, por tipo de institución, 2005

Localidades	Total	IMSS	ISSSTE	SEDENA	SEMAR	% de la S. S.	S.S.	%
Ensenada	55	8	7	3	1	34.5	34	65.4
Isla Cedros	3	1	1				1	

Fuente: Juárez, 2013.

De acuerdo con Juárez (2013) la demanda de atención en salud está determinada por la pertenencia o no a algún sistema de seguridad social, por ello las instituciones de seguridad social, concentran la mayor cantidad de población. De los tipos de servicios de salud, como consulta externa, hospitales generales y hospitales de especialización, la mayor parte se concentra en la consulta externa.

3.2 Perfil Económico

3.2.1 Población Económicamente Activa / Población ocupada por sector

La población económicamente activa (PEA) se refiere a la fracción de la población que está ocupada en algún tipo de actividad económica, dichas actividades están clasificadas en: primarias relacionadas a la producción agrícola, la crianza de ganado y silvicultura o sector agropecuario, secundarias referentes a la transformación, la industria y, terciarias consideradas dentro de este grupo, los servicios y el comercio.

La cantidad de PEA activa del municipio y ciudad de Ensenada comparten la misma situación, ambos entre los periodos 1990 a 2010 ha aumentado un 10% de un 34.5% a un 44.2% del total municipal, para la ciudad ha sido semejante de un 35.5% a 44.8% del total global. No así en la Delegación de Isla Cedros, en donde la población, tanto total como Económicamente Activa ha ido en disminución en números absolutos, a pesar de esta situación el incremento en porcentaje ha crecido alrededor de un 8% (**Cuadro 3.8**).

Cuadro 3.8. Población Económicamente Activa, 1990 – 2010

Año	Ensenada / Municipio	% en el Estado	Ensenada Ciudad	% en el Estado	Isla de Cedros	% en el Estado
1990	88,320	34.52%	58,637	35.49%	891	33.05%
2000	129,583	38.30%	84,638	40.95%	540	33.19%
2010	206,680	44.26%	125,335	44.80%	556	41.51%

Fuente: Elaboración propia con base en censos 1990 -2010. I NEGI.

En la escala municipal, en 10 años (2000 – 2010), la PEA aumentó en cifras netas, aunque disminuye el sector primario de 19.77% pasa a 16.08%, en cambio el sector secundario crece de 21.90% a 26.67%, por último hay un decremento del 53.14% a 52.57% del total de la PEA, aun con sus cambios, se nota que la mayor parte está ocupada en los servicios y el comercio, en segundo lugar la industria, la menor presencia la tienen los habitantes ocupados en las actividades agropecuarias. En la ciudad de Ensenada en el periodo referido, se aprecia que las actividades primarias bajaron, tanto en datos netos como en porcentaje de 5.42% a 2.64% lo que significa que hubo un decremento del 30% en este sector, la industria aumentó de 24.54% a 30.62%, el incremento reportado de un censo al siguiente fue de un total de 80% en este sector, en tanto los servicios y comercio presentaron un decremento en porcentaje de 64.61% a 62.10%, sin embargo en términos generales hubo un crecimiento de los habitantes pertenecientes a este sector de 38%.

Se ha mencionado con anterioridad la situación de la población reducida en Isla de Cedros y que ha decrecido en términos generales, sería lógico pensar que si la población es menor en un periodo a otro será lo mismo para la PEA de esta misma localidad, la PEA general de la Isla fue de 862 personas que representó el 32% en el año 1990, para el año 2000 el total de la PEA fue de sólo 503 personas representando el 31% de total poblacional, los dedicados al sector agropecuario aumentaron de un 14.91% a un 22.58%, en cambio la transformación sufrió una gran diferencia de 28.62% a 19.63% y los dedicados al servicio pasaron de un 53.20% a 50.95%. Datos presentados en el **cuadro 3.9**. En el **cuadro 3.10** se presentan las cifras correspondientes a la PEA ocupada por sector hacia el año 2010.

Cuadro 3.9 Población Económicamente Activa, por sector 1990 – 2000

PEA por sector	Mpo. de Ensenada				Cd. de Ensenada				Isla de Cedros			
	1990	% Edo	2000	% Edo	1990	% Mpo	2000	% Mpo	1990	% Mpo	2000	% Mpo
Sector Primario	17,471	6.7	20,854	6.5	3,185	2	2,244	1.1	133	5	122	7.5
Sector Secundario	19,346	7.6	34,555	10.1	14,388	8.7	25,916	12.5	255	9.5	106	6.5
Sector Terciario	46,932	18.2	68,139	20.3	37,883	23	52,570	25.3	474	17.6	275	17

Fuente: elaboración propia con base en Censos 1990 -2000. INEGI.

Cuadro 3.10. Población Económicamente Activa Ocupada según sector de actividad, 2010

Estado / municipio	PEA 2010	Sector de actividad					
		Primario %		Secundario %		Terciario	
% Años		2000	2010	2000	2010	2000	2010
Estatal	1310850	6.4	5.44	36.6	31.64	51.8	61.68
Ensenada	197111	16.3	20.2	27	21.48	53.2	57.26

Fuente: INEGI. XIII Censo de Población y Vivienda 2010: Tabulados del Cuestionario Ampliado

Las actividades económicas en el estado de Baja California, se dividieron hacia el año 2009, de la siguiente manera: actividades primarias (agricultura, ganadería, aprovechamiento forestal, pesca y caza) correspondió al 3.34%, las actividades referentes al segundo sector reportaron el 33.14% de la subdivisión la industria manufacturera se lleva el mayor porcentaje con 20.67% en cuanto a las actividades terciarias el total responde al 63.52%, de este el primero en orden, son los servicios y comercio con 19.25%, servicios financieros e inmobiliarios con 13.87% y finalmente en tercera posición el transporte correos y almacenamiento. Para este mismo año el estado obtuvo el primer sitio en producción de frambuesas, flores y algodón, además de la captura pesquera de erizos y berrugata (INEGI, 2012).

Se estima que el puerto genera cerca de 4 mil 500 empleos directos y parte de su aportación se ve reflejada en obras conjuntas con los gobiernos municipales y estatales. Como parte de esta vinculación, la Administración Portuaria Integral Ensenada sumando esfuerzos con la comunidad portuaria, desarrolla eventos deportivos, culturales, ambientales y de enfoque social.

El puerto y la ciudad son uno mismo cuando se trata de relacionar las vocaciones más importantes de Ensenada, como lo son el turismo, la pesca, la agricultura y su industria (API, 2013).

Cabe señalar también, la importancia reciente de la vitivinicultura en el municipio de Ensenada, en los alrededores de la localidad del igual nombre, que en los últimos diez años ha tenido un significativo crecimiento. En el **cuadro 3.11** que se presenta a continuación se refleja la situación laboral en cuanto a la remuneración por sus actividades laborales.

Cuadro 3.11. Población Ocupada según ingresos por trabajo, 2010

Estado/ Municipios	Población ocupada (2010)	Ingresos por trabajo					
		Menos de 2 salarios mínimos		Más de 2 salarios mínimos		No especificado	
		2000	2010	2000	2010	2000	2010
Baja California	1,310,850	20.9	21.9	70.8	69.6	8.3	8.5
Ensenada	197,111	23.9	31.8	59.6	60.9	8.3	7.3

Fuente: INEGI. XIII Censo de Población y Vivienda 2010: Tabulados del Cuestionario Ampliado

3.2.2 Estructura Sectorial Municipal

Por su parte de acuerdo a datos proporcionados por García de León (2013) quién aplicó una metodología¹ para obtener los datos que aparecen en el **Cuadro 3.12** en el municipio de Ensenada se advierte la ambivalencia de diversificación y equilibrio en sus diversos sectores, se detecta la dependencia en su economía de once actividades principales, en las cuales hay de los tres sectores; primario (agricultura y pecuarias), del secundario (fabricación de envases, cemento, herrajes, textiles, etcétera), comercio y de los servicios (restaurantes, hoteles y moteles). Destaca la producción agrícola, por encima del turismo, en el cual Ensenada cuenta con una infraestructura y vocación que le permite encabezar a todo el estado en esta actividad. También reporta significativo valor la pesca marítima y la acuicultura como rubros destacados de la economía local, y con amplia capacidad para competir con otras actividades más sofisticadas, propias de la globalización y que contemplan a los demás sectores económicos. A esta escala no se aprecia la importancia de la exportación de la sal de Isla Cedros.

¹ La información del valor de producción, aportado por el Censo Económicos 2009 de INEGI, combinada con las variables para producción agrícola, ganadera, pecuaria y forestal, del Sistema de Información Agrícola y Pecuaria de SAGARPA, hicieron posible integrar una base de datos con los 19 sectores económicos de cada municipio de lo cual resultó un concentrado con los valores de los sectores primario, secundario, comercial y de servicios.

Cuadro 3.12 Actividades preponderantes en municipio de Ensenada, B.C. 2009

ENSENADA	Producción	Participación	Participación
Principales subramas 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

Nota: Incluye 11 actividades en lugar de 10, con el fin de incluir el rubro de hotelería.

Fuente: Cálculos propios con datos de INEGI, SAGARPA y del Cuadro 2.

Se advierte que el municipio de Ensenada se encuentra ante los procesos de apertura nacional aunado a su cercanía con Estados Unidos de América, que son factores que inciden en su diversidad económica.

Capítulo IV. Alcance regional de los puertos de Ensenada y Cedros

En el presente capítulo se trata lo relativo a los vínculos y relaciones que mantienen ambos sitios de estudio con puertos de otros países, se compone de cuatro apartados. En el primero, se describe la infraestructura necesaria para el funcionamiento y la realización de las actividades y transacciones efectuadas en ambos puertos. En el segundo, se hace mención de las actividades portuarias mostradas en cifras, acerca de carga en contenedores, turismo y pesca, con estos datos se evidencian las diferencias del funcionamiento de los dos puertos. El tercero, se refiere a la multimodalidad esencial para el desarrollo de un puerto. Finalmente en el cuarto, se muestran las conexiones y el alcance regional --tema central de esta investigación-- en función de los cruceros y su procedencia en el caso de Ensenada y, tanto en la isla como en la ciudad, derivado del transporte de las diversas mercancías (agrícolas, de pesca e industriales) que arriban y parten de estos lugares, en cuyos subapartados se analizan tópicos como exportación e importación, rutas de carga contenerizada, rutas de carga general, entradas y salidas y rutas de cruceros, en este mismo apartado, se considera lo concerniente a competitividad, ya que la ciudad de Ensenada queda incluida en el índice que analiza a las 74 ciudades más relevantes del país en ese rubro y algunos referentes importantes de Cedros.

Además se presenta, como uno de los productos de esta investigación, la cartografía, en la que se proporcionan de manera objetiva los flujos que siguen cada una de las rutas que transportan personas o mercancías en sus diferentes variantes.

El alcance regional está basado, de acuerdo con las teorías que sustentan el trabajo, la Teoría de la Localización y la Teoría de la Interacción Espacial, en las funciones y los servicios que producen las ciudades, en este caso los puertos de Ensenada y Cedros y por ende las localidades en donde se ubican, lo que deriva en relaciones con otros territorios, y que a su vez les confiere determinada jerarquía y contar con una especialización, todo ello dado por la dinámica peculiar de cada una de las áreas de estudio, en las cuales es vital la entrega de mercancía de acuerdo a lo que en el lenguaje comercial marítimo se conoce como *justo a tiempo*, y a lo que en relación con las actividades portuarias se le llama multimodalidad, que ofrece facilidades que permiten obtener mayor o menor conexión y jerarquía sobre otros espacios, puesto que se valen de la proximidad de las vías de comunicación y la misma especialización de otros lugares, Ensenada por contar con buenas carreteras que le conectan con la cercana ciudad de Tijuana y su zona maquiladora y de esa manera distribuir productos que llegan al puerto o bien poder mover los productos que se elaboran

las localidades cercanas a diferentes partes del mundo, lo que se ve favorecido por la cercanía con las garitas fronterizas, que le permite pasar a Estados Unidos por vía terrestre los contenedores que arriban al puerto; la existencia de los diferentes distritos de riego y la creciente agroindustria en el propio municipio de Ensenada que distribuyen sus productos a Estados Unidos y otras partes del mundo. En el caso de Isla de Cedros, situaciones como la cercanía con Guerrero Negro en donde se encuentra la salina Ojo de Liebre en la península de Baja California desde donde se traslada el mineral de sal, la posterior transportación para llegar finalmente a su destino en Asia, principalmente Japón. También hay que tomar en cuenta la atención que le presta a la Isla de Cedros la Secretaría de Marina, al considerarla punto geoestratégico para vigilar las aguas nacionales.

Los puertos de Ensenada y Cedros (ubicados en la isla), de acuerdo con Gasca (2009) se localizan en una región que responde a ciertas funciones, como son las de articulación interna que genera una estructura organizada que se establece a partir de densidad de redes de articulación y flujos de personas, bienes e información, o bien, es a partir de la interacción entre lugares, lo cual da como resultado áreas claramente identificadas de alguna actividad económica y conexiones territoriales de alcance múltiple.

4.1 Infraestructura de los puertos de Ensenada y Cedros

El puerto de Ensenada es un caso particular, ya que de inicio está catalogado como puerto de altura y de cabotaje, se encuentran bien definidas las áreas para cada uso, la náutico-turística, la de pesca, la comercial, la naval, los astilleros y los espacios destinados para almacenaje en general y para el granel mineral. En Isla Cedros, puerto Morro Redondo se especializa en la capacidad de almacenaje y para recibir las barcas provenientes de Guerrero Negro, con la sal obtenida en la península de Baja California en la Salina de la Laguna Ojo de Liebre, y partir de ahí mismo en embarcaciones de gran calado hacia diferentes puntos, en particular al continente Asiático, el puerto de Cedros en cambio más modesto al ser clasificado como de cabotaje a diferencia de los otros dos, está dispuesto para embarcaciones menores ocupadas para la pesca y captura de algunos mariscos y moluscos (*Imágenes 1, 2 y 3*).

El puerto de Ensenada es una Administración Portuaria Integral (API), se crea en junio de 1994¹, la cual busca asentar el nuevo marco de operación de los puertos mexicanos. La API tiene como

¹ A partir de 1994, con la promulgación de la Ley de Puertos de 1993, la creación de las APIS y la concesión integral para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios portuarios en el Recinto

principal objetivo administrar, supervisar, controlar y promocionar bienes, servicios y actividades dentro del recinto portuario. Opera con utilidades y recursos propios logrando su autosuficiencia financiera, resultado de ingresos por concepto de cesiones, tarifas portuarias y prestación de servicios. Desde 1996 la totalidad de los servicios portuarios son prestados por la iniciativa privada, cumpliendo con los propósitos de modernidad planteados a partir de la Ley de Puertos (API, 2013).

Imagen 1. Instalaciones del Puerto de Ensenada



Fuente: Internet 1

Imagen 2. Puerto Morro Redondo



Fuente: Internet 2

Imagen 3. Puerto Cedros



Fuente: Internet 2

Portuario, que le otorgó la SCT, el 30 de junio, con un nuevo enfoque promotor, el Puerto de Ensenada inicia su modernización, adaptándose a las exigencias del comercio marítimo internacional y conservando su herencia de vocación múltiple (API, *op. cit.*).

La Administración Portuaria Integral, considera al puerto como empresa, e involucra al sector privado en su desarrollo, como inversionista en las actividades productivas, con responsabilidad compartida con el sector público, como administrador de la tierra y los frentes de agua.

El puerto de Ensenada se halla próximo a Estados Unidos y cerca de centros de producción y consumo, de las maquiladoras, y de las cuatro ciudades más importantes del estado y algunas del vecino país del norte como San Diego y Los Ángeles.

Hay una interacción que incluye los aspectos normativos y ambientales relacionados con el Puerto y zonas vecinas destinadas a su desarrollo o actividades que pudieran ser afectadas por el Puerto, y cuestiones urbanas, sociales, políticas y recreativas. De su entorno y relación con el comercio se podrá estimar la derrama potencial que genera, en empleos, por ejemplo. Su conocimiento por la autoridad municipal, le permitirá decidir sobre la infraestructura adecuada; destaca la demanda de servicios, por parte de los cesionarios, v.g., la de agua potable y alcantarillado generadas por la evolución de las instalaciones portuarias y por su entorno, definirán las inversiones municipales necesarias para satisfacerlas (Acevedo, 2011).

Los espacios designados para las diferentes actividades para el año 2011 se distribuyeron de la manera que se muestra en el **cuadro 4.1**, los metros que corresponden al área comercial no difieren mucho entre los puertos, en la zona pesquera, sí se marca un gran contraste entre uno y otro, de 290 m en Cedros (Puerto Morro en la localidad de Morro Redondo) a 763 m en Ensenada, en cuanto a la zona turística en Ensenada se le adjudican 2,505 m para el arribo de cruceros, en tanto es inexistente en la isla de Cedros, aunque si hay cierta presencia de esta actividad, ya que hay viajeros que llegan a este punto buscando practicar la pesca deportiva. Otra gran diferencia es la capacidad de almacenaje, en Isla de Cedros en Puerto Morro se registran 112,500 m² cuyo muelle para la carga de sal fue construido en 1966, por el contrario, con solo 67,837 m² en Ensenada. Esta situación se debe a la cantidad de mineral que se recibe en los desembarques salidos desde el puerto Chaparritos en Laguna Ojo de Liebre de Guerrero Negro en el vecino estado de Baja California Sur, de la península de Baja California. La villa pesquera de Cedros funciona desde 1920, en un principio los pescadores trabajaban para empresas de Abelardo L. Rodríguez (presidente de México en la década de 1930) y empresas japonesas, pero en pocos años crearon una exitosa cooperativa pesquera. Y actualmente, la sal obtenida de las salinas de Guerrero Negro constituye la principal carga de Puerto Morro de la isla de Cedros.

Cuadro 4.1. Infraestructura de los puertos de Ensenada y Cedros, 2011

Localidad /año	Obras de protección (m)	Comercial (m)	Pesquera (m)	Turística (m)	Otros (m)	Áreas de almacenamiento (m ²)
Ensenada	3,682	1,249	763	2,505	1,188	67,837
Cedros	754	1,290	290	-	-	112,500

Fuente: SCT; 2011.

Con el aumento en la demanda de sal en Asia, y el comienzo de operaciones por parte de Exportadora de Sal (ESSA) en la década de los cincuenta, se empezó por inducir un área de concentración para producir salmuera en condiciones controladas y se originó el proyecto para explotar las salinas de Guerrero Negro. En 1960 se inicia la participación de ESSA en el mercado japonés. En 1965 se inicia el programa de inversión orientado a darle mayor flexibilidad y capacidad a ESSA. Se construyen nuevas instalaciones portuarias y una planta lavadora de sal en la parte interior de la Laguna Ojo de Liebre, en el Puerto Chaparrito, en la península, así como las instalaciones portuarias e infraestructura industrial y habitacional en Isla de Cedros. Desde el 15 de noviembre de 1966 se constituyó la Empresa Transportadora de Sal, S.A., empresa filial de ESSA, para transportar sal por medio de barcazas y remolcadores de Guerrero Negro a Isla de Cedros, en donde embarcaciones de gran calado reciben la sal y la transportan hacia su destino final en el mercado internacional (SE, 2013).

Cabe mencionar que los datos proporcionados de la Isla de Cedros, a partir de aquí, pertenecen al puerto de Punta Morro, de donde se exporta la sal, ya que son los datos registrados oficialmente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

4.2 Actividades portuarias: carga en contenedores, turismo y pesca

4.2.1 Carga en contenedores

Ensenada, es uno de los muchos puertos en el mundo a donde llegan y de donde parten barcos cargados con contenedores, este tipo de transporte se originó en el año 1956, en Newark, Estados Unidos, con dimensiones que a la fecha se siguen ocupando en cuanto a los contenedores. Aunque en los anuarios estadísticos oficiales para datos de movimientos portuarios se manejan por separado la exportación e importación, la carga manejada en contenedores se encuentra considerada dentro

de las cifras correspondientes a los movimientos de altura (exportación e importación) primer tópico que se considerara para explicar el alcance regional al final del presente capítulo (de Larrucea, s/f). Según la Administración Portuaria Integral (API), los buques que recibe el puerto de Ensenada están clasificados como de séptima generación con una capacidad hasta 7 500 TEU'S.² Las líneas navieras que desembarcan en el puerto son: Hapag Lloyd, APL, CMA-CGM, China Shipping, Hanjin Shipping, Maersk y CSAV, es importante mencionar que se efectúan tránsitos internacionales, se cuenta con la autorización desde 2004, año en el que fue publicada tal licitación en el Diario Oficial de la Federación. Los fletes que realizan estas compañías tienen un costo aproximado de 1 500 dólares por contenedor, si es en seco, pero esto depende de condiciones como: la misma línea naviera, tipo de mercancía, el binomio: origen-destino, volúmenes de carga y las condiciones de entrega (API, 2013)³. Esta actividad sólo corresponde al puerto de Ensenada, en el de Cedros no se registra.

Los puertos localizados en la costa del Pacífico mexicano capaces de recibir barcos con el calado necesarios para almacenar contenedores son: el Sauzal (Baja California), Guaymas (Sonora), Mazatlán (Sinaloa), Manzanillo (Colima), Lázaro Cárdenas (Michoacán), y Salina Cruz (Oaxaca). De acuerdo con los Anuarios Estadísticos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el periodo 2000 – 2011, para el puerto de Ensenada, la cantidad de contenedores transportados creció alrededor de 5 veces, de 26,822 al inicio del periodo a 132, 256 en el año 2011. Los porcentajes correspondiente de los contenedores en el total del Pacífico no han sido menores al 4% y hasta un poco más de 7.91%, el año con el mayor registro fue 2006, precisamente con el 7.91%. en tanto la cantidad menor corresponde a 2004 con 4.22%. En relación con los totales nacionales, el porcentaje más bajo fue en 2001 con 1.9%, el año en que se registró un mayor número fue también en 2006, a partir de entonces y hasta el 2011 hubo una tendencia equilibrada (**Cuadro 4.2**), los valores porcentuales se observan en la **Grafica 4.1**

² TEU por sus siglas en inglés Twenty foot Equivalent Unit corresponde a las medidas de un contenedor de 20 pies

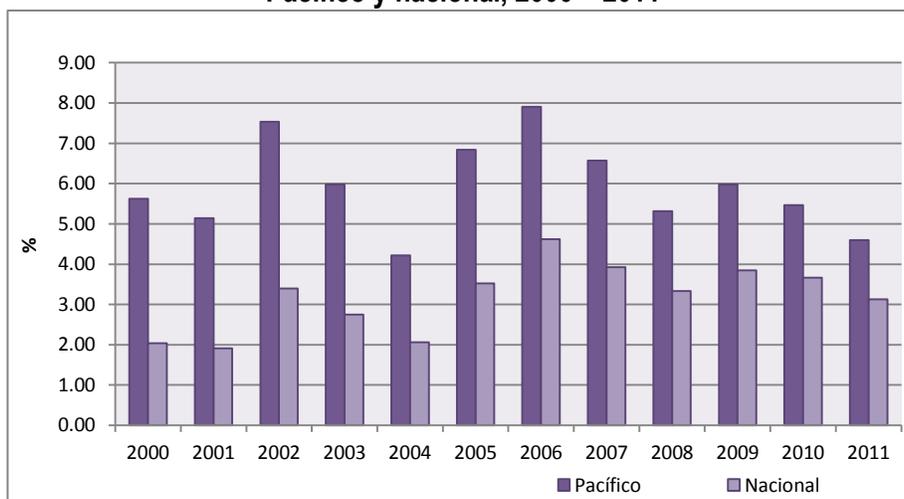
³ A lo largo de estos 57 años ha habido adecuaciones de los barcos para transportar cada vez más y más contenedores, en total son seis los tamaños de estas embarcaciones especializadas, los primeros de 1956-1970 con capacidad para 500 a 800 TEU'S, hasta los últimos llamados New Panamax, con capacidad de transportar 11,000 a 14,500 TEU'S. (de Larrucea, s/f)

Cuadro 4.2 Total de Contenedores (TEU'S) Ensenada, del Pacífico y nacional 2000 – 2011

Año	Ensenada	Pacífico	% Representación Pacífico	Nacional	% Representación Nacional
2000	26,822	477,283	5.62	1,315,749	2.04
2001	26,016	505,996	5.14	1,358,662	1.91
2002	53,142	705,082	7.54	1,564,673	3.40
2003	46,332	774,687	5.98	1,685,367	2.75
2004	39,202	929,411	4.22	1,903,845	2.06
2005	75,101	1,098,638	6.84	2,133,476	3.52
2006	123,711	1,564,193	7.91	2,676,774	4.62
2007	120,324	1,830,387	6.57	3,062,442	3.93
2008	110,423	2,078,519	5.31	3,316,087	3.33
2009	110,952	1,855,213	5.98	2,884,487	3.85
2010	135,364	2,477,486	5.46	3,691,374	3.67
2011	132,256	2,877,967	4.60	4,223,631	3.13

Fuente: elaboración propia con base SCT, 2000-2011.

Grafica 4.1 Representación porcentual del total de contenedores de Ensenada con respecto al Pacífico y nacional, 2000 – 2011



Fuente: elaboración propia con base SCT, 2000-2011.

4.2.2 Turismo

La actividad turística en la versión de cruceros es una de las funciones que destacan en la ciudad puerto de Ensenada, diferentes compañías ofrecen sus servicios con diversas rutas y destinos. En el litoral del Pacífico hay un total de 12 puertos, incluido Ensenada, que también reciben este tipo de

embarcaciones y a sus pasajeros⁴. Ensenada cuenta con 2 posiciones de atraque, ambas en el muelle de 163 m y otra de 185 m, además existen 2 marinas Baja Naval y Ensenada *Cruiseport Village*. Como atractivos turísticos se ofertan: paseos en la Bahía, pesca deportiva y avistamiento de ballenas (API, 2013). Estos movimientos a partir del año 2000 y hasta 2011, han representado no menos del 13% para el movimiento de pasajeros en el Pacífico y no menos del 5% en relación al total de los movimientos nacionales de pasajeros (**Cuadro 4.3**). Aunque en los años intermedios se mantuvieron cifras más bien equilibradas, se observaron años en que el porcentaje creció de manera importante, el año 2001 fue el más alto en comparación a los demás, 32.23% que significó para el Pacífico y 12.66% en el total nacional, en contraste el reporte más bajo se dio en 2010 con 13.27% y 5.44% en el litoral del Pacífico y nacional respectivamente, como se puede apreciar en la **gráfica 4.2** (SCT, 2011) al igual que el embarque de contenedores, esta actividad sólo se efectúa en el puerto de Ensenada.

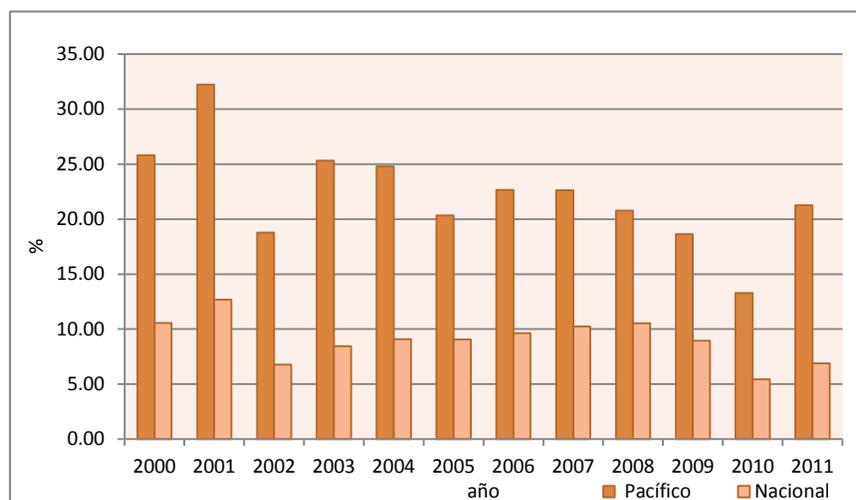
Cuadro 4.3. Total de pasajeros procedentes de Cruceros, Ensenada, Pacífico y nacional 2000 – 2011

Año	Ensenada	Pacífico	% Representación Pacífico	Nacional	% Representación Nacional
2000	336,593	1,304,832	25.80%	3,189,365	10.55%
2001	421,909	1,309,158	32.23%	3,331,550	12.66%
2002	319,019	1,699,811	18.77%	4,720,106	6.76%
2003	442,767	1,749,629	25.31%	5,237,822	8.45%
2004	568,725	2,293,116	24.80%	6,262,853	9.08%
2005	592,981	2,915,876	20.34%	6,537,783	9.07%
2006	596,456	2,632,883	22.65%	6,198,177	9.62%
2007	665,480	2,939,942	22.64%	6,490,997	10.25%
2008	655,480	3,157,406	20.76%	6,225,884	10.53%
2009	484,514	2,600,890	18.63%	5,425,267	8.93%
2010	362,285	2,730,146	13.27%	6,658,212	5.44%
2011	389,256	1,829,684	21.27%	5,661,652	6.88%

Fuente: elaboración propia con base en: SCT, 2000-2011.

⁴ Cabo San Lucas, Pichilingue, Santa Rosalía en la Península de Baja California, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Zihuatanejo, Acapulco y Huatulco, son los registrados de acuerdo a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los otros puertos que tienen estas características se encuentran en el litoral del Golfo y el Caribe, así están separadas las zonas de acuerdo a esta Secretaría (SCT, 2004).

Grafica 4.2 Representación porcentual del total de pasajeros de cruceros de Ensenada, con respecto al Pacífico y nacional, 2000 – 2011



Fuente: elaboración propia con base en: SCT, 2000-20011.

4.2.3. Pesca

Las actividades portuarias consideradas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, son las dos referidas anteriormente, carga y turismo de cruceros, las cifras presentadas fueron obtenidas de los anuarios estadísticos de los puertos de México, en lo referente a la pesca, los datos obtenidos son de los Anuarios Estadísticos de la Comisión Nacional de Acuicultura y Pesca (CONAPESCA). Cabe señalar que estas tres actividades son la columna vertebral de la actividad portuaria.

La pesca y la pesca deportiva, se sitúan, aunque a muy diferentes escalas, en ambos sitios analizados en el Puerto de Ensenada y en la Isla de Cedros, aunque en esta última recientemente es cuando se ha fomentado.

A escala estatal la actividad pesquera es muy importante en Baja California, de acuerdo a la Comisión Nacional de Acuicultura y Pesca para el año 2011 y, según su valor de producción, se encuentra en el cuarto lugar, además responde al sexto sitio en valor de producción en relación con el nivel nacional. Los factores que inciden en la actividad pesquera son: la población de pescadores que consta de 8,776, las embarcaciones mayores ascienden a 256; existen 20 plantas pesqueras, las embarcaciones ribereñas con un total de 1,708, por último las unidades registradas de producción acuícola fueron 138 (CONAPESCA, 2011).

Según el Reporte de Producción Pesquera y Acuícola de Baja California, en el período 2000 – 2012 (CONAPESCA, 2012) y aunque se tienen las cifras pertenecientes a este periodo, el año 2012 no se encuentra completo, ya que sólo están registrados los meses de enero a octubre de dicho año. Dentro de este período el año con más producción fue el 2000 con 148,708 tons., después los años 2003 con 107,030 tons., el 2011 registró 119,730 tons., los años con el registro más bajo fueron el 2007 con 74,963 tons. y el 2012 con 97,247 tons. (periodo: enero – octubre). La **Grafica 4.3** y el **cuadro 4.4** compendian esta información, comprenden el lapso 2000 – 2012 y permiten ver de manera objetiva la situación, de cómo se ha comportado esta actividad y, el valor monetario que ha tenido la producción estatal. El año que registró mayor ganancia fue 2003 con \$ 1, 898,378, 000, en contraste al año 2002 que fue el más bajo, con la ganancia fue de sólo \$ 663,135, 000.

Gráfica 4.3 Valor monetario Baja California, 2000–2012



Fuente: elaboración propia con base en CONAPESCA, 2012b.

Cuadro 4.4 Producción estatal

Año	Producción equivalente a Toneladas.
2000	148,708
2001	115,670
2002	105,393
2003	107,030
2004	101,538
2005	98,262
2006	94,601
2007	74,963
2008	106,110
2009	94,551
2010	106,743
2011	119,730
2012	97,247

El estado de Baja California contribuye con el 65% de la pesca y la acuicultura del país, su principal socio comercial es el estado de California del vecino país Estados Unidos de América. Hay alrededor de 50 especies de peces y mariscos de interés comercial, también existen cuerpos de agua propicios para la acuicultura, además de los escenarios necesarios para ofertar la pesca deportiva. Dentro de las especies que se cultivan hay: abulón, almeja, atún aleta azul, camarón, mejillón y ostión, las de mayor valor: abulón, almeja generosa, atún aleta azul, camarón, erizo de mar, langosta

y pepino de mar (7 de las 10 especies de más alto valor económico en el mundo) (Gobierno del Estado, 2013).

En la Isla de Cedros desempeña funciones importantes la Cooperativa Pescadores Nacionales de Abulón que se estableció a partir de 1936, se ha consolidado como una empresa de gran auge gracias al volumen y variedad de sus productos, cuenta con concesiones federales exclusivas para la captura de langosta, abulón, caracol, pepinos de mar y la recolección de algas, además de otras especies como: cangrejo, pulpos, tiburón, sardinas y algunos más. Es importante mencionar que de acuerdo a la página oficial de la cooperativa se manifiesta que la empresa está estructurada de forma horizontal y vertical pues cubre las etapas de captura, procesamiento y comercialización. Esta cooperativa es la encargada del aprovechamiento de los recursos pesqueros de las aguas del océano que rodea las Islas de Cedros y la cercana de San Benito, las instalaciones donde se procesan y conservan los productos se ubican en la misma Isla de Cedros, el producto ya terminado y empacado se traslada al Puerto de Ensenada, es aquí donde se encuentran las oficinas de comercialización, la marca registrada con la que se distribuyen los productos es una mezcla entre México y Cedros: CEDMEX, (Pescadores Nacionales de Abulón, s/f).

Conforme a los datos obtenidos de la Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca, en la consulta específica por especie, se ha hecho una comparación por peso y valor monetario entre los años 2006 a 2012 en Ensenada y en Cedros, se hizo una suma de estos años por especie. En la isla se capturan alrededor de 17 especies de gran importancia en cambio en Ensenada se capturan y cultivan alrededor de 36 especies, pero por ser más significativas sólo se tomaron las primeras 17 por importancia de valor y peso en toneladas. Esta actividad se realiza por embarcaciones que transportan dicha mercancías al puerto de Ensenada, en este lugar se procesa y se distribuye, en cambio en Isla Cedros, aunque mucho se procesa y convierte, algunos productos se transportan aún vivos, esto se efectúa en el puerto de Cedros uno de los dos existentes en la Isla, puesto que hay que recordar que Morro Redondo es de uso exclusivo para el embarque de sal que se envía a países orientales.

Las especies capturadas que sobresalen en peso en ambos puertos Ensenada y Cedros, y además coinciden, son respectivamente: el atún con los lugares segundo y decimo segundo, calamar con el tercero y decimo primero, tiburón con el quinto en ambos sitios, erizo con el séptimo y décimo séptimo, caracol con el decimo primero y cuarto, pepino de mar con el décimo segundo y séptimo, almeja con el décimo tercero y decimo sexto, jurel con el décimo cuarto y sexto, algas con el décimo

sexto en Ensenada a diferencia del primero en Cedros y también con notable diferencia el abulón con el décimo séptimo en Ensenada y tercero en Cedros. Las especies que no coinciden son: la sardina con el primer lugar, macarela, anchoveta, bonito, barrilete, sargazo, ostión, langosta, cabrilla, corvina, mantarayas, mero, lenguado y pulpo.

En el **cuadro 4.5** se aprecia la producción por peso de los años 2006 -2012, se ha tomado como referencia la producción del Puerto de Ensenada y las especies que también se capturan en Cedros están marcados con colores iguales, en tanto las que no coinciden están marcados en color violeta, además la columna de porcentaje responde a la cifra relacionada con la producción total de cada puerto en el mismo periodo.

En el **cuadro 4.6** se sigue el mismo principio, pero este responde al valor económico total de las especies mejor pagadas, que si bien, algunas pueden coincidir en ambos cuadros, ello no necesariamente equivale a la mayor producción en peso y al valor económico que se desprende de estas, pues el atún fue el de mayor remuneración en Ensenada con \$1,874,056,933.1, en tanto Cedros se encuentra en lugar decimo segundo con \$339,560.0, a diferencia del primer lugar en la isla corresponde al abulón con \$200,212,838.0 que ocupa el sexto lugar que registró en Ensenada con \$92,391,875.1, de nuevo se aprecia la marcada diferencia entre la producción y su remuneración de puerto a puerto, sin embargo, se observa la competitividad de Cedros y la importancia de su localización por la pesca y, como se podrá advertir más adelante, su alcance, precisamente, por ser estas especies apreciadas ampliamente en mercados asiáticos.

Es necesario mencionar que si se presentan de manera detallada el tipo de pez y la cantidad capturada junto con lo cultivado y las ganancias que de esto se desprenden, es porque independientemente de la comparación establecida entre los puertos, esto da la pauta para remarcar la importación geográfica de estos lugares, pues debido a condiciones físicas es que se consiguen precisamente esas especies, las que como en algún momento ya fue mencionado son algunas de las más apreciadas y por ende las mejor pagadas, más aún cuando se hacen recorridos muy lejanos.

Cuadro 4.5. Principales especies capturadas y cultivadas por peso, Ensenada y Cedros 2006 – 2012

%	Ensenada		Cedros		%
	Tons.	Especies	Especies	Tons.	
74	365,802.40	1 Sardina	1 Alga	3,819.70	47
9	42,972.60	2 Atún	2 Langosta	1,272.30	15.7
6	31,117.90	3 Calamar	3 Abulón	1,016.30	12.5
3	15,628.30	4 Anchoveta	4 Caracol	665.6	8.19
3	12,864.30	5 Tiburón	5 Tiburón	595	7.32
2	8,310.20	6 Macarela	6 Jurel	215.3	2.65
1	6,507.40	7 Erizo	7 Pepino	201.9	2.48
1	3,900.80	8 Bonito	8 Cabrilla	89.8	1.1
0	1,604.80	9 Barrilete	9 Corvina	87.5	1.08
0	1,471.80	10 Sargazo	10 Rayas	61.7	0.76
0	555.4	11 Caracol	11 Calamar	39.2	0.48
0	483.6	12 Pepino	12 Atún	26	0.32
0	438.4	13 Almeja	13 Mero	16.4	0.2
0	429.6	14 Jurel	14 Lenguado	13.2	0.16
0	382	15 Ostión	15 Pulpo	4.7	0.06
0	381.9	16 Alga	16 Almeja	2	0.02
0	304.3	17 Abulón	17 Erizo	1.7	0.02

Fuente: elaboración propia con base en: CONAPESCA, 2011.

4.2 Sistema multimodal

El sistema multimodal una de las características necesarias para el transporte y el comercio marítimo, gracias a esta característica es que se puede tratar/abordar el llamado *hinterland*, en relación a lo cual, su lugar en la Cuenca del Pacífico y su cercanía a Los Angeles y Long Beach, y su creciente comercio internacional, representan una importante derrama en su zona de influencia y *hinterland*, y como este influye en los alcances de las relaciones existentes, pueden existir tratados y acuerdos, pero si no se contara con la capacidad, las instalaciones y el personal necesario, no sería posible efectuar estos movimientos. Es importante además, mencionar que estas conexiones se dan por más de un modo de transporte, las conexiones en tierra son necesarias y requeridas en esta situación, aunado a que como en el caso de Ensenada el pertenecer a una naciente red global de transporte multimodal, este hecho está íntimamente ligado con el movimiento masivo de mercancías en contenedores.

Cuadro 4.6 Principales especies capturadas y cultivadas por su valor económico, Ensenada y Cedros 2006 – 2012

%		Ensenada		Cedros		%
	Totales \$	Especies		Especies	Totales \$	
58.6	1,874,056,933.10	1 Atún		1 Abulón	200,212,838.00	58.96
12.8	409,744,299.80	2 Erizo		2 Langosta	93,102,265.40	27.42
10.2	326,639,963.00	3 Sardina		3 Alga	15,888,841.20	4.68
4.8	154,952,093.90	4 Tiburón		4 Caracol	8,938,563.20	2.63
3.7	118,268,804.20	5 Calamar		5 Tiburón	7,499,105.00	2.21
2.9	92,391,875.10	6 Abulón		6 Pepino	5,555,973.10	1.64
1.8	57,524,864.30	7 Langosta		7 Jurel	2,770,339.00	0.82
1.1	36,281,558.40	8 Bonito		8 Corvina	2,339,931.30	0.69
0.9	27,874,993.10	9 Almeja		9 Cabrilla	836,018.40	0.25
0.5	16,867,070.20	10 Barrilete		10 Rayas	806,616.90	0.24
0.4	14,068,279.00	11 Lenguado		11 Mero	513,139.50	0.15
0.3	11,135,060.40	12 Anchoveta		12 Atún	339,560.00	0.1
0.3	9,550,255.60	13 Ostión		13 Lenguado	313,238.30	0.09
0.2	7,598,354.50	14 Macarela		14 Pulpo	158,109.70	0.05
0.2	7,575,757.80	15 Corvina		15 Calamar	125,172.00	0.04
0.2	6,174,460.30	16 Pepino		16 Erizo	108,986.40	0.03
0.2	5,913,274.80	17 Sargazo		17 Almeja	93,669.80	0.03

Fuente: elaboración propia con base en: CONAPESCA, 2011.

En relación con este tema Martner (2010) maneja: los puertos *hub*, tal concepto desde 1990 fue aceptado como un nuevo paradigma para la teoría de los puertos, el autor mantiene que: los puertos *hub* y el transporte multimodal están relacionados con la aparición del contenedor (container) en el transporte marítimo. Los contenedores pueden ser movidos indistintamente, gracias a sus características, ya sea por medio de buques, camiones, incluso ferrocarriles. Asimismo se hace una clasificación de los puertos respecto a la capacidad, son tres los niveles: los *hubs globales*, los grandes puertos del mundo, centros logísticos de concentración, procesamiento y distribución de importantes flujos de mercancía; el segundo nivel son los *hubs regionales* también concentran y distribuyen flujos pero en una escala menor, sus vínculos son subcontinentales. Finalmente los *puertos alimentadores*, en países o regiones que generan una densidad baja de flujos y a diferencia de los dos primeros son pequeñas embarcaciones las que atienden en las necesidades de estos lugares y acercan las mercancías a los otros *hubs*, para puedan llegar a su destino final.

Todos estos factores forman parte de multimodalidad, que en el mundo actual es necesaria, ya que uno de los principales modos por los que se distribuyen productos en general es el de las carreteras. Cabe señalar que Ensenada es un puerto que cuenta con éstas características. El caso de Isla de Cedros es peculiar, si bien no cuenta con conexiones terrestres, y son contadas las marítimas, cuenta con instalaciones y medios para almacenar y distribuir el mineral de sal.

Estas características como la distribución de productos y mercancías, la posibilidad de conexiones con diferentes regiones del mundo y tener las relaciones dentro de todo este sistema de puertos con esta denominación de multimodales, es lo que procura que un puerto sea un punto necesario para el comercio internacional marítimo, la relación con diferentes países de los cinco continentes enmarca esta situación y le imprime al multimodismo una situación que debe, en el caso de las áreas de estudio, ser necesaria e importante para su correcto funcionamiento.

En el **cuadro 4.7** se muestra la distancia del puerto de Ensenada con ciudades mexicanas y de Estados Unidos, lo que muestra diferentes accesos por puntos diferentes al marítimo y muestra la posibilidad de la llegada de mercancías por estos medios.

Cuadro 4.7 Enlaces Carreteros del puerto de Ensenada

Enlace	Tipo de Enlace	Distancia en Kms.	País
Ensenada - Tijuana	Autopista de cuatro carriles y carretera federal No.1	110	México
Ensenada - Tecate	Carretera Federal N0 3 de dos carriles	112	México
Ensenada -Mexicali	Carreteras Federales Nums. 2 y 3	257	México
Ensenada San Diego	Autopista cuatro carriles y carreteras federales, No. 1 a Tijuana y 805 a San Diego	140	México- E.U.A.
Ensenada-Los Ángeles	Autopista de cuatro carriles, carretera federal N0 1, a Tijuana y autopista No. 5 Los Ángeles	336	México - E.U.A.
Ensenada Tucson	Carreteras Federales N0. 2 y 3 a Mexicali y autopista No.8 a Tucson	797	
Ensenada - Yuma	Carreteras Federales N0. 2 y 3 a Mexicali y autopista No.8 a Yuma	414	México - E.U.A.
Ensenada – Phoenix	Autopista de cuatro carriles, carretera federal N0 1, a Tijuana y Autopista No. 805, 8 y 10 a Phoenix	708	México - E.U.A.
Ensenada - Hermosillo	Autotransporte Ensenada Tecate y F. C. Tecate - Hermosillo	1037	México

Fuente: S.C. T. Administración Portuaria Integral de Ensenada, S: A: de C. V. (2011)

En cuanto a Isla de Cedros, su relación multimodal es reducida en la única línea aérea que contacta con la misma, que es Aéreo Servicio Guerrero, que tiene conexiones desde La Paz, Los Cabos, Ensenada y Mazatlán. Y los barcos de la Cooperativa de Pesca.

4.4. Alcance regional de los puertos de Ensenada y Cedros

Este apartado tiene como objetivo esencial mostrar el alcance de ambos puertos de acuerdo a las rutas que de cada actividad se derivan, se presenta en primera instancia un primer rubro llamado “exportaciones e importaciones”, se presenta además de las cifras y comparaciones correspondientes con el litoral del Pacífico y su representación en el contexto nacional, la descripción y listado de los productos y los países con los que tienen conexiones ambos puertos, ya sea de destino, ya sea de origen, cerrando con las rutas producto de estas relaciones comerciales.

4.4.1 Exportación e importación

Como se mencionó con anterioridad, los movimientos de altura y cabotaje son clasificaciones referidas a navegación y al tráfico, la capacidad que tienen los puertos de atender embarcaciones, sean nacionales o internacionales, o solo entre puertos a escala local o nacional, respectivamente. En total México cuenta con 64 puertos de altura de los cuales 35 se localizan en el litoral Pacífico, y tiene 108 de cabotaje, la mitad, 54, son considerados en este mismo litoral. Ensenada se encuentra en ambas clasificaciones, en tanto en Isla Cedros, Punta Morro Redondo está considerado de altura debido a su actividad y la cantidad de mineral de sal que se mueve a través de él, en cambio Cedros es sólo de cabotaje, ya que las embarcaciones son de menor tamaño y la carga es menor y diferente.

El movimiento de altura, se entiende además, como la posibilidad de realizar los trámites necesarios para la exportación e importación, estos procedimientos entendidos como:

Importación: “es la operación mediante la cual se somete a una mercancía extranjera a la regulación y fiscalización tributaria, para poderla después libremente destinar a una función económica de uso, producción o consumo. Esta operación puede recaer en distintos tipos de objetos transportables y se materializa al momento de pasar la línea aduanera (territorio aduanero) e introducirlo a consumo en el interior del país”. Exportación: “es el envío de mercancías nacionales o nacionalizadas para su

uso o consumo en el exterior. Jurídicamente, ello significa una venta más allá de las fronteras políticas de un país. Esta operación supone la salida de mercancías de un territorio aduanero y produce como contrapartida una entrada de divisas” (internet, 3).

Se puede apreciar, que si bien las importaciones en Ensenada son montos altos y tienen una representación importante, no sólo a escala estatal, en la nacional es uno de los puertos con mayor traslado, por ejemplo en el periodo 2000 – 2011, el año más bajo fue el 2000 con 134,892 tons., en cambio el más alto fue 2010 con 1,882,799 tons, las exportaciones mantienen cierto equilibrio en estos once años, la cantidad se ha mantenido por arriba del millón, 2006 registró la mayor cantidad con 1,959,409 tons. a excepción de los años 2010, 2001 y 2000, siendo este último el menor en el registro con 50,794 tons. A diferencia el puerto Morro Redondo, que cabe recordar, está registrado bajo el nombre de Cedros, conjuntamente con el que registra este nombre, aunque esto no sea correcto, ya que el puerto de Cedros es donde se realizan actividades principalmente de pesca, no recibe ningún tipo de mercancía bajo el rubro de importaciones, en cambio la cantidad de lo que se exporta, que en su mayoría es mineral de sal, que sale por Punta Morro, es mayor por mucho a la cantidad que se registra para el puerto de la península, Ensenada, el año con menor movimiento fue 2002 con 5,962,590 tons., 9 años más tarde se registraría la carga transportada más alta en este periodo con 7,485,584 tons., **en el Cuadro 4.8 y Gráfica 4.4** se aprecian los valores y la diferencia entre estos movimientos, esta puede ser la única actividad o elemento en el que supera y por mucho el puerto de la isla al puerto peninsular.

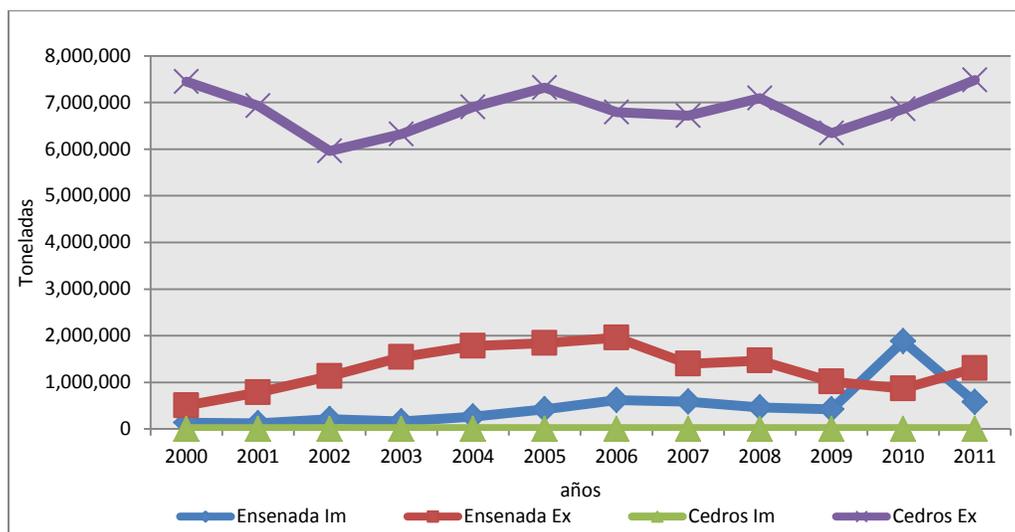
Cuadro 4.8 Movimientos de Altura en puertos Ensenada y Cedros. (Toneladas).

Año	Ensenada		Isla de cedros	
	Importaciones	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones
2000	134,892	503,794	0	7,446,275
2001	118,296	784,848	0	6,927,379
2002	212,240	1,130,633	0	5,962,590
2003	164,652	1,541,153	0	6,324,488
2004	263,137	1,778,009	0	6,900,134
2005	420,474	1,843,054	0	7,320,676
2006	619,534	1,959,409	0	6,791,359
2007	584,525	1,396,947	0	6,720,901
2008	459,246	1,468,011	0	7,094,705
2009	424,202	1,015,792	0	6,340,540
2010	1,882,799	863,215	0	6,862,860
2011	580,695	1,303,814	0	7,485,584

Nota: se marcan los valores registrados, en azul los menores y en rojo los mayores

Fuente: elaboración propia con base en: SCT; 2000 – 2011.

Gráfica 4.4 Comparación de los movimientos de altura entre los puertos de Ensenada y Cedros, 2000 – 2011 (toneladas)



Fuente: elaboración propia con base en: SCT,

Las actividades efectuadas, como el transporte de mercancía, es una manera de considerar importaciones y exportaciones (movimientos de altura) y entradas y salidas (movimientos de cabotaje), los cuadros que a continuación se presentan sintetizan, no sólo los lugares de destino u origen, sino además los productos.

En el **Cuadro 4.9** se observa relación con las áreas circundantes en el mismo continente americano, con países como Estados Unidos de América por la cercanía o Panamá por ser la puerta a los países localizados en los litorales del Océano Atlántico, Colombia, Honduras o Costa Rica son algunos otros países que tocan las embarcaciones salidas de Ensenada con los cuales hay una correspondencia.

La información presentada en los cuadros subsecuentes exhibe que productos se manejan, se presenta la clasificación según la manera en que es “empacada” la mercancía, o sea si es contenerizada, general, agrícola o mineral, el país de procedencia o destino según sea el caso y la cantidad en toneladas, esto para el año 2011. En lo referente a las importaciones se presentan los primeros 15 países de los 55 a los que se exportan mercancías, Indonesia en primer lugar con más de 170 mil toneladas, siendo de los productos primordiales el algodón y mercancía en general, en esta misma lista se observan países como: China, Japón, Corea del sur, Estados Unidos Pakistán, Australia, Nueva Zelanda, España Colombia, Guatemala, Bélgica, República Dominicana, Tailandia.

Cuadro 4.9 Productos de importación y exportación y sus países de destino y origen, Ensenada, 2011

Productos de importación	Origen	Productos de exportación	Destino
Total 580, 695 tons		Total 1,303, 814 tons.	
GC Algodón, mercancía diversa, OF Gas natural licuado 179, 386 tons.	1.Indonesia	GC Mercancía diversa, autopartes, aparatos electrónicos, persianas y accesorios, madera, pescados y mariscos. GM, mineral de hierro. GS, chatarra. 433, 916	1.China
GC Mercancía diversa, algodón, cartón y derivados, chatarra, mariscos y pescados, molibdeno, aparato electrónicos, trigo, 104,852 tons.	2.China	GA Trigo 230, 605	2.Argelia
GS Bobinas GC Mercancía diversa, algodón, autopartes. 50, 885	3.Japón	GA Trigo 215, 688	3.italia
GC Mercancía diversa, pescado y marisco, chatarra, cárnicos. 38, 161 tons.	4.Corea del sur	GC Aparatos electrónicos, mercancía diversa, autopartes, pescados y mariscos, resinas, madera 169, 806	4.Corea del Sur
GM Coque GS Yates y embarcaciones de recreo. GC Mercancía diversa. 32, 897 tons.	5.EUA	OF Gas natural licuado 62, 83	5.Chile
GC Mercancía diversa 20, 310 tons.	6.Pakistan	GC Mercancía diversa, madera, art. de oficina, pescado y marisco congelados. 51, 905	6.Panamá
GC Mercancía diversa, cárnicos, cabocho. 17, 937	7.Australia	GC Autopartes, mercancía diversa, aparatos electrónicos, pescados y mariscos, art. construcción 47, 520	7.Japon
GC Mercancía diversa	8.Nueva Zelanda	GC Chatarra	8.India

15, 241		32, 199	
GC Cárnicos, pescados y mariscos congelados. 11, 688	9.España	GC Accesorios diversos, medicamentos, algas. 5, 484	9.El Salvador
GC Mercancía diversa, aparatos electrónicos, art, y mat. Para ferretería y construcción. 10, 036	10.Colombia	GM Rocas GS Yates, embarcaciones de recreo. GC Pescado y mariscos, algodón.	10.EUA
GC Mercancía diversa, aparatos electrónicos. 8, 595 tons.	11.Guatemala	GC Lonas, plásticos, autopartes. 2,421	11.Taiwan
GC Cárnicos, mercancía diversa, pescados y mariscos. 7, 571 tons.	12.Bélgica	GC Mercancías diversas. 2, 386	12.Guatemala
GC Mercancía diversa, 5, 655 tons	13.República Dominicana	GC Mercancía diversa, autopartes. 1, 083	13.Australia
GC Mercancía diversa, pescado y mariscos congelados. 3, 640 tons.	14.Tailandia	GS Yates y embarcaciones de recreo. 446	14.Canada
GC Algodón, cabocha. 3, 275 tons.	15.El Salvador	GC Mercancía diversa 241	15.Nicaragua
Mercancía diversa 30, 379	Lituania, Chile, Haití, Costa Rica, Malasia, Argentina, Ecuador, países Bajos, Perú, Bangladesh, Puerto Rico, Honduras, Sudáfrica, Filipinas, Uruguay, Venezuela, Brasil, Taiwán, Nigeria, Ucrania, India, Jamaica, Rusia, Nicaragua, Italia, Grecia, Egipto, Trinidad y Tobago, Suecia, Singapur, Túnez, Noruega, Dinamarca.	GS Yates y embarcaciones de recreo GS, mercancía diversa. 209	16.Costa Rica

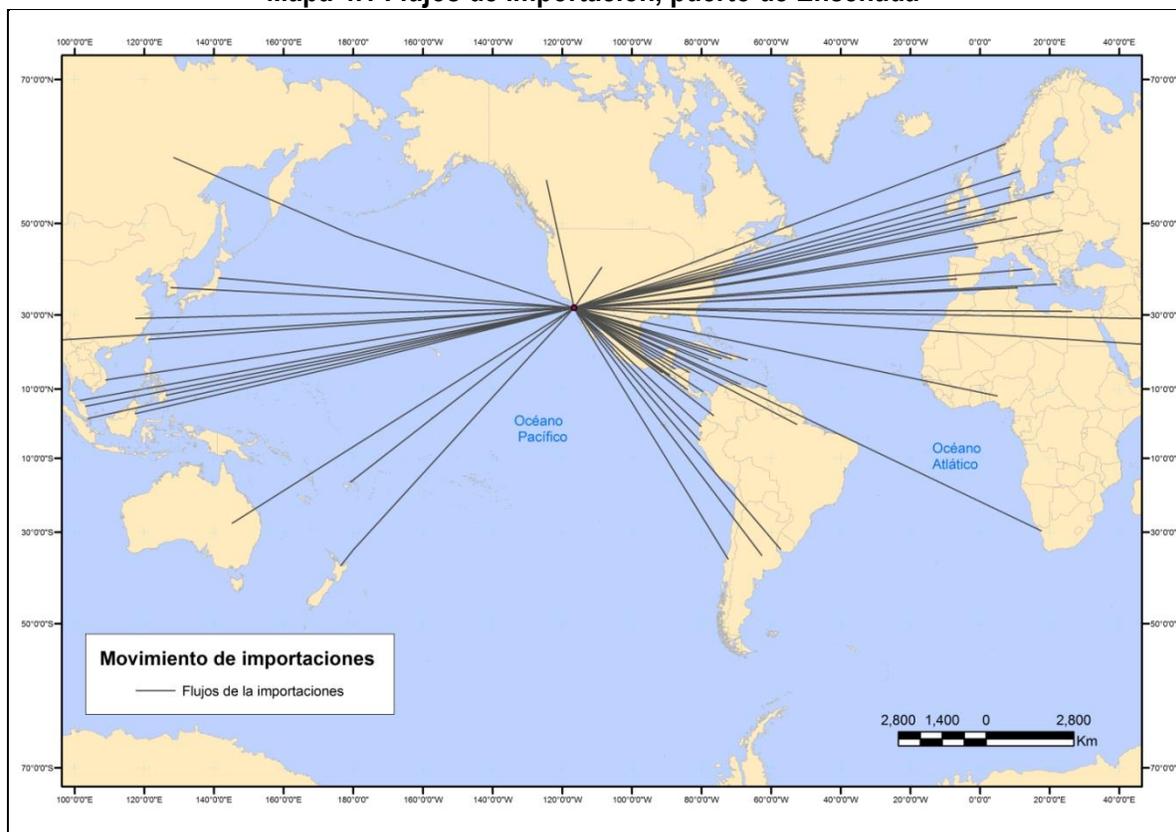
GS = General suelta. GM = General mineral. GC = General contenerizada. GA = General agrícola.

Fuente: elaboración propia con base en: SCT, 2011.

El Salvador como decimo quinto lugar con poco más de 3 mil toneladas. Los restantes 40 países, suman la cantidad de 30, 379 toneladas, se observa la relación más fuerte en cuanto al número de países primero con 21 países de América, después con los 14 países de Europa, en tercer lugar Asia con 13 países, África con 4 y Oceanía con tres países. En esta misma lista, pero bajo el rubro de trasbordos Manzanillo y Lázaro Cárdenas reciben 31,451 tons. y 7,686 tons., respectivamente. En la **mapa 4.1** se representa tal relación de importaciones con los 55 países con los que se efectúa dicha actividad (visibles en el cuadro anterior), en la **mapa 4.2** se marca puntualmente, los 15 países de mayor importancia de origen de las mercancías y la proporción de las importaciones, lo que indica la cantidad de toneladas que llegan al puerto de Ensenada.

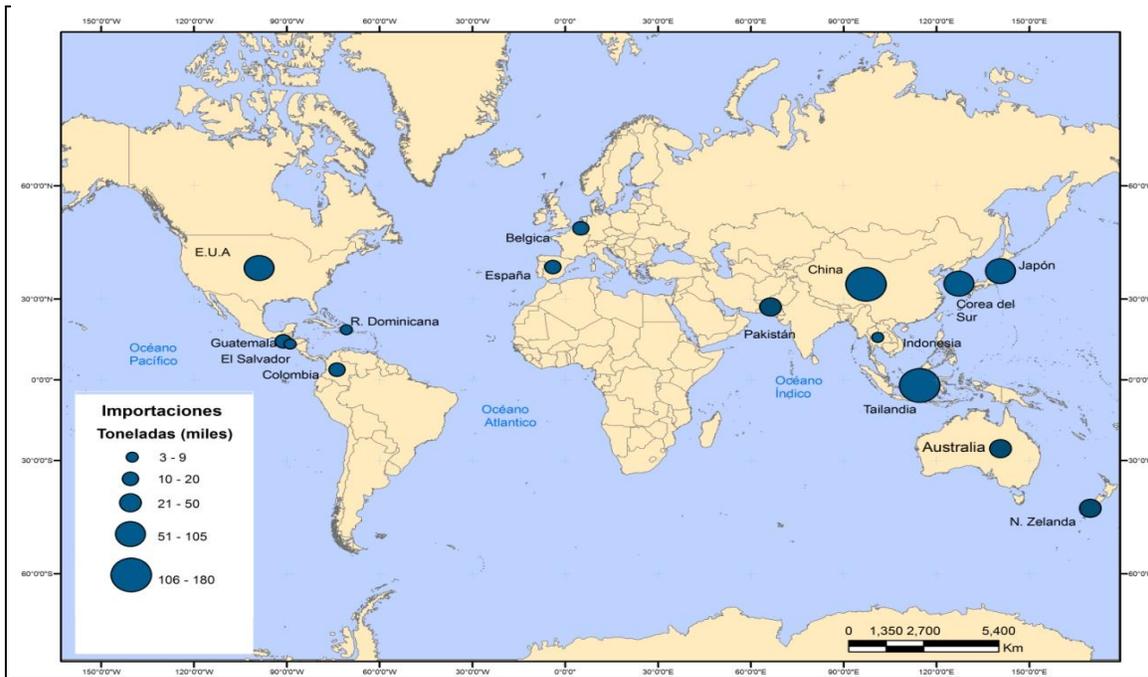
En cuanto a los movimientos de exportaciones se presentan los 16 países (**mapa 4.3**) registrados a los cuales llegan productos diferentes desde productos del mar, industriales incluso agrícolas, para este año el primar lugar lo ocupó China con más de 400 mil toneladas, le sigue Argelia con 230 mil tons, Italia, Corea del Sur, Chile, Panamá, Japón, India, El Salvador, Estados Unidos, Taiwán, Guatemala, Australia, Canadá, Nicaragua, Costa Rica lugar decimo sexto con poco más de 200 tons (SCT, 2011).

Mapa 4.1 Flujos de importación, puerto de Ensenada



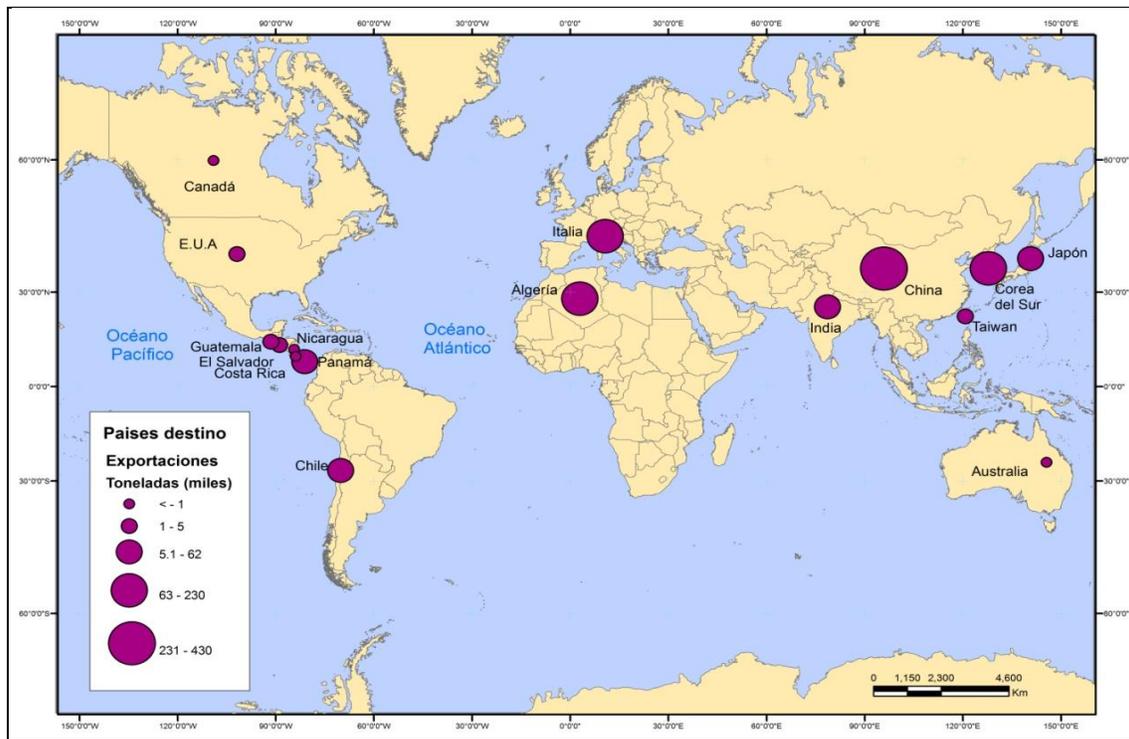
Fuente: elaboración propia a partir de SCT; 2011.

Mapa 4.2 Principales 15 países origen de importación hacia el puerto de Ensenada



Fuente: elaboración propia a partir de SCT, 2011.

Mapa 4.3 Países de destino de exportaciones del puerto de Ensenada



Fuente: elaboración propia a partir de SCT, 2011.

En el **mapa 4.3** se representan, las ubicaciones puntuales de los quince principales puertos de destino de las mercancías de exportación que parten del puerto de Ensenada y la proporción de la cantidad en toneladas.

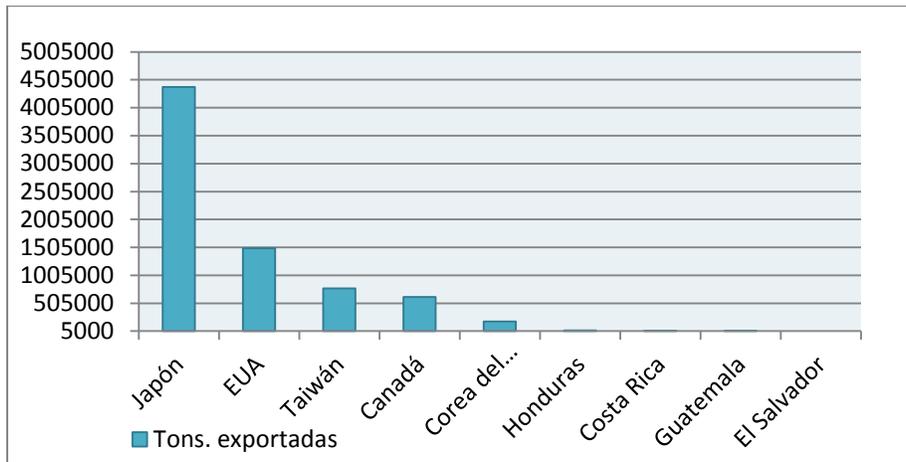
La información que corresponde a Isla Cedros, cambia notablemente, ya que no existe movimiento de altura de importación, esta actividad se suple con los movimientos de entrada. De Guerrero Negro arribaron para 2011, más de 7 millones de toneladas de mineral de sal, que posteriormente se convierten en exportación dirigida a nueve países en total, a diferencia de los 16 que exporta el puerto de Ensenada (sin tomar en cuenta los 55 países de los que se importa) la carga de sal principalmente llega a Japón, 4 millones de toneladas, en segundo lugar a Estados Unidos con casi millón y medio de toneladas, le siguen Taiwán, Canadá, Corea del sur, Honduras, Costa Rica, Guatemala y en ultimo y noveno lugar El Salvador con cinco mil toneladas (**Cuadro 4.10**). Los lugares con los cuales está conectado Cedros en cuanto a movimientos de salida son: Ensenada y bahía de Tortugas en la misma península, y Lázaro Cárdenas en Michoacán. Dicha información se complementa con la **Gráfica 4.5**, en la cual se aprecian las cantidades en toneladas que se dirigen a los países ya mencionados. **Mapa 4.4**.

Cuadro 4.10. Exportación, país de destino a partir de puerto Isla de Cedros

Productos de exportación	Destino
Total 7, 485, 584 tons	
GM 4, 375, 873 Sal a granel	1.Japón
GM 1,489, 331 Sal a granel	2.EUA
GM770, 756 Sal a granel	3.Taiwán
GM 617, 774 Sal a granel	4.Canadá
GM180, 501 Sal a granel	5.Corea del sur
GM 21, 049 Sal a granel	6.Honduras
GM 15, 500 Sal a granel	7.Costa Rica
GM 9, 800 Sal a granel	8.Guatemala
GM 5, 000 Sal a granel	9.El Salvador

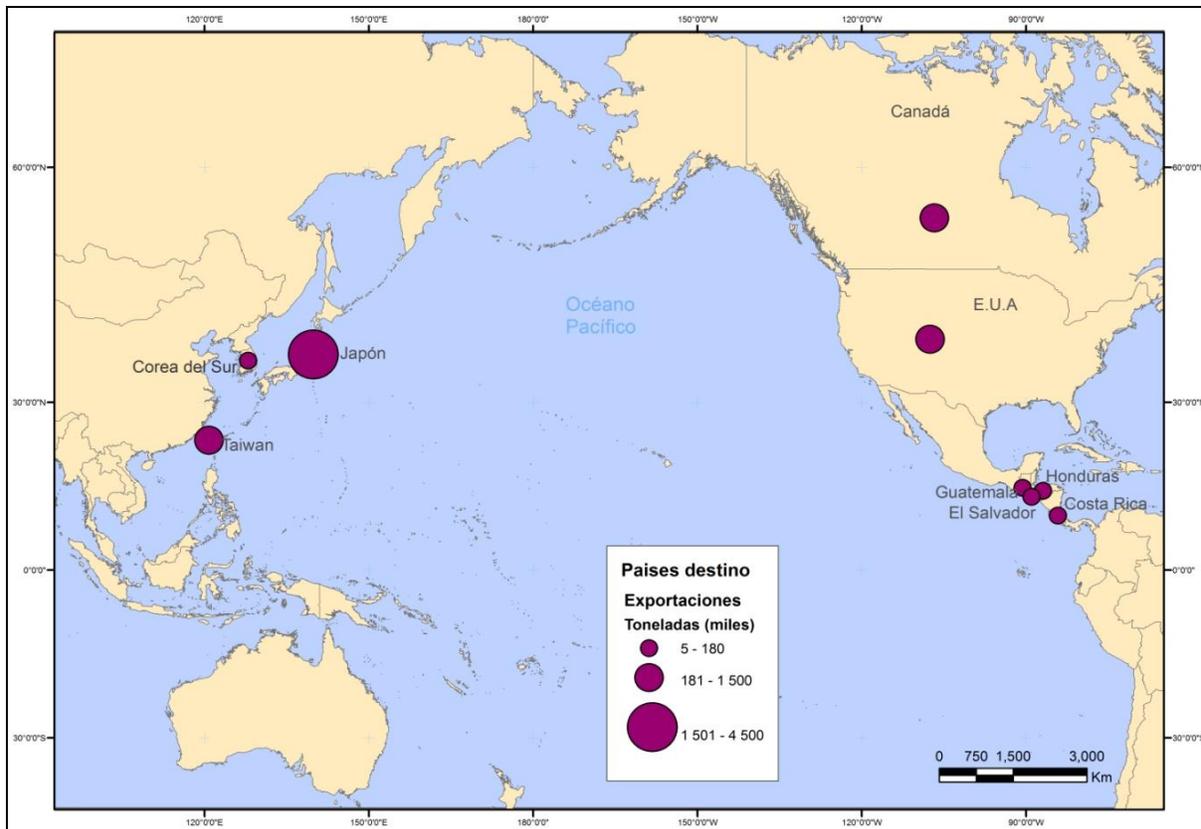
GM = General mineral. Fuente: elaboración propia con base en: SCT, 2011.

Gráfica 4.5. Países de destino para la exportación de mineral de sal



Fuente: elaboración propia con base en SCT, 2011.

Mapa 4.4 Países destino movimiento de exportación del mineral de sal, Isla de Cedros



Fuente: elaboración propia a partir de SCT, 2011.

4.4.2 Rutas de carga contenerizada

En el puerto de Ensenada se advierte movimiento de mercancías en su versión de carga contenerizada, que si bien es parte de los movimientos de exportación e importación se presentan separadas, ya que existen la rutas bien definidas dirigidas u organizadas por compañías navieras que principalmente se dedican a esta actividad en particular. Gracias a estas relaciones se tocan lugares en el Sur de América, países como Colombia o Chile, en Centroamérica países como: Panamá, punto estratégico y necesario para el transporte marítimo, Nicaragua, Guatemala o El Salvador, los restantes continentes: África, Europa y algunas ciudades de Oceanía.

La carga contenerizada es trasportada en las ya mencionadas unidades TEU'S (*Twenty- foot Equivalent Unit*, que significa una unidad equivalente a 20 pies) o *containers*, existen 6 rutas denominadas "servicios" de carga contenerizada. Estas rutas se describen en las líneas que siguen:

- ♦ *Servicio Asia – Ens semanal.* Cumple con dos rutas que en general arriban a los mismos puertos o ciudades. Ruta 1. parte de: Shaigan – Chiwan – Hong Kong – Ningbo – Qingdao – Pusan, todos puertos localizados en China, continua por el Océano Pacífico, Ensenada – Manzanillo (México), Balboa (Panamá), Kingston – Caucedo – San Juan (Islas situadas en el Caribe).
Ruta 2. Hong Kong – Chiwan – Kaohsiung – Ningbo – Shangai – Qingdao – Pusan – Ensenada – Manzanillo – Balboa – Manzanillo (Panamá) - Kingston – Caucedo – Puerto Cabello – Puerto España – Hong Kong. Rutas operada por: China Shipping, CSAV y CMA – CGM.
- ♦ *Servicio Asia – Ensenada semanal II.* Sale de Lázaro Cárdenas – Manzanillo – Ensenada (México) – Yokohama (Japón) – Qingdao – Ningbo, finaliza la primera parte de ahí mismo parte hacia Shanghai – Busan (Corea del Sur) – Yokohama – Ensenada – Manzanillo – Lázaro Cárdenas. Agencias que lo manejan: HAPAG LLOYD, APL LIMITED y
- ♦ *Feeder semanal Centroamérica.* (Costa Oeste de Centro America (WCCA)). Parte de Los Ángeles los lunes, llega a Ensenada el día martes parte el mismo día, arriba y sale de Lázaro Cárdenas los días sábados (México), a Puerto Quetzal (Guatemala) llega y parte en lunes, para el martes arriba y parte de Acajutla (El Salvador) finalmente llega a puerto Balboa (Panamá) para entonces se cumplen 10 días de tránsito. Operada por Maersk line.

- ♦ *All water east coast service (Servicio de la costa Este)*. Las rutas que cumple esta compañía se complementan la primera parte: sale de New York – Wilmington – Savannah (costa Este de EUA) – canal de Panamá – Ensenada – Busan (Japón) – Pyeongtaek (Corea del Sur) – Qingdao, hasta este arribo termina la primera parte de esta ruta, continua por tierra hacia Ningbo después a Shanghai (China) – Busan – canal de Panamá – New York. Agencia que opera Hanjin Shipping.
- ♦ *MXP – America*. de Lázaro Cárdenas – Manzanillo – Ensenada (México) – Yokohama (Japón) – Qingdao – Ningbo, continua a: Shanghai – Busan (Corea del Sur) – Yokohama – Ensenada – Manzanillo – Lázaro Cárdenas – Puerto Quetzal (Guatemala) – Callao (Perú) – San Vicente – Valparaíso (Chile) agencia que lo dirige: Hapag Lloyd.
- ♦ *Servicio Oceanía quincenal (Us Westcoast – Australia loop 2 / WAN)* Vancouver (Canadá) – Long Beach (EUA) Ensenada (México) – Tauranga – Auckland (Nueva Zelanda) – Sidney – Melbourne – Adelaide (Australia) de este último punto regresa hacia Auckland – Papeete (Tahití) – Ensenada – Oakland – Seattle – Vancouver. Operado por: Hapag Lloyd.

4.4.3 Rutas de carga general

Los productos que se mueven son variados y a diferencia de mercancía transportada en contenedores debido a los requerimientos que merecen, hay algunas en especial que se consideran carga general, recibe otro tratamiento, ya que no necesariamente requieren embalaje o almacenaje especial. Los productos registrados y los países a los que llegan según la Administración Portuaria Integral de Ensenada son:

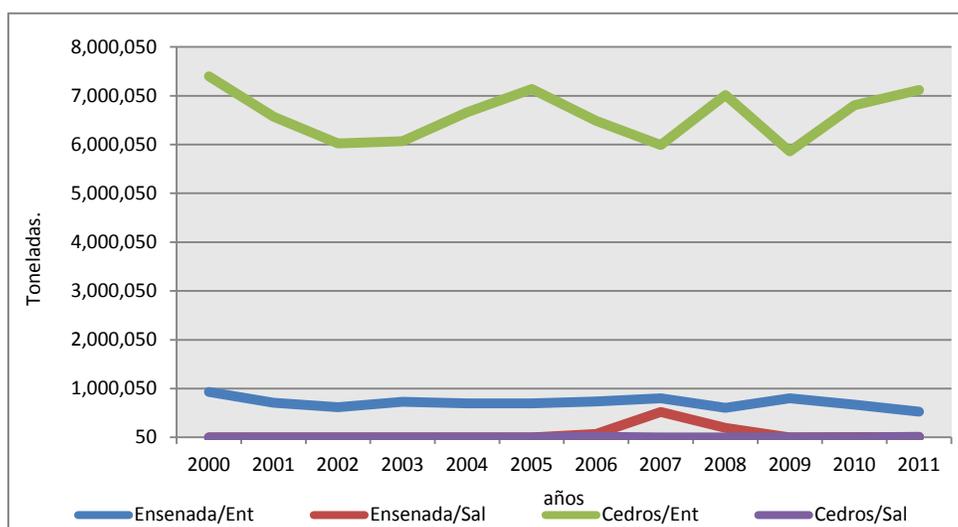
- ‘ *Acero*, en presentación de vigas de acero, alambón o tubería. Lázaro Cárdenas – Ensenada
- ‘ *Trigo*. Ensenada – Panamá – Algeria – Marruecos – Italia, embarques en temporadas.
- ‘ *Ganado (servicio de Corraline)*. Nicaragua – Ensenada.
- ‘ *Transportación de yates (Yatchpath - Dockwise)* Ensenada – Panamá, Fourt Lauderdale (Florida) – Panamá - Ensenada.

Es importante mencionar que las rutas de carga contenerizada y de carga general están consideradas dentro de los movimientos de exportaciones e importaciones y la lista de países a los que llega se encuentran mencionadas en el **cuadro 4.9 y el mapa 4.1**.

4.4.4 Entradas y salidas

Los movimientos de cabotaje van más bien dirigidos al transporte entre puertos y sitios cercanos de mercancías e insumos requeridos por los sitios a los que llegan, que pueden ser desde alimentos, combustible, carnada por citar algunos en el caso de Isla de Cedros, con eslabonamientos hacia atrás y adelante, las entradas están estrictamente relacionadas con la exportación, en su mayoría son del mineral de sal y que se convierte en exportación dirigido a los países de Oriente como ya se ha venido mencionando. Cabe destacar que en las cantidades de entradas entre Ensenada y Cedros, se aprecia en mayor proporción para el segundo, ya que se refieren principalmente a las toneladas de sal transportadas desde Guerrero Negro, Baja California Sur; el más alto valor se presentó en el año 2000 con 7,396,633 tons. y el más bajo con 5,857,594 tons. se registró en el 2009, en tanto las salidas son mucho menores en el año con el dato más bajo, que fue en el 2000, con sólo 79 tons. Y el mayor en 2011 con 13,006 tons. Ensenada en entradas registró como valor más bajo 524,963 tons, y en 2011 el mayor con 930,350 tons., para el 2000, las salidas fueron 540 tons. en 2004 y 520,374 tons en 2007. En la **gráfica 4.6** se aprecia que el movimiento de entradas hacia la Isla es mucho mayor que las salidas y entradas de Ensenada (**Cuadro 4.11**).

Gráfica 4.6 Comparación de los movimientos de cabotaje entre puertos, 2000 – 2011



Fuente: elaboración propia con base en: Anuarios estadísticos. SCT, 2000- 2011.

Cuadro 4.11 Movimientos de Cabotaje en los puertos de Ensenada y Cedros (Toneladas)

Año	Ensenada		Isla de cedros	
	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas
2000	930,350	654	7,396,633	79
2001	710,257	1,687	6,573,567	93
2002	618,978	2,049	6,022,018	186
2003	725,938	1,316	6,071,528	660
2004	693,300	540	6,659,832	522
2005	696,900	2,009	7,138,632	388
2006	733,738	72,385	6,488,741	9,132
2007	800,260	520,374	5,992,475	280
2008	605,893	192,174	7,012,447	286
2009	802,997	1,190	5,857,594	281
2010	670,412	2,126	6,809,004	1,934
2011	524,963	3,645	7,117,640	13,006

Nota: se marcan los valores registrados, en azul los valores menores y en rojo los mayor
Fuente: elaboración propia con base en: SCT; 2000-2011.

Ya se ha explicado anteriormente la diferencia entre los movimiento de altura y cabotaje de las cuales se desprenden los movimientos de exportación e importación y entradas y salidas, en el **cuadro 4.12** se evidencia la cantidad en toneladas (del año 2011) el tipo de carga, el origen o en otro caso el destino, el área de acción más cercana es: la zona de pesca, Punta China, Isla de Cedros, Santa Rosalía en la misma Península, la zona más alejada lo conforman Manzanillo, Colima y Lázaro Cárdenas, Michoacán para el caso de Ensenada (**Mapa 4.5**)

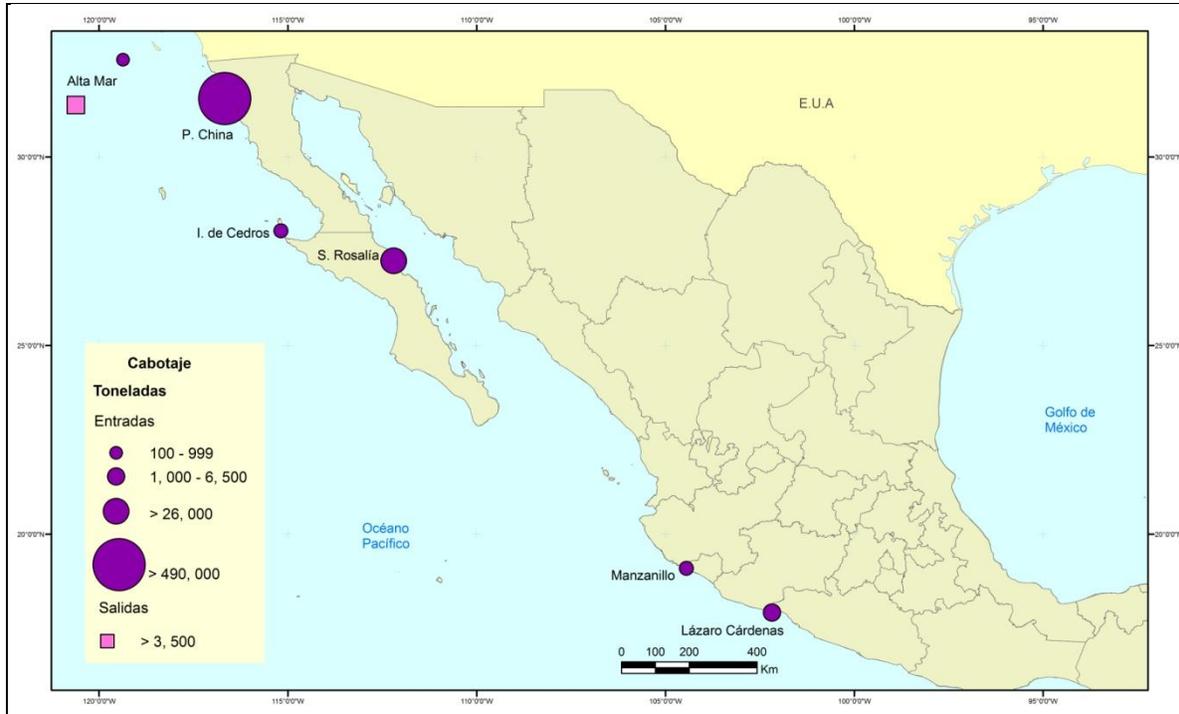
Cuadro 4.12 Principales productos de entrada y salida en el puerto de Ensenada, 2011

Origen	Entradas Total 524, 963 tons.	Destino	Salidas Total 3, 645 tons.
Punta China, B.C.	GM Piedra caliza 490, 550	Alta mar	GS Alimento para atún 3, 645
Santa Rosalía, B.C.S.	GM Yeso 26, 248		
Lázaro Cárdenas, Mich.	GS Varillas de acero 6,412		
El mar vía la pesca	GS Pescado y mariscos congelados 1,196		
Isla de Cedros, B.C.	GS Chatarra 420		

Manzanillo, Col.	GS Vehículos. 137		
------------------	-------------------------	--	--

GS = General suelta. GM = General mineral.
Fuente: elaboración propia con base en: SCT, 2011.

Mapa 4.5 Movimientos de entradas y salidas, puerto de Ensenada.



Fuente: elaboración propia a partir de SCT, 2011.

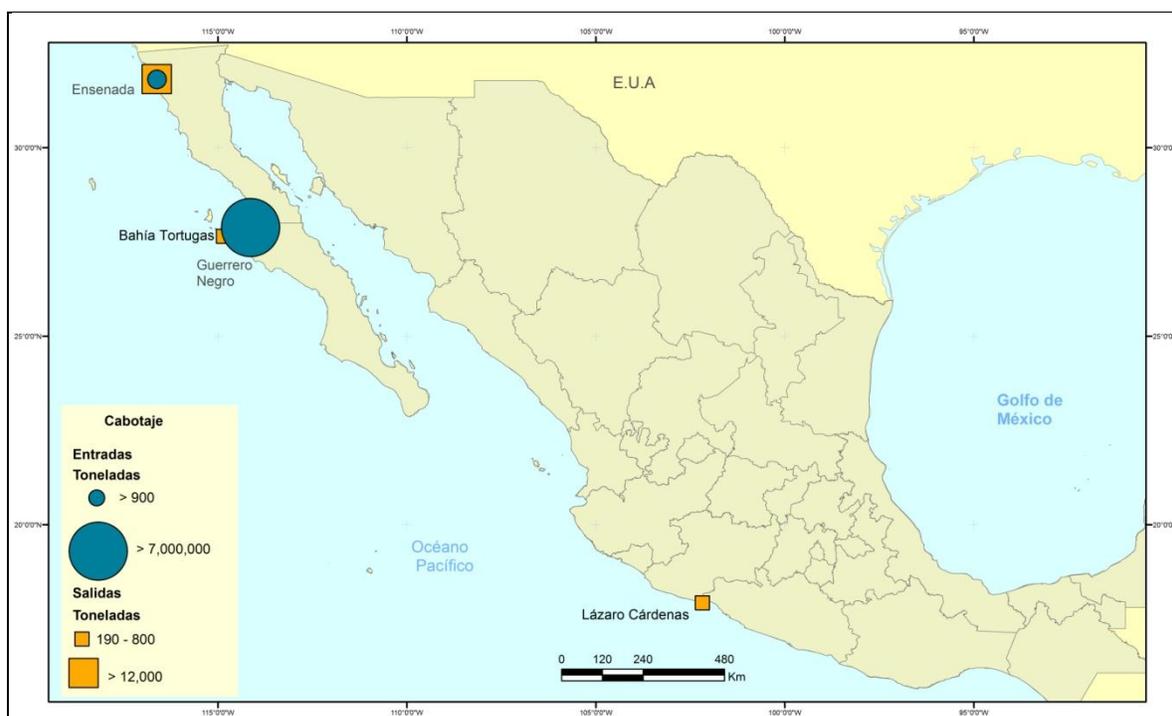
Por su parte Cedros en tanto tiene relaciones con Ensenada y Guerrero Negro en cuanto a las entradas, y salidas hacia: Lázaro Cárdenas, Ensenada de nuevo y Bahía Tortugas ubicados en Baja California Sur (**mapa 4.6**), llegan materiales para construcción, carnada, enseres del hogar, combustible de varios tipos, generalmente para las embarcaciones junto con algunas otras mercancías como almejas frescas (**Cuadro 4.13**).

Cuadro 4.13 Principales productos de entrada y salida, Puertos de Isla de Cedros, 2011

Origen	Entradas Total 7, 117,640 tons.	Destino	Salidas Total 13, 006 tons.
Guerrero Negro, B.C.S.	GM 7, 116, 724 Sal a granel	Lázaro Cárdenas, Mich.	GM 12, 009 Sal a granel
Ensenada, B.C.	GS 916 Mercancía diversa, carnada, maquinaria, cervezas, bebidas, menajes de casas, almejas frescas.	Ensenada, B.C.	GS Chatarra 800
		Bahía de tortugas, B.C.S.	GS197 Langostas congeladas, sargazos, pescados y mariscos, abulón, caracol enlatado, conchas de abulón, menajes de casas, almejas enlatadas.

GS = General suelta. GM = General mineral. PD = Productos derivados del petróleo.
Elaboración propia con base en: SCT; 2011.

Mapa 4.6 Movimientos de entradas y salidas puerto de Isla de Cedros



Fuente: elaboración propia a partir de SCT, 2011.

4.4.5. Rutas de Cruceros

Una revisión de las relaciones y los vínculos con otros puertos en lo relativo al movimiento de cruceros, las rutas dadas por los destinos donde los pasajeros pueden desembarcan por unas horas, en algún momento del traslado, y en donde Ensenada es punto de partida, de llegada, o parte de dicho trayecto. Son seis las líneas navieras que operan en total seis rutas diferentes con conexiones en países localizados en el litoral Pacífico, de acuerdo a la Administración Portuaria Integral de Ensenada, (2013), a continuación se detallan:

- * Las compañías: *Princess y Celebrity Cruises*, siguen la ruta (Hawaii – Ensenada): Ensenada – Kona – Lahaina – Nawiliwili – Honolulu- Hilo (islas de Hawaii) - San Diego (EUA) - Ensenada, 4 eventos por temporada, con capacidad para 2600 pasajeros con una tripulación de 1, 200 personas.
- * *Carnival* (2 rutas) 1. La ruta es: Ensenada - Isla Catalina - Los Ángeles - San Diego - Ensenada, con dos eventos por semana, capacidad para 2, 744 pasajeros, con una tripulación de 800.
2. La ruta que cumple es: Ensenada - Isla Catalina - Los Ángeles - San Diego - Cabo San Lucas - La Paz - Ensenada, se efectúa una vez por semana, 2, 628 pasajeros, tripulación: 920 personas.
- * *Royal Caribbean Internacional*, esta es la ruta más corta, Ensenada, Isla Catalina, San Diego, Los Ángeles, Ensenada, se realizan 2 por semana, capacidad para 2, 052 personas, en servicio de tripulación 920 personas.
- * *Holland America Line*, Alaska – Ensenada, se realizan 4 por temporada, tripulación: 1, 200 personas, 2, 600 pasajeros.
- * Por último, la ruta de yates *Dockwise – Yachtpath*, toca lugares como: Vancouver en Canadá, Cabo San Lucas, La Paz, B.C.S, Ixtapa y Acapulco en el litoral del Pacífico, Golfito en Panamá y Miami y Port Everglades en Florida EUA.

Estas rutas y destinos han sido representados en los **mapas 4.7 y 4.8**, en donde se dividieron en rutas con destinos internacionales y rutas con destinos regionales, que si bien en las regionales hay puntos como San Diego o Los Ángeles se localizan en un radio de acción relativamente corto en cuanto a distancia.

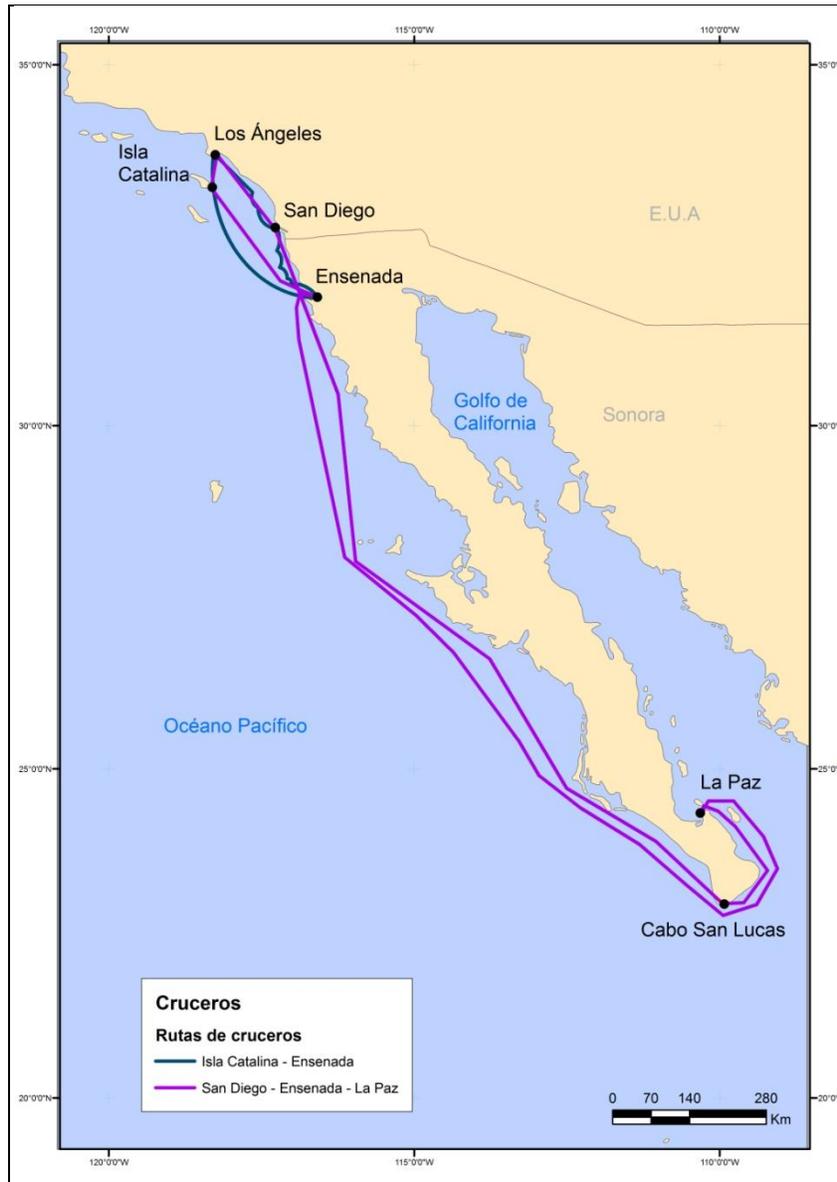
Cabe señalar que recientemente como parte de la API Ensenada se han desarrollado dos puertos simultáneos alternos relacionados, estos son El Sauzal que se ha convertido en uno de los principales puertos pesqueros del país y Costa Azul, de manera más reciente, es la puerta de entrada de gas natural licuado que sirve como combustible para importantes industrias del Estado, es un conjunto de puertos regionales, Multipropósito que atienden eficazmente a sus usuarios, integrados principalmente por empresas de los sectores industriales, agropecuarios y comerciales de Baja California, Sonora y Baja California Sur.

Mapa 4.7 Rutas de cruceros destinos internacionales



Fuente: elaboración propia a partir de SCT, 2011.

Mapa 4.8 Rutas de cruceros destinos regionales



Fuente: elaboración propia a partir de SCT, 2011.

Puede señalarse de acuerdo a datos del Programa Maestro de la API Ensenada (2012), que no obstante la cercanía del sistema portuario con los estados de California, Arizona y Nevada de Estados Unidos debería favorecer el que dichos estados formaran parte de su área de influencia directa, a la fecha no se ha logrado esto en la magnitud que se esperaba. Lo anterior responde básicamente a dos circunstancias: la primera se refiere a la suficiente infraestructura, eficiente operación y la calidad de los enlaces terrestres de los tres principales puertos del Sur de California (San Diego, Los Ángeles y Long Beach) con su territorio nacional, sin embargo son insuficientes, es

lo que le ayuda en cierta medida a Ensenada; la segunda consiste en la cada vez más problemática situación del cruce fronterizo entre México y Estados Unidos, situación agravada a raíz de los eventos de septiembre de 2011.

Cabe destacar que el puerto de Ensenada facilita la importación de componentes y productos terminados para la industria electrónica del estado, la cual es una de las más importantes del país. De igual manera, facilita la exportación de productos perecederos de la región que dan sustento a un significativo volumen de la actividad pesquera de su zona de influencia. Asimismo, la planta industrial de Baja California y Sonora se abastece de materias primas, refacciones y equipos a través del puerto, como por ejemplo las autopartes de la planta armadora de vehículos de Ford en Hermosillo. 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.

Una economía competitiva debe contribuir a la producción de bienes o servicios que impliquen una menor utilización de los recursos y un impacto menos gravoso sobre el medio ambiente; una ciudad competitiva, , debe ser capaz de atraer y retener inversiones y talento, en el caso de Ensenada se incluye en este concepto de acuerdo al Índice de Competitividad de Ciudades Mexicanas (ICCM) elaborado en 2011, por Cabrero, *et al*, (2012)⁵ Ensenada se encuentra en el nivel medio de competitividad de tres niveles, en el cual tiene una competitividad considerada significativa a escala nacional en lo referente al despliegue de una economía moderna y con mejores niveles de bienestar, Sin embargo, difícilmente son competitivas a escala planetaria.

En cuanto a Cedros la exportación de sal en las magnitudes que se realizan hacen de este puerto un líder mundial en este rubro, cabe mencionar, que parte de sus áreas operativas incluyen como el resto de la isla una biodiversidad relevante incluida, dentro de las zonas declaradas como Patrimonio de la Humanidad y están en perfecto estado de conservación de acuerdo a la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza. Además la isla se encuentra en la zona pesquera más rica de la República por la gran abundancia y variedad de especies, sus dos actividades económicas primordiales están relacionadas con los dos puertos que se sitúan en su territorio, la exportación de

⁵ El índice lo constituyen cuatro componentes: económico, institucional, socio-demográfico y urbano, a través de un análisis factorial que permite aislar diversas dimensiones dentro de un grupo de variables relacionadas entre sí, con lo que se obtuvo un promedio para dar el mismo peso a los componentes. Del resultado se desprende que, en dicho promedio de ICCM, -con un parámetro que oscila entre un máximo de 82 puntos y un mínimo de 41⁵;- Ensenada queda en el lugar 41 con 64 puntos.

sal y la de abulón y langosta, no obstante es una zona desconocida para el resto del país, como lo es gran parte del territorio insular, en gran medida se encuentra en abandono por parte del gobierno, pese a generar altos ingresos monetarios significativos para el país.

Conclusiones

La actividad portuaria ha estado presente durante la mayor parte de la estancia de la humanidad en el planeta, las antiguas civilizaciones ya comerciaban entre ellas, tan diferentes regiones, objetos, “productos” que en sus comunidades de origen no existían. Los puertos han jugado un papel importante para continentes enteros con el intercambio de riquezas y recursos, fue a partir de ellos que se dieron las migraciones que se hicieron más frecuentes y en mayor número.

Con las muchas adecuaciones que ha habido dentro de la actividad portuaria desde la máquina de vapor y el uso de carbón, hasta los enormes porta contenedores, los flujos de intercambio han sido y seguirán siendo uno de las maneras en las que el ser humano, se comunica, mantiene parte de la entrada de capital a las ciudades y países que poseen costas y por ende puertos.

Una vez revisados los postulados teóricos acerca de la localización e interacción espacial entre diversos territorios, se observó que los puertos cuentan con características propicias para mantener su lugar dentro de un complejo mundo, ante las exigencias y demandas que hoy día deben satisfacer y más aun siendo lugares de distribución y conexiones, no sólo de flujos económicos, si no de una serie de condiciones que atraen clientes, turistas o inversionistas, entre otros.

Conocer los rasgos físicos geográficos de las ciudades puerto, objeto de estudio, en este caso Ensenada y Cedros, con su especificidad explicada, brinda una primera aproximación de porqué en un ambiente determinado son tan importantes las actividades portuarias. Además del análisis físico la revisión de la historia de esta zona en particular, muestra que desde la fundación y ocupación de una y otra localidad, han destacado por su localización en la Cuenca del Pacífico.

El binomio población – actividades portuarias es de relevancia, en el caso de Ensenada y Cedros no puede haber uno sin el otro, hay una diversificación importante de actividades, pues no sólo es debido a las exportaciones e importaciones que se han detectado las conexiones y el alcance regional de ambos puertos.

En la cartografía se evidencian, de manera detallada, no sólo los flujos de intercambio sino los intereses del exterior hacia el país, en particular hacia esta zona fronteriza e insular, queda demostrado con lo que se exporta y se importa, acciones que además han ido en aumento para ambos sitios, que cuentan con cualidades y capacidades únicas para dichas actividades.

Ensenada es uno de los puertos que más se ha desarrollado en el presente siglo, al contar con una ubicación estratégica en el país y mantener relaciones con ciudades y sus puertos localizados a 120 km y hasta 14 000 km, su alcance se divide en regional y global, el primero abarca las porciones nacionales de los estados de Sonora, Baja California Sur y de Estados Unidos el estado de California, en la segunda básicamente se conecta con todo al mundo al tener transacciones comerciales, con Europa, Asia, Oceanía y el propio continente americano.

Cedros a pesar de sus difíciles condiciones de conectividad y reducida población, registra un movimiento portuario de consideración, que abarca en el alcance nacional a Baja California Sur y la misma entidad a la que pertenece, Baja California, específicamente con el puerto de Ensenada a escala global tiene gran relación en Asia, principalmente por los productos pesqueros y el mineral de sal.

El puerto de Ensenada impulsa a la industria pesquera, la cual es la principal generadora de empleo en el municipio, a través de la infraestructura necesaria para su desarrollo. Posibilita que la industria minera florezca en el estado, mediante la exportación de agregados pétreos y la posibilidad de hacerlo lo mismo con minerales metálicos, renglón con gran potencial en el futuro cercano. Por Ensenada, se exporta el trigo producido en el valle de Mexicali, sin lo cual no podría explotarse este cereal.

El puerto de Ensenada 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. La operación de la terminal de cruceros del puerto permite que la región esté posicionada en las rutas internacionales de este tipo de turismo y entre las primeras tres del país.

En los puertos de Isla de Cedros, a diferencia de Ensenada, la principal actividad es la exportación de mineral de sal, que llega a manera de entradas desde de la península, conexión necesaria para que pueda llegar finalmente hasta, la gran mayoría a países asiáticos, y en menor medida a países dentro del mismo continente Americano. Asimismo es significativa su actividad pesquera de langosta y abulón con exportaciones en considerable escala vía salidas por Ensenada.

El sistema multimodal en Ensenada se encuentra bien desarrollado especialmente en el rubro carretero, lo que favorece las conexiones por tierra. No así en Cedros que se ve reducido en cuanto a conectividad multimodal.

Por lo expuesto queda así confirmada la hipótesis inicial de esta investigación la cual manifiesta que las actividades económicas, dentro del funcionamiento global de los puertos, han incidido en la cotidianeidad de la ciudad y la isla, por consiguiente en el funcionamiento de las actividades de la población.

Bibliografía

- Acevedo, N., (2011) *Programa Maestro de desarrollo portuario de Ensenada*. Disponible en:
<http://naacva.wordpress.com/puerto-de-ensenada/>
- Administración Portuaria Integral, Ensenada. (2012) *Marca de calidad*. Inicio
<http://www.puertoensenada.com.mx/marcadecalidad/>
- (2010) *Acerca del puerto*. Disponible en:
http://www.puertoensenada.com.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=57&Itemid=85
- (2012) *Hinterland y Foreland*. México. Disponible en:
http://www.puertoensenada.com.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=61&Itemid=89
- (2013) *Quienes somos*. México Disponible en:
http://www.puertoensenada.com.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=46&Itemid=53,
- (2013) *Programa maestro de desarrollo portuario del sistema portuario Ensenada – El Sauzal –Costa Azul 2012 – 2017*.
http://www.puertoensenada.com.mx/pdf/PMDP%202012_2017%20SP%20ESCA_06_03_2012.pdf
- Aguayo, J., y Trápaga R. (1996) “*Tectónica actual de México*” Geodinámica de México y minerales del mar. Fondo de Cultura Económica. México. Disponible en:
http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen3/ciencia3/141/htm/sec_2.htm
- Ávila, H., (1993) *Lecturas de análisis regional en México y America Latina*. (1ra Ed.) México: Universidad Autónoma de Chapingo.
- Baxin, J., (2010) *La isla de Cedros en el contexto insular del Pacífico mexicano: un estudio de geografía cultural*. Tesis de Licenciatura en Geografía. Facultad de Filosofía y Letras, UNAM. México. 288 p.
- Cabada, M., (2005) *El territorio insular de México*. Temas políticos y sociales. Comité del centro de estudios de derecho e investigación parlamentarias. México
- Cabrero, E. (2012) *Retos de la competitividad urbana en México*. Disponible en:
<http://www.cide.edu.mx/documento-de-divulgacion-indice-competitividad-CIDE-2012.pdf>
- Castro, G. (1995) *Los trabajos de Ajuste y Combate: Naturaleza y sociedad en la historia de Americana Latina*. Premio de las Américas 1994. CASA/Cocultura, Bogotá. La Habana.
- Comisión Nacional de Acuicultura y Pesca. (2012) *Serie histórica de la producción pesquera nacional*.
 [en línea] Disponible en:
http://www.sepescabc.gob.mx/x/estadisticas/docs/InfografiaAcuiculturaCapturaProduccionNacional_2006-2011.pdf

- (2012b) *Reporte de producción pesquera acuícola de Baja California Sistema SIPESCA*. Disponible en:
[http://www.sepescabc.gob.mx/x/estadisticas/docs/PRODUCCION_PESQUERA_Y_ACUICOLA_DE_BC_2012_\(PRELIMINAR\).pdf](http://www.sepescabc.gob.mx/x/estadisticas/docs/PRODUCCION_PESQUERA_Y_ACUICOLA_DE_BC_2012_(PRELIMINAR).pdf)
- (2013) *Consulta específica por especie*. Registro y Estadística Pesquera y Acuícola. Disponible en: http://www.conapesca.sagarpa.gob.mx/wb/cona/consulta_especifica_por_produccion
- Comisión Nacional de Agua, (2008) *Estadísticas del agua en México 2008*. 1ra Edición. México. Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.
- de Larrucea, J., (s/f) “*Seguridad en buque porta contenedores*” Disponible en:
<http://upcommons.upc.edu/eprints/bitstream/2117/2619/1/Seguridad%20Buques%20Porta%20Contenedores.pdf>
- del Moral R., J.Vaca-Rodriguez y M. Alcalá, (2010) *Análisis socioeconómico e interrelación de las pesquerías de sardina y atún azul en la región noroeste de México*. región y sociedad. vol. XXII, no. 47. Colegio de Sonora. México.
- Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología. (2011) *Cuestionario de campo Cedros*. Secretaría de Marina .México.
- Duch Brown, N., (2010) “*La teoría de la localización*”. Universitat de Barcelona. España. pp. 73. Disponible en: http://www.eco.ub.es/~nduch/postgrau_archivos/Duch_localizacion.pdf
- Ente Administrador Puerto Santa F (2011) Puerto de Santa Fe, “*Hinterland*” Puerto. Argentina. Disponible en: <http://www.puertofe.com/Institucional/secciones/index.html>
- Ferrada, J (2008) “*La ciudad portuaria y su complementariedad territorial*”. Escuela de Arquitectura y Diseño. La posibilidad del país mar. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. 5 de septiembre 2008 Punta Arenas, España.
- García de León, A (2013) *Inédito manuscrito*, Identificación de actividades económicas preponderantes en el municipio de Ensenada.
- García, M (2008). *La Nebulosa o isla Cedros*. Suplemento mensual. La jornada. Disponible en: (<http://www.jornada.unam.mx/2008/05/26/eco-k.html>)
- Garrocho, C (2003) *La teoría de interacción espacial como síntesis de las teorías de localización de actividades comerciales y de servicios*. Economía, Sociedad y Territorio, vol. IV, pp. 203-251. México.
- (2012) *Estructura funcional de la red de ciudades de México*. Consejo Nacional de Población. México. Disponible en: <http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Indice>.

- Gasca, J., (2009) *Geografía Regional La región, la regionalización y el desarrollo regional de México*. Colección: Temas selectos de Geografía de México. Instituto de Geografía. UNAM. México. 161 p.
- Gobierno del Estado de Baja California (2013) *Quiénes somos*. Disponible en: <http://www.sepescabc.gob.mx/x/quienesSomos/>
- (2011) *“Hidrología”* Nuestro Estado. http://www.bajacalifornia.gob.mx/portal/nuestro_estado/recursos/hidrologia.jsp
- (2012) *“La Baja California”*. [en línea] Disponible en: http://www.bajacalifornia.gob.mx/portal/nuestro_estado/historia/baja_california.jsp
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (2011b) *“Relieve” Baja California*. Disponible en: <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/BC/Economia/default.aspx?tema=ME&e=02>
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. (1895) *Censo General de la Republica Mexicana. Sistema Municipal de Bases de Datos Estado de Baja California*. México.
- (1900) *Censo General de la Republica Mexicana. Sistema Municipal de Bases de Datos Estado de Baja California*. México.
- (1910) *Tercer Censo General de Población y Vivienda. Sistema Municipal de Bases de Datos Estado de Baja California*. México.
- (1921) *Censo General de Habitantes Municipal de Bases de Datos Estado de Baja California*. México.
- (1930) *Quinto Censo General de Población. Sistema Municipal de Bases de Datos Estado de Baja California*. México.
- (1940) *Sexto Censo General de Población. Sistema Municipal de Bases de Datos Estado de Baja California*. México.
- (1950) *Séptimo Censo General de Población. Sistema Municipal de Bases de Datos Estado de Baja California*. México.
- (1960) *VIII Censo General de Población. Sistema Municipal de Bases de Datos Estado de Baja California*. México.
- (1970) *IX Censo General de Población. Sistema Municipal de Bases de Datos Estado de Baja California*. México.

- (1980) *X Censo General de Población y Vivienda. Sistema Municipal de Bases de Datos Estado de Baja California*. México.
- (1990) *XI Censo General de Población y Vivienda. Sistema Municipal de Bases de Datos Estado de Baja California*. México.
- (1995) *I Conteo de Población y Vivienda. Datos Estado de Baja California*. México.
- (1997) *División territorial del estado de Baja California de 1810 – 1995*. INEGI. Aguascalientes. México. 112 p. Disponible en: http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/pais/divi_terri/1810-1985/bc/baja%20california.pdf.
- (2000) *XII Censo General de Población y Vivienda. Sistema Municipal de Bases de Datos Estado de Baja California*. México.
- (2005) *II Conteo de Población y Vivienda. Datos Estado de Baja California*. México.
- (2010) *Censo General de Población y Vivienda. Sistema Municipal de Bases de Datos Estado de Baja California*. México.
- (2012) "Economía Baja California" Cuéntame. Disponible en: <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/BC/Economia/default.aspx?tema=ME&e=02>
- (1998) *Ensenada Estado de baja California Cuaderno estadístico Municipal Edición 1997*. México: Instituto Nacional Estadística, Geografía informática. 161p.
- (2005) *Ensenada Estado de baja California Cuaderno estadístico Municipal Edición 2004*. México: Instituto Nacional Estadística, Geografía informática. 183p.
- Instituto Nacional de Ecología (2013) "*Principales definiciones utilizadas*" Disponible en: http://www.ine.gub.uy/biblioteca/ech/ech_princ_definic_utilizadas.pdf
- Instituto Nacional de Ecología. (2010) *Una estrategia para el territorio insular mexicano*. p14. [en línea] Disponible en: <http://www2.ine.gob.mx/publicaciones/libros/660/primeraparte.pdf>.
- Instituto Nacional de Estadística de Geografía e Informática. (2010) "*Glosario de términos*" [en línea] Disponible en: <http://cuentame.inegi.org.mx/glosario/p.aspx?tema=G>
- Luna, A., (octubre, 2012) *Posturas teóricas de la geoestrategia y complejidad del territorio insular*. Poster presentado en: Coloquio Carácter Geoestratégico de tres islas de México: Cedros, Carmen y Cozumel, desde la perspectiva de su territorio, población y economía. D.F, México.
- Martínez, C., (2005) *Diccionario Naval. Tomo II*. Secretaría de Marina. México.

- Martner, C., (2010) *Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México*.
Convergencia,
Revista de Ciencia sociales. Núm. 52. enero – abril 2010. pp. 319. 360. Disponible en:
<http://scielo.unam.mx/pdf/conver/v17n52/v17n52a13.pdf>
- Meyer, B. y B. Tuner. (1990) "*The Earth as Transformamed by Human Action: Global and Regional Changesin the Biosfere over the Past 300 Years*" Cambridge University – Clark University, Edited in New York, USA.
- Miranda, J., (2010) *Áreas de influencia de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas*. Tesis de Licenciatura en Geografía. Facultad de Filosofía y Letras, UNAM. México. 89 p.
- Padilla L., y Juárez M (2013) (Coordinación). 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. ISBN (Obra General) 970-32-2976-X.
- Padilla, L. y Juárez M., (1999) "La dimensión espacial del crecimiento poblacional de Ensenada". *Investigaciones Geográficas*, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM. PP. 88 – 104
- Padilla, L. y Sicilia, A., (2009) "*Cambios en los patrones espaciales de crecimiento en una ciudad medía: Ensenada en la Península de Baja California*". Ponencia Encuentro de Geografía de America Latina.
(http://egal2009.easyplanners.info/area05/5418_PADILLA_Y_SOTELO_LILIA_SUSANA.pdf)
- Pescadores Nacionales de Abulón (s/f) *Quienes somos*. Disponible en:
<http://www.cedmex.com.mx/esp/index.php?mod=info&op=quienes>
- Piñera, D. (2006), *Los orígenes de las poblaciones de Baja California: factores externos, nacionales y locales*. Universidad Autónoma de Baja California. México. 639 p.
- Ponce, A. (2004), *De la cueva pintada a la modernidad: historia de Baja California*. Biblioteca Loyola. México. [http://www.loyola.tij.uia.mx/ebooks/cueva_pintada/index.php].
- Propin, E., (2003) *Teorías de Métodos en Geografía Económica*. Colección: Temas selectos de Geografía de México. Instituto de Geografía. UNAM. México. 162 p.
- Ramírez, A., (2012) *Planeación participativa del uso y aprovechamiento sustentable de los recursos naturales del Municipio de Álamos, Sonora, México*. Tesis de Doctorado en Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. UNAM. México. 139 p.

Ramos, A. (1998) *Las áreas de influencia económica de las ciudades medias de Colima hacia la primera mitad del decenio de los noventa*. Tesis de Licenciatura en Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. UNAM, México, D.F.

Sánchez, A., (1983) *Relaciones espaciales entre Acapulco y su región*. Tesis de Licenciatura en Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. UNAM. México. 311 p.

Sánchez, J. y J., Zofio. (2009) *Espacio distancia y localización: hacia la nueva Geografía Económica*. Cuadernos Económicos. Núm. 76. Madrid, España. Disponible en: http://www.revistasice.com/cachepdf/ICE_848_928__68787935A43DB964CFE6365C78397AC5.pf

Secretaría de Economía (2013) *Historia de la Salina*. Disponible en: http://www.essa.com.mx/historia_de_la_salina.aspx, Secretaría de Economía

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2004) *Anuario estadístico de los puertos de México 2004*. Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/estadisticas/2004nuevo/entrada.htm>

----- (2011a) *Anuario estadístico de los puertos de México 2011*. Disponible en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2011/Anuarios/index.htm

----- (2011b) *Anuario estadístico*. Disponible en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/_migrated/content_uploads/Anuario-2011_01.pdf

----- (s/f) *Capítulo 2. Definición y calcificación*. [en línea]. Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/mdi/dcap02.pdf>.

Secretaría de Desarrollo Social. (2001) *Programa Sectorial de Vivienda (2001-2006)*, Secretaría de Desarrollo Social, México, 2001, 153p.

Secretaría de Economía. (2010) *Historia de la salina*. Inicio. Disponible en: http://www.essa.com.mx/historia_de_la_salina.aspx

Secretaría de Gobernación. (2006) *Diario Oficial de la Federación de México*, (2006, 08 marzo) *Título de concesión SCT 1/86 Exportadora de Sal, S.A de C.V.* [en línea] Disponible en: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=2118829&fecha=08/03/2006

Trujillo, A., (2004) *Breve reseña histórica de Ensenada*. <http://resena.ens.uabc.mx/resena.htm>

Universidad Nacional Autónoma de México. (2007) *Nuevo Atlas Nacional*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía.

Recursos electrónicos

Internet 1 Disponible en: http://www.puertoensenada.com.mx/index.php?option=com_content

&view=article&id=69&Itemid=102

Internet 2 Disponible en: <https://www.google.com.mx/>

Internet 3 Disponible en: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2951/10.pdf>.