

Diversificación sectorial y proyección internacional del municipio de Ensenada, México



Lilia Susana Padilla y Sotelo

Instituto de Geografía, Departamento de Geografía Social, Universidad Nacional Autónoma de México, México

Recibido: 20 de enero de 2016. Aceptado: 4 de abril de 2016.

Resumen

El municipio de Ensenada, localizado en el estado de Baja California, que forma parte de la amplia *región costera de México*, se ha desarrollado a partir de factores como el ubicarse en un contexto regional de importancia económica -el *corredor económico Ensenada Mexicali*- situado al noroeste del país, en el que la ciudad y puerto de Ensenada desempeñan un papel relevante; además, el pertenecer a la zona comercial de la organización Cuenca del Pacífico, el encontrarse cercano a Estados Unidos, principal consumidor comercial del mundo, y localizarse en una importante ruta de cruceros del Pacífico; aspectos que, en conjunto, inciden en la conformación de su economía diversificada y han propiciado su proyección internacional. El objetivo del trabajo es conocer la relevancia de la ubicación del municipio, las características económicas más significativas de su desarrollo y su relación con las actividades portuarias. Se hace énfasis en su sectorización económica, obtenida con la aplicación de una metodología cuantitativa sistemática, en sus niveles de competitividad, con las variaciones registradas antes y después de la gran crisis económica de 2009 y, por último, en su proyección internacional a través de las conexiones del transporte marítimo, derivadas de su actividad portuaria.

Palabras Clave

Proyección
Diversificación sectorial
Competitividad
Puerto de Ensenada
Corredor económico Ensenada-Mexicali

Palavras-chave

Projeção
Diversificação setorial
Competitividade
Porto de Ensenada
Corredor econômico Ensenada-Mexicali

Abstract

Sectorial diversification and international projection of the municipality of Ensenada, México. The municipality of Ensenada, located in the state of Baja California, is part of the wide Coastal Region of Mexico, has developed from factors as being located in a regional context of economic importance - the Economic Broker Ensenada Mexicali - placed to the northwest of the country, in which the city and port of Ensenada redeem an excellent role; also, belonging to the commercial district of the Cuenca of the Pacific Ocean, being nearby the United States, main commercial consumer of the world, and to be located in an important route of cruises of the Pacific Ocean; aspects that, as a whole, affect in the shape of its diversified economy and have propitiated its international projection. The target of the work is to know the relevancy of the place of

Key words

Projection
Diversification sectorial
Competitiveness
Port of Ensenada
Ensenada Mexicali economic corridor

the municipality, the most significant economic characteristics in its development and its relation with the port activities; there does emphasis on its economic sectorización obtained with the application of a systematical quantitative methodology, on its levels of competitiveness, with the changes registered earlier and after the big economic crisis of 2009 and, finally, in its international projection across the connections of the maritime transport, derivatives of its port activity.

Introducción

La *región costera de México* cuenta aproximadamente con 11.000 kilómetros de litorales hacia dos océanos, el Pacífico y el Atlántico; esta ventajosa posición geográfica le permite ser un país competitivo en el rubro marítimo comercial a escala global, situación que, además, le brinda a los puertos mexicanos la oportunidad de acceder a la zona de mayor comercio del mundo -*la cuenca del Pacífico*- así como aprovechar su vecindad con Estados Unidos. En ese contexto se encuentran ciudades - puerto impulsoras de desarrollo que integran al transporte marítimo del país a través de enlaces multiescalares y en donde el binomio transporte marítimo y actividad portuaria resulta de gran dinamismo.

De lo anterior deriva el interés por analizar al municipio de Ensenada, del estado de Baja California, situado al norte de la península de Baja California, al noroeste de México; que en el presente siglo ha experimentado modificaciones en sus actividades, como la portuaria, la industrial, la comercial, la turística y la agrícola. En él se ubican la ciudad y el puerto de Ensenada, escenario bidimensional con dos escalas de relaciones una regional y otra global. La primera al ubicarse en el *corredor económico Ensenada Mexicali* (CEEM)¹ al norte de la península de Baja California, en la que se ha llevado a cabo una reestructuración económica y se detecta la emergencia de una orientación económica de gran complejidad. Esto debido a la coincidencia de un escenario internacional adverso y a una reducida diversificación de las actividades económicas en parte del mismo corredor, en mayor medida en tres de las cinco ciudades con que cuenta: Tijuana, Rosarito y Ensenada, que entre 2007 y 2008 vieron afectadas sus fuentes primarias de crecimiento y se puso en riesgo su modelo de desarrollo basado en el turismo de corta estancia y el residencial durante la crisis económica mundial de 2009. Esto se vio especialmente en las dos últimas localidades, lo cual influyó más adelante en la necesidad de crear una economía diversificada tal como se presenta actualmente (Ruíz, Vázquez y Ruíz, 2014). La segunda, en la que incide su localización, cuya importancia procede de su cercanía con Estados Unidos, su pertenencia a la *cuenca del Pacífico*, considerada una de las regiones líderes y más dinámicas del nuevo orden industrial, comercial y tecnológico internacional (Aguilar, 2005) y de ser destino y paso de significativas rutas de cruceros.

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

Es importante mencionar que el estado de Baja California se caracteriza por una dinámica demográfica y económica distinta de la de las otras entidades de México, basada en los constantes flujos poblacionales que llegan a la región en donde se sitúa, a la cual acuden por considerarla un lugar de oportunidades y de paso hacia Estados Unidos por su cercanía con este país. Así, a pesar de registrarse una difícil coyuntura económica

1. El CEEM está conformado por las ciudades de Ensenada, Rosarito, Tijuana, Tecate y Mexicali, pertenecientes al estado de Baja California, México, fronterizo con Estados Unidos.

mundial al finalizar la primera década del presente siglo, el profuso volumen de los flujos migratorios hacia la región donde se localiza el área de estudio corrobora el atractivo que representan el estado y algunas de sus ciudades, como Tijuana, Mexicali y la propia Ensenada, consideradas como alternativas para alcanzar un mejor nivel de vida.

Con base en las anteriores consideraciones se sostiene la hipótesis de que la diversificación de la economía del municipio de Ensenada se relaciona estrechamente con su localización geográfica que le confiere un carácter geoestratégico, al estar emplazada en el *corredor económico Ensenada Mexicali* y en el amplísimo mercado consumidor y productor de la *cuenca del Pacífico*, por lo que se evidencian relaciones que se materializan en diversas escalas, desde la local hasta la global, lo que ha originado la diversificación sectorial de su economía y propiciado su proyección internacional.

En correspondencia con lo expuesto, el objetivo general del trabajo es conocer la relevancia del municipio de Ensenada, con especial énfasis en la ciudad-puerto de Ensenada, en función de su localización en una región económica compuesta por los estados de Baja California (México) y California (Estados Unidos), lo que ha dado lugar a la conformación de un corredor económico en México. Como objetivos específicos se pretende enfatizar, a partir de la sectorización económica del municipio, su importante y diversa actividad con la aplicación de una metodología cuantitativa sistemática que combina el valor de producción general con variables de producción agrícola, ganadera, pecuaria y forestal a escala municipal, tanto manufacturera como turística, comercial, pesquera y agrícola; después mostrar los niveles de competitividad que registra la ciudad de Ensenada, haciendo un comparativo diacrónico y, por último identificar su proyección internacional a través de las conexiones del transporte marítimo derivadas de su actividad portuaria.

Zona de estudio: municipio ciudad y puerto de Ensenada, México

El municipio de Ensenada, como se indicó, se localiza en el estado de Baja California, el cual está ubicado en la península de Baja California al Noroeste del territorio mexicano, con límites marcados al Norte por Estados Unidos, al Este por el estado de Sonora y el golfo de California (conocido también como Mar de Cortés), al Oeste por el océano Pacífico y al Sur por el estado de Baja California Sur. De los cinco municipios con que cuenta la entidad -Tijuana, Playas de Rosarito, Tecate, Ensenada y Mexicali- en el último se ubica la capital estatal.

En el estado bajacaliforniano resalta el municipio de Ensenada por su extensión territorial de 51.952,3 km² (el de mayor extensión del país) que representa el 74,1% de la superficie del estado que es de 70.113 km². Cabe señalar que su cabecera municipal la ciudad de Ensenada está a solo 130 km al sur de la frontera norte entre México y Estados Unidos; el municipio se ubica entre las siguientes coordenadas geográficas extremas: al Norte 32° 21' de latitud norte; al Sur 28° 00' de latitud norte; al Este 112° 47' de longitud oeste, y al Oeste 116° 53' de longitud oeste. Colinda al Norte con los municipios de Playas de Rosarito, Tijuana, Tecate y Mexicali, al Oeste con el Océano Pacífico, al Este con el Municipio de Mexicali y el Golfo de California y al Sur con el estado de Baja California Sur (Figura 1). En su territorio se encuentra la ciudad de Ensenada, situada en la bahía de Todos Santos que cuenta con el puerto de igual nombre, considerado como el de mayor operación en el estado, en ambos se han promovido las actividades pesquera, turística (cruceiros y marinas) y de comercio marítimo para toda la región del noroeste del país (Mungaray, Escamilla, Ramírez y Aguilar, 2014). El puerto de Ensenada cuenta con tres terminales: Ensenada, El Sauzal y Costa Azul.



Figura 1. Localización geográfica del municipio y ciudad de Ensenada, México. Fuente: elaboración propia con datos de INEGI, 2011.

La evolución histórica del municipio de Ensenada se encuentra relacionada estrechamente con el puerto. En un estudio realizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT- API Ensenada, 2015a) se indica que sus antecedentes portuarios se remontan hacia 1542, cuando el Capitán Juan Rodríguez Cabrillo descubrió la bahía donde se localiza el puerto de Ensenada, en una expedición llevada a cabo por órdenes del Virrey de la Nueva España. En aquel tiempo, el incipiente caserío que hoy es Ensenada fue bautizado originalmente con el nombre de San Mateo. En 1602, el navegante Sebastián Vizcaíno la nombró “Ensenada de Todos Santos”, por haber arribado a ella el 1° de noviembre, día que se conmemoran estos.

En 1824, se empezó a poblar de manera más marcada la parte costera de la bahía de Todos Santos que corresponde actualmente a la ciudad de Ensenada. En 1877 en Ensenada se abrió oficialmente el puerto al comercio de víveres y enseres del interior del país y de importaciones de Oriente. En 1881 se estableció la aduana que se llamó Puerto México. En 1882 fue trasladada a Ensenada la capital y se le confirió la categoría política de “Cabecera del Partido Norte y del ilustre Ayuntamiento de la Frontera”.

A inicios del siglo pasado, en 1919, se otorga la concesión para la construcción de un muelle, se incrementaron los comercios, y la construcción de hoteles. También existía una línea de vapores que comunicaban con regularidad Ensenada con San Diego (Estados Unidos), sin embargo, fue una década de malos manejos, grandes endeudamientos y desorganización en algunos aspectos del gobierno de la ciudad.

Para 1950 se registra la consolidación de un crecimiento espacial de la ciudad, década en la que se constituye el municipio de Ensenada (29 de diciembre de 1953), cuya cabecera es la ciudad de Ensenada, -ubicada a los 31° 50' de latitud norte y 116° 37' de longitud oeste-, y que coincide con que la localidad asciende a la categoría de urbana (más de 15.000 habitantes). Destaca que durante la década de los sesenta las migraciones cobran especial relevancia en el desarrollo de la localidad. Cabe señalar que en

1972 ocurre una primera etapa de relleno de terrenos ganados al mar, que se decretan bienes del dominio público y se incorporan al *recinto portuario* y en 1974 se ratifica su habilitación como *puerto de altura*.

Desde los años cincuenta hasta finales de los ochenta del pasado siglo el auge pesquero se convierte en la principal actividad del puerto de Ensenada. En el decenio de los noventa se comenzaron a transportar contenedores por el puerto; sin embargo, en 1991, el aumento de dimensiones de los buques portacontenedores motivó que dejaran de arribar a Ensenada. En 1993, el embargo atunero impuesto por Estados Unidos deprimió la pesca; aunque también en esa época el arribo de cruceros inició el desarrollo de una actividad turística que con los años se tornaría vital para la ciudad y el municipio de Ensenada.

A partir de 1994, con la promulgación de la Ley de Puertos en 1993, la creación de la Administración Portuaria Integral de Ensenada (API) y la concesión integral para el uso, aprovechamiento y explotación de bienes y prestación de los servicios portuarios, se inicia su modernización, debido a las exigencias del comercio marítimo internacional, pero conservando su vocación múltiple. En 1995, se decreta el actual *recinto portuario*. En 1998 se inaugura la Base Naval. En 1999 se propone una nueva delimitación, para que el *recinto portuario* de Ensenada quede integrado. Estos factores en conjunto incidieron en la llegada de personas a trabajar en esa rama de actividad económica (Gobierno de Baja California, 2015). Recientemente el puerto cuenta con un rompeolas principal, ubicado al oeste del recinto portuario, con una longitud de 1.640 m.

En el presente siglo en la ciudad de Ensenada se aprecia una pujante urbanización, el turismo se ha consolidado como una actividad que se desarrolla fundamentalmente en todo su entorno costero. Además existe una presión inmobiliaria que proviene sobre todo del sector de jubilados norteamericanos que invierten en una segunda residencia; asimismo, se evidencia la multiplicación de desarrolladores turísticos: hoteleros, marinas, casas rodantes, parques para su estancia y casas de renta.

Particular importancia tiene en el puerto y para la ciudad de Ensenada el arribo de cruceros, para lo cual cuenta con infraestructura de soporte que le permite ser el receptor del 33 % del total de arribos de este tipo a México, hay una terminal especializada para esta actividad y también se ubica una marina para yates.

Su conexión internacional también se ha incrementado a través de numerosas navieras con carga comercial diversa, proveniente de destinos de diferentes continentes, para cuyo desarrollo ofrece una terminal de usos múltiples

En ese contexto la ciudad y el puerto de Ensenada se relacionan con varias de las vocaciones más importantes del municipio como son, la pesca, el turismo y el comercio.

Actualmente destaca en el desarrollo de la economía del municipio de Ensenada el ámbito regional en el que se desenvuelve, y de acuerdo con lo que afirma Linares (2010), se considera que para explicar la economía de un territorio es conveniente el enfoque analítico enmarcado en el espacio, y resulta pertinente contextualizarlo regionalmente, partiendo del concepto de región económica que constituye un complejo geográfico y socioeconómico, ello con el fin de conocer la producción, servicios y consumo de su sociedad, en un tiempo determinado.

Es importante resaltar la ubicación de la ciudad de Ensenada dentro del mencionado "*corredor económico Ensenada Mexicali*" (CEEM) de acuerdo con la delimitación realizada por Padilla y Castillo (2011) (Figura 2). Esta porción del estado de Baja California cuenta con una parte de su territorio en el límite de la frontera con Estados Unidos,



Figura 2. Localización Geográfica del corredor económico Ensenada Mexicali. Fuente: Padilla y Castillo, 2011.

comprende desde la ciudad de Ensenada, pasa por las de Rosarito, Tijuana y Tecate y llega hasta la de Mexicali, pertenecientes a varios municipios; registra conexiones territoriales de alcance múltiple, además, es lugar de interrelación de bienes y servicios articulado por las ciudades que en él se ubican. Desde esta perspectiva, el corredor se enmarca en lo que concretamente afirman Cabrero, Orihuela y Ziccardi (2007) “los éxitos nacionales derivan de éxitos regionales/locales”.

En este corredor, la red vial juega un papel primordial, como eje articulador de asentamientos humanos, compuesta por: el sistema federal libre y de cuota, carreteras N° 1 y 1D, en la porción de Ensenada a Tijuana, el *sistema intermunicipal corredor Tijuana-Rosarito 2000*, también denominado Estatal 2000, y el eje carretero federal libre y de cuota N° 2 y 2D, en su porción Tijuana-Mexicali.

Por otro lado, destacan tres factores fundamentales que caracterizan al CEEM: el carácter fronterizo de una porción de su territorio con Estados Unidos, específicamente las ciudades de Tijuana, Tecate y Mexicali; la importante conurbación transfronteriza Tijuana-San Diego que reúne aproximadamente a 5 millones de personas; y la pertenencia a la península de Baja California, contexto en el que se localiza la ciudad-puerto de Ensenada (Figura 3).

En términos urbanos, este corredor se estructura por cinco núcleos de población principales, que corresponden a las ciudades más importantes por su volumen de población, las que pueden ser consideradas en dos niveles, el primero con las ciudades de mayor jerarquía, Tijuana con 1.300.983 habitantes, Mexicali con 689.775 y Ensenada con 279.765 por orden de importancia, y el segundo que incluye a ciudades de menor jerarquía, Rosarito con 65.278 habitantes y Tecate con 64.764 (Padilla, García de León y Castillo, 2012). De estas ciudades, Ensenada es la tercera en categoría, y se ha convertido en importante lugar industrial y de destino turístico; en sus alrededores se encuentra la mayor zona de producción de vino a escala nacional, y se ha destacado últimamente por ser centro de investigación científica.

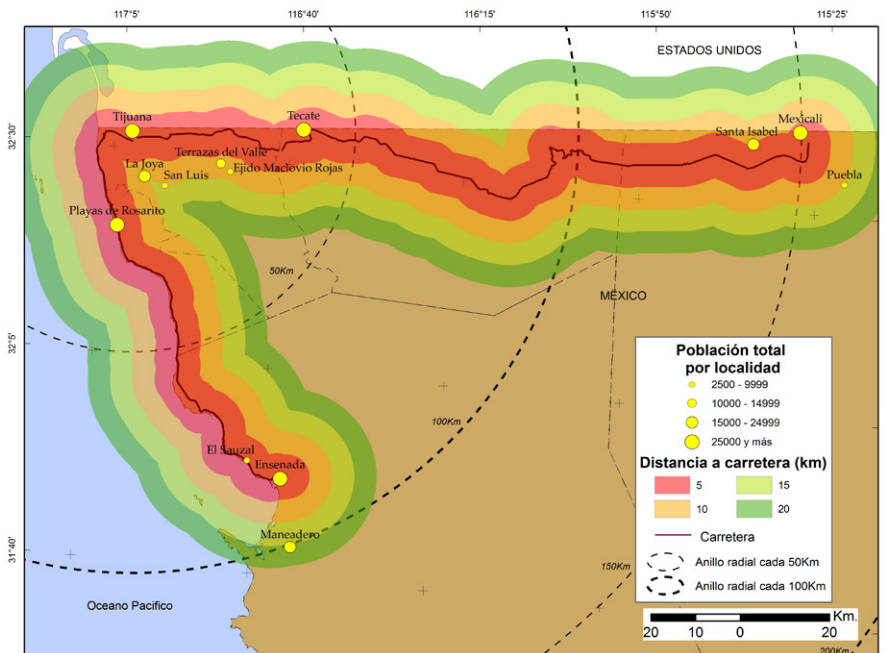


Figura 3. Delimitación del corredor económico Ensenada Mexicali. Fuente: Padilla y Castillo, 2011.

Sobresale a escala regional en el CEEM la intensa relación entre el norte de Baja California (México) y el sur de California (Estados Unidos), por los flujos de comercio, al igual que los de personas, que generan un impacto determinante en la actividad económica de esta macrorregión transfronteriza, donde el estado de Baja California participa con el 51 % del comercio exterior que tiene California con México. Esto ubica la entidad como el tercer socio comercial de California, solo detrás del resto de México y Canadá, y en un nivel similar al de Japón. A ello contribuye el hecho de que Baja California fue el estado con la economía más abierta del país (con un comercio exterior que representaba 2.8 veces el tamaño de su *producto interno bruto* (PIB) según el Instituto Mexicano para la Competitividad (Mungaray, Escamilla, Rámirez y Aguilar, 2014).

Perspectiva de análisis

El análisis locacional ha tenido gran desarrollo en fechas recientes, en él intervienen nuevas concepciones de la naturaleza de los bienes y sus modos de producción, de los sistemas de transporte y de las preferencias de los consumidores, que permiten abrir nuevas perspectivas sobre interacciones entre espacio y economía. La cuestión locacional justifica la concentración espacial de las actividades económicas mediante la existencia de economías externas que reducen los costos de producción dentro de determinados límites territoriales. Este proceso propicia, una dinámica capaz de atraer actividades complementarias y de generar servicios especializados y fomentar la innovación tecnológica. 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 (Sánchez y Zofío, 2009), los cuales en ocasiones, cabe subrayar, se ven afectados por crisis. En ese escenario se sitúan el puerto, ciudad y municipio de Ensenada, cuya localización es atractiva para la instalación de maquiladoras², el comercio exterior y el turismo, y les permite tener conexiones hacia diversos lugares en el mundo.

Cabe mencionar que la ciudad de Ensenada ha podido sobrellevar las dificultades económicas que se han registrado en el país. Durante la crisis de 2009, debido a sus fuertes vínculos con el exterior, la economía del estado de Baja California -en el cual se ubica

2. La definición adoptada por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) considera como maquiladora a aquella unidad económica que realiza una parte del proceso de producción final de un artículo, por lo regular de ensamblado, dentro del territorio nacional y, mediante un contrato de maquila, se compromete con una empresa matriz ubicada en el extranjero, a realizar un proceso industrial o de servicio para transformar, elaborar o reparar mercancías de procedencia extranjera, para lo cual importa temporalmente partes, piezas y componentes, los que, una vez terminados, son exportados (INEGI, citado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la Cámara de Diputados, 2003).

Ensenada-, se vio afectada, principalmente en el sector maquilador-manufacturero y en el de la construcción; sin embargo, y al contrario a lo ocurrido en las demás entidades de la región, se dieron efectos compensatorios en los sectores comercial y primario que resultaron beneficiados por la depreciación del tipo de cambio monetario (Mungaray, Escamilla, Ramírez y Aguilar, 2014).

En relación con lo anterior es importante observar el comportamiento de la dinámica de la estructura económica del municipio de Ensenada a partir de dos criterios simultáneos, uno el peso que representa en términos reales cada sector en miles de millones de pesos así como su dinámica de crecimiento. El sector primario es el que mayor peso representa en términos reales, en cuanto a la aportación al PIB, sin embargo, su dinámica de crecimiento de 2000 a 2009 fue pequeña en relación con otros sectores. Los servicios inmobiliarios y la construcción muestran un crecimiento mayor al 20 % en el sector inmobiliario y una participación importante en el PIB. La minería es un sector que aportó poco al PIB en comparación con los demás, aunque su crecimiento fue el más elevado de todos los sectores con un 76,94 % de crecimiento en 2009, con respecto a 2000. La industria manufacturera es el tercer sector en aportación al PIB real, no obstante, su crecimiento fue negativo, al igual que el del comercio y la totalidad de los servicios, con excepción de los servicios financieros y de seguros (IMIP - PEDEME, CODEEN, 2011).

En este contexto resulta interesante considerar a la *población económicamente activa* en los tres sectores, en un comparativo 2000-2010, para apreciar la importancia que representa cada uno en la economía del municipio, el comportamiento registra un cambio del 16,3 % al 20,2 % en el sector primario, del 27,0 al 21,48 % en el secundario y del 53,2 al 57,26 % en el terciario (INEGI, 2011).

En dicha crisis la postura de los inversionistas internacionales hacia los sujetos de crédito de los mercados emergentes, llevó a México a una reducida entrada neta de capitales y a una importante depreciación de la moneda, o sea, que el país no escapó a la recesión mundial, durante la cual las industrias manufactureras se vieron severamente afectadas por la caída en la demanda mundial, particularmente en aquellas industrias de alto valor agregado (OCDE, 2009)³.

El municipio de Ensenada tampoco escapó a tal situación, sin embargo, logró sobrevivir a los problemas ocasionados por la reducción de la dinámica económica, aunados a las fuertes restricciones crediticias que provocaron un doble efecto en la región donde se ubica, cuyo mecanismo de transmisión eran los sectores manufacturero, inmobiliario y turístico principalmente (IMIP - PEDEME, CODEEN, 2011). En cuanto al puerto de Ensenada, registró un notable incremento en sus actividades, comparando el periodo de enero a abril de 2010 con 2008; el puerto creció un 11,1 % y, de mantenerse el movimiento de carga como hasta el primer cuatrimestre de 2010, se estimaba que el puerto de Ensenada igualaría e incluso superaría los niveles de carga de 2008, donde se movilizaron 121.418 TEUS⁴, significando una recuperación estimada del 8,0 %, año en el que la tendencia de crecimiento de carga iba a la alza, y cuya meta, no obstante que en 2009 no se alcanzó debido a la crisis económica mundial que golpeó en los principales mercados de importación y exportación en el mundo, cuya meta no registró una disminución marcada (SCT, API Ensenada, 2015b).

Este escenario es resultante de su estructura por sectores económicos, en función de que la del estado de Baja California es muy diversa y, por consecuencia, la del municipio y la ciudad de Ensenada también lo son. En Ensenada los sectores económicos se han caracterizado por un crecimiento más elevado que el promedio nacional, debido a su fuerte integración con la economía de Estados Unidos, producto de la cercanía geográfica y de la articulación económica mediante el Tratado de Libre Comercio (TLC),

3. Crisis a escala mundial de la cual México, a pesar de contar con fundamentos más sólidos, no escapó a la recesión económica mundial. La contracción de la industria manufacturera internacional y el colapso de la actividad comercial, de manera notable en Estados Unidos, deprimieron también a México, ya que tuvo efectos devastadores en los indicadores de consumo y en la capacidad de pago de la población (OCDE, 2009).

4. En el transporte marítimo es una unidad de medida que equivale al tamaño estándar que se ha establecido como base, tomando como unidad de capacidad un contenedor de 20 pies.

a partir del cual se detectan efectos fuertes sobre la inversión, los flujos comerciales y la derrama económica regional. La apertura de las fronteras económicas mediante la reducción arancelaria dio paso a una reestructuración económica, así como a un proceso de relocalización de las actividades productivas, afectando principalmente a los municipios de Tijuana, Ensenada y Rosarito, en los cuales, debido a su ubicación en el citado Corredor Económico Ensenada Mexicali, el proceso de apertura e integración económica afecta significativamente el desempeño competitivo, en especial de las ciudades que lo componen, aumentando en estas su sensibilidad con respecto a los precios relativos (IMIP - PEDEME, CODEEN, 2011).

Asimismo, de acuerdo con Myrdall (1959:44), se considera la causación circular, que describe los efectos benéficos de difusión que propician los centros de expansión económica hacia otras regiones, en función de “que es completamente natural que toda la región que rodea a un centro nodal de expansión obtenga ventajas de la corriente en aumento de los productos y que se vea estimulada en todos los aspectos del desarrollo tecnológico”. Esa afirmación se refuerza cuando hace referencia a localidades situadas más allá del centro regional en expansión y aún de sus conexiones territoriales al exterior, situación que se presenta en la ciudad de Ensenada que, si bien no es el polo principal de la región donde se localiza el CEEM -lo es Tijuana- se ve beneficiada por las relaciones de la región.

En este contexto, y continuando con Myrdall, se admite que las ciudades próximas -en este caso las del norte del estado de Baja California, México- al centro económico de expansión (como San Diego, en el estado de California, Estados Unidos) podrían tornarse centros económicos en crecimiento, entorno que caracteriza a las principales localidades de esa parte norte del estado que son Tijuana, Mexicali y Ensenada, en orden de importancia poblacional y económica.

Sectorización de la economía del municipio de Ensenada: relación con las actividades portuarias

Históricamente México se ha caracterizado por profundas desigualdades económicas y sociales, plasmadas en un espacio regional cada vez más desigual, al registrarse una excesiva concentración de la industria, el comercio, los servicios y la mano de obra en pocas ciudades y regiones, a expensas del atraso y de la pobreza del resto del país, ámbito en el que se debe conocer la sectorización de la economía para detectar cómo las relaciones y proporciones que caracterizan a un conjunto de factores económicos localizados en el tiempo y en el espacio, tienen una significación primordial (Linares, 2010).

El análisis de la sectorización y funcionamiento económico del municipio de Ensenada se realiza en dos escalas. Una contempla el examen a nivel de los sectores económicos del estado de Baja California y del municipio de Ensenada para dimensionar las condiciones locales en términos generales (no se lleva a cabo a nivel de la ciudad de Ensenada, ya que no existen datos oficiales al respecto). Otra escala identifica las principales actividades de la unidad municipal, para ver cuáles son las que lo sostienen y si estas muestran tendencias hacia la especialización o a la diversificación. Mediante este procedimiento, en una fase posterior del estudio se revisan los datos del conjunto municipal, hasta determinar la estructura económica sectorial.

La metodología cuantitativa aplicada para obtener la sectorización de la economía de Ensenada de manera sistemática, consiste en que la información del valor de producción, aportado por el Censo Económico 2009 (INEGI, 2010) se combinó con las variables de producción agrícola, ganadera, pecuaria y forestal, de la Secretaría de

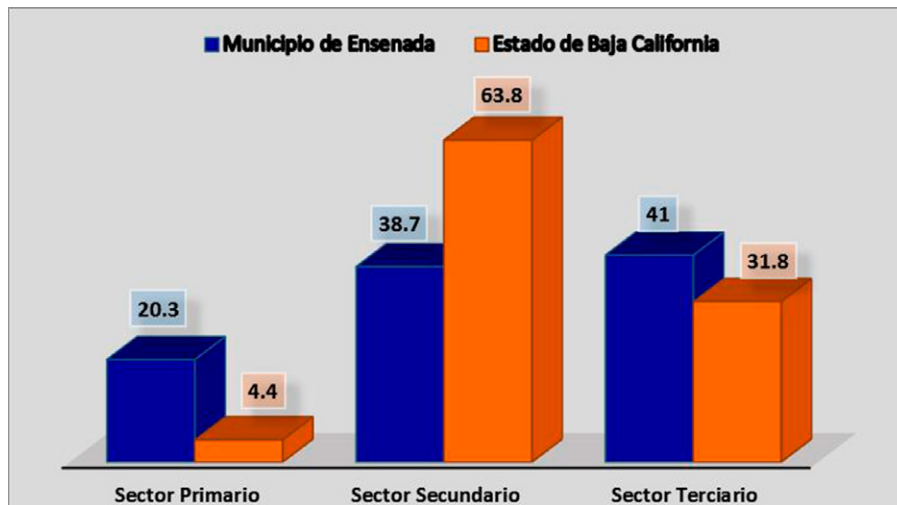


Figura 4. Participación sectorial municipal y estatal, 2009. Fuente: Censo Económico 2009 (INEGI, 2010) y Sistema de Información Agroalimentaria y Pesquera SAGARPA (2008) SIAP. Nota: Valores expresados como porcentaje del total municipal.

Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA) con datos del Sistema de Información Agrícola y Pecuaria (SIAP, 2008) (que solo se obtienen a escala municipal y no local en ese periodo). Debe señalarse que no fue posible hacer la validación para fecha más reciente y hacer un comparativo, por la baja periodicidad con se actualiza la información oficial, ya que el Censo Económico 2014 aún no ha sido liberado a escala municipal para su consulta, sin embargo, en trabajo directo en la zona y por medio de entrevistas con autoridades municipales, se corrobora que el comportamiento se ha desarrollado en una dinámica semejante, propiciando la diversificación de su economía.

Sectores económicos municipales y estatales

En primera instancia se contextualizan las actividades de mayor peso en el *producto interno bruto* (PIB) del estado de Baja California, para después explicar las del municipio de Ensenada. Hay que destacar que los datos municipales pueden considerarse representativos de la situación local, ya que en ese contexto la ciudad de Ensenada concentra la mayor proporción del total municipal.

En cuestión monetaria, el estado de Baja California tiene una producción de 295.634.419 miles de pesos y el municipio de Ensenada de 23.856.889. Son los sectores terciario y secundario los que predominan, con un promedio de participación del 63,8 % y 31,8 % respectivamente, quedando en situación marginal el sector primario, con solo 4,4 % del total estatal (Figura 4). Esta diferencia en la distribución de las actividades se debe a la articulación económica del sector terciario, especialmente en los rubros de servicios y comercio, con el comportamiento de la economía del sur de California, dependencia que hace que Baja California se constituya como entidad vulnerable a los cambios que se registran en esa porción vecina del sur de Estados Unidos (IMIP - PEDEME - CODEEN, Ensenada, 2011).

En cuanto al municipio de Ensenada, se advierte que tuvo un comportamiento especial con una distribución que oscila en 20,3 % en el sector primario, 38,7 en el secundario y 41 en el terciario. Debe resaltarse la presencia indicadora del sector secundario, representado básicamente por maquiladoras, a pesar de que éstas tuvieron un decrecimiento notable en la primera década del presente siglo. Cabe señalar que el municipio de Ensenada cuenta con un centro urbano, la ciudad de Ensenada, donde residían aproximadamente 280 mil habitantes a fines de la primera década del presente siglo, el cual, aun cuando registró un volumen medio de población en el contexto del CEEM (comparado con Tijuana y Mexicali) obtuvo un considerable protagonismo a nivel regional, que se manifiesta en la presencia de su relevante sector secundario que es un

atractivo por las ofertas de trabajo, siguiendo la dinámica del estado y de las ciudades del CEEM, donde el sector secundario es significativo en su economía, así como las actividades relacionadas con el puerto, las comerciales y turísticas (Padilla, García de León y De Sicilia, 2012).

El municipio de Ensenada tuvo una distribución sectorial diferente de la que registra el estado de Baja California, ya que la proporción del sector secundario, basado sobre todo en las maquiladoras, fue notablemente más baja que el promedio estatal del 63.8 %, al registrar solo el 38,7 %, pero su proporción resulta significativa.

En el rubro de las maquiladoras, en Baja California el cambio estructural por la salida de estas del estado, provocó un cambio gradual en el destino de la inversión, permitiendo que para 2009 el principal sector en absorción de inversión fuera el de la construcción, con 466 millones de dólares; seguido por las maquiladoras con 414 millones de dólares (IMIP - PEDEME - CODEEN, Ensenada, 2011).

En cuanto al municipio de Ensenada según ese mismo plan ocupó el tercer lugar entre los cinco de Baja California, en atracción de inversión, acumulando al final del año un total de 387.9 millones de dólares, por debajo de Tijuana y Mexicali, que acumularon una inversión de 629.2 y 459.3 millones de dólares respectivamente. Destacan dos proyectos que han impactado de manera importante el comportamiento de la atracción de inversión extranjera en Ensenada: la instalación de la planta de gas “Sempra Energy”⁵ y la “Planta de Zeta Gas”, de las cuales la primera es la mayor en cuanto la envergadura de sus montos. Los efectos directos de su inversión sumaron 1.200 millones de dólares (USD) entre la construcción de la planta con un costo de 975 mdd y la instalación de una red de gasoductos. Según estimaciones del Colegio de la Frontera Norte (COLEF) para el Instituto Municipal de Investigación de Ensenada, estas inversiones generaron una derrama en la entidad de aproximadamente 330 mdd/USD, a la adquisición de bienes, servicios, remuneraciones e impuestos, de los cuales el 68 % fueron captados por el municipio de Ensenada (IMIP - PEDEM - CODEEN, Ensenada, 2011).

Durante 2005 se inició en la localidad de Costa Azul, cercana a la ciudad de Ensenada, situada en la ruta carretera que va hacia Tijuana, la construcción de una terminal receptora de gas natural licuado; proyecto económicamente importante en función de sus capacidades de propiciar ventajas estratégicas al proveer de gas a empresas generadoras de electricidad e industrias en general. La generación de empleos directos e indirectos durante su construcción fue de 3.312 en la entidad, 2.938 radicaban en Ensenada, con una derrama por concepto de impuestos de aproximadamente 16 mdd/USD. No existen actualmente estimaciones acerca de las afectaciones indirectas de la planta sobre otras actividades como el turismo y el sector inmobiliario, aunque sí se sabe que este último es el más afectado, impactando directamente en el valor comercial de los terrenos aledaños que vieron disminuir la ocupación de casas que se rentan para turistas de Estados Unidos, ya que la cercanía de la gasera no resulta atractiva para el desarrollo de tal actividad. Posteriormente, Zeta Gas anunció un proyecto de construcción de una terminal marítima para recepción y almacenamiento de gas licuado en la localidad de Salsipuedes, ubicada en la misma ruta antes mencionada, muy cerca de “Sempra Energy”. Ambos proyectos generaron respuestas negativas de la población ensenadense, por las afectaciones ambientales (IMIP - PEDEME - CODEEN, Ensenada, 2011), ya que aunque se captura gas para la región, la molestia de la población local se debe a que más bien está orientada para distribución hacia el mercado de alta demanda de Estados Unidos, y la instalación de la gasera “Sempra Energy se llevó a cabo en México, por existir normas ambientales menos exigentes, afectando una zona de ecosistemas altamente sensibles.

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

Principales actividades económicas de la unidad municipal de Ensenada

Los valores obtenidos de la operación metodológica aplicada, posibilitaron integrar una base de datos con los 19 sectores económicos del municipio de Ensenada, entre los cuales se resaltan las once subramas de actividad más significativas. Con la información del Cuadro 1, se pueden identificar entre las ramas protagónicas, rubros del sector primario (agricultura y pecuarias), del secundario (fabricación de envases, cemento, herrajes, textiles, etc.), del comercio y de los servicios (restaurantes, hoteles y moteles). Varias de ellas relacionadas con las actividades portuarias como son las de manufactura en maquiladoras, pesca y acuicultura, restaurantes y hotelería, lo cual coincide con lo expuesto adelante, al hacer un análisis más detallado del peso de algunas actividades económicas cuya evolución, en la primera década del presente siglo, hace que se les considere como las de mayor potencial.

Cuadro 1. Actividades preponderantes en el municipio de Ensenada, 2009. Fuente: Datos de INEGI (2010), SAGARPA-SIAP (2008). Nota: Se registran 11 actividades con el fin de incluir el rubro de hotelería.

ENSENADA	Producción	Participación	Participación
Principales subramas de actividad	(miles de millones 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

Al analizar el peso que representa en términos reales cada sector en miles de millones de pesos, destaca, paradójicamente, el sector primario con la producción agrícola, predominante, por encima de otras actividades significativas, como el turismo, en el cual Ensenada cuenta con una infraestructura y vocación que le permite encabezar a toda la entidad en esta actividad. Se advierte que, en cuanto a lo agrícola, el estado de Baja California muestra características propias que lo diferencian del resto del país; entre otras, una baja fragmentación de la tierra, su concentración en solo dos municipios, Ensenada y Mexicali. Debe mencionarse que actualmente, el sector orientado hacia la producción de vino constituye una de las actividades de mayor éxito que no solo es primaria, sino también terciaria, pues ha generado la denominada *ruta del vino*, de gran atractivo turístico, ubicada en las cercanías de la ciudad de Ensenada. En esta región se produce (el 90 %) de los vinos del país, los cuales tienen gran aceptación en el mercado extranjero⁶.

Con respecto a otras actividades, hay que recordar que Ensenada es el municipio con mayor extensión (51.952.3 km²) del estado de Baja California; además de presentar

6. La actividad agrícola se concentra en la delegación Rodolfo Sánchez Taboada (Manadero) colindante con la ciudad de Ensenada, sobresale la producción de hortalizas, flores y granos principalmente, que en su mayoría se exportan mediante la infraestructura portuaria local. Actualmente, la actividad agrícola se encuentra amenazada por la explotación de los mantos acuíferos, lo que ha provocado la intrusión salina y la disminución de la calidad del agua disponible en el valle de Manadero. Del total de las parcelas, se han caracterizado tres tipos por su uso: agrícola, agrícola a alto costo y no agrícola (OEIDRUS, BC 2013).

un amplio litoral sobre el océano Pacífico, lo cual, aunado con su cercanía a la zona fronteriza, son factores que favorecen actividades casi de todo tipo. Por esa razón, es el único caso municipal del *corredor económico Ensenada Mexicali* en donde se reporta la pesca marítima, la acuicultura como rubros destacados de la economía local, con amplia capacidad para competir con otras actividades inherentes a la globalización, que contemplan a los demás sectores económicos, ya que es una de las más importantes de la ciudad de Ensenada, la cual constituye el centro predominante para esta actividad en todo el estado, y que incluye además a la pesca deportiva. En el sector pesquero se organizan algunos eventos para consolidar el proceso de comercialización de los productos: “Baja Sea Food Expo” es un evento emblemático para el sector pesquero y acuícola de la región, el cual incluye: Expo Comercial, con ediciones anuales desde 2008, la Feria del Pescado y del Marisco, Simposio Internacional de Inocuidad en Ensenada y el Circuito Internacional de Pesca Deportiva “Copa Gobernador” Baja California entre otras.

Sectorización / actividades económicas

En un diagnóstico que realizó el Instituto Municipal de Investigación y Planeación (IMIP - PEDEME -CODEEN, Ensenada (2011) que coincide con lo que se ha venido detallando a lo largo de este estudio, se alude a que al conocer rasgos de la economía municipal por sectores en un contexto estatal, se contextualiza qué papel desempeña el municipio de Ensenada en el tejido económico del estado. Los sectores económicos que muestran una especialización en el sentido estricto, cumpliendo con el criterio de mayor de 1 en su índice de especialización, son el sector primario, donde destaca su actividad agrícola, pesquera y acuícola; el sector comercio y el sector de industrias manufactureras, este último en 2009 registró un descenso en su índice de especialización, por lo que es un sector que ha disminuido su presencia e importancia a nivel estatal. Esto es congruente con lo observado hacia el interior de la economía municipal. Los sectores que no cumplen con el criterio de especialización, pero que han mostrado un incremento importante en los últimos 10 años, son principalmente el inmobiliario y el de la construcción y minería. Otro sector especializado es el de los servicios profesionales científicos y técnicos. En cambio muestran decremento los servicios de salud, la industria manufacturera, transporte y correos.

Derivado de lo antes expuesto se puede afirmar que las actividades económicas motoras actuales de la región del Corredor Económico Ensenada Mexicali, en donde se ubican el puerto, la ciudad y el municipio de Ensenada, sin considerar a la agricultura en nivel de prelación, tienen todas ellas importancia regional y están relacionadas con la actividad portuaria, son las que aparecen en la Figura 5.

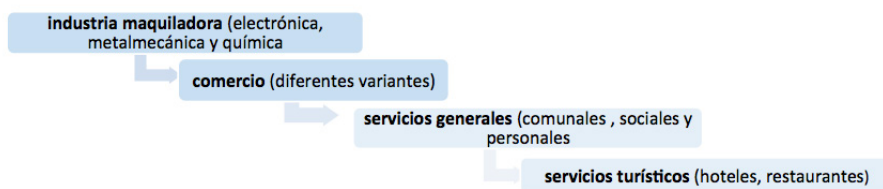


Figura 5. Actividades motoras del desarrollo económico en el municipio de Ensenada. Fuente: Elaboración propia con base en datos del cuadro 1.

Con el fin de detectar los impactos de la economía del municipio de Ensenada se pueden analizar aquellas actividades que han tenido mayor peso en su desarrollo en un determinado periodo, que son las que muestran una contribución en el empleo, valor agregado o producción bruta, mayor a la media, y que se denominan ramas estructurales o básicas, para lo cual resulta representativo el cálculo de la tasa de crecimiento medio anual (TCMA) de 2004 a 2009, con la finalidad de mostrar las que tienen potencial por su productividad de trabajo o capital⁷. Las ramas econó-

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

micas que mayor peso tienen son las que cumplen con tres criterios (peso económico, competitividad y dinámica-especialización en el lapso de 2004 a 2009), o sea, las que se consideran más prometedoras, estas son las orientadas a ciertas manufacturas (hule, instrumentos médicos, de medición y navegación) comercio (de bebidas, hielo y tabaco) comercio al por mayor (materias primas (agropecuarias y forestales), auto-transporte de carga especializado, transporte urbano, servicios de transporte de agua, inmobiliarias, restaurantes, servicios legales, contabilidad, auditoría y servicios relacionados y restaurantes en diversas modalidades (IMIP – PEDEME - CODEEN, 2011)..

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

Como puede apreciarse varias de las ramas que se desarrollan muestran la relación ciudad puerto, además, impactan en la economía del municipio; en su mayoría se llevan a cabo en la propia ciudad de Ensenada, donde muchos de los productos ingresan por el puerto como materia prima, son procesados en las maquiladoras y salen como productos elaborados; asimismo, se relacionan con el turismo del cual una gran proporción ingresa por el puerto vía cruceros.

En consecuencia el Sistema Portuario Ensenada - El Sauzal - Costa Azul (SP ESCA), resulta fundamental para la economía del estado de Baja California y el municipio de Ensenada, a través de la actividad portuaria en sus tres terminales, que constituyen un conglomerado de infraestructura, actividades y servicios marítimo-portuarios enfocados en apoyar el desarrollo del dinámico estado de Baja California y del Noroeste de México. La participación del puerto en diversas actividades económicas es relevante debido a que facilita la importación de componentes y productos terminados para la industria electrónica del estado, la cual es una de las más importantes del país. De igual manera, propicia la exportación de productos perecederos de la región, que dan sustento a un importante volumen de la actividad pesquera de su zona de influencia. Es un eslabón relevante en la industria de la construcción, a través de la entrada de cemento proveniente del centro del país y de la operación de los insumos de la única planta productora de cemento (Cemex) en el estado. Impulsa a la industria pesquera en Ensenada, la cual es la principal generadora de empleo en el municipio, a través de la infraestructura necesaria para su desarrollo. La terminal de Costa Azul permite el abasto de gas natural licuado, que se utiliza para la generación de energía eléctrica en Mexicali y Rosarito, para la planta industrial de la entidad y para consumo residencial. Por el puerto de Ensenada, se exporta el trigo producido en el valle de Mexicali, sin lo cual no podría explotarse este cereal. Favorece el desarrollo de la actividad de cruceros y turística, que es una de las más importantes del municipio, esta actividad da a la ciudad una proyección internacional y permite que la región esté posicionada en las rutas internacionales de este tipo de turismo (SCT API ENSENADA, PMDP, SP ESCA, 2012 -2017).

Competitividad de la ciudad, puerto y municipio de Ensenada

Existen factores que han reforzado el papel de los puertos como nodos en el sistema logístico mundial, debido a la globalización de la producción y del consumo y la aparición de redes mundiales de transporte, en este escenario, Seoane y González (2003)

citados por Pontet y Silva (2009) consideran necesaria una estrategia para mejorar su capacidad para atender a armadores y agentes, a fin de abatir costos operativos y concentrar tráficos; ello a partir de acciones como reducir los tiempos de estancia, optimizar la calidad del servicio y aumentar los tráficos directos con otros puertos y áreas geográficas; y, por otro lado la mejora de un sistema intermodal.

En función de la complejidad que representa la competencia interportuaria, se han observado transformaciones sustanciales en los puertos de América Latina, con una política de descentralización que dio lugar a organizaciones locales, tales como puertos organizados, en Brasil; empresas portuarias estatales, en Chile; sociedades portuarias (entidades estatales o empresas privadas), en Colombia o administraciones portuarias integrales (API) en México, entre otras organizaciones locales (Pontet y Silva 2009). En todos los casos estas organizaciones están orientadas a lograr mayor eficiencia y competitividad y, en el caso de Ensenada, a partir de la promulgación de la Ley de Puertos en 1993, la cual buscaba asentar un nuevo marco de operación de los puertos, acorde con el contexto global, derivado de ello se creó la API en junio de 1994, desde entonces las actividades portuarias mejoraron notablemente

Una ciudad competitiva es aquella que maximiza la productividad y el bienestar de sus habitantes, ya que resulta imposible atraer mucha inversión o talento a espacios donde impera el desorden. A partir de ello, tomando en cuenta la evaluación de algunas ciudades mexicanas, en esa comparación entre los índices de competitividad de ciudades (Cabrero, Orihuela y Ziccardi, 2007) en el que se obtienen el índice promedio de competitividad (de 80 ciudades) y el índice de competitividad urbano 2014 (de 75 zonas metropolitanas). En esa comparación se logran datos -denominados, en el primero componentes y en el segundo subíndices- en los que la ciudad de Ensenada registra lugares diferentes, por lo que solo algunos de ellos pueden ser comparados de acuerdo con los años considerados (IMCO, 2014; Cuadro 2). Se advierte que en el componente institucional y su referente el subíndice de gobierno es en donde se aprecian diferencias sustanciales, que se reflejan en el índice promedio y general respectivamente para los años analizados, debido a los cambios propiciados por el cambio de gobierno ahora bajo la política de partidos de oposición.

Cuadro 2. Índice de Competitividad de la Ciudad de Ensenada 2007 y 2014. Fuente: elaborado con base en datos de Cabrero, Orihuela y Ziccardi, 2007. Nota 1: El número que aparece en rojo es el lugar que le corresponde a cada componente en el Índice Promedio de Competitividad 2007 de 80 ciudades y a los subíndices en el Índice de Competitividad Urbana 2014. Nota 2: Se presentan aquellos rubros en los que existe concordancia temática, con el fin de poder hacer el comparativo correspondiente.

INDICE DE COMPETITIVIDAD 2007		INDICE DE COMPETITIVIDAD 2014	
INDICE PROMEDIO	Lugar 36	INDICE GENERAL	Lugar 65
En componente económico	26	En subíndice de Economía	29
En componente institucional	12	En subíndice de Gobierno	48
En componente sociodemográfico	49	En subíndice Sociedad	50

En el Instituto Municipal de Investigación y Planeación (IMIP – PEDEME - CODEEN Ensenada, 2011), ante la ausencia de información en cuanto a competitividad del municipio de Ensenada, que sea comparable con la competitividad estatal y que vaya más allá de lo local, se considera el Índice de Competitividad Estatal (ICE) desarrollado por Colegio de la Frontera Norte (COLEF) y la Universidad Autónoma de Baja California (UABC), en donde tienen algunos de los componentes semejantes al Índice de

Competitividad citado, que relacionan los cinco municipios con que cuenta el estado de Baja California: Ensenada, Mexicali, Playas de Rosarito, Tecate y Tijuana.

A nivel estatal, de esa misma investigación se deduce lo siguiente: en un primer plano, que el comportamiento del municipio de Ensenada indica que es el segundo en competitividad del estado de Baja California, solo por debajo de Mexicali. En realidad, la diferencia entre Tecate, Tijuana y Ensenada es marginal, pero permite observar algunos elementos sobresalientes, como la marcada superioridad de Ensenada en resultados económicos, así como en ciencia y tecnología; esto último asociado a la existencia de centros de investigación de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) como el Centro de Investigación Científica y de Investigación Superior de Ensenada (CICISE), el Centro de Nanociencias y Nanotecnología (CNyN) y el Observatorio Astronómico Nacional situado en la porción serrana del municipio retirada de la ciudad. Por su parte, también la Universidad Autónoma de Baja California tiene un campus especializado en ciencias naturales y exactas; entre otras carreras de las ciencias sociales, administrativas e ingenierías. Se afirma además que es la ciudad con el mayor número de científicos *per cápita* en América Latina. La ubicación estratégica de Ensenada representa un enlace logístico para las actividades de comercio exterior del noroeste de México y el sur de Estados Unidos.

En el anterior contexto, en relación con el puerto de Ensenada, Vázquez y Ruíz (2014) mencionan que se avizora que, en las próximas décadas, existirá una intensificación de la competencia entre aquellos puertos del Pacífico que comparten parcialmente los mismos ámbitos de influencia, y que se dedican al manejo de carga contenerizada procedente del país y de diversas naciones con las que México mantiene acuerdos comerciales, acotando su análisis a los determinantes comerciales y a los relacionados con las características físicas o de infraestructura de los tres principales puertos de la costa del océano Pacífico mexicano, que son los de Ensenada en el estado de Baja California, Lázaro Cárdenas en el de Michoacán y Manzanillo en el de Colima.

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

En un segundo plano, de acuerdo con el IMIP - PEDEME - CODEEN Ensenada, 2011, Ensenada es el tercer municipio en gestión de gobierno y recursos humanos, por debajo de Mexicali y Tijuana. La debilidad más importante en Ensenada paradójicamente es aparentemente la competitividad de las empresas, que se observa como la más baja de todo el estado, explicada por la baja productividad de las unidades económicas (Valor agregado/Unidades económicas), con el tamaño reducido; el capital promedio de las unidades económicas representa el penúltimo lugar, solo por encima del municipio de Playas de Rosarito, así como la productividad de la mano de obra. De lo anterior se infiere que en Ensenada existe un fenómeno de pulverización de las empresas, especialmente las nacionales, incrementándose en cantidad pero disminuyéndose en tamaño, efecto observado a lo largo de todo el estado, aunque parece más acentuado en este municipio. Otra debilidad que se observa es en infraestructura de servicios, siendo Ensenada el penúltimo municipio en cobertura de los cinco que componen el estado; sin embargo, es preciso analizar las condiciones de la

zona urbana que reúne a la mayor proporción de servicios y población del municipio, diferenciándolas de la zona rural, dada la gran extensión del municipio y el fuerte componente rural de su territorio.

Según un estudio realizado por la Economic Development Commission (2015), Ensenada es considerada una ciudad competitiva debido a que cuenta con infraestructura portuaria (es el puerto de México más cercano a Estados Unidos y Asia, conexiones con 64 puertos y 28 países) tiene una ubicación excelente a solo 60 millas de Estados Unidos, acceso a los mercados estadounidense y canadiense de la costa del Pacífico, está ubicada en la entidad de México que registra el mayor número de empresas extranjeras instaladas, su ambiente laboral es estable (con el índice de rotación más estable del noroeste del país, y gran disponibilidad de mano de obra) y cuenta con una importante cadena de suministros (acceso a gran variedad de proveedores locales y regionales con costos competitivos). La conectividad de puertos en su zona de influencia se produce de manera integral, teniendo en cuenta los mercados regionales e internacionales. En Ensenada, los precios en los rubros de puerto fijo y atraque representan los factores que más aportan al desempeño de la competitividad comercial, mientras que la conectividad y el área de influencia son los menos significativos.

Proyección internacional de la ciudad de Ensenada: a partir de sus actividades portuarias

México cuenta con 117 puertos y terminales habilitados a lo largo de 11.122 km de costas: de los puertos y terminales están concesionados 25 a *administraciones portuarias integrales* (API), una de las cuales es la de Ensenada. De esas, dieciséis están a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), dos del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), seis son estatales y una es privada. En cuanto a la autoridad marítima, esta se conforma por 103 capitanías de puerto.

Relaciones ciudad - puerto

La ciudad y el puerto de Ensenada deben analizarse como un conjunto vinculado cuando se relacionan las vocaciones pesquera, turística e industrial. Se estima que el puerto genera como beneficio para la ciudad de Ensenada 4.500 empleos directos y otro tanto de indirectos, y que su aportación también se ve reflejada en obras ligadas con los gobiernos municipales y estatales.

La ciudad puerto de Ensenada llega al siglo XXI con un desarrollo económico notable, sin embargo en lo turístico hacia 2010 registra problemas con el retiro del crucero turístico *Elation* que el 30 de abril hizo su último atraque en Ensenada, ya que se trasladó a la costa oeste de Estados Unidos, supuestamente para sustituir a otro buque de la línea naviera *Carnival*, retiro del cual se acusa a la Administración Portuaria Integral (API), por no haber reducido cobros y omitir el uso de remolcadores y pilotaje como exigieron las navieras. En 2011 vuelve a arribar, e incluso llegan otros cruceros más.

Como parte del convenio de vinculación ciudad-puerto con el Ayuntamiento de Ensenada, la API Ensenada facultó en 2008 el uso de 7,2 hectáreas de terrenos ganados al mar y de zona federal, que forman parte del recinto portuario, para la creación de la Playa Municipal que ya es disfrutada por locales y turistas, en la cual se desarrollan actividades recreativas. La API también participó en la pavimentación de la plancha principal de estacionamientos en la Playa Municipal, además se reforzó el enrocamiento cercano a la zona de olas que culmina en la Puerta 1 del recinto portuario, con un área peatonal de 4.000 m² que beneficia a cientos de ensenadenses que transitan por esta vialidad para caminar o hacer algún deporte (SCT, API Ensenada, 2015d) (Figura 6).

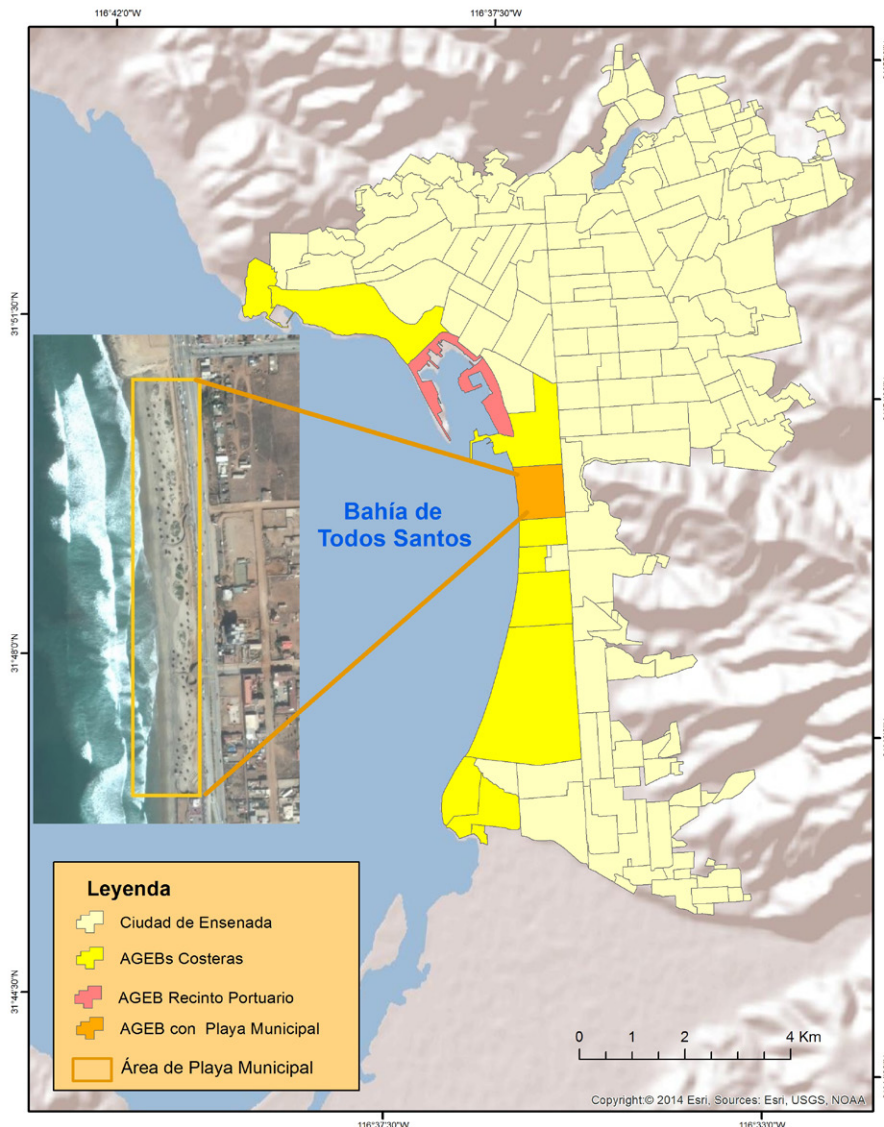


Figura 6. Plano urbano de Ensenada, recinto portuario y playa municipal. Fuente: Elaboración propia con base en AGEBs Urbanas, INEGI, 2010. Nota: Las áreas geoestadísticas básicas (AGEB), son extensiones territoriales ocupadas por un conjunto de 1 a 50 manzanas, delimitadas por calles, avenidas, andadores u otro rasgo característico que se pueda identificar en el área; su uso del suelo es habitacional, industrial, servicios, comercio, entre otros. Permiten comparación territorial más minuciosa y gradación socio espacial, admiten marcar rangos y determinar áreas de homogeneidad y zonas de diferentes características o rangos de los indicadores considerados, exhiben características sociodemográficas, económicas de población y viviendas, obtenidas por el Censo de Población y Vivienda 2010, desagregados hasta el nivel de un volumen de población de 2 500 habitantes.



Figura 7. Marcas de usuarios del puerto de Ensenada. Fuente: API Ensenada, 2015.

El Sistema Portuario Ensenada-El Sauzal-Costa Azul (SP ESCA) es un conjunto de tres puertos regionales, multipropósito, que atienden a usuarios (Figura 7) integrados principalmente por empresas de los sectores industriales, agropecuarios y comerciales de los estados de Baja California, Sonora y Baja California Sur. Se conecta por carretera con los principales centros de consumo de Baja California y Sonora (API Ensenada (2012) y (PMDP, SP ESCA, 2012 -2017).

Con los estados de California, Arizona y Nevada (de Estados Unidos) sus conexiones no se han logrado ampliar por la suficiente infraestructura con que cuentan estos, la 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), lo cual origina una distribución adecuada de los productos que a ellos llegan y no requieren de ampliación, además por la cada vez más difícil situación del cruce fronterizo entre México y Estados Unidos, agravada a raíz de los eventos de septiembre de 2011. En el puerto hasta ahora se han atendido fundamentalmente cargas con origen o destino en Baja California, Sonora y, en menor grado, el resto de la porción noroeste del país.

Cabe enfatizar que en Ensenada también se impulsa a la industria pesquera, la cual, como se mencionó, es una de las principales generadoras de empleo en el municipio, a través de la infraestructura necesaria; el arribo de barcos pesqueros se da principalmente en la terminal El Sauzal, aunque también hay instalaciones en el puerto de Ensenada.

Infraestructura portuaria

El puerto de Ensenada cuenta con la infraestructura y equipamiento portuario requeridos para atender las siguientes mercancías y actividades: carga contenerizada, graneles minerales y agrícolas, carga general sobredimensionada, astilleros, cruceros, pesca comercial y pesca deportiva, como se aprecia en la Figura 8.



Figura 8. Croquis de infraestructura del puerto de Ensenada. Fuente: API Ensenada (2015e) Infraestructura.

Este puerto es un importante eslabón logístico para el desarrollo de actividades de comercio exterior en el noroeste de México y el sur de Estados Unidos, lo que contribuye al desarrollo económico del estado de Baja California. En los últimos años ha habido un notable crecimiento en el puerto, con la creación de nueva infraestructura, áreas especializadas para el manejo de carga y la tendencia hacia la creación de nuevos servicios de valor agregado, que hoy lo distinguen como un puerto sólido para las operaciones de comercio exterior y los servicios destinados a carga general, cruceros, yates, astilleros, la pesca y la logística, lo que se traduce en mejores costos para los usuarios a través del sistema portuario de Ensenada-el Sauzal-Costa Azul, en su principal recinto el del puerto de Ensenada cuenta con la infraestructura que se muestra en el Cuadro 3) (SCT - API Ensenada, 2015e).

Cuadro 3. Infraestructura portuaria de Ensenada. Fuente: SCT API Ensenada, 2015e

ZONAS	CARACTERÍSTICA
Zona de carga comercial	Incluye la terminal de usos múltiples (TUM) de Ensenada International Terminal (EIT); los muelles de carga general y cabotaje; los patios para carga general. Desde finales de 2014 cuenta con un patio de contenedores en la cercana ciudad de Tijuana.
Zona de astilleros	Para embarcaciones resulta atractiva para diversas reparaciones, colocación de accesorios reemplazo de piezas, hasta renovación del casco de embarcaciones, tanto para yates de lujo como de recreo y para embarcaciones sardineras y anchoveteras.
Zona de pesca	Para atraque de embarcaciones atuneras, sardineras y anchoveteras.
Zona de pesca deportiva	Formada por muelles que operan cesionarios, y áreas para actividades complementarias. El muelle de pescadores ribereños. La zona está sobre el andador turístico, la Ventana al Mar y las áreas verdes.
Zona de turismo náutico	Terminal de cruceros de Ensenada Cruiseport Village (ECV)
Zona de terminal de usos múltiples (TUM)	La TUM puede almacenar 300,000 TEU; esta junto al rompeolas principal, cuenta con área de grúas, tracto plana y conexiones para frigoríficos.
Zona de Terminal de Cruceros (ECV)	A cargo de Ensenada Cruiseport Village, S.A. de C.V., con 3 posiciones de atraque, marina para 190 embarcaciones y áreas para servicios de apoyo y comercios para usuarios de cruceros y marina, y visitantes locales.
Zona de gránulos minerales	Terminales cementera y de productos pétreos, y área de rellenos entre el espigón y la desembocadura del Arroyo El Gallo, al sur del recinto portuario.
Zona de aduana marítima	Para un control fiscal y físico de las entradas y salidas de productos en el recinto portuario.
Zona de la 2ª Base Naval	Colinda con la anterior. Está a cargo de la armada. para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país.

El dinamismo de los mercados internacionales ha originado la modernización del puerto de Ensenada con instalaciones portuarias seguras y de primer nivel, con servicios altamente eficaces y tecnologías para el manejo conveniente de las cargas, así como una apertura en las rutas que lo conectan con 68 puertos de 28 países en el mundo, sin embargo como se ha venido diciendo no son suficientes. Por su localización estratégica el Programa Nacional de Infraestructura (PNI) (2014 – 2018) lo incluyó como objetivo de inversión, ya que lo reconoce como punto focal de desarrollo económico. En el mismo programa consideran que, lamentablemente por la carencia de una visión global y equitativa entre los estados más retirados de la capital de la República Mexicana y esta última, la realidad económica que vive Baja California no siempre es completamente comprendida por aquellos que deciden la repartición de presupuestos. Aunado a esto, México se encuentra en el lugar número 64 en términos de eficiencia de infraestructura portuaria; no hay planeación a largo plazo ni banco de proyectos y hay serios candados en la autorización de la inversión presupuestal.

Esto coincide con lo que menciona el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte (2013 - 2018) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT, 2013 - 2018), en donde se estipula que el desarrollo de los puertos de ambos litorales del país (acorde con las tendencias actuales del transporte marítimo) considera proyectos de ampliación y de mejoramiento para dar abrigo a embarcaciones turísticas, con el fin de que aporten valor a las cadenas de abasto y suministro de los mercados globales y alentar el turismo y el comercio exterior al contar con una plataforma logística multimodal, en donde se incluye al puerto de Ensenada por su alcance mundial y su cercanía con Estados Unidos, ya que cuenta con las características físicas necesarias.

Existen otros dos puntos relevantes en el interior del puerto de Ensenada que son: uno, que cuenta con agencias aduanales y consignatarias para efectuar trámites de las cargas

de los buques, en operación desde marzo del año 2013; en un solo despacho aduanal se libera la carga, en donde se tiene tecnología de rayos gamma para la inspección de mercancía; otro, que en las instalaciones de la API Ensenada se cuenta con oficinas del Instituto Nacional de Migración con base en el marco legal del país.

En un estudio de Vázquez y Ruíz (2015) se menciona que el puerto de Ensenada, por su parte, es el mejor ubicado de México, en virtud de su posición en la Cuenca del Pacífico, su cercanía con los “hubs”⁸ portuarios de Asia y la costa oeste de Estados Unidos, y por encontrarse dentro del corredor marítimo este-oeste del hemisferio norte. Sin embargo, su sistema intermodal enfrenta obstáculos naturales para conectarse por tierra mediante ferrocarril, así como para ampliar su zona de influencia, debido a su limitada reserva territorial. Por ello, se considera que, en un futuro, su vocación podría ser la de puerto de altura especializado, con potencial para elevar su actividad hasta ciertos umbrales si se logra desarrollar mayor infraestructura complementaria para el mismo. Sobre esto último, puede mencionarse que, entre 2000 y 2006, fue uno de los puertos que mayor crecimiento observó en cuanto a movilidad de carga, gracias al aprovechamiento del auge económico internacional de esos años y a la saturación temporal del puerto de Long Beach. Aunque su ubicación geográfica es factor que favorece su participación en el mercado del manejo de contenedores, debe tenerse presente que se localiza en un área que se considera altamente competitiva, donde se ubican puertos de gran capacidad como los mencionados San Diego, Long Beach y Los Ángeles en California (Estados Unidos).

En ese contexto, los mismos autores consideran que Ensenada se encuentra en desventaja, en el ámbito nacional, destacando que es el puerto con la menor área de contenedores en comparación con los puertos comerciales de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, con los cuales constituyen los tres más importantes de México en el océano Pacífico, (existen otros de importancia, pero en otros rubros, como Guaymas, Mazatlán, Acapulco y Salina Cruz). Sin embargo, aun cuando Ensenada carece de conexión por ferrocarril, puede aprovechar sus conexiones carreteras y su cercanía con los centros de acopio y consumo más importantes del estado y de otros estados cercanos. Lo anterior le permitiría afrontar mejor las oportunidades que se presenten, a partir de estrategias competitivas para atraer mercancías demandadas por los mercados de Tijuana, Mexicali, el sur de California y Arizona, y aprovechar nichos locales, regionales y transfronterizos que no se encuentran a una distancia mayor de 400 kilómetros del puerto, cuya ubicación es estratégica, ya que las distancias con importantes centros de población de México y Estados Unidos son relativamente cortas, lo cual puede influir propiciamente en una selección modal en términos de precios y costos, como puede ser la conexión carretera y aeroportuaria.

Además, Vázquez y Ruíz (2014) concluyen que, en función de que la competitividad de los puertos, a escala mundial, el puerto de Ensenada está sujeto a la continuidad entre operaciones de primera maniobra (referentes a la infraestructura y recursos humanos con que se cuenta para optimizar la manipulación de la carga, incluyendo la capacidad de atraque) y segunda maniobra (constituida por mecanismos logísticos para el desarrollo y conectividad incluyendo la capacidad de almacenamiento). Sin embargo, algunos puertos mexicanos, como Ensenada, aunque han avanzado en sus operaciones de primera maniobra, en la fase de segunda maniobra en ocasiones no funcionan bien, y se pierde continuidad, ya que no siempre se han desarrollado mecanismos logísticos adecuados para una conectividad suficiente con redes ferroviarias (de las cuales carece) o de carreteras, traducándose esto en demoras, mermas y costos adicionales, (Bustos, Miranda, Acha, Aguerrebere, De la Torre y Balbuena 2003).

Como se menciona en el párrafo anterior, existen dos actividades necesarias para el buen desarrollo de un puerto, primera maniobra capacidad de atraque y segunda

8. Centros concentradores, procesadores y distribuidores de grandes volúmenes de mercancías movilizadas en contenedores, los *hubs* permiten la interacción del proceso productivo entre múltiples regiones, países y continentes, independientemente de su lejanía o dispersión. O sea, un puerto central de redistribución de carga, ya que son puertos a los que arriban navieras de largos recorridos, que dejan su carga para que después sea redistribuida por líneas de menor recorrido.

maniobra capacidad de almacenamiento, establecidas en el PMDP SP ESCA 2012-2017, que se obtienen con las fórmulas que a continuación se detallan.

La capacidad de atraque es la capacidad de la terminal para transferir carga del buque a la terminal o viceversa. Esta depende principalmente de las características del atraque (longitud y calado), del equipo portuario en muelle utilizado para las maniobras de carga/descarga, de los esquemas o procedimientos operativos y de los sistemas informáticos.

El factor de ocupación óptimo de atraque para el manejo de contenedores ha sido establecido por diversos organismos y expertos internacionales, que consideran debe ser el de una utilización del 30% de la terminal especializada en contenedores que cuente con una posición de atraque, del 50% si la terminal cuenta con 2 posiciones de atraque y del 60% para terminales con 3 posiciones de atraque. Con estos grados de utilización se garantiza que el tiempo de fondeo de las embarcaciones sea relativamente bajo y las líneas navieras estén en condiciones de poder asegurar el servicio de línea regular, que es la principal característica del tráfico de contenedores. Se obtiene con la fórmula:

$$\text{Capacidad De atraque} = \left[\frac{\text{N}^\circ \text{ de posiciones de atraque} \times \text{N}^\circ \text{ grúas por buque} \times \text{N}^\circ \text{ movimientos Por grúa} \times \text{N}^\circ \text{ de horas máximas de operación por año}}{\text{Factor de Rendimiento de la terminal}} \right] \times \text{Factor de ocupación óptimo}$$

Fuente API Ensenada (2012) PMDP SP ESCA 2012 -2017

Donde:

- » *Nº posiciones de atraque*: considera las características del buque tipo que llega a la terminal. Si la eslora del buque tipo que llega a una terminal aumenta en el tiempo, un muelle puede reducir su capacidad, al perder posiciones de atraque en el tiempo.
- » *Nº de grúas por buque*: Número promedio de grúas de muelle utilizadas en las operaciones de carga y descarga de los buques. *Nº de movimientos por grúa*: El rendimiento de cajas hora gancho.
- » *Nº de horas máximas de operación al año*: Horas al año posibles de trabajar en el muelle, considerando días de puerto cerrado, días festivos, etc.
- » *Factor de rendimiento de la terminal*: La relación de los rendimientos hora buque en operación y hora buque en muelle multiplicado por un índice de entrada y salida del buque. La relación de rendimientos considera el rendimiento de la terminal para las maniobras de estiba y desestiba de los contenedores en cubierta y la preparación para el inicio y conclusión de maniobras. El índice de entrada y salida de buque muestra el tiempo necesario que requiere un buque para atracarse desde su llegada a puerto y el tiempo de salida, desde el muelle hasta fuera del puerto. En puertos artificiales la práctica internacional es la de utilizar un índice de 1,08 y en puertos con canales de navegación mayores a 5 millas náuticas de 1,10.
- » *Factor de ocupación óptimo*: Factor que garantiza que la utilización de la terminal no genere importante tiempo de fondeo de las embarcaciones que serán atendidas.

Como resultado de la aplicación de la fórmula se tiene que la capacidad actual del SP ESCA para esta maniobra es de 20,9 millones de toneladas; y considerando la entrada en operación de la futura terminal de graneles minerales, infraestructura y servicios portuarios, la capacidad ascendería a 22,9 millones de toneladas anuales. Es importante señalar que la mayor parte de la capacidad portuaria en el SP ESCA

la constituye la terminal de GNL de Energía Costa Azul. Capacidad considerada como buena.

En cuanto a la capacidad de almacenamiento temporal de la carga, esta se refiere al tiempo que tarda el dueño de la carga (o su representante) en la gestión, desde que entra hasta que sale de la terminal o puerto la carga.

Depende de las condiciones del área de almacenamiento (superficie, forma, capacidad o resistencia, características del pavimento, etc.), el equipo portuario para el apilamiento y transporte que maneja el equipo en las maniobras de reacomodo en patio, los niveles de estiba de la carga y de los sistemas informáticos que administran los patios y almacenes. Todo esto condiciona, de manera directa, la capacidad de la posición de atraque (Primera maniobra) y la capacidad de las maniobras de entrega/recepción (Tercera maniobra). En el caso de terminales y puertos con restricción de espacios, sin duda alguna, es esta la capacidad dominante en el cálculo de la capacidad integral de la terminal. La capacidad de la zona de almacenamiento para diferentes tipos de tráfico (importación, exportación, transbordos, vacíos, carga general, etc.) se obtiene con la fórmula:

$$\text{Capacidad de Almacenamiento} = \frac{\left[\begin{array}{l} \text{Área operativa de} \\ \text{almacenaje} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{Altura máx} \\ \text{.de estibas} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{Nº de días máx.} \\ \text{de operación al} \\ \text{año} \end{array} \right]}{\left[\begin{array}{l} \text{Días de Carga en} \\ \text{puerto} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{Área para 1} \\ \text{unidad de} \\ \text{carga} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{Factor de Pico} \end{array} \right]} \times \begin{array}{l} \text{Factor de} \\ \text{ocupación} \\ \text{óptimo} \end{array}$$

Fuente API Ensenada (2012). PMDP SP ESCA 2012 -2017

Donde:

- » *Área operativa de almacenaje*: Considera el espacio efectivo para el almacenaje de la carga.
- » *Altura máxima de estiba*: Se refiere al número de niveles que la carga puede apilarse.
- » *Nº de días máximos de operación al año*: Días al año posibles de trabajar en la terminal, considerando días de puerto cerrado, días festivos, etc.
- » *Días de carga en puerto*: Estancia promedio de la carga en la terminal.
- » *Área necesaria para una unidad de carga*: Parámetro que depende del equipo de maniobras empleado en el traslado y estiba de la carga en el patio y/o almacén. Varía para cada tipo de carga. En la Tabla 3 se presentan las áreas necesarias en el almacenaje de contenedores, en función del tipo de equipo utilizado.
- » *Factor de pico*: Corrige el efecto que se produce en la terminal debido a la distribución de llegadas de buques y a las llegadas y salidas del transporte terrestre. En el caso de terminales de contenedores el factor utilizado varía entre 1,2 y 1,3.
- » *Factor de ocupación óptimo*: Corrige el efecto de la menor facilidad de operación cuando el patio está lleno de carga y se requiere el reacomodo o mayor circulación del equipo. Para carga general se aplica un índice de 1,1. Para terminales de contenedores la UNCTAD recomienda un valor de 1,25.

Como resultado de la aplicación de la fórmula se tiene que la capacidad actual de este subsistema es de 19.2 millones de toneladas y de 21.8 si se considera la operación de la terminal de graneles minerales infraestructura y servicios portuarios, esta capacidad es considerada como muy buena.

La capacidad integral actual del SP ESCA es de 17.2 millones de toneladas y de 1.2 en total con las tres terminales, la mayor parte de la capacidad portuaria en el SP ESCA la constituye la terminal de Gas (GNL) de Energía Costa Azul.

Hinterland y Foreland del Puerto de Ensenada

El *hinterland* del Sistema Portuario de Ensenada-El Sauzal-Costa Azul (SP ESCA) tiene una conveniente conectividad carretera con los principales centros de consumo de Baja California y Sonora. La carretera 1, que lo comunica con el norte del estado es una autopista de 4 carriles en perfectas condiciones de operación. La carretera federal 3 que lo comunica con la ciudad de Tecate y de ahí a Mexicali ha sido mejorada en los últimos años y se tiene planeado que el trayecto total sea de 4 carriles en los próximos años. La comunicación de Mexicali con los principales centros de consumo de Sonora es a través de una autopista de 4 carriles que pasa por Tijuana y Mexicali (SCT API, Ensenada 2015f).

Con referencia a las distancias entre Ensenada y los principales centros de consumo y producción de Baja California y Sonora, se detecta que favorecen a este puerto, respecto de sus puertos competidores de California, sin embargo, como se mencionó, para destinos en territorio estadounidense, a pesar de que en algunos casos está más cerca Ensenada, el tiempo de traslado es mayor debido a las formalidades y congestiónamiento de los cruces fronterizos. Esto última la razón por la cual el área de influencia del SP Ensenada-El Sauzal-Costa Azul se restringe principalmente al territorio mexicano (API Ensenada (2012) PMDP SP ESCA 2012 – 2017).

El *foreland* del puerto de Ensenada tiene conexiones marítimas por la presencia de líneas navieras regulares y de líneas con conexiones por fletamento de carga, siendo los servicios de carga contenerizada los de mayor alcance, en cuanto a puertos y países. Las exportaciones se dirigen principalmente a China, Hong Kong, Corea, Japón, Taiwán e Indonesia en Asia; Costa Rica y Honduras en Centroamérica y Chile en América del Sur. Fuera de la Cuenca del Pacífico tiene conexiones con Alemania, España, Holanda, Italia y Suiza en Europa; y con Marruecos y Argelia en África. Las importaciones provienen principalmente de los mismos países de Asia; así como de Guatemala, Nicaragua y Panamá en Centroamérica. El mayor dinamismo se presenta con Asia, debido al intercambio comercial de la industria maquiladora (SCT API, Ensenada 2015c) (Figuras 9, 10, 11 y 12).

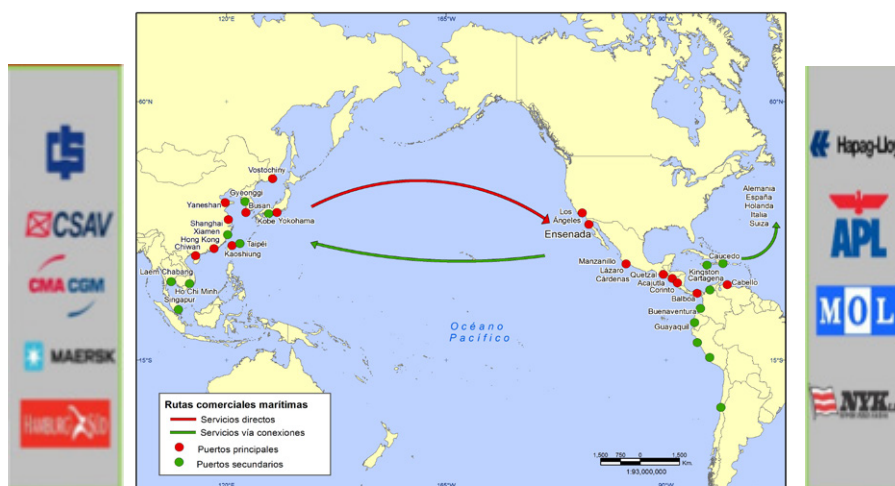


Figura 9. Servicios de nueve navieras cuatro veces por semana en la Cuenca del Pacífico. Fuente: SCT - API Ensenada, 2015c. Nota: a los lados del mapa aparecen las líneas navieras que operan las rutas con salidas y entradas cuatro veces por semana.

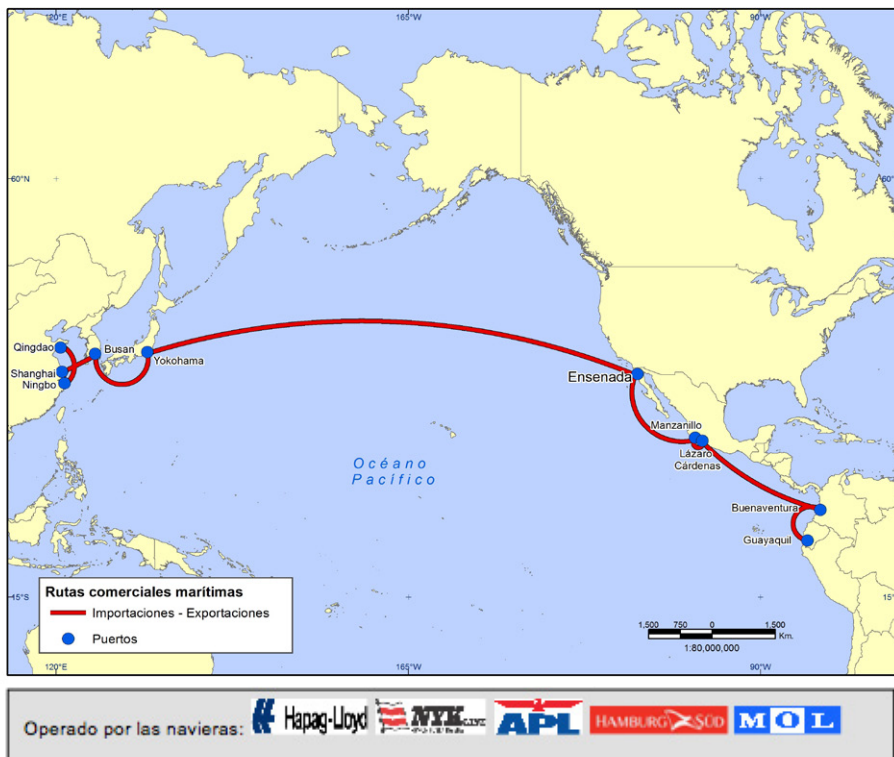


Figura 10. Servicio semanal de cuatro navieras Asia – Ensenada – América del Sur-Ensenada – Asia. Fuente: SCT - API Ensenada 2015c. Nota: abajo del mapa aparecen las líneas navieras que operan las rutas con salidas y entradas cuatro veces por semana.

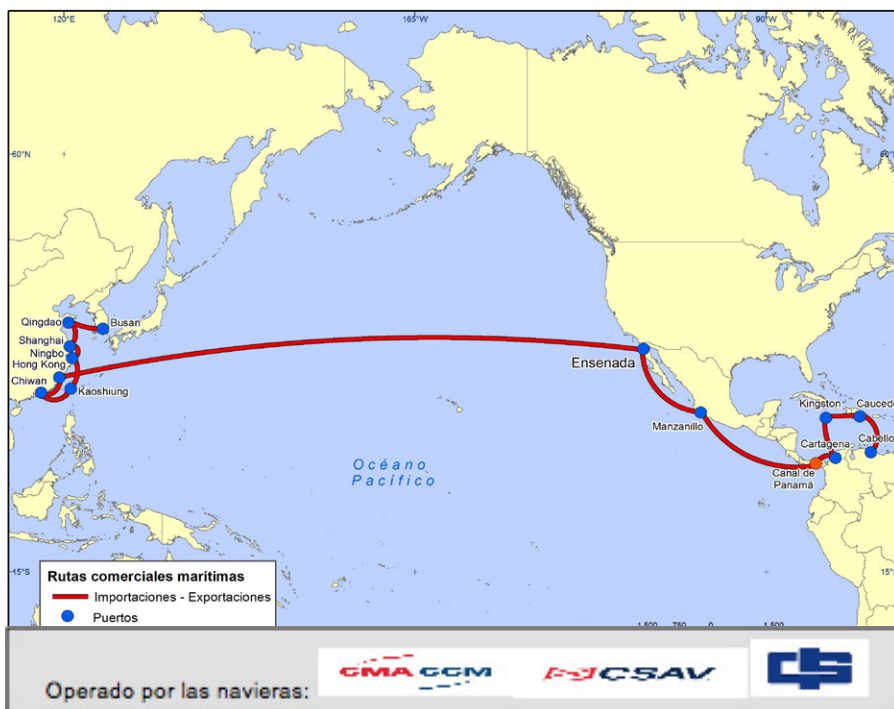


Figura 11. Servicio semanal de tres navieras Asia - Ensenada - América del Sur-por el Canal de Panamá. Fuente: SCT - API Ensenada, 2015c.



Figura 12. Servicio semanal de naviera Ensenada – América del Sur. Fuente: SCT- API Ensenada, 2015c.

En materia de cruceros, el puerto de Ensenada se encuentra incluido en las rutas que se muestran en el Cuadro 4.

Cuadro 4. Rutas de navieras que arriban al puerto de Ensenada. Fuente: PMDP, SP ESCA, 2012 -2017

RUTA	NAVIERA
Long Beach Ensenada	Carnival Cruises, 3 días
Long Beach Isla Catalina - Ensenada	Carnival Cruises, 4 días
Los Ángeles Ensenada	Royal Caribbean, 3 días
Los Ángeles Isla Catalina - San Diego Ensenada	Royal Caribbean, 4 días
Hawai Ensenada San Diego	Princess / Holland America, 14 días
Reposicionamientos de Alaska / Riviera Mexicana	Celebrity, NCL (y otras)

Los principales enlaces de cruceros desde el puerto de Ensenada se realizan a puertos del litoral del Pacífico y, en reposicionamiento, al puerto de Miami en los Estados Unidos.

En función de los diversos tipos de carga y el comercio en tráfico de altura y cabotaje, el Sistema Portuario Ensenada-El Sauzal-Costa Azul (SP ESCA) cuenta con conexiones marítimas de variadas e importantes líneas navieras. Cabe aseverar que, desde una perspectiva económica, no solo el puerto de Ensenada sino todo el SP ESCA, es importante en cuanto a la calidad y costos de las instalaciones portuarias; también los eslabonamientos y actores que intervienen y los vínculos de aprovisionamiento logístico son adecuados. Podría haber cargas para las cuales Ensenada sea la mejor opción portuaria, pero todo el conjunto dirigido a la distribución hacia Estados Unidos se ve afectado por la problemática de la revisión fronteriza para trasladarse a aquel país, de manera que su potencial de internacionalización hacia él se involucra de manera negativa (PMDP, SP ESCA, 2012 -2017).

Cabe resaltar que en el mes de agosto de 2015 el puerto de Ensenada recibió de manos de la agencia europea ECO Sustainable Logistic Chain Foundation (ECOSLC) la certificación de “puerto verde”, por ser amigable con el medio ambiente y sustentable en el consumo de energía, con lo cual se convirtió en el primer puerto de México en obtener esta clasificación y el segundo a nivel hemisférico americano, solo después de Santa Marta, Colombia. Un “puerto verde” es un puerto sustentable al que la autoridad portuaria, junto con los usuarios del mismo, desarrollan y operan, activa y responsablemente, basándose en una estrategia de crecimiento económico verde, que se tenga un enfoque pro medioambiente. Esta certificación es un reconocimiento de que el puerto cumple con las normas nacionales e internacionales en lo que se refiere a gestión ambiental y sustentabilidad portuaria (SCT, 2015g). Se trata de un concepto joven, pero fundamental para mejorar la eficiencia y competitividad de los puertos, trabajando siempre a favor de un entorno social y ambiental; en concreto, un “puerto verde” es aquel que desempeña su actividad teniendo en cuenta no solo el ámbito económico, sino también el medio ambiental y el social, es decir, realizando su actividad de modo sostenible, causando el mínimo impacto, aportando medidas de mejora y control de calidad de aire, agua, ruidos y residuos. Al mismo tiempo, un “puerto verde” es: “aquel que, entre sus características, puede ofrecer suministro eléctrico desde tierra a los barcos, incluyendo instalaciones de energía renovable y medidas de eficiencia energética” (Puertos, Transporte y Carga, 2015).

Para finalizar hay que mencionar que recientemente, en el mes de octubre de 2015, se firmó el Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP por su siglas en inglés) por los doce países miembros del TTP, incluido México. Fue promovido principalmente por Estados Unidos, para mantener un liderazgo comercial en la región del Pacífico, tiene por objeto la creación de una plataforma para una potencial integración económica en la región del Asia-Pacífico los países miembros del TPP, suscribieron el Acuerdo de Asociación Transpacífico durante una ceremonia oficial en Auckland, Nueva Zelanda (SICE, 2016). Es un tratado de libre comercio que, supuestamente, obliga a la desaparición de aranceles, facilita el desarrollo de la producción y las cadenas de suministro, incrementando la velocidad y eficiencia del transporte; promueve la innovación e incrementa la competitividad de las empresas de propiedad estatal, asegura que las economías (de los países miembros) puedan acceder al círculo comercial de la región, además se supone que es una plataforma de integración regional Asia-Pacífico. El Tratado evidentemente causó mucha polémica y disgusto en algunos sectores de la sociedad; los puertos del Pacífico mexicano se verán afectados por él (SE, 2015), porque se pretende cambiar algunas leyes que rigen al país, de acuerdo con algunos requerimientos y necesidades de empresas transnacionales en los países de la zona de libre comercio que abarca, con la mayoría de los cuales ya se tenían relaciones; los nuevos serían Australia, Brunei, Malasia, Nueva Zelanda, Singapur y Vietnam; sin embargo, se corre el riesgo de que algunas de las exportaciones de México a Estados Unidos sean desplazadas por naciones como Vietnam o Malasia (Gómez, 2015).

Conclusiones

Diversas características permiten inferir que el municipio de Ensenada muestra un desempeño económico favorable, en el cual el puerto de igual nombre ejerce un papel protagónico.

El municipio de Ensenada cuenta con una economía diversificada, que va desde el comercio, turismo, manufactura, industria pesquera, agroindustria, minería a la logística portuaria. Asimismo, presenta diferentes servicios, como centros comerciales, restaurantes gourmet, cultura del vino, ecoturismo y actividades deportivas al aire libre.

Entre los municipios del estado de Baja California el municipio de Ensenada es el segundo en competitividad, con marcada superioridad en resultados económicos, así como en ciencia y tecnología, esto último asociado a la existencia de centros de investigación.

Las ramas de actividad económica que mayor peso tienen y se consideran las más prometedoras en el municipio de Ensenada son las orientadas a ciertas manufacturas, comercio al por menor de bebidas y abarrotes, comercio al por mayor a través del puerto, autotransporte de carga especializado, transporte urbano, servicios de transporte de agua, inmobiliarias, restaurantes, servicios legales, contabilidad, auditoría y servicios relacionados y restaurantes en diversas modalidades.

La ciudad de Ensenada forma parte del denominado *corredor económico Ensenada Mexicali*; en el cual se aprecia una intensa relación entre el norte de Baja California (México) y el sur de California (Estados Unidos), por los flujos de comercio, al igual que los de personas, que generan un impacto determinante en la actividad económica de esta macrorregión transfronteriza.

En el contexto municipal, la ciudad-puerto de Ensenada cuenta con localización geográfica estratégica, cercana a Estados Unidos y en la cuenca del Pacífico; si bien desempeña un papel protagónico, no ha sido suficientemente desarrollada para su internacionalización a gran escala, no obstante estas características.

El Sistema Portuario Ensenada-El Sauzal-Costa Azul (SP ESCA), es fundamental para la economía del estado de Baja California y el municipio de Ensenada, a través de la actividad portuaria en sus tres terminales, que constituyen un conglomerado de infraestructura, actividades y servicios marítimo-portuarios.

El puerto de Ensenada es el mejor ubicado de México, en virtud de su posición en la Cuenca del Pacífico, su cercanía con los “hubs” portuarios de Asia y la costa oeste de Estados Unidos, y por encontrarse dentro del *corredor marítimo este-oeste del hemisferio norte*, sin embargo, su sistema intermodal enfrenta obstáculos naturales para conectarse por tierra mediante ferrocarril, así como para ampliar su zona de influencia debido a su limitada reserva territorial.

El puerto de Ensenada cuenta con infraestructura de soporte para el arribo de cruceros lo que permite que sea el receptor del 33 % del total de arribos de estas embarcaciones a México, para lo cual hay una terminal especializada, y también se ubica una marina para yates.

Las ramas de actividad que se desarrollan muestran la estrecha relación ciudad puerto, además, impactan sobre la economía del municipio, la mayoría de ellas se llevan a cabo en la propia ciudad de Ensenada. Tal vez donde muchos de los productos que ingresan por el puerto como materia prima, son procesados en las maquiladoras y salen como productos ya elaborados; asimismo, se relacionan con el turismo, del cual una gran proporción ingresa por el puerto vía cruceros.

El puerto de Ensenada tiene como punto negativo una conectividad terrestre limitada y una reducida área de influencia, básicamente por la carencia de un *foreland* extenso, ya que se limita a solo 28 países, y un *hinterland* únicamente de cuatro estados del país, en comparación con los 15 o más que alcanzan otros puertos del Pacífico mexicano, como Manzanillo.

Al formar parte de la Cuenca del Pacífico, tiene además enlaces marítimos de altura con Asia, principalmente con Corea del Sur, China y Japón; con Estados Unidos; Panamá y otros países de Centroamérica; con Chile, y con países de la cuenca del Mediterráneo. Asimismo recibe tráfico de cabotaje desde puertos como Manzanillo y Lázaro Cárdenas

Aunque cuenta con ciertas ventajas en su condición de puerto fijo y de atraque, sus altos costos no han podido ser reducidos; si bien como puerto aporta a la competitividad comercial, su falta de conectividad y la limitada área de influencia constituyen serias desventajas.

Ensenada es un puerto ambientalmente sustentable, por lo cual se le otorgó la certificación de “puerto verde”, por ser amigable con el medio ambiente y sustentable en el consumo de energía, por lo que se convirtió en el primer puerto de México en obtener esta clasificación y el segundo a nivel hemisférico americano.

Reconocimiento: Este trabajo forma parte del Proyecto “Potencial de Internacionalización de puertos de México y América Central hacia la Cuenca del Pacífico e impactos socioeconómicos locales, con auspicio de la Dirección General de Asuntos del Personal Académico (DGAPA) Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT) de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Clave IN301615).

Bibliografía

- » AGUILAR, A. (2005) La Participación de México en la Cuenca del Pacífico *Revista De Jure*. Año 5. Segunda Época. Número 2. ISSN 1870-2457-DE JURE. Instituto Universitario de Investigaciones Jurídicas. Facultad de Derecho. Universidad de Colima. Colima, México. Febrero de 2005. PP. 155-174.
- » BUSTOS, A., MIRANDA, L. F., ACHA, J., AGUERREBERE, R., DE LA TORRE, M., BALBUENA, J. A. (2003) *Análisis del potencial para el intermodalismo en el movimiento de mercancías, proyecciones 2000, 2010, 2025*. Sanfandila, Querétaro: Instituto Mexicano del Transporte, México.
- » CABRERO, E., ORIHUELA, I., ZICCARDI A. (2007) *Competitividad de las Ciudades Mexicanas 2007. La nueva agenda de los municipios urbanos*, México: Centro de Investigación y Docencia Económica,
- » CENTRO DE ESTUDIOS DE LAS FINANZAS PÚBLICAS DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS (2003) *Consideraciones generales sobre el régimen fiscal aplicable a las maquiladoras para 2003*. Documento. México
- » DE LA MORA, L. M. (2016) El comercio exterior como palanca del crecimiento económico y desarrollo de México en *Revista Comercio Exterior Bancomext*. N° enero – marzo <http://revistacomercioexterior.com/articulo.php?id=81&t=el-comercio-exteriorcomo-palanca-del-crecimientoeconomico-y-desarrollo-de-mexico>
- » ECONOMIC DEVELOPMENT COMMISSION ENSENADA (s f) *Ensenada, Baja California*, México. Consulta 25/08/2015. info@investinensenada.com; <http://www.investinensenada.com/es/acerca-de-ensenada>
- » GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA (2015) Historia de Ensenada. http://www.bajacalifornia.gob.mx/portal/nuestro_estado/municipios/ensenada/historia.jsp
- » GOMEZ, A. (2015) *El Tratado Transpacífico (TPP): un riesgo para México*. El Financiero. Sección Opinión. 27 -04-2015. En línea. <http://www.elfinanciero.com.mx/opinion/el-tratado-transpacifico-tpp-un-riesgo-para-mexico.html>
- » INSTITUTO MEXICANO PARA LA COMPETITIVIDAD A.C. (IMCO) (2008) *Competitividad estatal de México, aspiraciones y realidad: las agendas del futuro*. Índice de competitividad estatal 2008. México. Consulta 12/01/2015. imco.org.mx/2008/indice_de_competitividad_estatal_2008_aspiraci.
- » INSTITUTO MEXICANO PARA LA COMPETITIVIDAD (MCO) (2014) Índice de Competitividad Urbana, 2015, ¿Quién manda aquí? La gobernanza de las ciudades y el territorio de México. Septiembre de 2014, México. http://imco.org.mx/indices/documentos/2014_ICU_Libro_La_gobernanza_de_las_ciudades_y_el_territorio_en_Mexico.pdf
- » INSTITUTO MUNICIPAL DE INVESTIGACIÓN Y PLANEACIÓN DE ENSENADA B.C. (IMIP) (2011) *Plan Estratégico de Desarrollo Económico del Municipio de Ensenada* (PEDEME) (2011) (Consejo de Desarrollo Económico de Ensenada (CODEEN). México. IMIP - PEDEME - CODEEN. Consulta 05/02/2015. http://imipens.org/IMIP_files/PEDEME-DICIEMBRE_2011.pdf
- » INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI) (2010) *Censos Económicos 2009*. Aguascalientes, México. (Consulta accesos varios entre

octubre 2014 y mayo 2015). <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/español/proyectos/censos/ce2009/privado-paraestatal.asp>

- » INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI) (2011) *Censo General de Población y Vivienda, 2010*. Aguascalientes, México. (Consulta accesos varios entre 10/05/2015 y 15/11/2015. <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/cpv2010/Default.aspx>)
- » INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI) (2011) INEGI. *XIII Censo de Población y Vivienda 2010: Tabulados del Cuestionario Ampliado*. México.
- » LINARES, J. (2010) Análisis de la Estructura Económica de México. *Revista Encuentros FES Aragón*, UNAM, Agosto 25 de 2010, México. Consulta 18/05/2015. www.revistaencuentros.com/wp-content/uploads/2010/08/Análisis-de-la-Estructura-Económica-Jaime-Linares.pdf.
- » MUNGARAY, A., ESCAMILLA, A., RAMÍREZ, N., AGUILAR, J. (2014) Crisis, migración y estructura de empleo en Baja California. *Estudios Fronterizos*, nueva época, vol.15 núm. 29 Mexicali ene./jun. 2014, pp.143 -171 México.
- » MYRDALL, G. (1959) *Teoría económica y regiones subdesarrolladas*. Fondo de Cultura Económica. México, 1959.
- » ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICOS (OCDE) (2009) *Estudio Económico de México, 2009*. Consulta 17/11/2015. www.oecd.org/mexico/43557478.pdf
- » OFICINA ESTATAL DE INFORMACIÓN PARA EL DESARROLLO RURAL SUSTENTABLE, BAJA CALIFORNIA (OEIDRUS), (2013) *Panorama General del Valle de Maneadero*, México
- » PADILLA, L., GARCÍA DE LEÓN, A., DE SICILIA, A. (2012) “La Ciudad Puerto de Ensenada un Análisis Contextual” en *Los Puertos de España y México. Nuevas miradas y enfoques en la segunda década del siglo XXI* (Coords. Fernando González Laxe y Juan N. Ojeda Cárdenas) Instituto Universitario de Estudios Marítimos, IUEM, Editorial Netbiblio Miembro del Foro Europeo de Editores, España. ISBN 978-84-15562-29-0 Coordinadores del Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Universidad de la Coruña España.
- » PADILLA, L., GARCÍA DE LEÓN, A., CASTILLO, F. (2012) Delimitación espacial del corredor económico Ensenada-Mexicali. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, Vol. 21, nº 1, enero-junio del 2012, pp.66-81, Universidad Nacional de Colombia, Colombia.
- » PADILLA L., CASTILLO F. (2011) El Proceso de Urbanización en el Corredor Económico Ensenada Mexicali. *Revista Geográfica de América Central*, Edición Especial, XIII Encuentro de Geógrafos de América Latina, Vol. 2, No 47E, 2011, Costa Rica.
- » PONTET, N., SILVA L. (2009) *El sector portuario y las posiciones competitivas Documento de Trabajo Nro. 46 Agosto 2009*. Facultad de Administración y Ciencias Sociales Universidad ORT Uruguay.
- » PUERTOS, TRASNORTE Y CARGA (2015) ¿Qué es un Puerto Verde? <http://www.ptc.mx/2015/05/que-es-un-puerto-verde/>
- » RUIZ, W., VÁZQUEZ, C., RUIZ, R. (2015) Diagnóstico y tendencias económicas del Corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada Región y Sociedad, vol. XXVII, núm. 64, septiembre-diciembre, 2015, pp. 221-258 El Colegio de Sonora Hermosillo, México.

- » SÁNCHEZ, J., ZOFÍO, J. L. (2009) Espacio, Distancia y Localización: hacia la Nueva Economía Geográfica. *Revista de Economía, Información Comercial Española (ICE) Aspectos Territoriales del Desarrollo: Presente y Futuro* Mayo-Junio 2009. N° 848, Madrid, España,
- » SECRETARÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y ALIMENTACIÓN (2008) *Sistema de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP)*. 2008. México. Consulta: Accesos varios entre octubre de 2010 y mayo de 2011) <http://www.siap.gob.mx/>
- » SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) Administración Portuaria Integral de Ensenada (API) (2015a). *Puerto de Ensenada Quiénes Somos*. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Ensenada, B. C. México. Consulta 8/5/2015. <http://www.puertoensenada.com.mx/esps/0000101/quienes-somos>
- » SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) Administración Portuaria Integral de Ensenada (API) (2015b). *Crece movimiento portuario en el primer cuatrimestre del año en el puerto de Ensenada*. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Recinto Portuario, C.P. 22800, Ensenada, B. C, México. Información Proporcionada en Entrevista Directa en la API (entrega en medio digital).
- » SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) Administración Portuaria Integral de Ensenada (API) (2015c). *Puerto de Ensenada Soluciones a tu alcance*. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Recinto Portuario, C.P. 22800, Ensenada, B. C, México. Información Proporcionada en Entrevista Directa en la API (entrega en medio digital)
- » SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) Administración Portuaria Integral de Ensenada (API) (2015d). *Puerto de Ensenada Ciudad Puerto*. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Ensenada, B. C, México. Consultado 6/6/2015. <http://www.puertoensenada.com.mx/esps/0000200/puerto-ciudad>
- » SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) Administración Portuaria Integral de Ensenada (API) (2015e). *Puerto de Ensenada Infraestructura*. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante., Ensenada, B. C, México Consultado 12/10/2015. <http://www.puertoensenada.com.mx/esps/0000103/infraestructura>
- » SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) Administración Portuaria Integral de Ensenada (API) (2015f). *Puerto de Ensenada Hinterland y Foreland*. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Recinto Portuario, C.P. 22800, Ensenada, B. C, México. Consultado 3/3/2015. <http://www.puertoensenada.com.mx/esps/0000143/hinterland-y-foreland>
- » SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, (SCT, 2015g) Administración Portuaria Integral de Ensenada (API) (2015g) Puerto de Ensenada, en la fase final para recibir certificación de <http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/puerto-de-ensenada-en-la-fase-final-para-recibir-certificacion-de-puerto-verde/> “Puerto Verde”
- » SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES 2012 2017 Administración Portuaria Integral de Ensenada (API) (2012) Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Sistema Portuario Ensenada– El Sauzal – Costa Azul 2012 2017 (PMDP SP ESCA), Baja California, México.
- » SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) *Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes* (2013 – 2018) Consultado 24/08/2015.

https://www.google.com.mx/?gws_rd=ssl#q=Programa+de+Comunicaciones+y+Transporte+de+la+SCT+

- » SECRETARÍA DE ECONOMÍA. (SE) (2015) *Acuerdo de Asociación Transpacífico Dirección General de Negociaciones Multilaterales y Regionales*, México Consultado 12/001/2015. www.economia.gob.mx/files/transparencia/informe.../14_md_tpp_sce.pdf.
- » SISTEMA DE INFORMACION DE COMERCIO EXTERIOR (2016) (SICE) Organización de Estados Americanos (OEA). Consultado 31/03/2016. http://www.sice.oas.org/TPD/TPP/TPP_s.ASP
- » VÁZQUEZ, C., RUIZ, W. (2014) Competitividad portuaria en el Pacífico mexicano, con especial referencia a Ensenada, Baja California. *Estudios Fronterizos* vol.15 no.30 Mexicali jul./dic. 2014. México.

Lilia Susana Padilla y Sotelo / padilla@igg.unam.mx

Doctora en Geografía por la Universidad Nacional Autónoma de México. Colabora en el Instituto de Geografía de la misma institución en donde es Investigadora en el Departamento de Geografía Social del cual actualmente es Jefa. Pertenece al Sistema Nacional de Investigadores del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACyT), es Miembro de la Academia Mexicana de Ciencias y de la Academia de Geografía de México. Desarrolla líneas de investigación en el campo disciplinar de población y ambiente, recientemente ha incursionado en la línea de la sustentabilidad social. Sus estudios están referidos especialmente a asentamientos humanos en las costas de México.