

METROPOLIZACIÓN DE LA CIUDAD DE ENSENADA, BAJA CALIFORNIA

Lilia Susana Padilla y Sotelo¹

Alejandro Ángeles Dorantes²

RESUMEN

En los últimos diez años se ha observado incremento de las zonas metropolitanas de México en número y volumen de población, fenómeno que se presenta en el estado de Baja California, al norte de su territorio, en donde se encuentra una megarregión transfronteriza constituida por las ciudades de San Diego (Estados Unidos), Tijuana, Tecate, Rosarito y ahora incluye a Ensenada (México) ésta última unida por un corredor costero de relevancia turística e inmobiliaria. En el caso de las ciudades de México se considera favorable que Ensenada se sume la metropolización conjunta, en la que participan desde el 2012 las otras tres ciudades mexicanas, y conformar una sola zona metropolitana para atraer recursos federales y estatales e incluso internacionales, coordinar acciones para aprovechar el potencial productivo de las cuatro ciudades que se vinculan social y económicamente, y considerarlas asociadas, ya que constituyen una zona con potencial en funciones comerciales, de servicios, financieras, mercantiles, logísticas, de transporte, turismo y energía; que además cuenta con cruces fronterizos en Tijuana y Tecate, aeropuerto internacional también en Tijuana y puerto de altura en Ensenada. Integración que beneficiaría la gestión de inversiones y el desarrollo sustentable en un contexto regional.

El estudio tiene como objetivo exponer la importancia que representa la incorporación de la ciudad de Ensenada al sistema territorial metropolitano Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito. Inicia con la exposición de la perspectiva de análisis. Continúa con la contextualización geográfica para revelar la importancia locacional como parte del desarrollo regional. Después se considera el referente demográfico. Finaliza con el análisis de la conformación de la zona metropolitana con el fin de demostrar la relevancia de la incorporación de la ciudad de Ensenada a la misma, con énfasis en su diversidad sectorial, y mostrar su reciente ascenso a la categoría de metrópoli independiente de la otra.

Los resultados de la investigación muestran que la problemática que implica una zona metropolitana que es diversa, se hace necesario un proyecto metropolitano que garantice el desarrollo de las ciudades involucradas en la Zona Metropolitana Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito, Ensenada y preparase para manejar adecuadamente los beneficios de un nuevo posicionamiento regional y global. Por su parte el ascenso de Ensenada a la categoría de “metrópoli” es indicador de la relevancia que representa esta ciudad a escala regional en donde desempeña un papel protagónico.

Conceptos Clave: Zona metropolitana, Metropolización, Corredor Costero

¹ Doctora en Geografía, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, padilla@igg.unam.mx,

² Licenciado en Geografía, Posgrado en Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, dorantes_unam12@outlook.com

Introducción

En la década de 2030, más del 80% de la población del mundo vivirá en ciudades, las cuales se convertirán en sustento de las economías nacionales. A nivel internacional, no solamente los países competirán entre ellos, también las ciudades. Esto se relaciona con el aspecto regional y con la cuestión urbana de las regiones. En la actualidad, “el fenómeno metropolitano a nivel mundial impone múltiples desafíos: la pobreza en barrios predominantemente periféricos; el desempleo y subempleo, que orillan a contingentes cada vez mayores a laborar en la economía informal; el control del uso de suelo y la expansión que han sometido a mucha presión a las áreas rurales circundantes y a zonas naturales (protegidas o no) respectivamente” como se cita en la obra *Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México*, 2015) (SEDATU, CONAPO, INEGI, 2018).

En esta misma obra se dice que en México y el mundo no ha dejado de crecer la población de las metrópolis. Algunas han alcanzado grandes dimensiones, lo que ha generado nuevos fenómenos y enormes desafíos en términos de provisión de servicios, movilidad, conectividad, vivienda, empleo, seguridad y medio ambiente, por citar algunos. En ese contexto en las zonas metropolitanas de 2015 en México, con respecto a las de 2010, se aprecia un aumento en el número de 59 a 74, a su vez, sus habitantes pasaron de 63.8 millones a 75.1 millones, lo que representa el 56.8 y 62.8% de la población nacional respectivamente. Lo cual da cuenta de la importancia de analizar estos asentamientos humanos desde diversas perspectivas³.

A manera de recorte metodológico se considera en este trabajo como zona metropolitana de acuerdo con SEDATU, CONAPO, INEGI (2018: 35) “al conjunto de dos o más municipios donde se localiza una ciudad de 100 mil o más habitantes, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan los límites del municipio, incorporando dentro de su área de influencia directa a municipios vecinos, predominantemente urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica”.

En este mismo orden de ideas según Montejano (2013: 38) “la metropolización actual del territorio se entiende como un proceso o sumatoria de acciones que han producido nuevas relaciones y formas edificadas diferentes a las producidas por el crecimiento por agregación (ensanches) de núcleos históricamente definidos” ... “La metropolización es una noción forjada por extensión del término “metrópoli” (etimológicamente, ciudad-madre) para designar a un proceso de transformación cualitativa, a la vez funcional y morfológico, de las ciudades muy grandes”.

La Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito (ZMTTR) conformada por tres ciudades dejaron de serlo para convertirse en el moderno concepto de “metrópoli”, y junto con San Diego, constituir una megalópolis, aseguró en 2012 en una entrevista, el secretario de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, Sergio Montes Montoya, quien manifestó entonces, hoy en día, se pretende de acuerdo al Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito incorporar a la ciudad de Ensenada (Agencias, Uniradio Informa, 2012). Sin embargo, en la más reciente “*Delimitación de las Zonas Metropolitanas, 2015*” (SEDATU, CONAPO, INEGI, 2018), no se tiene contemplada su inclusión en la ZMTTR, incluso aparecen independientes una de otra, la Zona Metropolitana de Tijuana y la Zona Metropolitana de Ensenada, no

³ El fenómeno metropolitano es de tal relevancia en México, que por cuarta ocasión el Grupo Interinstitucional integrado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), el Consejo Nacional de Población (CONAPO) y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), ha realizado un ejercicio para delimitar las zonas metropolitanas. Los ejercicios anteriores (2000, 2005 y 2010), y éste, se han basado en fuentes de información estadística y geográfica, así como censales disponibles para el ámbito municipal (SEDATU, CONAPO, INEGI 2018),

obstante la importancia que implica su incorporación para crear una sola zona; ya que si bien la ZMTTR cuenta con cruces fronterizos en Tijuana y Tecate, aeropuerto internacional también en Tijuana, Ensenada tiene como principal aporte el contar con un puerto de altura que se ubica hacia la Cuenca del Pacífico, actualmente el principal mercado productor y consumidor del mundo, así como contar con una diversificación de su economía, aspectos que justifican su anexión a esta zona metropolitana que permitiría una mayor integración regional y funcional en el estado de Baja California, en una perspectiva amplia de la globalización, con características particulares por las relaciones transfronterizas y la ubicación hacia el citado mercado comercial. En la realidad su inclusión solo se ha quedado en el papel y no se han concretado las propuestas de manera concreta, no obstante que aparece oficialmente como acuerdo.

Para el desarrollo del trabajo con el fin de avalar la incorporación de Ensenada a la ZMTTR se parte del mencionado Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito, Ensenada, cuya aprobación aparece como un acuerdo en el Periódico Oficial del Estado de Baja California del 17 de febrero de 2012, así como la actualización del Programa de Desarrollo Regional Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito, Ensenada, que une a dichas ciudades a través de un sistema de hoteles y residencias especialmente para grupos provenientes de Estados Unidos, dando lugar a una imagen de un corredor con pequeños, pero constantes asentamientos humanos. Aunque, también se hace alusión a otros programas relacionados.

En este trabajo se persigue como objetivo demostrar la importancia que representa la incorporación de la ciudad de Ensenada al sistema territorial metropolitano Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito en función de la conexión que, de hecho, registra en base a un corredor turístico costero que la une a la particular megaregión que viene desde la ciudad de San Diego (Estados Unidos) hasta precisamente la ciudad de Ensenada⁴ a través de programas y planes de desarrollo que se han implementado.

Aquí cabe mencionar lo que aseveran Cabrero, Orihuela y Ziccardi (2007) “los éxitos nacionales derivan de éxitos regionales/locales” que en este caso resulta una afirmación muy adecuada para la temática que aquí se aborda.

Perspectiva de Análisis

A partir del referente de lo que es metrópoli “espacio donde se tiene capital humano, acceso a oportunidades laborales, educativas, de atención a la salud, a recursos e infraestructura; existe la urbanización que se expande, que ocupa espacios de manera selectiva, zonas exclusivas para la población de mayores ingresos, en contraste con las zonas donde hay pobreza, carencia de servicios e infraestructura SEDATU, CONAPO, INEGI: 9). Espacios en los que la localización es esencial, ya que a partir de esta se presentan características particulares que permiten el desarrollo y la integración de una zona, en este caso metropolitana.

El análisis locacional de acuerdo a Sánchez y Zofío, (2009) ha sido objeto de interés en fechas recientes con nuevos enfoques en cuanto a concepciones de la naturaleza de los bienes y sus modos de producción, como de los sistemas de transporte y de las preferencias de los consumidores, que propician nuevas perspectivas de análisis sobre interacciones entre espacio y economía. De manera que la

⁴ El trabajo forma parte del proyecto “La salud en los puertos internacionales del Pacífico Mexicano desde la perspectiva de la transición demográfica y epidemiológica” del Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT CLAVE IN302418) Dirección General de Asuntos del Personal Académico (DGAPA) que se lleva a cabo en el Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

cuestión locacional demuestra la importancia de la concentración espacial de las actividades económicas a través de la existencia de economías externas que reducen costes de producción dentro de determinados límites territoriales. Lo anterior constituye un proceso que permite una dinámica capaz de atraer en una región actividades complementarias y de servicios especializados, y fomentar la innovación tecnológica. Puede decirse que existen determinantes de la localización de una actividad económica que caracteriza una región que, bajo este nuevo enfoque, especialmente si se orienta a los efectos que sobre la relocalización de las actividades tienen los procesos de integración económica o de globalización, que, en ocasiones, cabe subrayar, se ven afectados por crisis. En ese escenario se sitúa Ensenada, ciudad cuya localización es atractiva para las maquiladoras, comercio exterior y turismo, que le permiten tener conexiones hacia diversos espacios en la región en que se localiza y en el mundo a través del puerto de altura que alberga.

Asimismo, viene muy bien para este análisis lo que manifiesta Asuad (2007: 27) en referencia a la jerarquía urbana de regiones y lugares donde se involucran dos o más países, como es este caso: "El comercio internacional ha dependido más de la economía de las regiones que de los países en su conjunto y la evolución de los servicios que ha acompañado el desarrollo económico de los países se ha traducido en un crecimiento sin precedente de los centros urbanos"... "Las tendencias de la integración económica dependen, en gran medida, de la concentración de la actividad económica en las regiones y en los principales centros urbanos que las conforman", y concluye: "...De aquí que sea fundamental el análisis de las economías regionales al interior de los países, el cual debe precisar tanto su vinculación internacional como la expansión de su industria y servicios...". Cabe remarcar, por su relevancia, que el estado de Baja California, en donde se ubica la zona de estudio, colinda con el estado de California (Estados Unidos), localización geográfica que lo ubica en un contexto internacional, con notable integración a la porción sur de la mayor economía mundial. Esto también viene a ratificar la importancia que representa la localización en donde resalta el puerto.

Debe señalarse que a la par que se da esta intensa dependencia binacional entre los dos estados de los dos países colindantes mencionados, Baja California evidencia un aislamiento notable con el resto de la República Mexicana, debido a las distancias que lo separan de otras localidades, condición propia del despoblamiento que predomina en el extremo peninsular noroeste de México.

Lo que Myrdall (1959:44 citado por García de León y Padilla, 2017) considera en su teoría sobre la causación circular, sirve para explicar lo que ocurre en esa parte del territorio de Baja California, pues dice que los posibles efectos benéficos de difusión (*spread*) que pueden generar los centros de expansión económica hacia otras regiones son de relevancia para su desarrollo. Además, afirma: "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 diversos que genera y que se ve 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: cuando en éstas existen condiciones favorables para la producción de materias primas que sirven a las industrias crecientes de los centros".

A partir de estas consideraciones Myrdall (*Ibid*) reconoce que las ciudades cercanas (las del norte de Baja California, México en este caso) al centro económico de expansión (representado aquí por San Diego en California, Estados Unidos, podrían transformarse también en centros económicos en crecimiento, circunstancia que parece caracterizar a las principales localidades de la entidad bajacaliforniana como Tijuana, Mexicali y Ensenada.

Contextualización geográfica de la ciudad de Ensenada

La ciudad de Ensenada se encuentra localizada al noroeste del territorio mexicano, en la parte septentrional de la península de Baja California en las coordenadas 31 51'30" Latitud Norte y 116 38'00" Longitud Oeste, es la cabecera municipal del municipio homónimo, el más extenso del país, cuenta con 51,952.3 km² y con una extensión de litorales de 1,114.89 kilómetros que representan más del 80.8% del total de los litorales del Estado; posee 74,800 hectáreas de lagunas costeras, aptas para la acuicultura. Pertenece al estado peninsular de Baja California, que tiene como frontera política al Norte el estado de California y una pequeña parte del de Arizona de Estados Unidos, y en México al Este el estado de Sonora al Sur colinda con el estado de Baja California Sur (Figura 1) la localidad se encuentra a solo 110 kilómetros de la frontera de México con los Estados Unidos y es conocida como "La Bella Cenicienta del Pacífico" (Gobierno de Baja California, 2018).

Figura 1: Localización Geográfica del municipio de Ensenada



Fuente: INEGI, 2010

Forma parte de lo que Padilla, García de León y Castillo (2013) denominan "Corredor Económico Ensenada Mexicali" (CEEM) porción del estado de Baja California que cuenta con una parte de su territorio en el límite de la frontera con Estados Unidos, que se conforma por un eje que va precisamente desde la ciudad de Ensenada, hacia Rosarito, Tijuana, Tecate y llega hasta la de Mexicali, el cual registra conexiones territoriales de alcance múltiple y de gran complejidad, espacio de interrelación de bienes y servicios articulado por las localidades mencionadas (Figura 2).

Figura 2. Corredor Económico Ensenada Ciudad Mexicali



Fuente: Padilla, García de León y Castillo 2012

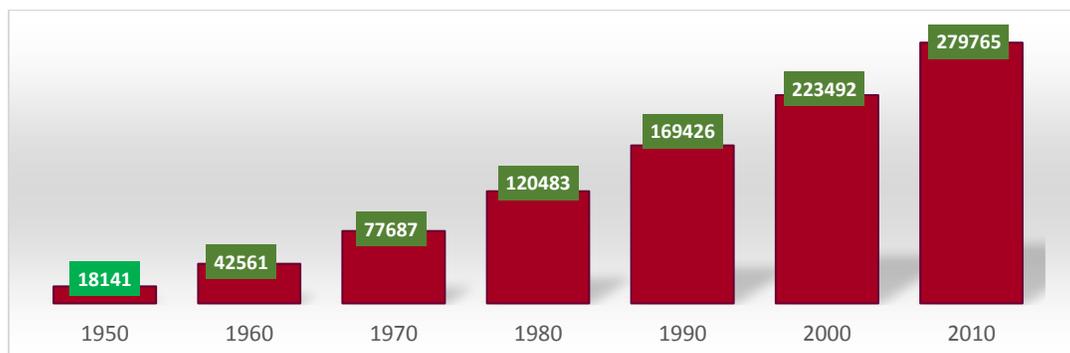
Es importante señalar que la red vial juega un rol fundamental en esta región, como eje articulador de asentamientos humanos, compuesta por: el Sistema Federal Libre y de Cuota, carreteras N° 1 y 1D, en la porción de Ensenada a Tijuana; el Sistema Intermunicipal, Corredor Tijuana-Rosarito 2000, también denominado Estatal 2001, y El Eje Carretero Federal Libre y de Cuota N° 2 y 2D, en su porción Tijuana – Mexicali.

Aspectos demográficos

La ciudad de Ensenada se encuentra dentro de una dinámica de movilidad muy importante, ya que se localiza en uno de los Estados fronterizos del país con colindancia con Estados Unidos. Aunque la misma Ensenada no sea una ciudad fronteriza como tal, por su cercanía se encuentra en estrecha relación con la de Tijuana que si lo es.

El incremento de población de la ciudad de Ensenada puede apreciarse en la Gráfica 1, que permite observar como la cantidad de población que se asienta y va extendiendo la localidad, indica que se continuará fortaleciendo su perfil urbano, el cual genera necesidades en su expansión, entre las que se incluyen construcción de vivienda, incorporando áreas rurales con graves consecuencias ambientales en algunas ocasiones, así como creación de servicios, infraestructura, vialidades y dotación de equipamientos.

Gráfica 1. Crecimiento de Población de la Ciudad de Ensenada



Fuente: INEGI, 2010.

El crecimiento urbano de Ensenada se desarrolla a partir de la expansión de su superficie, lo que se considera como área urbana, asociado al aumento de su población, lo cual implica transformaciones espaciales y un desarrollo urbano y crecimiento de una ciudad, también representa una transición productiva, pasando generalmente del dominio de la actividad agrícola a los sectores secundario y terciario, como ha ocurrido en Ensenada, que registra una diversidad en sus sectores económicos.

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

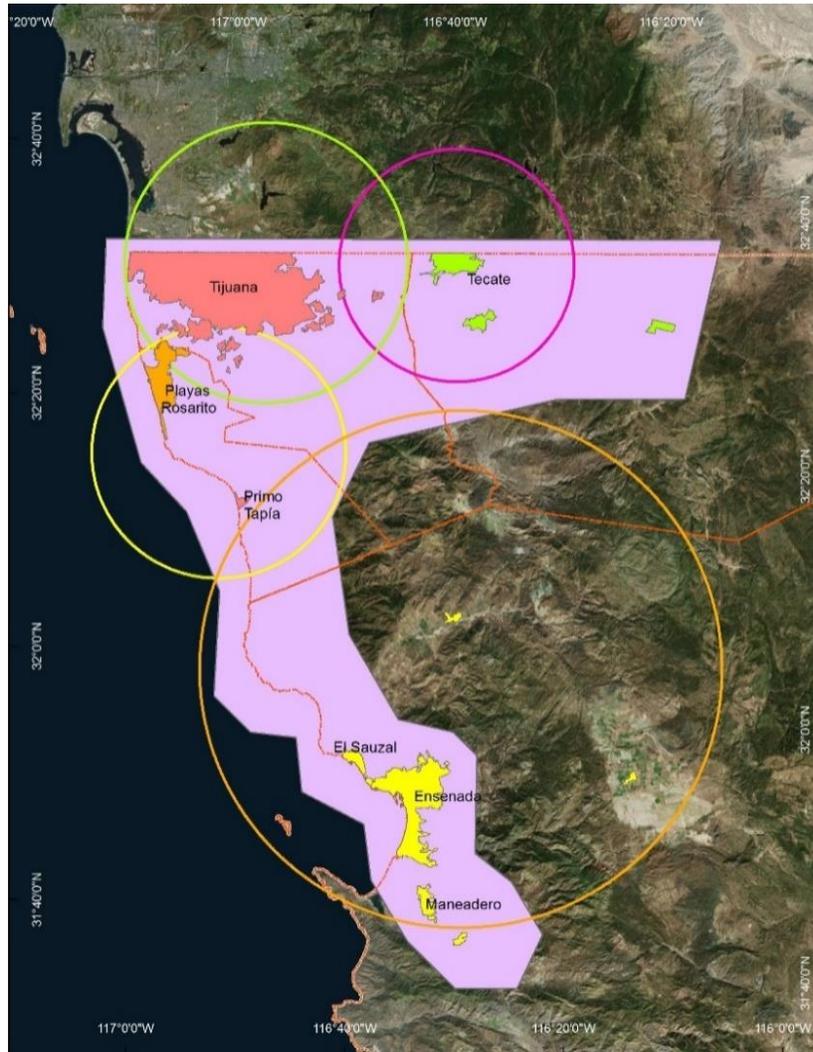
Conformación de la Zona Metropolitana Tijuana, Tecate Playas de Rosarito, Ensenada

Elementos para la integración de la Zona Metropolitana Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito

En cuanto a la zona metropolitana, en cumplimiento con la Ley General de Asentamientos Humanos⁵ y la Ley de Desarrollo Urbano del Estado, se elaboró el “Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate Playas de Rosarito, Ensenada”, en el cual se determina a esta zona como una unidad geográfica conformada por dos subregiones norte y costa con integración funcional que presenta una dinámica urbano regional; documento en donde se hace referencia al Plan Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California (2010), en el que se identifica a este territorio como expansión derivada de la influencia de la megarregión que comprende desde el sur de California, Estados Unidos, con continuidad hacia las ciudades mexicanas de Tijuana, Tecate y Rosarito, extendiéndose hasta la de Ensenada. La subregión norte se vincula a la subregión costa mediante la continuidad de los desarrollos urbanos turísticos inmobiliarios del corredor costero, con un potencial de base económica, principalmente en materia de turismo y de servicios relacionados con el turismo, con influencia de la economía fronteriza (Gobierno de Baja California, 2012). En la Figura 3 se presentan las localidades que conforman la Zona Metropolitana.

⁵ La Ley General de Asentamientos Humanos define al Sistema de Planeación Democrática como el conjunto de instrumentos que precisan la planeación y regulación el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano para cada ámbito territorial.

Figura 3. Zona Metropolitana Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito, Ensenada



Fuente: Gobierno de Baja California, 2012 y Marco Geoestadístico del INEGI (s/f).

Incluso en una perspectiva amplia de la globalización, el Plan Estatal de Desarrollo Urbano (2010) “identifica una zona con una dinámica económica externa, que comprende desde la ciudad de los Ángeles hasta la ciudad de Ensenada; en la región colindante con la zona fronteriza se comprende a Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito con ejes de integración con el centro de población de Ensenada que se constituyen en el espacio regional de los asentamientos humanos vinculados por las redes sociales, económicas y de desarrollo urbano, como ámbito territorial de la zona metropolitana” (Gobierno de Baja California, 2012: 8)

En este programa se consideran como elementos relevantes para la integración funcional de la Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito, Ensenada, entre otros:

- La colindancia del estado de Baja California con los Estados Unidos que ha dado lugar a una relación estrecha con la zona metropolitana y en particular entre Tijuana y la ciudad de San Diego, California. Destacan los flujos migratorios y de intercambio de mercancías.

- La actividad comercial entre México y Estados Unidos y el impacto que genera crea una interrelación económica, social y territorial, por ello es necesario para la política urbana de ordenamiento territorial en Baja California formular estrategias de desarrollo económico y urbano, para establecer las bases de la planeación regional previendo la expansión urbana de los núcleos urbanos, de manera que los estudios, proyectos y las obras se realicen con la visión de un conjunto de ciudades con servicios urbanos de nivel metropolitano
- En el ámbito de la zona metropolitana se complementan las redes de comunicaciones y transportes, el municipio de Tijuana cuenta con un aeropuerto internacional de tipo comercial. Hay una carretera Tijuana-Tecate, que además conecta con la capital del estado, Mexicali. La ciudad de Ensenada se considera estratégica, con uno de los puertos de altura con mayor movimiento comercial del país por su ubicación en la Cuenca del Pacífico. El territorio de la Zona Metropolitana presenta un carácter de vinculación a nivel internacional en sus relaciones económicas, principalmente con Estados Unidos de América a través de los puertos fronterizos en Tecate y Tijuana, en el límite internacional y de los puertos marítimos de Ensenada, en la costa del Océano Pacífico conectado a mercados internacionales.

Este programa es uno de los principales referentes para avalar la inclusión de Ensenada a la Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito y el centro de población de Ensenada ya que “identifica el espacio territorial de la Zona Metropolitana con una visión de las actividades económicas y de prestación de servicios a nivel regional, que en un ámbito de influencia muy amplio se genera a nivel internacional y a nivel del ordenamiento territorial de Baja California, comprende a los territorios del municipio de Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito y el centro de población de Ensenada, vinculados por el corredor costero” (Gobierno de Baja California, 2012: 45).

Acorde con las expectativas planteadas en diversos ámbitos para la conformación de la Zona Metropolitana Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito, Ensenada, el Consejo de Desarrollo Económico de Tijuana (CDT), entre mayo y junio de 2015, invitó a la ciudadanía a presentar proyectos para mejorar las condiciones de esas cuatro ciudades que se incluirían en la actualización del “Plan Estratégico Metropolitano de Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito, Ensenada” (PEM 2034), buscando establecer bases de fortalecimiento de la planeación en el estado de Baja California a través del modelo tetra hélice⁶ que incluye al gobierno, iniciativa privada, academia y en esa ocasión a la sociedad. Los proyectos que se presentaron deberían enmarcarse en los ocho ejes rectores del PEM: Social, Ambiental, Urbano, Movilidad, Económico, Binacional, Digital e Institucional (Tijuana Info, 2015) por medio de bases firmes para la planeación y proyección futurista de la macro región. Cabe resaltar que el titular del CDT mencionó que en esta actualización se incluyó a Ensenada por su vinculación e interdependencia con la Zona Metropolitana, Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito. El PEM tendrá tres actualizaciones con visión a corto, mediano y largo plazo, para los años 2019, 2025 y 2031 respectivamente, para analizar el avance de los proyectos sobre los nuevos ejes que integran el PEM, se busca crear una metrópoli segura donde la armonía, el estado de derecho y el sentido de seguridad entre sus habitantes sea parte de la vida diaria, por lo que se integraron seis proyectos prioritarios 1. Programa de Profesionalización de los Cuerpos Policiacos, 2. la creación de un Cuerpo de Policía Metropolitana, 3. la instauración de una Red Binacional para la Prevención y Atención de la Violencia Familiar y Sexual, 4. la consolidación de un Sistema de Unidades de Apoyo Social y 5. consolidación de un Sistema Inteligente de Seguridad Pública, así como un 6. Programa Metropolitano de Prevención del Delito (San Diego Red, 2016).

⁶ El modelo originalmente era triple hélice, incluía gobierno, empresa privada, academia, se le agregó la sociedad. Los cuales pretenden involucrar a los diversos actores en el desarrollo económico a partir de una función de interacción.

Dentro de las adecuaciones que se hicieron está la inclusión de Ensenada a la Zona Metropolitana Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito.

En este programa se considera que “las ciudades solo pueden transformarse y mejorarse si tienen un plan con metas ambiciosas y una visión colectiva sobre el futuro; esa visión debe ser amplia, concreta, motivadora y posible, y materializarse en un propósito estratégico relevante, donde el futuro sea visto con los ojos de la ciudad, de sus ciudadanos. El Plan Estratégico Metropolitano 2012-2034 es el resultado de esa búsqueda de futuro hacia nuevos horizontes, con una visión de largo plazo” (Gobierno de Baja California, 2012: 3).

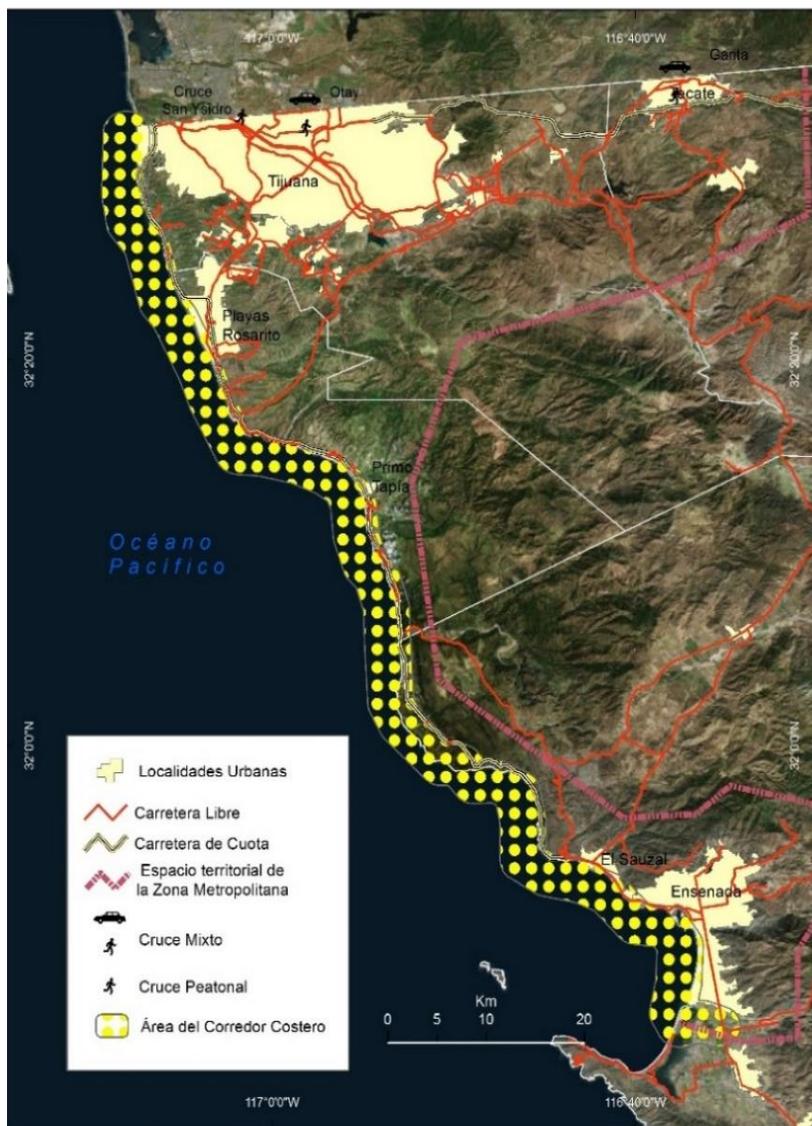
Quienes promovían la actualización del PEM 2034 impulsaban una iniciativa de *adémdum* al convenio de conurbación existente entre Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito, para incluir a Ensenada en la Zona Metropolitana y después de ello elevarlo a política pública, con el fin de que la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) lo aceptara. Ello derivaba de la necesidad de contar con una visión regional del desarrollo de la zona metropolitana, de contrarrestar los efectos de la crisis económica mundial que impacta en el desarrollo de la región y de fortalecer las vocaciones productivas que deriven en el incremento de la calidad de vida.

Los municipios incluidos en el PEM 2034 tienen problemas y oportunidades comunes que rebasan los límites territoriales, mismos que los lleva a tener una interrelación en la que se requiere de un plan de propuestas y proyectos ciudadanos para aumentar la calidad de vida de las comunidades (IMIP, 2015).

Otro de los referentes para demostrar la relevancia de la inclusión de Ensenada en la Zona Metropolitana Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito es el “Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito conocido” como COCOTREN (SIDUE, 2014). Se creó en 2001, y su actualización en 2014, tiene como objetivo, la integración de la playa, el mar y el desarrollo metropolitano de la región, así como la identificación de las necesidades de infraestructura que requiere el corredor costero como parte de ésta mega región y promover las gestiones de inversión para su desarrollo sustentable, otro aspecto a resaltar, es que en la costa del Pacífico de Baja California se está conformando una Zona Metropolitana importante por su impacto socioeconómico y la población que se va asentando en el territorio; en la actualización se pretende propiciar la integración del desarrollo de los centros de población, las localidades dispersas y de los centros turísticos con una visión metropolitana de la zona costa del Estado a lo largo del corredor. El 26 de diciembre de 2014 en el Periódico Oficial de del Estado de Baja California, aparece que se dictamina congruente su actualización (Figura 4).

Dicha actualización deriva de la singular imagen escénica del corredor y su proximidad a la frontera con Estados Unidos que han originado interés y especulación por la ocupación del espacio costero para desarrollos turísticos inmobiliarios, territorio caracterizado por mezcla de distintos niveles de urbanización, superficies baldías y proyectos de fraccionamientos iniciados. Lo que ha dado impulso a la economía y creado un polo de desarrollo turístico, que une a los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, “en una zona que cuenta con los componentes para conformar un complejo metropolitano sustentable de importancia internacional; las características escénicas con gran potencial para atraer el turismo local, nacional e internacional, han propiciado la conglomeración de las actividades económicas de la población en un cinturón estrechamente vinculado al mar” (Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado, 2014).

Figura 4. Corredor Costero Tijuana, Rosarito, Ensenada (COCOTREN)



Fuente: (SIDUE, 2014) y Marco Geoestadístico del INEGI

Aleatoriamente a todo lo anterior el Gobierno de la República en noviembre de 2017 reconoció a Ensenada como una zona metropolitana de México, informó el alcalde Marco Novelo publicado por el Consejo Nacional de Población en el documento y/o estudio “Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México 2015” dentro del criterio 1D, ciudad con 200 mil o más habitantes a no más de 20 kilómetros de las franjas fronterizas o ubicada en las costas. Por su parte, el director del Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ensenada (IMIPIENS), Javier Félix Sandoval, informó que el siguiente paso es que el Gobierno del Estado emita una declaratoria para nombrarla como zona metropolitana (Cuatro Vientos, 2018) para ello hacen falta algunas reformas en los reglamentos estatales y asimismo, que se haga la declaratoria respectiva y la publique en el Periódico Oficial del Estado de Baja California y después se dará paso a la Conformación del Consejo Metropolitano, desde donde se delinearán y priorizarán proyectos de impacto, una vez establecidas las reglas de operación.

Sin embargo, a pesar de lo anteriormente expuesto, no se ha concretado la inclusión de Ensenada a la Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito, no obstante que beneficiaría el conjunto. Por el contrario, se le dio la categoría de Zona Metropolitana a Ensenada, pero no se anexa a las dos en una sola.

Cabe aquí enfatizar algunos de los beneficios que implica para una localidad el pertenecer a una zona metropolitana, entre estos se tienen: fortalecimiento de las operaciones de planeación, el aumento de la capacidad de gestión de recursos ante gobiernos estatales y federales, creación de agrupaciones intermunicipales, aumento la recaudación de impuestos, se facilita la capacidad para remediar problemas ambientales y regionales, aumento en el número de contribuyentes, se reducen los costos de producción por mayor cercanía con servicios, insumos y mano de obra, el mercado es cada vez más grande ante una alta concentración poblacional, aumentan las oportunidades laborales, se cuenta con la posibilidad de, atraer inversión extranjera, el potencial de crecimiento económico se expande con efectos positivos en el ingreso y nivel de vida de las personas (Garayzar, 2018).

Importancia de la diversidad sectorial de la economía de la Zona Metropolitana de Tijuana Tecate, Playas de Rosarito, Ensenada

Se hace necesario dimensionar los sectores económicos de los municipios a los que pertenecen las cuatro localidades que conforman la Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate Playas de Rosarito, Ensenada, a partir de lo cual se infiere el rol de las localidades, para conocer las condiciones locales en términos generales e identificar las principales actividades de cada unidad municipal, de esta manera se logra visualizar cuáles son aquellas que sostienen a cada municipio y si éstas muestran tendencias hacia la especialización o a la diversificación, se incluye el municipio de Mexicali, para contextualizar a la entidad completa (Cuadro 1) (García de León y Padilla , 2017).

**Cuadro 1. Producción económica total y participación sectorial municipal, Estado de Baja California, 2008
 (Valores expresados como porcentaje del total municipal)**

2008 Municipio⁷	Producción municipal total (miles pesos)	Sector Primario	Sector Secundario	Sector Comercio	Sector Terciario
Tecate	9 996 523	3.0	76.5	6.6	13.9
Mexicali	120 345 730	5.9	71.2	9.3	13.5
Tijuana	137 090 862	0.4	61.7	12.8	25.1
Ensenada	23 856 889	20.3	38.7	20.4	20.6
Playas de Rosarito	4 344 416	5.7	31.0	33.0	30.3
Estado de Baja California	295 634 419	4.4	63.8	12.1	19.7

Fuente: García de León y Padilla 2017. Cálculos propios con datos de INEGI, Censos Económicos 2009 y SAGARPA, Sistema de Información Agroalimentaria.

⁷ Nota: Los municipios aparecen en orden de importancia del sector secundario, dentro del cual la manufactura es preponderante, aunque contempla también minería, electricidad, agua y distribución de gas, así como construcción. Ante la importancia del comercio, se sumaron los dos sectores originales (comercio al mayoreo y al menudeo) para quedar en uno solo. Finalmente, los servicios correspondieron al agregado de actividades de transporte y de otros doce tipos de servicios adicionales, donde destacan los financieros, inmobiliarios, educativos.

Tijuana con 1.3 millones de habitantes y Mexicali con 690 mil habitantes, reportaron alta participación en el sector secundario, debe señalarse que Tijuana, al ser el centro regional, explica una presencia algo menor de manufacturas, pero compensada con un valor alto (con respecto al promedio estatal) del sector terciario, tal y como corresponde a localidades de jerarquía urbana destacada (Myrdall, op. cit). Tecate escasamente superaba los 64 mil habitantes en 2008, cifra muy inferior a la de las demás ciudades importantes de la entidad, también aparece con marcada tendencia a las actividades secundarias, hecho que se explica por su funcionalidad económica, que la liga en alto grado con Tijuana, como centro manufacturero alternativo; estas dos ciudades logran complementación debido a la corta distancia (menos de 40 kilómetros) que las separa, a lo que se agrega su condición fronteriza, lo que refleja internacionalización de su economía ligado, de manera sustancial, a actividades industriales que se dirigen al sur de los Estados Unidos. En Playas de Rosarito el bajo número de residentes (cerca de 90 mil en 2008) su cabecera municipal, del mismo nombre (con 60 mil habitantes), se aproximó a la de Tecate, pero, a nivel municipal la distribución sectorial marca notables diferencias; ya que el peso de sus actividades económicas en los sectores secundario, comercial y terciario, y en el primario, tuvo escasa notoriedad. (García de León y Padilla, 2017).

Estos mismos autores expresan en cuanto a Ensenada, que el municipio registró un comportamiento un tanto diferente al de los demás al registrar una distribución sectorial lo más equilibrada posible (25% en cada sector), simetría que sólo se rompe por la presencia significativa del sector secundario. Al constituir un centro urbano de segundo orden (comparado con Tijuana y Mexicali), Ensenada -donde residían 280 mil habitantes- consigue un notable protagonismo a nivel regional, lo cual explica que su sector secundario sea el más relevante.

El Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ensenada (IMIP, PEDEME, CODEEN, Ensenada (2011) realizó un diagnóstico en el que se contextualiza el rol que desempeña Ensenada en el tejido económico del estado. En este se considera que los sectores económicos que cuentan con una especialización en el sentido estricto (cumplen con el criterio de mayor a 1 en su índice de especialización), en el caso de Ensenada destaca el sector primario, por su actividad agrícola, pesquera y acuícola; el sector comercio y el sector de industrias manufactureras, este en 2009 registró un descenso en su índice de especialización, por lo que ha disminuido su presencia e importancia a nivel estatal. 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 sector inmobiliario y el de la construcción y minería. Otro sector especializado es el de servicios profesionales científicos y técnicos. En cambio, muestran decremento servicios de salud, industria manufacturera, transporte y correos. La debilidad más importante en Ensenada es aparentemente la competitividad de las empresas, se observa como el más bajo de todo el estado de Baja California, ya que existe un fenómeno de pulverización de las empresas, especialmente las nacionales, incrementándose en cantidad, pero disminuyéndose en tamaño.

No obstante, se le considera como ciudad competitiva de acuerdo la *Economic Development Commission* (2015), por su infraestructura portuaria que es la más cercana a Estados Unidos y Asia, se conecta con 64 puertos y 28 países. Su ubicación a solo 60 millas de Estados Unidos favorece el mercado de este país y el de Canadá principalmente en la costa oeste, así como el del resto de la Cuenca del Pacífico. Ensenada situada en la entidad de México que cuenta con el mayor número de empresas extranjeras instaladas, además muestra un ambiente laboral estable, disponibilidad de mano de obra y cadena de suministros, así como acceso a gran variedad de proveedores locales y regionales con costos competitivos.

Cabe destacar que Ensenada de acuerdo con la OCDE (2009) durante la crisis de 2009, su economía, si bien se vio afectada de forma enfática en el sector manufacturero y en el de la construcción; a pesar de

lo ocurrido en las demás entidades de la región, en Baja California, estado al cual pertenece, se dieron efectos compensatorios en los sectores comercial y primario que se vieron beneficiados por la depreciación del tipo de cambio monetario. Pese a la postura de los inversionistas internacionales hacia los sujetos de crédito de los mercados emergentes llevó a una reducida entrada neta de capitales y a una importante depreciación. De manera, que aun cuando no escapó de la recesión mundial, durante la cual las industrias manufactureras se vieron severamente afectadas por la caída en la demanda mundial, especialmente en aquellas industrias de alto valor agregado, Ensenada logró sobrevivir a la problemática (OCDE, 2009)⁸.

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

El municipio de Ensenada, de los cinco con que cuenta Baja California, fue tercero en atracción de inversión, acumulando al final del año un total de 387.9 mdd, por debajo de Tijuana y Mexicali, que acumularon una inversión de 629.2 y 459.3 millones de dólares respectivamente. Destacan dos proyectos que han impactado de manera importante el comportamiento de la atracción de inversión extranjera en Ensenada: la instalación de la planta de gas “Sempra Energy”⁹ y la “Planta de Zeta Gas”, de las cuales la primera es la mayor en cuanto a la envergadura de sus montos. Los efectos directos de su inversión, que sumó un total de 1.200 millones de dólares (mdd) entre la construcción de la planta con un costo de 975 mdd y en la instalación de una red de gasoductos. Según estimaciones del Colegio de la Frontera Norte (COLEF) para el Instituto Municipal de Investigación de Ensenada, estas inversiones generaron una derrama en la entidad de aproximadamente 330 mdd, entre adquisición de bienes, servicios, remuneraciones e impuestos, de los cuales el 68% fueron captados por el municipio de Ensenada (IMIP, PEDEME y CODEEN, 2011).

A partir de las anteriores consideraciones y tomando en cuenta la problemática que implica una zona metropolitana que es sumamente diversa, se hace necesario trabajar en un proyecto metropolitano que garantice el desarrollo de las ciudades involucradas en la Zona Metropolitana Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito, Ensenada y prepararse para manejar adecuadamente los beneficios de un nuevo posicionamiento regional y global.

En relación a esto último debe mencionarse que la problemática de la colaboración y coordinación metropolitana entre autoridades municipales dificulta en ocasiones la implementación de una zona metropolitana o la inclusión de una ciudad en una de estas. Creándose en ocasiones el policentrismo del desarrollo territorial, desde un enfoque regional versus enfoque metropolitano versus descentralización estatal. Para lograr esto de manera armónica se hace necesaria la coordinación de la Estrategia Nacional

⁸ Crisis a escala mundial de la cual México a pesar de contar con bases sólidas, también se vio involucrado en 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).

⁹ 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 Ruíz, 2015).

de Ordenamiento del Territorio (ENOT) con los Programas Estatales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Planes o Programas Municipales de Desarrollo Urbano y Programas de Zonas Metropolitanas o Conurbaciones a través de órganos deliberativos como los Consejos nacional, estatales, municipales y metropolitanos (SEDATU, 2017)

En cuanto a Ensenada su ascenso a “metrópoli” como parte de la denominada Zona Metropolitana de Ensenada es indicador de la relevancia que representa esta ciudad a escala regional en donde desempeña un papel protagónico.

Conclusiones

La Zona Metropolitana Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito, Ensenada (ZTTRE) está conformada por las tres primeras localidades y el centro de población de Ensenada que se vinculan social y económicamente.

Se encuentra conectada por un corredor costero con continuidad territorial que permite identificarla como una sola unidad geográfica, con una dinámica urbana regional en la que se incluye Ensenada.

Registra una particular vocación en los sectores servicios y comercio, aunque destaca el sector secundario principalmente por el número de maquiladoras que se encuentra en la zona.

La inclusión de Ensenada permite desarrollar de manera más eficiente la solicitud de recursos económicos a niveles estatal, federal e incluso internacional. Al respecto cabe mencionar que en México las zonas metropolitanas cuentan con un fondo metropolitano mediante un fideicomiso bajo vigilancia de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, lo cual permite el acceso a esos recursos económicos en beneficio de la propia zona.

La Zona Metropolitana Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito, Ensenada registra marcada diversificación de su economía, por lo que ofrece numerosas oportunidades de empleo, tendencia que se manifiesta también en Ensenada.

Se advierte especialización principalmente en el sector comercial en el estado de Baja California resultado en gran medida de modificaciones en los procesos de apertura nacional en el contexto de esa apertura, en donde la zona cuenta con facilidades arancelarias. Ello permite inferir que hay incidencia de internacionalización de las economías locales.

En este contexto Ensenada registra una metropolización al ser elevada a la categoría de Zona Metropolitana; sin embargo, no se ha concretizado su inclusión en la más amplia zona que incluye a las cuatro ciudades, ya que es necesaria la coordinación de diferentes instancias, pero se demuestra la importancia de la incorporación de la ciudad de Ensenada al sistema territorial metropolitano Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito que ya de hecho registra, con base a un corredor turístico costero que la une a la particular megaregión que viene desde la ciudad de San Diego (Estados Unidos) hasta precisamente la ciudad de Ensenada.

REFERENCIAS

Agencias (2012) "Ocupa zona metropolitana Tijuana-Tecate-Rosarito sexta posición económica en México" Uniradio informa, Sitio Web. Disponible en: <http://www.uniradioinforma.com/noticias/tijuanainnovadora/153560/ocupa-zona-metropolitana-tijuana-tecate-rosarito-sexta-posicion-economica-en-mexico.html> [28/6/2018]

Asuad, N. (2007) *Economía regional y urbana*. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. México. (Primera Edición. 2001). Edición 2007

Cabrero, E., Orihuela, I. y Ziccardi, A. (2007) *Competitividad de las Ciudades Mexicanas 2007. La nueva agenda de los municipios urbanos*, México, Centro de Investigación y Docencia Económica.

Cuatro Vientos Periodismo en red (2018) "Desde noviembre del 2017, el gobierno de EPN reconoció a Ensenada como nueva Zona Metropolitana". Sitio Web, Disponible en: <http://www.elvigia.net/columnas/2018/3/20/dijeron-zona-metropolitana-ciudad-primer-mundo-298936.html> [14/3/2018]

Economic Development Commision Ensenada (2018) *Ensenada, Baja California*, México. Sitio Web Disponible en: nfo@investinensenada.com [15/2/2018]

Frontera Info (2015) *CDT invita a presentar proyectos para el Plan Estratégico Metropolitano* Sitio Web. Disponible en: <http://www.frontera.info/EdicionEnLinea/Notas/Noticias/05062015/977566-CDT-invita-a-presentar-proyectos-para-Plan-Estrategico-Metropolitano.html> [17/5/2018]

Garaizar, L. (2018) "Dijeron Zona Metropolitana no ciudad de primer mundo" en *Periódico El Vigía*. 20 de marzo de 2018 *Sitio Web*. Disponible en: <http://www.elvigia.net/columnas/2018/3/20/dijeron-zona-metropolitana-ciudad-primer-mundo-298936.html> [18/4/2018]

García de León, A. y Padilla, L. (2017) "Estructura sectorial y principales actividades económicas en el Corredor Económico Ensenada Mexicali" en *La perspectiva de la complejidad en la dinámica regional del Corredor Económico Ensenada - Mexicali, Baja California*. México. Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México e Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Autónoma de Nuevo León.

Gobierno de Baja California (2012) *Plan de Ordenamiento de la Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate, Rosarito, Ensenada*. Sitio Web. Disponible en: <https://es.scribd.com/document/243719813/Plan-de-Ordenamiento-Zona-Metropolitana-Tijuana-Tecate-Rosarito-Ensenada-pdf> [15/7/2018]

Gobierno de Baja California (GOB BC) (2018). *Municipios de Baja California*. Sitio Web. Disponible en: http://www.bajacalifornia.gob.mx/portal/nuestro_estado/municipios/ensenada/ensenada.jsp [20/6/2018]

Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ensenada B.C. (IMIP) (2011) *Plan Estratégico de Desarrollo Económico del Municipio de Ensenada* (PEDEME) Consejo De Desarrollo Económico de Ensenada (CODEEN). Sitio Web. Disponible en: http://imipens.org/IMIP_files/PEDEME-DICIEMBRE2011.pdf. [25/4/2018]

Instituto Municipal de Planeación e Investigación de Ensenada (IMIP) (2015). *Busca Ensenada ingresar a la Zona Metropolitana*. Sitio Web. Disponible en: http://imipens.org/IMIP_files/NOTICIAS_IMIP/JUNIO-2015/15-06-10_2.pdf [15/4/2018]

Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) *Censos Generales de Población y Vivienda 1950, 1960, 1970, 1980, 1990, 2010.* Estado de Baja California. México

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (INEGI) (2010). *Resumen de los Censos Económicos 2009.* Disponible en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/proyectos/censos/ce2009/pdf/RD09-resumen.pdf> [14/52018]

Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) (2018) Marco Geoestadístico. Sitio Web. Disponible en: http://www.inegi.org.mx/geo/contenidos/geoestadistica/m_geoestadistico.aspx [23/6/ 2018]

Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) (2011). *Censo General de Población y Vivienda, 2010.* Aguascalientes, México. Aguascalientes, México. Disponible en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/cpv2010/Default.aspx> [accesos varios entre 10/10/2015 y 15/11/2015]

Montejano, J. (2013) “Nuevos procesos de metropolización del territorio” en *Espacialidades Revista de temas contemporáneos sobre lugares, política y cultura.* México Vol.3, núm. 2, julio-diciembre, 2013, pp. 36-66 Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Cuajimalpa.

Myrdall, G. (1959). *Teoría económica y regiones subdesarrolladas.* México, Fondo de Cultura Económica.

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), (2009) *Estudio Económico de México,* México. Sitio Web. 2009. www.oecd.org/mexico/43557478.pdf [17/11/2015]

Padilla, L., García de León, A. y Castillo, F. (2012) “Delimitación espacial del Corredor Económico Ensenada Mexicali: Frontera y peninsularidad. Más allá de la división político-administrativa” en *Revista Cuadernos de Geografía Colombia* Vol. 21 N.1 del 2012. Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. ISSN Electrónico: 2215-2563.

Ruiz, W., Vázquez, C. y Ruíz, R. (2015) “Diagnóstico y Tendencias Económicas del Corredor Tijuana, Rosarito, Ensenada” en *Región y Sociedad.* México. El Colegio de Sonora, Año XXVII N° 64, .

San Diego Red, 2016) *Presentan actualización Plan Estratégico Metropolitano de Tijuana, Tecate Playas de Rosarito y Ensenada.* Sitio Web. Disponible en: <http://www.sandiegored.com/es/noticias/113776/Presentan-actualizacion-plan-estrategico-metropolitano> [15/3/2018]

Sánchez, J. y Zofío, J. (2009) “Espacio, Distancia y Localización: hacia la Nueva Economía Geográfica” en *Revista de Economía,* Madrid. Información Comercial Española (ICE) Aspectos Territoriales del Desarrollo: Presente y Futuro Mayo-Junio 2009. N° 848.

Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación (2008). (SAGARPA). *Sistema de Información Agroalimentaria (SIAP).* Sitio Web. Disponible en: <http://www.siap.gob.mx> [12/4/2018]

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial, ENOT, Subsecretaría de Ordenamiento Territorial, Consejo Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Agosto 2017. Sitio Web. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/312158/ANEXO1_Presentacio_n_ENOT_14ago2017.pdf. [04/08/2018]

Consejo Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Agosto 2017

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano Consejo Nacional de Población Instituto Nacional de Estadística y Geografía (SEDATU, CONAPO, INEGI) (2018), *Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México*, 2015. México.

Secretaria de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado (SIDUE) (2014). *Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito Ensenada. México*

Secretaria General de Gobierno (2012) *Periódico Oficial del Estado de Baja California*, Mexicali Baja California Sección 317 de febrero de 2012