



Cuadernos de Geografía - Revista Colombiana
de Geografía

ISSN: 0121-215X

rcgeogra_fchbog@unal.edu.co

Universidad Nacional de Colombia
Colombia

Padilla y Sotelo, Lilia Susana; García de León Loza, Armando; Castillo Sánchez, Francisco
Delimitación espacial del corredor económico Ensenada-Mexicali
Cuadernos de Geografía - Revista Colombiana de Geografía, vol. 21, núm. 1, enero-junio, 2012, pp.
65-81
Universidad Nacional de Colombia
Bogotá, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281822849006>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Delimitación espacial del corredor económico Ensenada–Mexicali*

Delimitação espacial do corredor econômico Ensenada–Mexicali

Spatial Delimitation of the Ensenada–Mexicali Economic Corridor

Lilia Susana Padilla y Sotelo**

Armando García de León Loza***

Francisco Castillo Sánchez****

Universidad Nacional Autónoma de México, México

Resumen

En este artículo se proponen elementos y parámetros cuantitativos y cualitativos para delimitar el corredor económico Ensenada-Mexicali. Además de incluir los efectos relativos a su doble condición de frontera y península y de definir su composición y estructura, se establecen su dimensión y áreas de influencia a partir de un análisis de proximidad, para así obtener una delimitación que va más allá de la región político-administrativa, concepción artificial que conlleva problemas para el análisis y la representación. Esta cuestión se supera mediante una alternativa metodológica que favorece el análisis integral desde una perspectiva relacional y organizativa en la que la unidad geográfica definida es útil para impulsar la competitividad regional.

Palabras clave: área de influencia, corredor económico, delimitación espacial, Ensenada-Mexicali, frontera, península.

Resumo

Neste artigo se propõem elementos e parâmetros quantitativos e qualitativos para delimitar o corredor econômico Ensenada–Mexicali. Além de incluir os efeitos relativos à sua dupla condição de fronteira e península e de definir sua composição e estrutura, estabelecem-se sua dimensão e áreas de influência a partir de uma análise de aproximação, para assim obter uma delimitação que vai mais além da região político-administrativa, concepção artificial que leva a problemas para a análise e representação. Esta questão supera-se mediante uma alternativa metodológica que favorece a análise integral desde uma perspectiva de relações e de organização como unidade geográfica, com o objetivo de propiciar uma maior competitividade da região.

Palavras-chave: área de influência, corredor econômico, delimitação espacial, Ensenada-Mexicali, fronteira, península.

Abstract

The article proposes quantitative and qualitative elements and parameters to delimit the Ensenada-Mexicali economic corridor. In addition to discussing the effects of its dual condition as border and peninsula and defining its composition and structure, the article establishes the corridor's dimensions and areas of influence based on a proximity analysis, in order to obtain a delimitation that goes beyond political-administrative region, which entails problems for both analysis and representation. This problem is solved through a methodological alternative which facilitates an integrated analysis from a relational and organizational perspective. The geographical unit defined is useful to support the regional competitiveness.

Keywords: area of influence, economic corridor, spatial delimitation, Ensenada–Mexicali, border, peninsula.

RECIBIDO: 24 DE MAYO DEL 2011. ACEPTADO: 30 DE SEPTIEMBRE DEL 2011.

Artículo de investigación sobre los aspectos que definen el corredor económico y la delimitación específica entre Mexicali y Ensenada, incluyendo sus zonas de influencia.

* Este trabajo es resultado del proyecto de investigación *El corredor económico Ensenada-Mexicali: Organización y relaciones de un sistema territorial desde el enfoque de la complejidad*, financiado por el Programa de Apoyo a proyectos de investigación e innovación tecnológica (PAPIIT), Universidad Nacional Autónoma de México, que se lleva cabo en el Instituto de Geografía de la misma institución.

** Dirección postal: Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México. Av. Universidad n.º 3000. Colonia Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad Universitaria. Circuito de la Investigación Científica s/n, Delegación Coyoacán, C.P. 04510 México, D.F. Correo electrónico: padilla@igg.unam.mx

*** Correo electrónico: armandox@igg.unam.mx

**** Correo electrónico: geopakote@yahoo.com.mx

Introducción

Este trabajo está orientado a delimitar el territorio que compone el corredor económico Ensenada-Mexicali —en adelante, CEEM—, procurando dejar de lado la limitada visión que le daría un enfoque solamente político-administrativo. Este enfoque es una concepción artificial que presenta limitaciones para el análisis y representación del desarrollo de la zona debido, fundamentalmente, a que el municipio de Ensenada es territorialmente extenso¹. La delimitación del CEEM pretende superar esta cuestión mediante una propuesta metodológica alternativa que favorezca el análisis desde la perspectiva de las relaciones y la organización en espacios más específicos a su interior.

En la actual etapa de globalización de la economía internacional, los centros urbanos se han convertido en unidades geográficas esenciales, entendidas como lugares donde se concentran procesos estratégicos de desarrollo. Estos son protagonistas de un renovado impulso del enfoque regional como opción para el desarrollo territorial, en el que la red carretera y el autotransporte se erigen como elementos articuladores. Tal sucede en el denominado CEEM, cuyo estudio forma parte del proyecto *El corredor económico Ensenada-Mexicali: Organización y relaciones de un sistema territorial desde el enfoque de la complejidad*, y cuyo objetivo general es aportar elementos teóricos y metodológicos para entender y explicar las estructuras de su funcionamiento a partir de los principios de la complejidad. La idea central consiste en caracterizar los procesos de transformación territorial que ocurren y profundizar su organización y relaciones de modo que se revelen rasgos típicos y regularidades. Al mismo tiempo, se ahonda en una jerarquización tipológica de sus componentes para impulsar, consolidar o controlar el crecimiento social y económico de las ciudades que lo componen (figura 1).

Conviene mencionar que en dicho proyecto se contemplan en detalle, en un compendio de estudios que comprenden la obra completa, las interrelaciones entre los factores naturales, sociales y económicos del CEEM. Inicialmente se pretende proporcionar los elementos para delimitar el corredor como unidad geográfica integral y marco de actuaciones en favor de una mayor

competitividad de la región, circunscripción que hasta ahora no existe y que se convierte en el principal aporte de esta investigación, la cual se presenta en este artículo y es referenciada en otros².

De ahí que la primera necesidad de este trabajo sea la delimitación precisa de dicho espacio, el cual, al localizarse en la frontera norte de México, tiene como vocación económica la industria maquiladora, los servicios y el turismo. Y, al igual que en el resto del territorio fronterizo de México, se advierte el impulso propiciado por la mundialización de la economía y por la formalización del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica, lo que ha afectado a las economías regionales y municipales en un contexto espacial que abarca también algunas porciones de la frontera con California y, en menor medida, con Arizona, en los Estados Unidos. Al plantear esta metodología, que se propone como original, se busca ofrecer una plataforma espacial común para planes y estudios futuros de este corredor o de cualquier otro similar.

De manera específica se busca que esfuerzos posteriores consideren la totalidad de los territorios aquí delimitados como una unidad geográfica funcional y como un corredor económico completo, ya que hasta ahora los estudios de esta porción de México han abordado uno u otro de estos espacios, y a ciertos tramos les han dado tratamiento de corredor, sin una fundamentación suficiente y sin aceptarlos como una unidad continua de tipo esencialmente económico, tal y como se demuestra que son en la siguiente sección.

Es importante enfatizar que este trabajo constituye la parte inicial del ya mencionado proyecto y que, además de buscar una delimitación justificable para el CEEM, incluye el detalle sobre aspectos físicos, sociales y económicos de la región, en general, y del corredor económico, en particular. Por esta razón, el presente escrito se centra en los aspectos que definen un corredor económico y en la delimitación específica que hay entre Mexicali y Ensenada, extendiéndose hasta sus zonas de influencia.

1 Es el mayor del país con una superficie de 51.952 km², representa el 74% de la superficie estatal (70.113 km²), y equivale al 2,6% del territorio nacional. Prácticamente abarca media península de Baja California.

2 Padilla y Castillo, como resultado del proyecto *El corredor económico Ensenada-Mexicali: Organización y relaciones de un sistema territorial desde el enfoque de la complejidad*, presentaron el trabajo *Proceso de urbanización en el corredor económico Ensenada-Mexicali, 1950-2000* en el Encuentro de Geógrafos de América Latina (EGAL) efectuado en Costa Rica en el 2011, en el que se hace referencia a la delimitación aquí mostrada. Asimismo fue entregado in extenso para que apareciera en la memoria.



Figura 1. Localización geográfica del corredor económico Ensenada-Mexicali.

Fuente: Padilla y Castillo 2011, p. 3.

El concepto de 'corredor económico'

Los corredores económicos constituyen una dimensión espacial de la globalización y pueden ser considerados como unidades complejas en donde se ubican múltiples procesos concentrados en porciones territoriales y en donde se articulan una variedad de dinámicas —sobre todo económicas— que, al igual que ocurre con otras —como las sociales y políticas—, se condicionan mutuamente. Los corredores económicos suelen basarse en un eje longitudinal dentro del que funcionan sistemas urbanos importantes; son dependientes de las condiciones geográficas y de los elementos humanos (como pueden ser las vías de comunicación adicionales); sus dinámicas y efectos superan la concepción artificial de los municipios,

y sirven como canales de comercio entre distintas ubicaciones (Instituto Municipal de Planeación —en adelante, IMPLAN— 2010).

De esta manera, los corredores económicos son considerados por algunos autores como zonas de desarrollo, pues tienen claro fundamento en el emplazamiento de un conjunto de infraestructuras que los hacen posibles, con las que toman cuerpo y forma en el espacio geográfico. Sin la existencia de una infraestructura vial que lo integre, no puede hablarse de un corredor económico.

Asimismo, son ejes longitudinales con subsistemas urbanos condicionados por la geografía y las vías de comunicación; las dinámicas que se dan en su interior expresan la realidad de las economías territoriales del país y superan la concepción artificial de los estados o departamentos (Neyra 2011).

El concepto de corredor económico se asocia generalmente a la idea de unir centros de producción, distantes entre sí, en función de su proyección hacia otros mercados, mediante la mejora y el aprovechamiento del transporte, la energía y las telecomunicaciones locales, factores que por lo general benefician las actividades productivas a lo largo del corredor. Por lo común, se busca también hacerlo de manera ambiental y socialmente sostenible (Proyecto de reducción y alivio a la pobreza (PRA) 2001, 6-8).

Los corredores económicos y su respectiva infraestructura de comunicaciones han demostrado ser un complemento eficiente (en términos capitalistas) para la ocupación territorial, el transporte y comercio de mercancías por tierra y agua y el desarrollo de la industria y la agricultura a gran escala, así como ser un estímulo para las zonas de turismo multinacional, por citar algunos elementos. Es por ello que los corredores económicos deben verse, de manera primordial, como rutas de desarrollo estratégicas de varios kilómetros de ancho, a partir de ejes carreteros y vías férreas, en los que se emplazan zonas de producción intensiva, de extracción de recursos naturales, de medios de comunicación y de asentamientos urbanos, entre otros factores. En un corredor económico los *clusters* —concentración geográfica de empresas e instituciones— desempeñan un rol esencial, en los que la interacción genera y sustenta ventajas comparativas avanzadas, principalmente de conocimiento e innovación.

De acuerdo con Delgado (2004, 39), un corredor económico se caracteriza por:

1. Ser un espacio natural, ocupado por poblaciones específicas con sus actividades económicas, que trasciende los límites políticos y administrativos.
2. Presencia de medios y vías de comunicación y transporte (carreteras, puertos marítimos, ferrocarriles y otros medios) para el traslado de personas, materias primas y mercancías. Así como también presencia de redes de telecomunicaciones que integren la región en tiempo real (fibra óptica y emplazamiento de centros de comunicación con tecnología de punta).
3. Contar con energéticos, ya sea en el lugar o por traslado, para hacer funcionales los corredores y, sobre todo, para dinamizar los sistemas de producción: pueden ser petróleo, gas y energía eléctrica (termoeléctricas/geotérmicas, hidroeléctricas, gasoductos/oleoductos, etcétera).
4. Disponer de agua para actividades productivas (presas, trasvases, acueductos, sistemas de bombeo, distribución y tratamiento, entre otros).
5. Ampliar sus relaciones hacia zonas de influencia que se generan alrededor de los núcleos o en las inmediaciones de los recorridos conectores; en ellas se combina el uso habitacional con el de comercio y servicios, así como el industrial o agrícola.

En la actualidad, estos espacios se han convertido en factor clave para el progreso de los países, regiones y ciudades; al estar allí ubicados crean una dinámica económica competitiva que contribuye a la ampliación de los mercados regionales, brinda oportunidades de trabajo y, en consecuencia, mejora el ingreso y el bienestar de la población. Con la promoción y el desarrollo de corredores económicos, una región puede favorecer el intercambio comercial y migratorio intrarregional, pues en los corredores económicos se forman eslabonamientos de las ciudades más dinámicas. Por otra parte, los flujos carreteros y telefónicos registrados en el contexto del sistema urbano al que pertenecen son su constatación empírica.

Para entender la viabilidad de cada corredor económico, se le debe analizar en función de su contribución al desarrollo, su grado de preparación y maduración, los proyectos conexos que se puedan ejecutar y su potencial de articulación comercial nacional e internacional, entre otros (Soto 2006).

En consecuencia para efectos de este documento un corredor económico viene a ser: *la interrelación de bienes y servicios en un espacio geográfico articulado por las ciudades, a partir de las ventajas comparativas que poseen con respecto a otros territorios. La red vial desempeña un rol fundamental, integrando las ciudades.*

El corredor económico Ensenada-Mexicali en el contexto de la frontera norte de México

Desde tres décadas atrás el desarrollo de la industria maquiladora en las ciudades fronterizas mexicanas ha impulsado la creación de empleos; sin embargo, es necesario reconocer que ellas se encuentran desconectadas de la economía del resto del país, con tendencia a importar productos semiacabados y a reexportar los productos terminados. De lo cual se deriva que, en las dos últimas décadas del siglo pasado, las ciudades en

esa frontera se convirtieron en puntos de crecimiento debido a la importancia de su dinámica industrial y de servicios, aunado a la inversión extranjera en esos sectores, si bien, a veces, de manera intermitente. Las economías de los seis estados mexicanos ubicados en la frontera norte³ están articuladas con la de los Estados Unidos, por lo que la desaceleración del crecimiento en ese país afecta siempre a esta región, y desde ahí llega a repercutir en todo México.

Al respecto, teóricos como Myrdal (1959, 35-51), Hirschman (1958) o Perroux (1964), por citar algunos de los más vigentes en cuestiones de crecimiento económico regional, confirman que las relaciones comerciales entre regiones con diferentes niveles de desarrollo suelen dejar en riesgo a la de menor nivel, debido a la competencia que supone la región más avanzada. Pero, en el caso de que esta última región invierta y compre en la otra, es viable lograr un efecto de “capilaridad o infiltración que genera beneficios económicos a dicha región” (Asuad 2001, 69). De manera específica, Hirschman afirma que, “de tratarse de regiones complementarias en vez de competidoras, el efecto de infiltración es muy probable de ocurrir en la región pobre” (1958, 68).

Este contexto es propio de la frontera de Baja California con los Estados Unidos, cuyas circunstancias explican la existencia de un corredor económico, justamente complementario, que se desarrolla a lo largo de la costa oeste del vecino país del norte. El antecedente más ilustrativo de este contexto es que en la década de los treinta el poblamiento de esta región de México era prácticamente nulo, al igual que su actividad económica, hecho que por sí solo demuestra los importantes beneficios recibidos por Baja California desde la región vecina y más avanzada. Es de suponer que en esta zona fronteriza se está dando un proceso de convergencia económica (Covarrubias 2004), cuya confirmación, alcances y consecuencias están fuera del objetivo de este estudio. Lo anterior también puede inferirse a partir del crecimiento del producto interno bruto —en adelante, PIB— de Baja California, el cual depende de manera central de su franja fronteriza norte; allí, en los dieciséis años transcurridos entre 1993 y 2009, en doce de ellos se reportaron incrementos anuales superiores al promedio nacional.

Pero esta situación de alta dependencia hace difícil evitar que la región con menor desarrollo sufra las

consecuencias de una desaceleración en la economía del país vecino, tal y como ocurre en tiempos recientes (2008 y 2009), en los que la caída en el PIB de Baja California (de -0,3% y -9,2%) superó los valores de la media nacional (de +1,2% y -6,2%, respectivamente) (tabla 1).

Otro ejemplo de lo anterior se tiene en Tijuana, que llega a ser la principal ciudad en el país en concentración de maquiladoras, pero que, con la disminución del nivel de consumo del cliente estadounidense registrado entre 2008 y 2011, ha reducido su producción industrial en un 40%. Esta baja en la demanda de productos elaborados en Tijuana ha provocado problemas laborales por el cierre de empresas locales, pues la opción para muchas maquiladoras ha sido buscar nuevos países para instalar sus operaciones, y en ese nuevo escenario China es hoy en día protagonista importante (Díaz-Bautista, Aviles y Rosas 2003).

A pesar de tales efectos negativos, es favorable el saldo para esta región, ya que es solo en periodos de franca recesión en los Estados Unidos (que rara vez duran más allá de dos años seguidos por década) que se sufre esta situación desfavorable, mientras que los beneficios suelen ser más perdurables. Gracias a esta circunstancia, y a pesar del predominio de condiciones semidesérticas (se destaca la escasez de agua como limitante sustancial del desarrollo de diversas actividades productivas), el CEEM es un espacio que en algunas de sus porciones territoriales ha sido transformado, principalmente a partir de mediados de los años ochenta del siglo pasado, en una zona de desarrollo y convergencia económica.

Asimismo, debe hacerse mención de la importancia que representa la migración hacia las localidades del CEEM, dados los intensos flujos migratorios hacia el norte del estado de Baja California, que es otro factor relevante en su desarrollo. En el siglo pasado, entre 1930 y 1990, la población de México se multiplicó por seis, pero las ciudades fronterizas, en su conjunto, crecieron catorce veces en promedio. Tan solo del 2005 al 2010 llegaron a vivir a Baja California 170.169 personas (INEGI 2005 y 2011). Entre todas ellas, Tijuana se destacó como el caso de mayor dinamismo, ya que en esas seis décadas su población se multiplicó por el impresionante factor de 66. De esta manera se torna importante el movimiento migratorio hacia la frontera, fuente sustancial de su crecimiento demográfico, en especial en Tijuana, el principal caso de migración y crecimiento de la región (Zenteno 1993).

3 Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas.

Tabla 1. Incremento anual en el PIB* de México y Baja California, 1993-2009.
(Cifras en miles de millones de dólares E.U.A.)

Años	Periodo	Total nacional	Baja California	Incremento anual (%)		Diferencia Baja California vs. Valor nacional (%)
				Nacional	Baja California	
1	1993	372.0	10.4			
2	1994	296.4	8.5	-20,3	-18,3	2,0
3	1995	147.8	4.3	-50,1	-49,8	0,3
4	1996	151.3	4.5	2,4	5,1	2,7
5	1997	157.6	4.9	4,1	9,5	5,4
6	1998	134.7	4.2	-14,5	-14,9	-0,4
7	1999	145.8	4.7	8,2	12,8	4,6
8	2000	152.9	5.1	4,9	9,1	4,2
9	2001	161.1	5.3	5,3	2,0	-3,3
10	2002	143.0	4.5	-11,2	-13,9	-2,7
11	2003	134.2	4.3	-6,2	-4,9	1,3
12	2004	140.8	4.7	4,9	9,7	4,8
13	2005	151.8	5.2	7,8	9,8	2,0
14	2006	156.5	5.4	3,0	4,0	0,9
15	2006	748.2	23.1	**	**	**
16	2007	765.5	23.5	2,3	1,3	-1,0
17	2008	614.5	18.5	-19,7	-21,0	-1,2
18	2009	615.9	18.0	0,2	-3,0	-3,3

*Tipo de cambio peso-dólar: Interbancario, operaciones al mayoreo.

**Las cifras de los años 1993 a 2006 se expresan en valores constantes de 1993. El segundo valor de 2006, y hasta 2009, se expresa en valores corrientes. Por ser bases distintas, no se calcularon los incrementos correspondientes a los dos valores del año 2006.

Datos: cálculos propios a partir de datos del Instituto Nacional de Geografía e Informática —en adelante, INEGI—. Banco de información económica.

El principal motivo de la migración hacia Baja California ha sido el interés por llegar a los Estados Unidos. La mayoría de los migrantes buscaban, y aún buscan, pasar sin documentos legales; no obstante, desde 1994 el vecino país del norte ha endurecido sus leyes migratorias y sus controles fronterizos, y ha restringido los derechos para este tipo de inmigrantes, incluso levantaron un muro en ciertas partes de la frontera, como en el caso aquí analizado. Debe mencionarse también que Baja California recibe un importante flujo de migrantes provenientes del resto de México hacia esa entidad (cerca de 250.000 personas al año) mediante el cual se provee mano de obra para las actividades económicas; este volumen de personas representa cerca del 8% de la población total de esta entidad, de acuerdo a cifras del último censo de población del 2010.

EL CEEM forma parte del sistema de ciudades Tijuana-Ensenada-Mexicali, ubicado en una de las regiones que ha sufrido significativas transformaciones en su estructura poblacional y económica, y cuyo relativo

aislamiento con respecto al resto de México fomenta la tendencia a integrarse, de manera creciente, con las poblaciones de San Diego y Caléxico en Estados Unidos. De acuerdo con el Consejo Nacional de Población —en adelante, CONAPO—, este sistema urbano asienta a Mexicali como la única capital, de los seis estados que forman la frontera norte de México, situada justamente en la línea divisoria internacional (CONAPO 1991). Al mismo tiempo, cabe resaltar a Tijuana como la ciudad más importante del sistema urbano antes referido, situada a 225 km de Mexicali, a 113 km de Ensenada, a 35 km de Tecate y a 28 km de Playas de Rosarito. En la escala internacional, y en relación con el vecino país, Tijuana se localiza a 29 km del centro de la ciudad de San Diego y a 233 km de Los Ángeles. Estas magnitudes, más bien moderadas, contrastan con las distancias que la separan de las principales ciudades del país, ya que entre ella y la Ciudad de México median 2.810 km; 2.270 km la separan de Guadalajara y 2.338 km de Monterrey.

Particularidades del corredor económico Ensenada-Mexicali

Antes de explicar cómo se delimitó geográficamente el CEEM, motivo del presente estudio, es necesario referirse a tres particularidades del mismo: su carácter fronterizo con Estados Unidos, la presencia de conurbaciones transfronterizas y su pertenencia a la península de Baja California, aspectos que intervienen en su funcionamiento (Piñera 2006).

Como frontera resaltan los antecedentes históricos y el tipo de influencia derivada de la expansión económica de Estados Unidos como catalizadores en el surgimiento de Ensenada, Tijuana y Mexicali, principales ciudades del CEEM⁴.

Cabe agregar la importancia que tienen las fronteras en el actual contexto global de cambios socioespaciales y territoriales, ya que forman espacios de integración, con un alto potencial para la innovación. Allí se revelan progresivas transformaciones resultado de la tecnología informatizada y de la globalización y sus funciones, que trascienden el marco jurídico asignado a la delimitación del territorio político; y, lentamente, estos espacios van adquiriendo otras competencias, tanto en sus ámbitos específicos, como en el cometido que cumplen en las emergentes formas de producción y su consecuente organización espacial (Piñera 2006).

En este contexto, la frontera entre los estados de Baja California (México) y California (Estados Unidos) reafirma su carácter polifuncional, estrechamente relacionado con los actores e intereses locales. En algunos aspectos se difuminan, se desdibujan, y hay quienes apuntan a su definitiva eliminación (Kenichi 1991). Incluso el CEEM, como se mencionó, surgió como un importante alimentador del corredor del Pacífico de Estados Unidos, abarcando toda la franja geográfica de la costa del Pacífico. Una amplia red de transporte (autopistas, ferrocarriles, aeropuertos e instalaciones portuarias) facilita el comercio entre la parte occidental de Canadá, la costa oeste de Estados Unidos y México. En la frontera entre Estados Unidos y México, el corredor atraviesa dos lugares importantes de entrada:

San Diego-Tijuana, el punto fronterizo de mayor movimiento de toda la frontera, y Calexico-Mexicali, con una alta concentración de maquiladoras (Foro Sobre la Integración Norteamericana (FINA-NAFI) 2011).

Se habla de la condición transfronteriza del CEEM, por ubicarse en el extremo noroeste de México, y en estrecha relación con las localidades ubicadas en la franja fronteriza norteamericana, que comprende el estado de California y una porción del estado de Arizona.

La población ligada a esta franja fronteriza, de apenas 265 km de longitud, y que involucra los estados mencionados, alcanzó para el año 2010 aproximadamente 5.8 millones de habitantes (INEGI 2010b), equivalentes al 29% de la población total fronteriza (19.9 millones de personas), cerca del 45% de los residentes de localidades ubicadas justo en la línea divisoria a lo largo de los 3,326 km que separan a México de los Estados Unidos.

Las implicaciones regionales y binacionales tienen particular importancia en este espacio debido a su posición geográfica estratégica y a su papel dentro de la región económica, conformada por los estados de Baja California y California, en escalas que contemplan las oportunidades de la cuenca del Pacífico. Lo anterior en virtud de que la posición fronteriza de esta porción de México permite desarrollar estrategias productivas compartidas, aprovechadas hasta ahora, mediante el desarrollo de maquiladoras en las ciudades de Tijuana y Mexicali (Baja California), lo que le confiere gran importancia como plataforma de triangulación con el Pacífico asiático⁵ (IMPLAN 2010).

En lo que se refiere a su condición de península, el CEEM se desarrolla sobre la península de Baja California, en el extremo noroeste de la República Mexicana. Cuenta con dos entidades: Baja California (donde se localiza el CEEM) y Baja California sur, siendo la primera la que registra la situación fronteriza. Esta península de 1.269 km de longitud es una de las más extensas del mundo y, por su forma alargada⁶, tiene una importante cadena montañosa, que inicia en los Estados Unidos y que la recorre de norte a sur. Dentro de México se le

4 Como ejemplo de los elementos históricos, está el programa de colonización del régimen porfirista, considerado como el detonador del desarrollo de la frontera bajacaliforniana. Otro factor relevante en la década de los ochenta del siglo XIX fue el *boom* de venta y compra de bienes raíces derivado del impulso al poblamiento de esta frontera, el cual virtualmente abarcó ambos lados de esta.

5 Esto lo confirma el hecho de que las más importantes firmas de electrónica japonesa (Hitachi, Sony, Sanyo, Pioneer, Casio, etc.) tienen maquiladoras ubicadas en Baja California y filiales en el estado de California. Debido a esto México es considerado por California como el segundo mercado internacional, representando el 8% de sus exportaciones, superado solo por Japón.

6 Es atravesada por diez de los dieciocho paralelos que cubren la costa del océano Pacífico mexicano.

denomina Sierra de Juárez (donde se localiza el CEEM), y genera dos vertientes: la del océano Pacífico, que tiene anchura considerable y declive suave sobre una serie de planicies, en las que han surgido las principales poblaciones (Ensenada, Rosarito, Tijuana y Tecate); y la otra vertiente, que escurre hacia el golfo de California, se trata de una planicie costera que se caracteriza por la falta de agua. Dentro de esta segunda vertiente están las aguas del río Colorado, que irrigan el valle de Mexicali zona desértica que es beneficiada con el agua y de tritos fertilizantes de dicho río, factores que propician la existencia de esta ciudad.

La característica de peninsularidad de Baja California es trascendental en el contexto nacional, ya que la presencia de mares en sus dos costas —excepto en la estrecha franja que la une a los Estados Unidos— y el mínimo poblamiento de Baja California sur —la entidad federativa con menor número de habitantes de todo México— provocan un claro aislamiento de la zona de estudio, en cuanto a contactos físicos de todo tipo con el resto del país. Este hecho geográfico, sumado a su significativo alejamiento de las zonas más pobladas de la República Mexicana (el centro y el occidente), hace que la población local busque más la comunicación con el sur de los Estados Unidos. Esta realidad se remarca todavía más entre los residentes de la porción sur de la península (Baja California sur). Por lo anterior, es necesario tomar en cuenta estos factores para explicar la existencia de una relación todavía más estrecha de lo que podría suponerse con California y con Arizona (en su parte noreste); esta identificación atañe a aspectos sociales, culturales y económicos.

Pero, este aislamiento peninsular llega a grado tal, que tampoco debe suponerse que los contactos entre el norte de la península y los Estados Unidos alcancen todo el territorio de California y Arizona, más bien se encuentran limitados a las zonas y los poblados más próximos a la línea fronteriza, siendo significativos esos lugares.

Antecedentes del corredor económico Ensenada-Mexicali

El analizar cómo se ha conformado el espacio del CEEM pudo lograrse revisando las diferentes posiciones conceptuales postuladas a lo largo del tiempo. Esto hizo posible comparar el conjunto de definiciones y argumentos empleados en el pasado para referir posibles corredores. Además, dicho análisis fue una base sustancial para identificar los elementos sociales, econó-

micos y ambientales que debían tenerse en cuenta para justificar la delimitación propuesta del CEEM y su área de influencia, tal y como se considera en este trabajo. Para este fin se partió de las siguientes fuentes:

1) En 1989, con el objetivo de identificar zonas con ventajas para la desconcentración de población, el CONAPO (1991) elaboró un diagnóstico del sistema de ciudades⁷ formado por 79 lugares centrales, que daban lugar a 31 sistemas de ciudades, entre los que se incluye el formado por Tijuana-Mexicali-San Luis Río Colorado. Allí se menciona que, a partir del flujo carretero y de llamadas telefónicas, se puede hablar de un sistema urbano integrado en su configuración por núcleos complementarios de organización sectorial.

De acuerdo con el Consejo Estatal de Población (CONEPO), este sistema contemplaba los municipios de Ensenada, Tijuana, Tecate y Mexicali, del estado de Baja California (Niño, Arballo y Sánchez 2003). Como puede verse, en esa época Playas de Rosarito y San Luis Río Colorado no se incluyeron en ese sistema, ya que el primero no existía entonces como municipio sino que era una delegación de Tijuana (el rango lo adquirió hasta 1996), y el segundo pertenecía al vecino estado de Sonora. Sin embargo, este último se incorporó al sistema a partir de un criterio funcional derivado de compartir los recursos naturales del distrito de riego de San Luis Río Colorado, y por el aislamiento que presenta con respecto al resto del estado al que pertenece.

2) En 1995 el Gobierno del estado de Baja California (2005) realizó el primer intento por regular y promover el desarrollo de una región bajo un enfoque de planeación integral. Cuando el Gobierno del estado publicó el *Programa regional de desarrollo urbano, turístico y ecológico del corredor costero Tijuana-Ensenada* —en adelante, COCOTEN— para su aplicación, este fue asumido como el “instrumento rector para el ordenamiento y control del desarrollo de esa zona costera” (Instituto Municipal de Investigación y Planificación —en adelante, IMIP— 2010).

3) En 1995 el gobierno del estado de Baja California publicó también el *Programa de ordenamiento ecológico del estado de Baja California* —en adelante, POEBC— (Niño, Arballo y Sánchez 2003). En él se enfatizaba no solo la falta de planeación y planificación de la zona costera, sino la ausencia de una planeación clara, bajo

7 Debido a su complejidad, el enfoque de ciudades se apoya en aportaciones de la economía regional y de la geografía urbana para el análisis de los sistemas urbanos.

un enfoque de desarrollo integral, lo que ha resultado en un uso desordenado del territorio que ha provocado una reducción de las áreas naturales, una pérdida de la biodiversidad y elevados índices de contaminación. Todo esto limitaba los posibles usos potenciales del área de estudio, de manera que el POEBC surgió como un intento de regular los efectos producidos por el turismo y la urbanización en la configuración geográfica del paisaje.

4) En 1997 se realizó un estudio sobre el nivel de asimilación económica de la península de Baja California, definido como:

[...] el grado de dominio que se tiene sobre un territorio y que se determina a través de la intensidad de su utilización, del nivel de desarrollo de las fuerzas productivas, del potencial natural, de la historia del poblamiento y de las propiedades del territorio [...]. (Propin 1997)

Cabe mencionar que Propin, Sánchez-Crispin y López (1997) consideran a la ciudad de San Diego (Estados Unidos) como el centro de consumo de la producción del norte de Baja California.

5) Hacia el año 2000 apareció el Proyecto Corredor 2000 (Presidencia de la República 2006) con el objetivo de fomentar la construcción inmobiliaria y respaldar la actividad comercial, industrial y turística en esta región. El “Corredor 2000”, como se le denomina, conectaba las áreas urbanas de las ciudades de Tijuana, Rosarito y Tecate, y estaba diseñado para fomentar el desarrollo económico y productivo de toda la región cercana a la frontera con Estados Unidos.

6) Para el año 2001 el Gobierno del estado de Baja California actualizó el programa COCOTEN, diseñado en 1995, integrándole el recién creado municipio de Playas de Rosarito, de modo que las siglas utilizadas se modificaron a COCOTREN.

7) En el 2004 se creó el corredor intermodal de Ensenada-frontera Baja California que unía las aduanas de Ensenada, Tijuana, Tecate y Mexicali. Su objetivo era integrar un proyecto sólido, en orden, que supiera todas las necesidades de logística, reforzara la conectividad y promoviera un rápido autotransporte de carga hacia los Estados Unidos. Como resultado se promovió el corredor Ensenada-frontera Baja California, que para ese entonces se basaba en el autotransporte de carga entre la aduana de Ensenada y las aduanas fronterizas de Tijuana-Mexicali-Tecate. Un informe de la Administración Portuaria Integral de Ensenada —en adelante, API— (2011) hacía suponer que la ubicación geográfica del puerto de Ense-

nada, sumada a la operación del corredor intermodal, representaría ahorros en costos de transbordos, cruces fronterizos, servicios aduanales, fletes terrestres y almacenamiento, principalmente a potenciales clientes de la comunidad de importadores y exportadores del sur de California, en los Estados Unidos.

8) Por otra parte, Carmona y Correa (2008) mencionan que la dinámica del corredor turístico Tijuana-Rosarito-Ensenada ha estado siempre ligada a la economía estadounidense. Durante el proceso de consolidación urbana de esta porción de Baja California el turismo ha sido un factor determinante que se refleja en su estructura territorial. Esta actividad comprende la porción costera de los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y parte de Ensenada, correspondiéndole una porción marina con un ancho aproximado de 6 km (tres millas náuticas) con respecto al litoral. La dinámica turística se ha centrado en el corredor costero, conocido localmente como “Costa Dorada” de Baja California, el cual recibe al menos 25 millones de personas al año, procedentes en su mayoría de Estados Unidos (Propin Sánchez-Crispin y López 1997).

9) De igual manera, en el 2008 el Consejo de Desarrollo Económico de Ensenada (CODEEN) realizó unas propuestas intermunicipales de desarrollo socioeconómico, ya que consideraba que existía un potencial de desarrollo vinculado a los municipios de Ensenada, Playas de Rosarito, Tijuana y Tecate por ser una región económica conurbada, con estrechas relaciones con el corredor de Mexicali. Identificaron esa zona como un triángulo, que estaba a su vez compuesto por otros corredores:

- I. El corredor de la costa Ensenada-Rosarito-Tijuana. Caracterizado por actividades marinas, portuarias, turísticas, pesca, y terminales de energéticos; con numerosos espacios habitacionales costeros.
- II. El corredor de la frontera Tijuana-Tecate. Comprende el tramo localizado entre Tijuana y Tecate, se caracteriza por el énfasis en la industria, los servicios de exportación y el comercio. En él se encuentran las garitas internacionales de acceso a Estados Unidos, Otay, San Isidro y Tecate y cuenta con el mayor número de industrias del triángulo intermunicipal.
- III. El corredor intermodal de los valles. Comprende la carretera de Ensenada a Tecate. Tiene un desarrollo socioeconómico marginal, aunque es visto como un enlace importante entre los parques industriales del puerto de Ensenada y Estados Unidos.

10) Venegas y Rojas (2009) se refieren al noroeste de Baja California como a un ecosistema mediterráneo, único en el país, que es favorable para la obtención de productos de alta demanda en mercados internacionales (como la vid y el vino).

11) Para el 2009 el ayuntamiento de Tijuana (2008-2010) realizó el *Plan municipal de desarrollo urbano de Tijuana 2008-2030*, en el que se mencionaba la región transfronteriza de Baja California-California —conformada, en México, por las ciudades de Tijuana, Tecate, Mexicali y Ensenada (ubicadas en Baja California)—, junto con San Luis Río Colorado (en Sonora), y, en Estados Unidos, por Los Ángeles, San Diego y Valle Imperial, en California⁸. Es considerada la región más compacta de la frontera norte de México, sobresaliendo Tijuana y Mexicali en el ámbito nacional.

12) Finalmente, en el 2010 se efectuó una actualización del programa COCOTREN, con una visión de desarrollo integral, buscando determinar la identidad del corredor para su posicionamiento regional (IMIP 2010).

Delimitación del corredor económico Ensenada-Mexicali

La delimitación del CEEM está sustentada en factores socioeconómicos y ambientales, que dan, en lo general, cierta uniformidad. Sin embargo, en lo particular se presentan elementos de heterogeneidades geográficas, aunque estas son de menor escala. Para definirlo y ubicarlo de manera integral, fue necesario plantear un proceso metodológico y estructurado por los pasos que a continuación se detallan:

1. Para la delimitación del CEEM, a partir del centro rector del corredor —que es la ciudad de Tijuana—, se trazaron anillos radiales de 50 km y se determinó, de acuerdo con las fuentes consultadas y con los recorridos de campo, que para este caso convenía considerar hasta el semicírculo de 150 km como la porción sustancial del corredor básico. Se propone el área de influencia extendiendo el radio anterior hasta el semicírculo de 250 km (figura 2).

En el corredor se observa un uso del suelo habitacional (con intensa ocupación turística) y de industria —ambos participan de manera indirecta en su dinámica—; también se observan algunos vacíos significativos

en la utilización del territorio, que coinciden con fenómenos orográficos: uno en la carretera de Tecate a Mexicali, en donde es necesario cruzar la sierra (camino conocido como La Rumorosa) y otro en la carretera de Ensenada a Rosarito, en donde se localiza una porción de acantilados.

2. Una vez establecidos como vértices para este corredor, al sur, la ciudad de Ensenada (31°52' latitud norte y 116°36'17" longitud oeste); al norte, Tijuana (32°31'55" latitud norte y 117°07'09" longitud oeste), y, al noreste, Mexicali (32°37'49" latitud norte y 115°27'55" longitud oeste)⁹, se procedió a delimitar la amplitud del CEEM. Para ese fin se utilizó la técnica de *buffers* (análisis de proximidad que permite establecer zonas a partir de una característica determinada, medidas en unidades de tiempo o distancia), opción que se consideró como una solución adecuada para minimizar las asimetrías territoriales en el estudio y compatible con la necesidad de tener en cuenta en el corredor al sistema carretero de cuota, que une como eje vertebral las ciudades referidas. A continuación se evaluó la mayor proximidad de las localidades a una determinada distancia de este elemento articulador, lo que generó la creación de una zona de 20 km hacia ambos lados del eje.

Es importante remarcar que para tomar la decisión de considerar esta distancia a partir del eje central, y de establecer así una amplitud promedio del CEEM, se realizó un análisis de la densidad de la población, la cual es intensa a partir de dicho eje y, mientras más se aleja del eje vial integrador, se va difuminando en localidades de menor tamaño. Es decir que la cobertura demográfica interviene en la delimitación en gran medida; esto mismo fue lo que se corroboró en el trabajo de campo, en el que se detectó que también se va reduciendo la importancia de las carreteras alternas que comunican esas localidades. Esta amplitud hizo que en el corredor quedaran incluidas tanto zonas marítimas como otras allende la frontera mexicana, así como la mayor densidad de localidades. Después se aplicó la técnica de suavizado de colores, a partir del eje carretero, para mostrar las intersecciones más alejadas.

Con los criterios anteriores, se procedió a establecer las dimensiones del corredor mediante la aplicación

8 Cabe resaltar que la población ligada a esta franja transfronteriza sumó en el 2010 aproximadamente 5.8 millones de habitantes, lo que equivale al 45% del total de la población fronteriza.

9 En relación a las coordenadas del CEEM, marca la frontera internacional la línea trazada desde el monumento 206 (32°43'19" de latitud y 114°43'19" de longitud oeste), en la margen derecha del río Colorado, hasta el monumento 258 (32°32'04" de latitud y 117°07'19" de longitud oeste), en la playa de Tijuana.

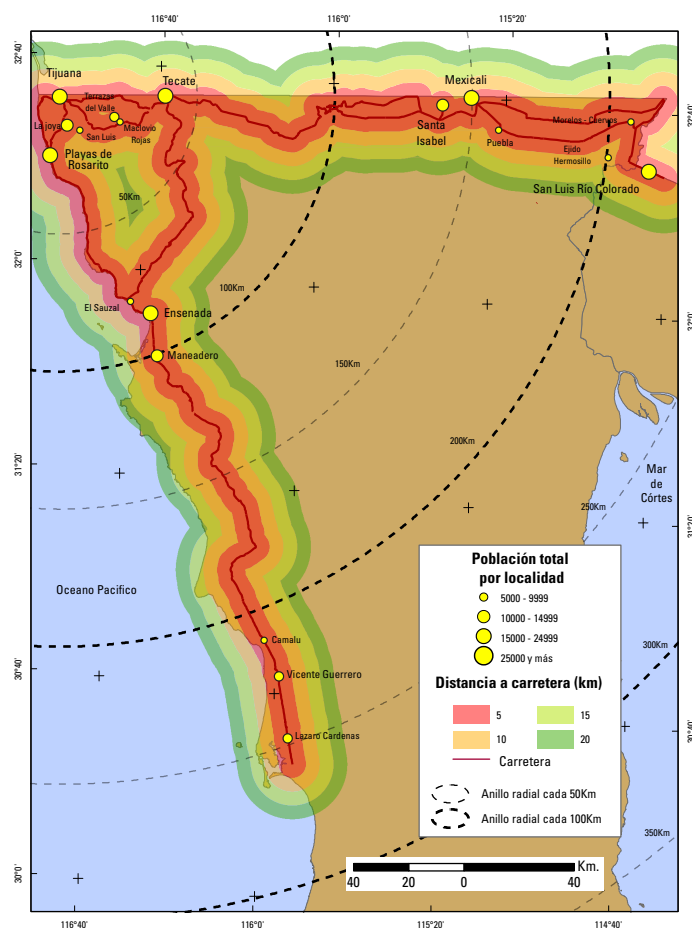


Figura 2. Corredor Ensenada-Mexicali y áreas de Influencia.
Datos: INEGI 2011.

de observaciones de campo. En función de las diversas fuentes referidas en páginas anteriores, se tomó el eje carretero articulador para marcar el centro lineal a partir del cual se establece el CEEM. Así se marcó una longitud de 280 km del eje carretero, a partir del cual se enlazan:

- El sistema federal libre y de cuota, carreteras n.º 1 y 1D, en la porción de Ensenada a Tijuana.
- El sistema intermunicipal, Corredor Tijuana-Rosarito 2000, también denominado Estatal 201.
- El eje carretero federal libre y de cuota n.º 2 y 2D, en su porción Tijuana-Mexicali.

En este contexto, la carretera de cuota n.º 1, Ensenada-Tijuana (conocida como “escénica”), fue considerada como el eje de infraestructura vial integradora del CEEM, constituyéndose en el eje articulador del corredor básico; mientras que la carretera federal que une a Ensenada y Tecate se consideró como ramal funcional

complementario, lo que permitió delimitar el CEEM para efectos de este trabajo y del proyecto al cual pertenece (figura 3).

3. A partir de lo antes expuesto se calculó en 11.867 km² la superficie territorial del CEEM, considerando los tramos que van desde la ciudad de Ensenada hasta Mexicali, a lo largo del eje carretero articulador, y el correspondiente *buffer* de 20 km (Padilla y Castillo 2011); por lo tanto, esta superficie incluye porciones de la sierra de Juárez¹⁰. En la parte baja o costera de este espacio, hacia el océano Pacífico, figuran como ciudades importantes Ensenada, Rosarito y Tijuana, que se convierten en lugares de enlace para otras localidades pequeñas de la región. En la parte alta de la sierra se encuentra Tecate, y en la vertiente del golfo de California

¹⁰ Sierra que se origina en el sur del vecino estado de California (Estados Unidos).

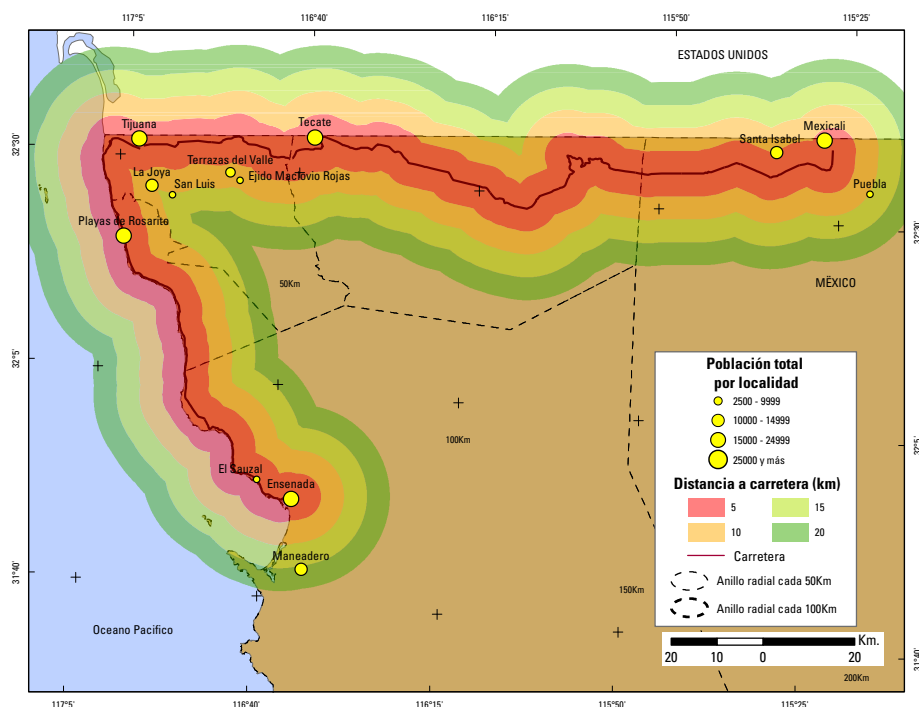


Figura 3. Corredor económico Ensenada-Mexicali.

Fuente: Padilla y Castillo 2011, p. 4.

se encuentra a Mexicali, esta última capital del estado de Baja California, al que pertenece el CEEM, ciudad donde se concentran los servicios, las instancias gubernamentales y la administración del Estado.

Una característica importante de este corredor es la diversidad de las actividades económicas de sus principales ciudades: en Ensenada predominan las actividades portuarias, la pesca, el turismo y otros servicios; además registra significativas conexiones con otros países por la importancia que el puerto representa. En Rosarito se concentran el turismo, los servicios y la pesca. En Tijuana se encuentra una estructura económica diferente, basada en la presencia de maquiladoras, lo que incide en la importante dimensión de su industria, además se encuentran turismo y servicios de alta tecnología (como las telecomunicaciones); es una ciudad ligada con mayor intensidad a los mercados externos, especialmente a los de California y otros lugares de Estados Unidos.

En consecuencia, los criterios y la metodología, propuesta y aplicada, son elementos novedosos para la delimitación del CEEM y su estudio, y puede también aceptarse que constituyen una contribución al estudio de los corredores geográficos, en general, y a la temática de corredores económicos, en particular. Puede supo-

nerse un aporte todavía mayor si se considera que estos elementos de caracterización se obtuvieron y aplicaron al caso de un corredor económico real.

Para el CEEM las interacciones económicas que tiene con Estados Unidos y con el resto de la península de Baja California resultan fundamentales. En el primer caso, los principales referentes son los fuertes flujos migratorios representativos de la oferta de mano de obra barata, que son parte inherente de su dinámica demográfica, y de igual manera la presencia de numerosas maquiladoras, resultado de su cercanía con ese país. En el segundo caso, son de destacar las importantes zonas agrícolas de Ensenada y Mexicali, cuya producción económica supone un importante flujo de transporte de carga, sustentado tanto por el eje de infraestructura vial integradora como por el ramal funcional complementario, ambos citados arriba.

A partir de las anteriores consideraciones puede afirmarse que el corredor económico estudiado abarca los principales elementos sociales, económicos y ambientales que se desprenden de los estudios y planes detallados en la sección de antecedentes de este trabajo, además de aquellos identificados en el presente análisis. Por ejemplo, en términos urbanos, se encontró que el CEEM estaba estructurado por seis núcleos

principales de población, que correspondían a las ciudades más importantes. Es aceptable distribuir estas ciudades en dos niveles: el primero de ellos abarca las ciudades de mayor jerarquía (Tijuana, Mexicali y Ensenada, por orden de importancia) y el segundo incluye las ciudades de menor jerarquía (Rosarito y Tecate).

En cuanto a los parámetros extremos del CEEM, se consideraron dos áreas de influencia que representan ligas hacia porciones territoriales más distantes: una que llega hasta la ciudad de San Luis Colorado (al este del CEEM), cuya relación con el rubro agrícola en Mexicali es notable; y la otra que llega hasta Lázaro Cárdenas (hacia el sur), conectada por carretera para la salida de productos agrícolas, elaborados y de las correspondientes empacadoras (ubicadas en esta ciudad), para su traslado hacia Estados Unidos. A pesar de que se prolonga la extensión de este corredor económico más allá de Ensenada, la integración de Lázaro Cárdenas es significativa.

Ya sea en términos de poblamiento de la zona (esta última localidad demuestra un crecimiento notorio y perfila cierta conurbación con Ensenada), por la disponibilidad de una autopista de primer orden que comunica ambos lugares, o por la complementariedad reciente de sus actividades económicas, todos estos son elementos que obligan a proponer a Lázaro Cárdenas como parte funcional del CEEM, cuyo desempeño dentro del mismo debe esperarse que vaya en aumento.

Para terminar, entre los varios factores clave que caracterizan al CEEM, se puede mencionar su carácter fronterizo, la presencia de un puerto marítimo de primer orden (de cuatro puntos terrestres que conectan con Estados Unidos) y de dos aeropuertos internacionales. En términos de infraestructura, resalta la presencia de las carreteras por su importancia en la región, las cuales han sido notablemente mejoradas, convirtiéndolas en vías de primer orden que se complementan y enlazan con el sistema carretero de Estados Unidos. Además son la única vía de entrada para recorrer la península de Baja California por vía terrestre. Tanto por su número de habitantes como por el tamaño de su economía, Tijuana¹¹ es la principal ciudad del CEEM, seguida de Mexicali, Ensenada, Rosarito y Tecate.

Conclusiones

La delimitación obtenida basándose en los criterios seleccionados permitió un constructo de relaciones que facilitara el análisis de un espacio tan complejo y de tanta relevancia como el CEEM.

Al mismo tiempo, se desarrolló una metodología específica y original para la caracterización y delimitación de este corredor económico, que puede ser aplicable a otros territorios que guarden cierta semejanza con el CEEM.

A partir de los antecedentes de cómo se ha analizado esta región del norte de Baja California desde los años ochenta fue posible demostrar que hasta ahora se había tenido en cuenta diversos corredores de manera un tanto aislada —todos ellos más bien carreteros (primero, el de Mexicali-Tijuana; luego, el de Tijuana-Ensenada; después, el “triángulo” formado por tres corredores, entre otros)— en lugar de considerarlos de manera integral, junto con los elementos sociales, económicos y físicos que los acompañan, para formar un corredor económico formal y continuo.

Por lo tanto, este estudio postula la existencia del CEEM, que abarca la porción de territorio que tiene como eje articulador la carretera de cuota que enlaza las ciudades más importantes del estado —es decir Mexicali, Tijuana, Rosarito y Ensenada—, y que además se extiende más hacia el sur hasta incluir la localidad de Lázaro Cárdenas. Además, el CEEM genera un área de influencia, a partir del *buffer* de 20 km, a ambos lados de esta carretera (que se extiende 280 km), cubriendo una superficie de 11.867 km², extensión que abarca tanto una porción costera como otra fronteriza; en esta superficie quedan comprendidas todas las localidades importantes de esta entidad federativa.

Para la delimitación del CEEM conviene explicar las intensas relaciones de todo tipo que se registran entre los extremos y los puntos intermedios del mismo. Por ejemplo, Mexicali (en el extremo noreste) está especializada en el abastecimiento de los mercados del sur de Arizona y, desde ahí, de otros estados y lugares del centro y sureste de los Estados Unidos; para llevar a cabo esta función, recibe también parte de la producción elaborada en el tramo del corredor entre Tijuana y Tecate, y ciertos productos provenientes de Lázaro Cárdenas y Ensenada. Por su parte, Tijuana (en el extremo noroeste) se orienta a los mercados de la costa sur de California, pero a la vez por ahí se transportan bienes procedentes tanto de Tecate

11 Localidad en la que los procesos productivos de la planta industrial establecida se conectan con el puerto marítimo de Ensenada y entroncan en las garitas internacionales San Isidro y Mesa de Otay, desde donde se enlazan con las principales autopistas interestatales de California (Estados Unidos).

como de Lázaro Cárdenas y Ensenada. Esta dinámica de retroalimentación entre los diversos núcleos urbanos ubicados en el CEE, demuestra su funcionalidad y razonable articulación.

Puede señalarse que esta concepción de CEEM propuesta aquí se apega, en cierta medida, a la noción de 'corredor intermodal' (API 2011) que ya se refirió antes (ver apartado 7 de la sección Antecedentes), aunque también recupera buena parte de otros elementos mencionados en estudios y planes anteriores.

Es necesario enfatizar el poder concentrador que ejerce la ciudad de Tijuana, que ha sido el polo detonador de la economía, y cuyos efectos favorables se han extendido a las otras ciudades que conforman el CEEM. Se trata de una ciudad donde cada año se producen bienes y servicios por valor de US\$ 11.500 millones (INEGI 2010a), monto que debe considerarse elevado dentro del contexto económico de México.

El alto desarrollo económico de esta región sería difícil de explicar en el marco meramente nacional dado el medio natural limitante y poco favorable para actividades agrícolas y pecuarias (con algunas excepciones, como las áreas del Distrito de Riego de Mexicali y las aledañas a Ensenada). Así, debe buscarse las causas de este progreso en los patrones de comercio interregio-

nal (básicamente internacional) y, por ejemplo, en la teoría de la causación circular acumulativa, que afirma que en casos de regiones vecinas complementarias, la menos avanzada llega a beneficiarse de la más rica, tal y como ocurre en el CEEM, gracias a su cercanía y complementariedad con el sur del estado de California (y en menor medida con Arizona), en los Estados Unidos.

En este contexto, a lo largo del último medio siglo la población del corredor ha llevado a cabo modificaciones sustanciales en sus actividades económicas, tanto en la agricultura —donde al tiempo que se introdujo el riego, se cambiaron los cultivos—, como en la industria (al incorporar las maquiladoras) y en los servicios (que registran un crecimiento significativo).

A pesar de los periodos de cierta bonanza, es de vital importancia recordar la extrema vulnerabilidad que representa una dependencia tan significativa, como la de las personas y actividades residentes en el CEEM, ante coyunturas económicas adversas que afecten a la región más avanzada. Sin embargo, es difícil hallar nuevos mercados alternativos de consumo debido al aislamiento que todavía hoy día caracteriza a la península de Baja California con respecto al resto de la República Mexicana e, incluso, a otros territorios de los Estados Unidos.

Lilia Susana Padilla y Sotelo

Doctora en Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Es Investigadora Titular B en el Departamento de Geografía Social del Instituto de Geografía, y profesora de Licenciatura y Posgrado en la Facultad de Filosofía y Letras de la misma institución. Es nivel II del Sistema Nacional de Investigadores del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT). Miembro de la Academia Mexicana de Ciencias y de la Academia de Geografía. Desarrolla las líneas de investigación de población y ambiente, con estudios de asentamientos humanos —referidos especialmente a las costas de México— y dinámica y estructura de la población.

Armando García de León Loza

Maestro en Geografía, en la orientación de Planeación, de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Es Técnico Académico Titular B en el Departamento de Geografía Económica del Instituto de Geografía, y profesor de la Licenciatura en la Facultad de Filosofía y Letras de la misma institución. Miembro de la Academia de Geografía. Desarrolla las líneas de Geografía Cuantitativa con aplicación de métodos estadísticos multivariados al análisis territorial sobre bienestar, considerando las dimensiones ambientales, sociales y económicas. Es expositor en cursos de estadística con aplicación de SIG al análisis regional.

Francisco Castillo Sánchez

Licenciado en Geografía y maestrante en el posgrado en Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Profesor en secundaria de Geografía por la Secretaría de Educación Pública (SEP); asistente de investigación en el proyecto Atlas de Chihuahua y su diversidad, del Colegio de Chihuahua, y becario de posgrado del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) en el Instituto de Geografía de la UNAM. Desarrolla las líneas de investigación en estructura y dinámica física y social de la población, cartografía temática y enseñanza de la geografía.

Referencias

- Administración Portuaria de Ensenada (API). *Programa maestro de desarrollo portuario 2006-2011*. Ensenada, Baja California. <http://www.puertoensenada.com.mx/> (consultado en diciembre del 2010).
- Asuad, Normand E. 2001. *Economía regional y urbana*. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. México. 1^{ra} ed. ISBN 968 863 502 2
- Ayuntamiento de Tijuana, Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN). 2010. *Diagnóstico actualización del programa de desarrollo urbano del centro de población de Tijuana, B.C.* http://www.implantijuana.com/files/pducpt%202010-2030/2.1%20Y%202.2%20AMBITO%20SUBREGIONAL%20Y%20MFN_V%20A.%20MAYO%20SIN%20LEYES.pdf (consultado en mayo del 2011).
- Carmona, Rosaura y Olga Correa. 2008. Estructura territorial del turismo en el corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada. En *Teoría y Praxis* 5: 359-375. México: División de desarrollo sustentable de la Universidad de Quintana Roo.
- Consejo de Desarrollo Económico de Ensenada (CODEEN). 2008. *Propuestas intermunicipales de desarrollo socioeconómico. Triángulos intermunicipales de desarrollo socioeconómico*. http://www.imipens.org/imip_files/TRIANGULO_DE_DESARROLLO_ECONOMICO_IMIP.pdf (consultado en diciembre del 2010).
- Consejo Estatal de Población (CONEPO). 1988. *Estudio de sistema de ciudades Tijuana-Mexicali-San Luis Río Colorado*. Mexicali, México.
- Consejo Nacional de Población (CONAPO). 1991. *Sistema de ciudades y distribución espacial de la población*, vol. I. México, D.F.
- Covarrubias, Isaías. 2004. Convergencia económica: Una aproximación al caso de América Latina. *Eure* (Santiago) 3 (90): 7-26. Santiago de Chile.
- Delgado Ramos, Gian Carlo. 2004. La ecología política del agua sudamericana. *Revista Memoria* n.º 188. Octubre del 2004. México. <http://www.revistamemoria.com/pdf.php?path=3f698c01379146a7fbcc&from=36&to=41> (consultado en octubre del 2010).
- Díaz-Bautista, Alejandro; José Alberto Aviles y Mario Alberto Rosas Chimal. 2003. Desarrollo económico de la frontera norte de México. En *Observatorio de la Economía Latinoamericana*. *Revista Académica de Economía* n.º 9. ISSN: 1696-8352. <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/Diaz-AvilesChimal.pdf> (consultado en noviembre del 2010).
- Foro Sobre la Integración Norteamericana (FINA-NAFI). 2011. *Los corredores comerciales norteamericanos*. <http://www.fina-nafi.org/esp/integ/corridors.asp?langue=esp&menu=integ> (consultado en noviembre del 2011).
- Hirschman, Albert O. 1958. *The strategy of economic development*. New Haven: Yale University.
- Instituto Municipal de Investigación y Planificación (IMIP). 2010. *Actualización del programa regional de desarrollo del corredor costero Tijuana-Rosarito-Ensenada (COCOTREN)*. <http://futurocostaensenada.files.wordpress.com/2010/12/avances-cocotren-imip.pdf> (consultado en enero del 2011).
- Instituto Nacional de Geografía e Informática (INEGI). 2005. *II Censo de población y vivienda 2005*. Aguascalientes, México.
- Instituto Nacional de Geografía e Informática (INEGI). 2010a. *Banco de Información Económica (BIE)*. http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/biblioteca/default.asp?accion=2&upc=702825000792&seccionb=bd (consultado en noviembre del 2011).
- Instituto Nacional de Geografía e Informática (INEGI). 2010b. *Censos económicos 2009*. Aguascalientes, México.
- Instituto Nacional de Geografía e Informática (INEGI). 2011. *Censo de población y vivienda, 2010*. <http://www.censo2010.org.mx> (consultado en diciembre del 2010).
- Kenichi, Omahe. 1991. *El mundo sin fronteras*. Madrid: McGraw-Hill.
- Myrdal, Gunnar. 1959. *Teoría económica y regiones subdesarrolladas*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Neyra Araóz, Gonzalo. 2011. ¿Es el espacio Macro Sur una región económica? Análisis de su estructura económica y territorial. En *Análisis de políticas. Boletín del consorcio de investigación económica y social* n.º 47. Perú. <http://cies.org.pe/node/924> (consultado en noviembre de 2011).
- Niño Contreras, Lya Margarita; Rosa Amelia Arballo Meza y Agustín Sández Pérez. 2003. Evolución del sector manufacturero bajacaliforniano durante la transición hacia la apertura económica (1975-1993): una perspectiva sistémica. En *Estudios Fronterizos, Nueva Época* 4 (7) enero-junio: 85-115. México.
- Padilla y Sotelo, Lilia S. y Francisco Castillo Sánchez. 2011. Proceso de urbanización en el corredor económico Ensenada Mexicali, 1950-2005. *Revista Geográfica de América Central* 2 (47E): 1-17.
- Perroux, Francois. 1964. *L'économie du XXe siècle*, 2^{da} ed. Paris: Universidad de Francia.

- Piñera Ramírez, David. 2006. *Los orígenes de las poblaciones de Baja California, factores externos, nacionales y locales*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California.
- Presidencia de la República. 2006. Inauguración del corredor Tijuana-Rosarito 2000. En *Actividades presidenciales*. Octubre del 2006. <http://fox.presidencia.gob.mx/actividades/crecimiento/?contenido=27715> (consultado en marzo del 2011).
- Propin Frejomil, Enrique. 1997. *Los niveles de asimilación económica en la península de Baja California: posiciones teóricas y condiciones regionales*. Documento inédito. México.
- Propin Frejomil, Enrique; Álvaro Sánchez-Crispin y Álvaro López López. 1997. Situación geográfico-económica del turismo en el extremo norte de América Latina: El corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada. *Revista de Geografía Norte Grande* 24: 257-261. Santiago de Chile: Universidad Católica de Chile.
- Proyecto de Reducción y Alivio a la Pobreza (PRA). 2001. La estrategia de corredores económicos y el proyecto de reducción y alivio a la pobreza. En *Boletín informativo*, 1-28. Lima.
- Secretaría de protección al ambiente de Baja California. 2005. *Programa de ordenamiento ecológico del estado de Baja California (POEB)*. <http://www.spabc.gob.mx/otros/version%20abreviada%20publicada%202005.pdf> (consultado en febrero del 2011).
- Soto Plasencia, Mercedes. 2006. Influencia de los corredores económicos en la producción de limón de exportación en la región Piura. *Cuadernos de Difusión* 11 (20): 153-175. Perú: Universidad de Lima. <http://www.esan.edu.pe/paginas/publicaciones/cuadernos/20/soto.pdf> (consultado en marzo del 2010).
- Venegas R, Francisco y Rosa I. Rojas. 2009. Teoría y práctica del ordenamiento y manejo sustentable del territorio: Tijuana-Rosarito-Tecate, Baja California, 2009. México. *Información Tecnológica* 20 (3): 73-87. DOI:10.1612/inf.tecnol.4077it.o8, ISSN 0718-0764. http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=s0718-07642009000300010&script=sci_arttext (consultado en enero del 2011).
- Zenteno Quintero, René M. 1993. Migración hacia la frontera norte de México: Tijuana, Baja California. *Cuadernos* 2: 80. México: El Colef.