

Afectaciones en la salud y economía de la ciudad puerto de Ensenada en el contexto del Corredor Económico Ensenada Mexicali por el COVID 19

Lilia Susana Padilla y Sotelo¹

Rosa Alejandrina De Sicilia Muñoz²

Alejandro Ángeles Dorantes³

Se considera la ciudad puerto de Ensenada en el contexto del Corredor Económico Ensenada Mexicali (CEEM) ante los efectos derivados de la pandemia del Covid 19. El objetivo del trabajo es mostrar las afectaciones en la salud y economía a que está expuesta al ubicarse en este corredor que cuenta con gran parte de su territorio colindante con Estados Unidos, país que registra el más alto índice de contagios de Covid 19 a escala mundial. Si bien Ensenada no es fronteriza, se localiza a solo 110 km de ese país; además, su carácter de puerto hace que al igual que los aeropuertos sean actividades esenciales y han continuado trabajando de manera normal durante la pandemia, aunque sujetos a reglas sanitarias específicas del Sistema Portuario Nacional. Lo antes expuesto hace de Ensenada un lugar especial en donde normalmente existe arribo de barcos de carga, pesca y turismo, se manejan productos que se importan y exportan, llegan marineros y turistas; por otro lado, existe gran proporción de personas que acuden a la ciudad por esparcimiento debido a su cercanía con el vecino país del norte, existe también aquella población que se traslada a diario a la vecina ciudad de Tijuana para trabajar o cruza cada semana a Estados Unidos igualmente por cuestiones laborales y retornan, o aquellos que van de compras y/o paseo. Todas esas actividades se detuvieron por el confinamiento derivado del Covid 19, excepto el manejo de productos de carga en el puerto que componen la cadena de suministros vitales. En la ciudad por la crisis sanitaria la vida cotidiana se ha transformado sustancialmente, la economía se ha visto afectada al igual que en todo el país. En ese escenario es menester tratar de detener el ingreso del virus por la vía marítima, así como por la cercanía con la frontera de Estados Unidos para que no existan más contagios en Ensenada. Asimismo, cabe mencionar que el corredor se localiza en una de las entidades de México que registran de los más altos índices de contagios como es Baja California. El CEEM se caracteriza por constituir una región de interrelaciones a escalas nacional e internacional, en la que destacan dos Zonas metropolitanas, la de Tijuana y la de Mexicali, la primera conurbada con la Zona Metropolitana de San Diego en Estados Unidos, con las que Ensenada tiene conexiones. El trabajo se inicia con las líneas orientativas de análisis que dan sustento al abordaje analítico desde las perspectivas de salud y economía, continua con la importancia de la localización de Ensenada como parte del CEEM, después

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

² Maestra en Geografía, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, aledsm@igg.unam.mx.

³ Licenciado en Geografía Alejandro Ángeles Dorantes, Posgrado de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, dorantes_unam12@outlook.com

se examinan las afectaciones en la salud y economía de la población en donde resalta, precisamente, su pertenencia al corredor económico citado y sus interrelaciones, finaliza con conclusiones en las que resaltan su localización, contar con puerto, su intensa movilidad, condición cuasi fronteriza y el tipo de actividades económicas que registra, que se tornan problemáticas para enfrentar la pandemia del Covid 19.

Palabras clave: puerto, corredor económico, pandemia

Introducción

El presente trabajo está orientado a mostrar las afectaciones en salud y economía que enfrenta la ciudad puerto de Ensenada ante la pandemia del Covid 19 al formar parte del Corredor Económico Ensenada Mexicali (CEEM) ubicado en el estado de Baja California, México. Está conformado por cinco ciudades, la propia Ensenada, así como Rosarito, Tijuana, Tecate y Mexicali. Padilla, García de León y Castillo (2012) realizaron esta delimitación que favorece el análisis desde la perspectiva de relaciones y organización de los espacios de los que está compuesto, en el cual las ciudades constituyen referencias del flujo de intercambio entre esos componentes⁴.

En referencia a lo que expresa Bauman (2003) esta perspectiva de análisis resulta adecuada para la actual etapa de globalización de la economía internacional en donde los centros urbanos se han convertido en unidades geográficas esenciales; entendidas como lugares donde se concentran procesos de desarrollo estratégicos, protagonistas de un renovado impulso del enfoque regional como opción para el desarrollo territorial. Y ante la actual situación de crisis derivada del Covid 19 se ha demostrado que en especial las ciudades son lugares que propician la difusión de la pandemia, porque se ha detectado que en concentraciones de población esta situación se agudiza por la movilidad y la diversidad de interrelaciones cuando pertenecen a una región.

Por otro lado, en el caso que aquí atañe, a partir de la pandemia de Covid 19 declarada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) a escala global, las exigencias sanitarias en los puertos marítimos de México se hicieron más severas, al igual que en todo el mundo. Espacios en los que se presentan situaciones que dificultan el aplicar medidas necesarias para evitar el ingreso del virus que está afectando al mundo entero, ya que es necesario no romper la cadena logística de abastecimiento de insumos, bienes y servicios por esta vía. Ciudad y puerto constituyen un binomio, una misma estructura urbana; sin embargo, Ensenada al ubicarse dentro del CEEM del cual gran parte de su territorio es colindante con Estados Unidos, país que registra actualmente el más alto índice de contagios de Covid 19 a nivel mundial, la problemática ante este escenario de excepción que se está viviendo requiere de analizar la situación dentro de un contexto de interrelaciones que le afecta notablemente en los rubros de salud y economía. No obstante que Ensenada no es fronteriza, se localiza cercana al citado país, a 110 kilómetros, a lo que se agrega esa característica de

⁴ Esta investigación 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).

constituir un puerto, que junto con los aeropuertos fueron considerados como actividades esenciales y han continuado desarrollándose de manera normal durante la pandemia, aun cuando en las ciudades en donde se localicen no hubiera movimiento por el confinamiento, además están sujetos a reglas sanitarias especiales por el Sistema Portuario Nacional.

Ensenada es una ciudad portuaria que cuenta con ciertas particularidades donde conviven acciones organizadas y no organizadas, formalizadas y no formalizadas, las entradas y las salidas son flujos de mercancías y personas, por ella se importan y exportan diversos productos, algunos se trasladan a/o vienen de Estados Unidos y/o de otros países y se manejan por el puerto -que cabe subrayar se ubica hacia el litoral de la Cuenca del Pacífico de gran relevancia comercial a escala global-. Asimismo, hay cruceros de importantes líneas navieras que arriban al puerto. La ciudad de Ensenada registra gran movimiento de personas sean de los barcos y/o locales que trabajan en las enlatadoras, maquiladoras, procesadoras de pescado, en hoteles y diversos servicios por citar algunos; está también la población que se traslada diariamente a Tijuana para trabajar o bien pasan por cuestiones laborales a Estados Unidos cada semana y regresan; además, existe gran proporción de personas que visitan a la ciudad como turistas por su cercanía con el vecino país del norte atraídos por la oferta turística⁵ así como de México y otros países. Todas esas actividades se vieron detenidas por el confinamiento derivado del Covid 19, excepto el manejo de productos de carga que componen la cadena de suministros vitales en el puerto. Ensenada se ha visto entonces, en la actual crisis sanitaria, con un cambio radical en su vida cotidiana el cual se ha modificado, tal como ocurre en todo el país y en el resto del mundo. El impacto de la pandemia se ha extendido más allá de la salud por el contagio, se ha visto afectada la economía a todos los niveles.

La Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) a través de sus Secretarios Generales han publicado una declaración conjunta para ayudar a los Estados a garantizar que se implanten las medidas de sanidad de modo que se reduzcan al mínimo las interferencias innecesarias al tráfico y el comercio internacionales. Han declarado que no existen restricciones al comercio ni al transporte de mercancías por barco. De hecho, durante el mes de marzo de 2020 se emitieron medidas relacionadas con los puertos y su manejo ante el Covid 19, ya que en estos tiempos difíciles la capacidad de los servicios de transporte para entregar bienes vitales, incluidos suministros médicos y alimentos será fundamental, para responder y en última instancia superar la pandemia (OMI, 2020), (OMS, (2020a).

Acordes con el lema del 25° Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México, Amecider 2020 "*Factores críticos y estratégicos en la interacción territorial: desafíos actuales y escenarios futuros*" ante la pandemia del Covid 19 se plantean numerosos desafíos y la situación que se avecina cuando se pueda controlar, el escenario que presentará será un contexto excepcional, por tanto, el análisis de esta temática resulta de sumo interés.

⁵ Entre la que destaca la Ruta del Vino, que comprende los valles de Guadalupe, San Antonio de las Minas, Ojos Negros, Santo Tomas, San Vicente, La Grulla, Tanamá, Las Palmas y San Valentín, todos del municipio de Ensenada y cercanos a la localidad homónima. Además de paisajes naturales en el Valle de Guadalupe se oferta excelente y variada gastronomía. Acuden más de 750 mil visitantes según datos de la Secretaria de Turismo. Cabe señalar que en Baja California se produce el 90 % del vino mexicano, con más de 150 casas vinícolas.

México a finales de junio de 2020 se encuentra entre los diez primeros países de contagios por Covid 19, los otros son Estados Unidos, Brasil, India, Rusia, Perú, Chile, España, Reino Unido e Irán, mismos que han ido variando de lugar excepto los primeros cinco. Para esas mismas fechas México ha incrementado sus cifras por esta enfermedad; sumando 275,003 casos positivos y 32,796 defunciones, que, aunque comparativamente con Estados Unidos es reducido, ya que este país registra 3,158, 932 contagios para el mes de julio, sin embargo, las cifras de México son de gran consideración. Al principio la pandemia proveniente de China posteriormente pasó a Europa, en donde registró cifras elevadas de contagios y se convirtió en el centro de la misma, sin embargo, estos se fueron expandiendo hasta llegar al continente americano, actualmente el área de mayor inoculación de esta enfermedad a escala mundial.

A escala nacional el estado de Baja California al cual pertenece la ciudad de Ensenada, presenta una tendencia al alza, inicia el mes de julio de 2020 en el tope del denominado Semáforo de Vigilancia Epidemiológica⁶, en el que solo son permitidas las actividades esenciales y no esenciales (como minería, construcción e industria automotriz), con 10,476 casos confirmados y 2,000 defunciones, de los cuales el municipio de Ensenada registra al comenzar julio 1,241 casos de contagio, cifra reducida si se coteja con los 5,783 del municipio de Mexicali y del de Tijuana que registra 3,086, no así los municipios de Tecate con solo 251 y el de Playas de Rosarito con 115 (estos últimos tres conforman una Zona Metropolitana) según datos del Gobierno de Baja California (2020).

A partir del anterior escenario el presente trabajo tiene como objetivo principal conocer las afectaciones sanitarias, y, derivadas de estas las económicas a que está expuesta la ciudad de Ensenada, tomando en cuenta su pertenencia al Corredor Económico Ensenada Mexicali, así como su carácter portuario. Y como objetivos particulares, *revelar* líneas orientativas que conducen a explicar la lógica del abordaje analítico como sustento; *enfaticar* la importancia de la localización de Ensenada como parte del Corredor Económico Ensenada Mexicali de gran relevancia en el desarrollo estatal al que pertenece; *examinar* las afectaciones sanitarias y económicas en donde resalta precisamente su pertenencia al corredor económico citado y sus interrelaciones; y exponer reflexiones conclusivas de la ciudad de Ensenada ante la actual crisis derivada de la pandemia de Covid 19 en las que se subrayan su localización, movilidad, interrelaciones, condición cuasi fronteriza y el tipo de actividades económicas que registra, que se vuelven sumamente problemáticas para enfrentar la pandemia.

Líneas orientativas para el análisis

Se comienza desde la perspectiva de la salud con la declaratoria mundial “El jueves 30 de enero de 2020, el Comité de Emergencias convocado por el Director General de la Organización Mundial de la Salud en virtud del Reglamento Sanitario Internacional (RSI) se reunió para tratar sobre el brote del nuevo coronavirus (2019-nCoV) en la República Popular China y los casos exportados a otros países. La función del Comité es prestar asesoramiento al Director General, en quien recae la decisión final de declarar una emergencia de salud

⁶ Que va de colores rojo, naranja, amarillo a verde de acuerdo con la intensidad de la pandemia que determina la reapertura escalonada de actividades laborales de gobierno, educación, espacio público y transporte

pública de importancia internacional (ESPII). El Comité ofrece también asesoramiento en materia de salud pública o propone recomendaciones temporales de carácter oficial, según proceda” (OMS, 2020b).

Se considera entonces al Covid 19, causado por el virus SARS-CoV-2⁷, como una emergencia de salud pública de importancia global y catalogada como pandemia, el 30 de enero y 11 de marzo de 2020, respectivamente y ante la cual no se cuenta con vacuna. Al 26 de marzo, el número total de casos registrados en el mundo era de 588.905, de los que entonces, Estados Unidos, China e Italia presentaban el mayor número de casos, lamentablemente, debido al flujo de personas y de viajes se extendió a otros 176 países, incluso en América se ha extendido masivamente. Los países de medianos y bajos recursos, como algunos de América Latina, son particularmente vulnerables a la pandemia, por ello, la carencia o inadecuada implementación total o parcial de protocolos estrictos de cuarentena, con restricciones en movilidad, interacción social e incluso actividades laborales, generará aumentos de la demanda de consultas e ingresos hospitalarios en todos los niveles de atención, especialmente en servicios de urgencias, colapsando en algunos casos. Según numerosas organizaciones internacionales, la estrategia de mayor eficacia continúa siendo la implementación de la cuarentena (Sánchez, Arce y Rodríguez 2020).

Para mediados de julio de 2020 el número de casos a escala global muestra que países que se encuentran en la fase de transmisión intensa del brote pertenecen a América, el sur de Asia y varios países de África. El epicentro de la pandemia sigue estando en las Américas, donde se ha registrado más del 50% de los casos del mundo. En algunas ciudades y regiones donde la transmisión es intensa, se han restablecido rigurosas restricciones para controlar el brote, las acciones de muchos gobiernos y ciudadanos no son consecuentes, al extremo que presidentes de varios países de América (Estados Unidos, Brasil y México) no usan el cubrebocas, catalogado como necesario para evitar contagios. Aun cuando es demasiado pronto para evaluar el impacto total de la COVID-19, en el informe se estima que 130 millones de personas más podrían verse en situación de hambre crónica a finales de este año (OMS, 2020a)

Villerías y Juárez (2020: 1) consideran que “los fenómenos de salud son dinámicos y la aparición de una nueva enfermedad infecciosa regularmente causan conmoción y un panorama complejo en las sociedades, especialmente si lo hace como una epidemia de extensión o gravedad significativa, como es el COVID-19, que paso a ser pandemia. La Geografía de la salud y el Análisis espacial cuantitativo proporcionan un sustento teórico y metodológico que permite explicar la variabilidad espacial de esta nueva pandemia en el territorio, así como la descripción de patrones espaciales y la predicción de su comportamiento” ... “Estos fenómenos deben ser analizados con visión totalizadora e integradora que permite conocer la distribución, la asociación y evolución de las enfermedades”.

Como los puertos tienen un carácter urbano, la salud es un problema que se trata como un riesgo por las características socioeconómicas y fisicogeográficas de los lugares en

⁷ Presenta una viabilidad de 3,72 horas en superficies inertes, un periodo de incubación de 5,1 (IC95%: 4,5-5,8) días, y se espera que el 97.5% presenten síntomas en los primeros 11,5 (IC95%: 8,2-5,6) días de infección, por ello, la mayoría de organizaciones respaldan periodos de vigilancia de al menos 14 días a casos expuestos, incluso siendo asintomáticos (Sánchez, Arce y Rodríguez 2020),

que se ubican, en los que la salud y el espacio se afectan mutuamente por contar con mayor número de personas y movilidad.

En este contexto la vulnerabilidad es un factor de riesgo en el análisis de la pandemia del Covid 19, ya que asociada, entre otras, a enfermedades como la diabetes o la hipertensión que son crónico degenerativas y hacen a la población que las padece altamente vulnerable a esta enfermedad, ello ha cambiado la concepción de la Organización Mundial de la Salud en cuanto a que sabíamos de qué moríamos, morimos y moriremos de acuerdo al cuadro de enfermedades, pero actualmente ante el Covid 19, ya no se tiene esta certeza de morir de esas enfermedades que ahora presentan comorbilidad con el Covid 19.

En cuanto a la perspectiva económica, contextualizando al estado de Baja California, donde se ubica el CEEM y dentro de este la ciudad de Ensenada, como es uno de los seis estados que se localizan en la frontera norte de México⁸, todos se articulan con la economía de Estados Unidos, de manera que la desaceleración del crecimiento en ese país afecta siempre a esta región, y de ahí llega a repercutir en todo el país y tienen interrelaciones estrechas. Pero actualmente no solo esta perspectiva económica se observa, sino también la sanitaria derivada de la pandemia del Covid 19 en estrecha dependencia con aquella. Debe subrayarse que el CEEM cuenta con un sistema urbano que asienta a Mexicali, la única capital estatal del país, de los seis estados fronterizos del norte de México, situada justamente en la línea divisoria internacional colindante con la localidad de Calexico de Estados Unidos.

De manera que en referencia con la economía en donde se desenvuelve la ciudad de Ensenada en el contexto del CEEM, se puede citar a Garbarini, (2007) quien afirma que desde una visión tanto macro como micro hay territorios que se vuelven complementarios y se interrelacionan en un sistema, en un espacio único de relaciones. Así la conformación de un territorio geográficamente definido y un territorio simbólicamente delimitado, como resulta este corredor económico, responde a la capacidad generalista de establecer la construcción de un territorio localizable en la red global, pero (re)inventado y (re)trazado por el conjunto de reglas que gobiernan el comportamiento común.

Autores como Marcos y Mera (2009) muestran interés por desarrollar indicadores para organizaciones socio-espaciales a través de cinco medidas para delimitar espacios artificiales como el CEEM: *igualdad*, que se refiere a la distribución diferencial en las áreas espaciales; *exposición*, que apunta al grado de contacto potencial o posibilidad de interacción entre los elementos del área; *concentración*, que considera la cantidad relativa de espacio físico ocupado por el grupo de elementos; la *centralidad*, que da cuenta del grado en que un grupo está espacialmente localizado cerca del centro principal de un área; y finalmente el *clustering*, que implica el grado en que las áreas lindan una con la otra en el espacio.

Debe resaltarse que en la porción del país en donde se localiza el CEEM, se observa un proceso de desarrollo económico mayor que en otras, forma parte del sistema de ciudades Tijuana-Ensenada-Mexicali, ubicado en una de las regiones que ha visto transformaciones significativas 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 de Estados Unidos.

⁸ Los seis estados son Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas.

Retomando a Garbarini (2007) resulta adecuado lo que manifiesta para enfocar este trabajo, ya que enuncia acerca de que un espacio global sugiere una estructura de intercambios sociales, políticos y económicos de carácter desterritorializado, pero que a su vez vincula la aceptación de la movilidad y la heterogeneidad de planteos, conducentes al debate de las nociones de proyecto o proceso constitutivo de un nuevo espacio interrelacionado.

Sánchez, A., (2016, 10) por otro lado expresa que en “el marco de los modelos económicos del país, el proceso de urbanización ha transitado gradualmente de una organización con un sistema de ciudades altamente jerarquizado en una economía cerrada, a una estructura de redes urbano-rurales más desconcentrada y diversificada en la apertura comercial. Esta evolución se ha caracterizado por ciclos de convergencia y divergencia, y en la etapa neoliberal ha predominado la desigualdad con el aumento en las brechas regionales, aunque también con el desarrollo de nuevos nodos metropolitanos y la emergencia de redes urbanas, no exentas de graves problemas socioeconómicos y ambientales”. Tal como sucede en el CEEM.

Cabe señalar que los Sistemas Urbanos se relacionan actualmente con los procesos macroeconómicos como el crecimiento económico mundial y regional, la difusión de impulsos entre unidades productivas, la organización empresarial, el medio por el cual se filtran las innovaciones tanto de producción como de consumo y desde un enfoque microeconómico, la distribución de externalidades como se observa en el norte del estado de Baja California (Ayuntamiento 2010-2013 de Tijuana).

Teóricos como Myrdal, (1968), Hirschman, (1958) o Perraux, (1964) en sus estudios de crecimiento económico regional, afirman que las relaciones comerciales entre espacios con diferente nivel dentro de las regiones suelen dejar en riesgo al punto de menor desarrollo, por la competencia que supone la porción más avanzada. Sin embargo, si ocurre que esta última porción mayormente competitiva invierta y compre en la otra, según Asuad es viable lograr un efecto de “capilaridad o infiltración que genera beneficios económicos a dicho espacio de menor economía” (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”, lo cual ocurre también dentro de las propias regiones.

Área de Estudio

La ciudad puerto de Ensenada a solo 110 km de la frontera de México con los Estados Unidos se encuentra 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 con 51,952.3 km² y con 1,114.89 km. de litorales. 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 (ambos de Estados Unidos) y en México, al Este el estado de Sonora y al Sur el estado de Baja California Sur. El municipio de Ensenada colinda al norte con los municipios de Playas de Rosarito, Tijuana y Tecate, al sur con el estado de Baja California Sur (ambos conforman la

península de Baja California) al Oeste con el Océano Pacífico, al Este con el municipio de Mexicali y el Golfo de California (Gobierno de Baja California, 2020) (Figura 1).

Figura 1: Localización Geográfica del municipio de Ensenada

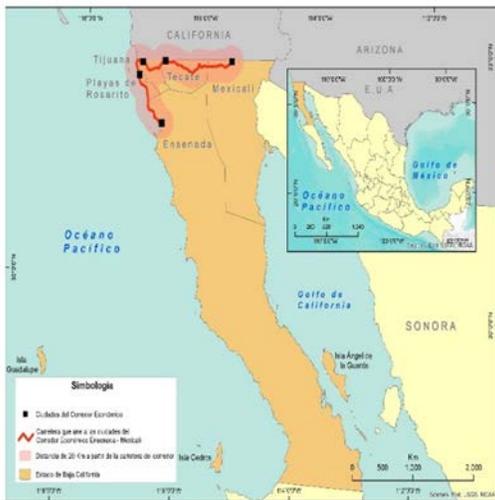


Fuente: SINCE INEGI, 2016

Ensenada forma parte del denominado Corredor Económico Ensenada Mexicali (CEEM) de acuerdo con la delimitación que es propuesta de alternativa metodológica para análisis de Padilla, García de León y Castillo (2012) con sustento en factores socioeconómicos y ambientales, que dan, en lo general, cierta uniformidad. En lo particular se presentan elementos de heterogeneidades geográficas, de menor escala. Se conforma a partir del centro rector del corredor -que es la ciudad de Tijuana- (Figuras 2 y 3), tiene como vocación económica la industria maquiladora, los servicios y el turismo y en cierto grado la agricultura. Y, como ocurre en el resto del territorio fronterizo de México, se observa el impulso propiciado por la mundialización de la economía y la formalización del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica (TLCAN) Y ahora a partir de julio de 2020 por el nuevo Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).

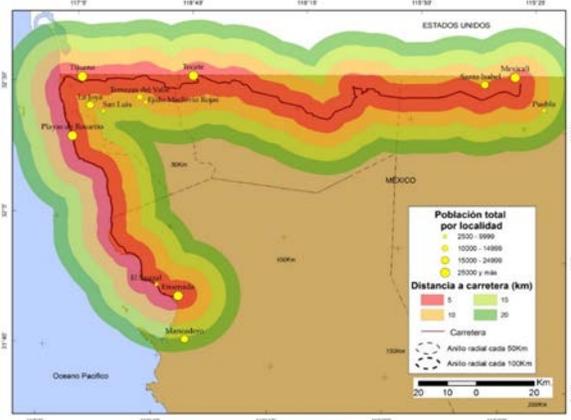
La superficie territorial del CEEM es de 11.867km², desde la ciudad de Ensenada hasta la de Mexicali, a lo largo de un eje carretero articulador, y a partir de un *buffer* de 20 km, incluye porciones de la sierra de Juárez (que se origina en el sur del vecino estado de California de Estados Unidos) en la parte baja o costera, hacia el océano Pacífico, resaltan como ciudades importantes Ensenada, Rosarito y Tijuana, que enlazan a otras localidades pequeñas. En la parte alta de la sierra se encuentra Tecate, y en la vertiente del golfo de California se encuentra 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

Figura 2. Ubicación del Corredor Económico Ensenada Mexicali



Fuente: Padilla, García de León y Castillo (2012)

Figura 3. Conformación del Corredor Económico Ensenada Mexicali



Fuente: Padilla, García de León y Castillo (2012)

En este corredor destacan las zonas agrícolas de Ensenada y Mexicali, cuya producción económica abastece a la propia región, también suministran productos al estado de California (Estados Unidos) a través de considerable intercambio de transporte de carga, que se traslada tanto por el eje de infraestructura vial integrador (compuesto por un sistema federal libre y de cuota, carreteras n° 1 y 1D, en la porción de Ensenada a Tijuana y el eje carretero federal libre y de cuota n° 2 y 2D, en su porción Tijuana-Mexicali). Convirtiéndolas en vías de primer orden que se complementan y enlazan con el sistema carretero de Estados Unidos. Incluso juntas son la única vía de entrada para recorrer la Península de Baja California por vía terrestre.

Afectaciones en la salud y economía derivadas del Covid 19 en el Corredor Económico Ensenada Mexicali: el caso de la ciudad puerto de Ensenada

Desde que comenzó la contingencia sanitaria por la expansión a escala mundial del COVID-19 se evidenció que en la pandemia la salud y la economía se entrelazaban, aun cuando ambos eran aspectos totalmente disimiles. En general, ni en los casos en los que se subestimó al virus, ni en aquellos en los que se priorizó la economía, se pudo evitar la crisis sanitaria, la cantidad de contagios y muertes, y tampoco la incertidumbre acerca de si ocurrirá o no una recesión económica que se espera sea un escenario a futuro.

- **Afectaciones en la salud**

Como afirman Villerías y Juárez (2020: 2) “a medida que los seres humanos han transformado las condiciones ambientales y sociales en el entorno que habita, las enfermedades han modificado algunas de sus características patológicas y epidemiológicas, ejemplo de ello, son las mutaciones de los virus y bacterias, que cada vez se adaptan más al nuevo ecosistema. Estas nuevas adaptaciones propician que las enfermedades sean de larga

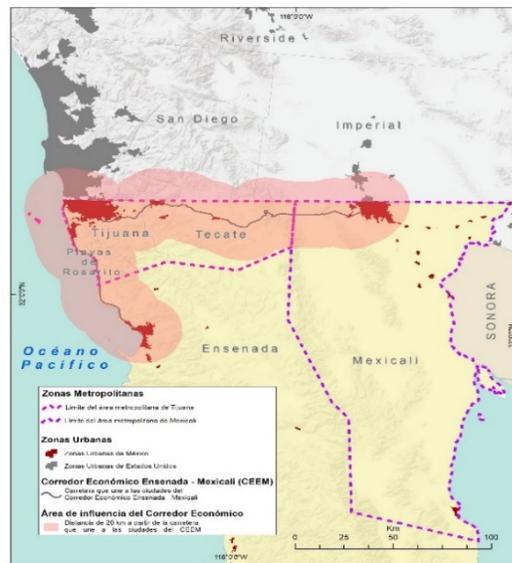
AFECTACIONES EN LA SALUD Y ECONOMÍA DE LA CIUDAD PUERTO DE ENSENADA
EN EL CONTEXTO DEL CORREDOR ECONÓMICO ENSENADA MEXICALI POR EL COVID 19

prolongación, afectando principalmente a países en desarrollo, debido a las elevadas tasas de morbilidad y mortalidad que pueden registrar”.

Los síntomas del COVID-19 varían desde aquellos que imperceptibles hasta muy graves que son potencialmente mortales. La evolución sintomatológica de esta enfermedad en el paciente depende del estado de salud en el que se encuentre, existen enfermedades asociadas a la vulnerabilidad por esta pandemia, entre otras, la hipertensión arterial y la diabetes mellitus algunos fallecimientos presentaban una o dos comorbilidades que se convierten en factores de riesgo en función de sus características demográficas (edad, sexo, etc.) y morbilidades; dando lugar a una condición dinámica y contextual (Villeras y Juárez, 2020) a lo que en este caso del CEEM se agrega la localización cercana a Estados Unidos.

Un aspecto importante para entrar al tema de las afectaciones por el Covid 19 en la salud es la cuestión urbana en el CEEM, estructurado por cinco núcleos de población principales, que corresponden a las ciudades más importantes, compuesto por dos niveles, el primero de ellos con ciudades de mayor jerarquía (Tijuana, Mexicali y Ensenada por orden de importancia) y el segundo incluyendo a ciudades de menor jerarquía (Rosarito y Tecate). Cuenta con dos Zonas Metropolitanas la de Tijuana y la de Mexicali (Figura 4) “las zonas metropolitanas se definen como conjunto de dos o más municipios donde se localiza una ciudad de 50 mil o más habitantes, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan el límite del municipio que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a municipios vecinos, predominantemente urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica, cuentan con municipios donde se localiza una ciudad central que da origen a la zona metropolitana” (SEDATU, CONAPO e INEGI 2018: 25).

Figura 4. Zonas Metropolitanas del Corredor Económico Ensenada Mexicali



Fuente: SINCE INEGI, 2016 y Oficina del Censo de EE UU., 2020.

A este respecto en los últimos diez años se ha observado incremento de las zonas metropolitanas en 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 mega región transfronteriza constituida por las ciudades de San Diego (Estados Unidos), Tijuana, Tecate, Rosarito y ahora se pretende incluir a la de Ensenada (México) ésta última unida por un corredor costero de relevancia turística e inmobiliaria. Debe subrayarse que en grandes concentraciones de población se ha observado que los contagios del Covid 19 son mayores, y en el CEEM existen interrelaciones económicas que generan gran movilidad.

Hacia el 11 de marzo de 2020 estando en Fase 1 de las cuatro que conforman la pandemia, la postura del gobierno mexicano, en función de los casos que se habían presentado, fue tomar cartas en el asunto, cuando el país ya se mantenía entonces bajo riesgo de contagio, de manera que fue tardía la reacción.

Para finales de abril de 2020 el estado de Baja California se registraba como de los que contaban con más defunciones y contagios de Covid 19, en las entidades donde se presentan los más altos valores se debe en gran medida a la movilidad que se registra. En el caso del CEEM en la porción fronteriza el 21 de marzo se registró el cierre de la frontera con Estados Unidos para traslados de actividades no esenciales, pero solo del lado mexicano hacia Estados Unidos, no de Estados Unidos hacia México. Por lo tanto, los contagios se expanden por todo su territorio, ya que las fronteras están consideradas como zonas de transmisión. Es importante destacar como factores que han incidido en los contagios en el CEEM: la movilidad laboral, la migración, el ingreso de turistas a estadounidenses a territorio mexicano, la llegada de mexicanos para ver a sus familiares a México y la industria maquiladora que en algunos casos continuaba trabajando.

En abril de 2020 se elaboró un Índice de Vulnerabilidad ante el Covid 19 en la Universidad Nacional Autónoma de México (Suárez et al, 2020) en donde se menciona que la vulnerabilidad a la que está sujeta la población ante la pandemia en México integra aspectos demográficos, socioeconómicos y de salud. Tras la evolución de la pandemia, los gobiernos federal, estatal y municipal, establecieron medidas de distanciamiento social, incluyendo el cierre de negocios no esenciales para disminuir la velocidad de los contagios y reducir la carga del sistema de salud pública. Sin embargo, como la distribución espacial del Covid 19 tiene efectos diferenciados en cada lugar y varían de acuerdo con una serie de características sociales, económicas y de salud de la población local, esto conlleva una dinámica espacial propia. Este Índice de Vulnerabilidad cuenta con niveles que son Medio, Alto, Muy Alto y Crítico (Suárez et al, 2020: 2). El mayor número de contagios hasta la tercera semana de abril de 2020 se presentaba en municipios con grandes centros urbanos, que, no es el caso de la ciudad de Ensenada al localizarse en el CEEM, existen otros que sí lo son Tijuana y Mexicali que como se mencionó conforman Zonas Metropolitanas.

De acuerdo a este índice en el CEEM el comportamiento muestra que en la dimensión demográfica los municipios de Ensenada y Playas de Rosarito se encuentran en un nivel crítico por contar con personas en edad de riesgo; en la dimensión salud los de Tijuana y Playas de Rosarito registran nivel muy alto por la presión de los contagios en las unidades hospitalarias, los otros municipios muestran nivel medio; para la dimensión socioeconómica solo el de Tijuana cuenta con nivel alto por el numeroso grupo de población flotante que llega en busca de trabajo y actualmente por los grupos de migrantes de Haití y el extenso

número proveniente de Centroamérica que han llegado con el fin de pasar a Estados Unidos, el resto de municipios registran nivel medio. Como puede apreciarse Ensenada no se encuentra en las condiciones más difíciles del CEEM, esto en gran medida se debe, de acuerdo a entrevistas a personas de la localidad, que se ha realizado un blindaje muy estricto para el ingreso de personas a través de los retenes del ejército que siempre existen ahí, y que han sido sumamente rigurosos en cuanto a permitir el ingreso únicamente a los que viven ahí o van por actividades esenciales.

A escala estatal para mediados del mes de julio el estado de Baja California registra 10,900 casos positivos y 2,276 defunciones, está considerado entre el grupo de mayor contagio del país. A escala municipal de los 1,241 casos confirmados en el municipio de Ensenada se presentó incremento exponencial de casos positivos por Covid-19, de tener 276 casos confirmados el 1° de junio, se pasó a 789 casos el jueves 2 de julio en la zona urbana de Ensenada, con 97 defunciones, por lo que ese jueves se firmó el documento de la declaratoria de Estado de Emergencia por Riesgo Sanitario en Ensenada durante la Sesión del comité de Contingencia COVID-19 (García, 2020).

En ese contexto la pandemia del Covid 19 se tornó sumamente difícil en la zona de estudio por la cercanía con Estados Unidos, que como se ha venido diciendo es el país del mundo con mayor número de contagios de esta enfermedad, para mediados de julio registra 3,355,457 casos. Es importante mencionar que para esas mismas fechas el estado de California, con el que colinda el CEEM registra un total de 329,652 casos de los cuales en los últimos siete días previos a esa fecha se registraron 54,748 casos que ponen a este estado junto con el de La Florida como los más altos contagios según cifras de CDC (2020), lo que da cuenta de la magnitud de estos y el riesgo en el que se encuentra la población del CEEM.

En referencia a los puertos el Secretario General de la Organización Marina Internacional (OMI) el 19 de marzo de 2020 subraya la necesidad vital de mantener el comercio por mar y proteger el bienestar de la gente de mar y de los puertos ante el coronavirus. Hay que asegurar la disponibilidad de los servicios de transporte marítimo y su ingreso a puertos para el comercio del mundo, en beneficio de la humanidad. Insta a todos los Estados Miembros de la OMI a que tengan esto en cuenta al formular sus decisiones de política con respecto al coronavirus y tener medidas estrictas. Derrotar el virus debe ser de prioridad, pero el comercio mundial, de una manera segura y respetuosa con el medio ambiente y la salud de la población, debe poder continuar también el transporte de los bienes que todos necesitamos que deben ser entregados con seguridad y con repercusiones mínimas ante la pandemia (OMI 2020).

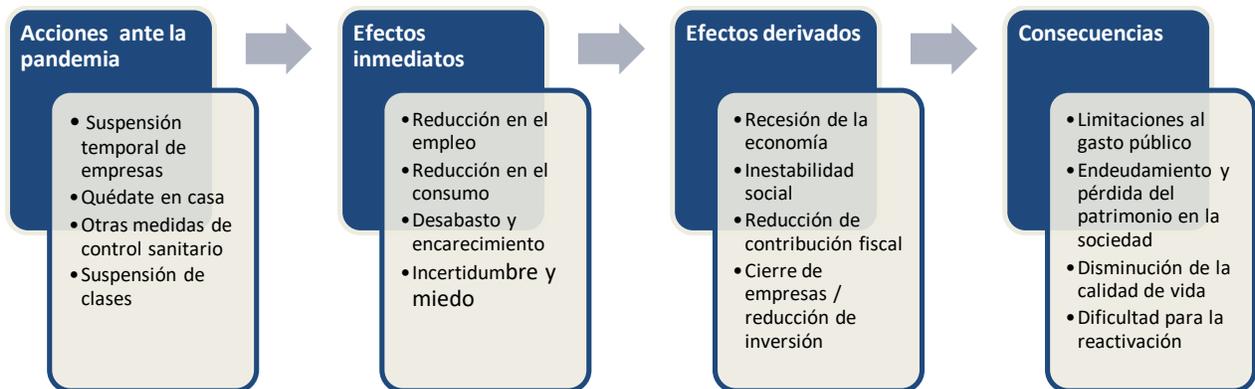
Para el caso específico de los puertos de México, el 26 de marzo de 2020 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM) implementó medidas y difundió procedimientos que se deberían llevar a cabo en los puertos marítimos del país, donde se desplazan pasajeros de cruceros y mercancías; siguiendo los protocolos correspondientes en materia sanitaria, de conformidad con lineamientos de la Secretaría de Salud (SS) y las recomendaciones de la OMS, con la finalidad de mantener en operación el Sistema de Transporte Marítimo. Se dieron a conocer las acciones institucionales, basadas en la premisa de otorgar facilidades a los buques, así como el desembarque de pasajeros y tripulantes, cumpliendo con los protocolos correspondientes en materia sanitaria. En comunicación con la Unidad de Capitanías de

Puerto y Asuntos Marítimos de la Secretaría de Marina, a la que corresponde la autorización de arribos de embarcaciones a los puertos, se ha permitido la estancia en las zonas de fondeo y atraque de los cruceros turísticos que han dejado de operar en sus rutas de servicio y facilitar su reabastecimiento de insumos en vía de regreso a sus puertos de origen y, en los casos que se ha requerido, se han otorgado apoyos necesarios para el desembarque de pasajeros. La CGPMM en el ejercicio de las atribuciones que le otorgan las leyes de Navegación y Comercio Marítimos y de Puertos, en el marco de los convenios internacionales, suma esfuerzos para contener los efectos adversos derivados de esta pandemia y así aminorar el riesgo de contagio y propagación de dicha enfermedad en nuestro país (CGPMM, 2020).

Las Administraciones Portuarias Integrales (API) aplican Medidas de Prevención y Control en puertos marítimos, para la detección de casos sospechosos del COVID-19, con lineamientos estandarizados diseñados por la Dirección General de Epidemiología de la Secretaría de Salud. De igual modo, trabajan con Sanidad Internacional, dependiente de la Secretaría de Salud, que actúa en coordinación con los Servicios Estatales de Salud de la entidad federativa de pertenencia de cada puerto, para autorizar que embarcaciones, pasajeros y tripulantes sean recibidos en los puertos y puedan desembarcar.

La API Ensenada entre las acciones portuarias participa en los llamados “Puentes Humanitarios” que apoyan desembarcos de pasajeros y tripulantes de los cruceros que no fueron atendidos en otros países, trasladarlos al aeropuerto cercano para que aborden los vuelos a sus lugares de residencia. Las personas y sus pertenencias pasan por un procedimiento preventivo de desinfección individual, realizado por el equipo de Sanidad Internacional, para posteriormente trasladarlos en autobús a pie del avión. Asimismo, con el apoyo de los Centros de Control de Tráfico Marítimo, se ha permitido que se realicen cambios y rotaciones de tripulantes de 18 embarcaciones destacan los 11 frente al puerto de Ensenada y siete en Puerto Vallarta, ambos del litoral del Pacífico Mexicano. Aunque hubo en otras API en menor escala como en Cozumel y Puerto Progreso, el primero en el litoral del caribe mexicano y el segundo hacía el del Golfo de México. Las autoridades agilizan los trámites y logística de desembarco, garantizan la aplicación de los protocolos sanitarios emitidos por la Secretaría de Salud y siguen las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y de la Organización Marítima Internacional (OMI) (SCT API Ensenada).

Esquema 1. Cuando la pandemia de salud se volvió pandemia de economía



Fuente: Elaborado sobre la base de GID, 2020

Ante este escenario la pandemia de salud se volvió pandemia económica de acuerdo al Grupo Interinstitucional de Investigación del Colegio de la Frontera Norte (Gidi 2020), lo cual da pauta para analizar las afectaciones en el aspecto económico del Covid 19 en los municipios del CEEM (Esquema 1).

- **Afectaciones en lo económico**

El Corredor Económico Ensenada Mexicali se caracteriza por diversidad de actividades económicas de sus ciudades principales: en Ensenada las portuarias, la pesca, el turismo y otros servicios, el puerto cuenta con conexiones multiescalares con otros países. En Rosarito el turismo, los servicios y la pesca. En Tijuana se advierte una estructura económica diferente, basada en la presencia de maquiladoras, que incide en la importante dimensión de su industria, además de turismo y servicios de alta tecnología (como las telecomunicaciones) ligada a mercados externos, especialmente con los de California y otros lugares de Estados Unidos (Padilla y Castillo, 2011). Registra intensas interacciones económicas con Estados Unidos y la propia península de Baja California. Con el vecino país del norte destacan los grupos de migrantes de mano de obra barata para trabajos agrícolas, así como los que al no poder cruzar la frontera engrosan las filas de trabajadores en las numerosas maquiladoras existentes, principalmente en Tijuana y Mexicali, que trabajan para aquel país, aspectos que inciden en su dinámica demográfica. En las ciudades fronterizas donde no frena la movilidad y no se siguen adecuadamente las medidas de sana distancia. En función de los múltiples contagios desde fines de marzo el condado de San Diego de Estados Unidos se declaró en cuarentena, se cerró entonces la frontera con México para actividades no esenciales.

En el Colegio de la Frontera Norte el citado Grupo Interinstitucional de Investigación (GIDI) aplicó una encuesta para medir impactos iniciales de esta contingencia sobre empresas establecidas en Baja California asociada a la medición de impactos inmediatos⁹. Se indagó sobre las afectaciones en el empleo, en la producción y los servicios, en las cadenas de suministro, en el mercado y en las finanzas, es una perspectiva sólida acerca de la magnitud de esos impactos y, en cierta medida, de su naturaleza y sentido. Se exploran todos los sectores de la economía bajacaliforniana en todos los municipios a la vez. Se puede considerar como una instantánea de los primeros datos de un impacto que todavía no concluye. Como proporción del universo, la muestra de 1,035 empresas tiene validez estadística con nivel de confianza del 99% un margen de error de 3.99% a nivel estatal. El periodo del levantamiento de la información abarcó del 8 de abril al 7 de mayo del 2020 (GIDI, 2020). Debe enfatizarse que se llevó a cabo en las localidades principales de los municipios que forman parte del CEEM y resultan representativas de lo que ocurre en el mismo.

En el contexto macro del CEEM la encuesta elaborada por el GIDI sobre la muestra de 1,035 respuestas validadas proporciona la representatividad de los municipios del estado de Baja California en cuanto a número de empresas: Tijuana con el 60%, Mexicali 24%, Ensenada 9%, Playas de Rosarito 5% y Tecate 2%. De ese total de empresas en una combinación de variables sobre reducción de empleo, reducción de horas trabajadas y potencial reducción de ingresos, las afectaciones se consideran según los encuestados en un

⁹ Instrumento central Encuesta on-line, Muestra de 1,035 empresas en el estado, Alcance multisectorial

29.2% con afectación severa, en 39.6% con afectación intermedia y en un 31.2% con afectación menor (estimación realizada con una combinación de variables sobre reducción de empleo, reducción de horas trabajadas y potencial reducción de ingresos).

A escala municipal, con esa misma combinación, esto se refleja en el Gráfico 1, se considera que los municipios más afectados son los de menor población Playas de Rosarito y Tecate, con afectación menor e intermedia Ensenada y Tijuana y Mexicali con predominio de afectación intermedia.

Gráfico 1. Nivel de afectación económica en los municipios de Baja California por la crisis económica derivada del Covid 19



Fuente: elaborado sobre la base de GIDI (2020)

Si esto mismo se desglosa en cuanto a reducción de empleos se tiene el Cuadro 1, en donde se combinan el municipio y el subsector económico, observándose mayor reducción en Mexicali en el nivel más alto de pérdida en el subsector turismo, después el de Playas de Rosarito en turismo, manufactura y comercio y las menores proporciones en los de Tijuana y Ensenada, en este incluso en el sector agropecuario se detecta un nivel bajo.

Cuadro 1. Afectaciones en la economía del CEEM por subsectores por reducción de empleos derivado del cierre de empresas por el Covid 19

Subsector	Municipio					% De casos
	Playas de Rosarito	Tecate	Mexicali	Tijuana	Ensenada	
Turismo						70%
Construcción						65%
Manufactura						58%
Comercio						56%
Servicios Profesionales						43%
Actividades De Soporte						41%
Agropecuario						35%
% De casos	72%	58%	53%	50%	48%	
	alto	medio alto	medio	medio bajo	bajo	sin dato

Fuente: GIDI, 2020.

AFECTACIONES EN LA SALUD Y ECONOMÍA DE LA CIUDAD PUERTO DE ENSENADA
EN EL CONTEXTO DEL CORREDOR ECONÓMICO ENSENADA MEXICALI POR EL COVID 19

Las mayores proporciones de afectación por subsector en la combinación con el municipio se aprecian de manera marcada en el municipio de Playas de Rosarito.

Por otro lado, en empresas que proyectan más afectaciones de sus ingresos de acuerdo a la combinación de municipio, subsector y empresas que estiman perder más del 40% de sus ingresos se presenta el Cuadro 2. Hay algunos subsectores de los que no se obtuvo información debido a que, por ejemplo, el subsector agropecuario sólo se desarrolla en los municipios de Ensenada y Mexicali; resalta que, excepto en Tecate el más afectado es el subsector del turismo y después el de comercio. Ensenada registra nivel medio.

Cuadro 2. Empresas que estiman perder más del 40% de sus ingresos en 2020

Subsector	Municipio					% De casos
	Playas de Rosarito	Ensenada	Tijuana	Mexicali	Tecate	
Turismo						78%
Comercio						52%
Agropecuario						50%
Construcción						50%
Servicios Profesionales						48%
Actividades de Soporte						45%
Manufactura						28%
% De Casos	57%	54%	50%	44%	24%	
	alto	medio alto	medio	medio bajo	bajo	sin dato

Fuente: Gidi, 2020

Las mayores afectaciones en cuanto a pérdida de ingresos en las empresas se relacionan con aquellas de los subsectores del turismo y comercio, Ensenada también registra pérdidas en el turismo, pero en menor proporción. En Playas de Rosarito en comercio y manufactura. Las menores proporciones se aprecian en Tecate que incluso no tiene empresas en algunos subsectores.

Al menos 100 empresas maquiladoras que operan en el estado de Baja California, el 4 de mayo abrieron sus puertas al ser autorizadas por realizar “actividades esenciales”. Esta “normalización parcial” de operaciones económicas en la región norte del estado, implicó que aproximadamente unos 40,000 trabajadores, alrededor del 15% del empleo total en las maquiladoras se movilizaran: ya sea por transportes de empresas o públicos, lo que parece contradictorio y muy riesgoso, ya que para esa fecha esta entidad era la segunda del país por número de fallecimientos de Covid 19 y cuando, según las autoridades sanitarias, el pico de la pandemia supuestamente está próximo y se prolongará durante la segunda y tercera semana de mayo (Hualde, 2020).

En el estado de Baja California entre las políticas públicas para apoyar la economía están: entrega de despensas, creación de consejos municipales para reactivación de

economía, financiamiento a proyectos científicos y tecnológicos relacionados con la emergencia sanitaria, suspensión de pagos fiscales por un mes y créditos a Pymes entre otras (CIDE,2020).

Para muchos, si bien los objetivos de la salud pública y los de la economía eran importantes, también se hallaban en antagonismo ético y en relación con las políticas que deben ser adoptadas y, sobre todo, la consideración del tiempo durante el cual las medidas deben ser puestas en práctica (Chacón, 2020 y Hualde, 2020).

Lo anterior se asocia a lo que menciona Chacón (2020: s/p) “la sociedad vivirá el momento más complejo del Covid 19 bajo un dualismo ético (al mejor estilo del Ser / Deber Ser moral de Kant) donde ambas opciones -salud y economía- son tan buenas, débiles, necesarias y co-dependientes”...”desde lo económico la paulatina baja de las Pequeñas y Medianas Empresas (Pymes) a causa del encierro llegará a su mayor punto de iliquidez, mientras la casi nula demanda de hidrocarburos y el pánico bursátil *'harán de las suyas'* con las tasas de interés y el precio de divisas impactando la capacidad de multinacionales de consumo masivo y bancos; que sumado al detenimiento de aviones, barcos, y hospitalidad harán que para el verano varios países oscilen en tasas de desempleo entre 20 y 25%”.

En Ensenada se creó un Comité Municipal de Contingencia, para diseñar, implementar y dirigir acciones que afectan a la ciudad por la pandemia del COVID-19, con regidores, funcionarios, empresarios, académicos y ciudadanos, como organismo base de toma de decisiones puntuales. El Servicio de Administración Tributaria (SAT) hizo un llamado a los contribuyentes a continuar con sus contribuciones para mantener la operación de las instituciones del estado mexicano para recabar mayores recursos para ventiladores, equipo médico, insumos, así como medicamentos que serán vitales para atender la crisis sanitaria por el COVID-19. Pero cabe cuestionar ¿con qué ingresos, las y los contribuyentes podrán pagar? Si la crisis sanitaria los negocios, centros comerciales, bares, restaurantes han cerrado y ha habido desempleo (Monitor Económico de Baja California, 2020).

En el caso específico de Ensenada al declararse el confinamiento oficialmente al inicio de este escenario la actividad turística se paralizó por la suspensión de arribos de cruceros, nulo turismo carretero, cancelación de habitaciones de hotel y cierre temporal de negocios a causa de la pandemia del coronavirus. Operadores de tours, transportistas, meseros, bares, vendedores de curiosidades, comerciantes informales, proveedores, músicos, fotógrafos y los propios patrones, se enfrentaron a una crisis con un panorama de incertidumbre. Solo por la suspensión de 35 cruceros programados entre el 14 de marzo y el 14 de abril, se dejarán de percibir 85 millones de pesos, según estimó Proturismo (paramunicipal encargada de apuntalar la actividad en el municipio). En el turismo carretero, alrededor de 3.5 millones de turistas arriban a Ensenada por esta vía que no tendrá acceso. Hay que sumar una drástica caída en la ocupación hotelera de hasta 82% (entre el 1 y 22 de abril, comparado con 2019), cancelación de reservaciones, eventos pospuestos o suspendidos. Por otro lado, el cierre temporal de negocios, cambios de operación en restaurantes y falta de consumo. Las empresas han tenido que recurrir al adelanto de vacaciones de su personal, recorte de empleados, reducir horarios de labores, entre otras medidas, para poder sortear una crisis sanitaria y económica inesperada. La primera señal de lo que se avecinaba fue la ya mencionada cancelación de los arribos de cruceros a Ensenada, adonde anualmente llegan 670 mil pasajeros vía marítima (Monitor Económico de Baja California, 2020).

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) “con el apoyo de la Embajada de México en el Reino Unido de la Gran Bretaña, incorporó a los puertos mexicanos de altura a la Declaración de los miembros de la Mesa Redonda de Autoridades Portuarias (PAR, por sus siglas en inglés), ante la situación global por el COVID-19, liderada por Singapur. Entre las mejores prácticas que compartió México con el resto de los países, se encuentra el programa de Puentes Humanitarios del que ya se hizo mención “que ha resultado un éxito por la seriedad, responsabilidad y solidaridad con la que está actuando el Gobierno Federal, tema que resultó del interés general”. Los representantes coincidieron en que ningún país sólo puede ganar la lucha contra el COVID-19, sin tener acceso continuo a las mercancías que llegan gracias al transporte marítimo” (T21 Redacción 2020).

Aunado a la emergencia sanitaria, otro asunto que mantiene preocupados a los habitantes de Ensenada es el manejo de la economía en dólares, tomando en cuenta que en bancos para mayo de 2020 ya había rebasado los 25 pesos por uno esta divisa, esto se debe a que en esta ciudad al formar parte del CEEM muchas de las transacciones financieras se realizan en dólares.

Como corolario, respecto a los temas de análisis referidos a las afectaciones en la salud y economía de la ciudad puerto de Ensenada en el contexto del CEEM y las ciudades y su población que lo componen, cabe citar lo que expresa Solís (2020) que la pandemia del Covid 19 no solo involucra la salud y la economía, ahora está la política, la salud ha quedado atrás, en muchos países se está manejando por la “ciencia de la política” como él la llama, como un populismo científico, en algunos casos se ha simplificado el evento y sus consecuencias, algunos políticos han puesto en duda la seriedad de los acontecimientos. En contraparte hay que considerar a las comunidades de científicos comprometidos con solucionar la situación. Se puede decir que probablemente estemos ante un cambio de época.

Conclusiones

La ciudad puerto de Ensenada forma parte del Corredor Económico Ensenada Mexicali (CEEM) en el estado de Baja California, delimitación que permite un análisis integrado de una zona que está conformada por cinco ciudades, la propia Ensenada, Rosarito, Tijuana, Tecate y Mexicali; las tres últimas fronterizas con Estados Unidos, cuenta con un puerto en Ensenada y la única capital estatal fronteriza que es Mexicali; así como dos zonas metropolitanas la de Tijuana y la de Mexicali.

El CEEM tiene como vocación económica la industria maquiladora, servicios y turismo y en cierto grado la agricultura, se observa el impulso propiciado por una economía globalizada en donde ha intervenido el Tratado de Libre Comercio de Norteamérica (TLCAN) y ahora a partir de julio de 2020, el nuevo Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).

El análisis de la ciudad puerto de Ensenada se contextualiza en el CEEM ante la pandemia del Covid 19, ya que su ubicación en éste, hace a toda la zona propicia a los contagios por registrar una gran movilidad dentro de su territorio y con Estados Unidos, el país que registra el mayor número de personas con este virus a escala mundial y más aún por ser fronterizo con el estado de California de ese país, que es en aquella nación de los que registran de las más altas cifras de contaminación de Covid 19.

Las perspectivas de análisis de las afectaciones del Covid muestran que desde inicios de la contingencia sanitaria por la expansión a escala mundial del COVID-19 se evidenció que la salud y economía eran antagónicas, sin embargo, en un momento la primera afectó significativamente a la segunda.

En el contexto del CEEM las afectaciones en cuanto a la salud tienen relación estrecha con la característica urbana, ya que se ha corroborado que en mayores concentraciones de población el contagio por Covid 19 es mayor por la intensa movilidad que se registra intra e inter en su territorio, incluso al contar con dos zonas metropolitanas, una de ellas la de Tijuana que se convierte en mega al mostrar continuidad con la de San Diego del estado de California de Estados Unidos, toda la región se hace propicia a los contagios.

Hacia abril del presente año el estado de Baja California era de los que estaban con registros de mayor intensidad de contagios, ubicados principalmente hacia la zona que constituye el CEEM, por lo que ha continuado con el denominado Semáforo de Vigilancia Epidemiológica en color rojo que corresponde al nivel más alto.

Al interior del CEEM la ciudad puerto de Ensenada es de las que menor presencia de contagios de Covid 19 presenta, esto se debe a un riguroso blindaje de ingreso de personas por carretera.

El puerto de Ensenada está sujeto a los lineamientos sanitarios del Sistema Portuario Nacional y este a su vez a los de la Organización Marina Internacional (OMI) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM).

En cuanto a las afectaciones a la economía el CEEM registra un intenso movimiento comercial y turístico al igual que con Estados Unidos. En una estimación con una combinación de variables sobre reducción de empleo, reducción de horas trabajadas y potencial reducción de ingresos, los municipios del CEEM más afectados son los de menor población Playas de Rosarito y Tecate.

Con referencia a la reducción de empleos una combinación del municipio con el subsector económico se detecta mayor reducción en Mexicali en el nivel más alto de pérdida en el subsector turismo, después el de Playas de Rosarito en turismo, manufactura y comercio y las menores proporciones en los de Tijuana y Ensenada, en este incluso en el sector agropecuario se detecta un nivel bajo

Las mayores afectaciones en cuanto a pérdida de ingresos en las empresas se relacionan con aquellas de los subsectores del turismo y comercio, Ensenada también registra pérdidas en el turismo, pero en menor proporción.

En el caso específico de Ensenada en lo económico, el confinamiento oficialmente al inicio de este escenario de la pandemia, se vio suspendido el turismo por tierra y la suspensión de arribos de cruceros, cancelación de reservas de hotel y cierre temporal de negocios, la ciudad puerto se enfrenta a una crisis con un panorama de incertidumbre.

Finalmente, la pandemia de salud por el Covid 19 se convirtió en pandemia económica, y en la actualidad se ha tornado en pandemia política, pues muchos gobiernos la han manejado desde esa perspectiva, cuando la primordial es la de la salud.

Bibliografía

- Asuad, N., (2001) *Economía regional y urbana*. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- Ayuntamiento de Tijuana, 2010-2013. *Diagnóstico Instituto Metropolitano de Planeación de Tijuana*. [En línea]. En: <http://www.implantijuana.com/planeacion.htm>. [Último acceso: 11 abril 2020].
- Bauman, Z., (2003) *Modernidad líquida*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica. [En línea]. En: <https://catedraepistemologia.files.wordpress.com/2009/05/modernidad-liquida.pdf>. [Último acceso: 30 junio 2020].
- CDC COVID Data Tracker, (2020) *United States COVID-19 Cases and Deaths by State* Maps, charts, and data provided by the Centers for Disease Control and Prevention 14 julio 2020. [En línea]. En: <https://www.cdc.gov/covid-data-tracker/index.html#cases> [Último acceso: 15 julio 2020].
- Centro de Investigación y Docencia Económica, (CIDE) (2020) Mapa de las medidas económicas ante la pandemia COVID-19 Información recopilada de notas periodísticas, reportes de prensa y canales oficiales Corte realizado hasta el 21 de mayo del 2020. [En línea] En: <https://lnppmicrositio.shinyapps.io/PoliticaseconomicasCovid19/> [Último acceso: 15 julio 2020].
- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, (CGPMM) (2020) *Medidas implementadas por puertos y marina mercante ante la propagación del COVID-19*. [En línea]. En: <https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/articulos/medidas-implementadas-por-puertos-y-arina-mercante-ante-la-propagacion-del-covid-19-238998> [Último acceso: 15 julio 2020].
- Chacón, C., (2020) *Dualismo ético: Salud vs Economía*. [En línea]. En: <https://www.forbes.com.mx/dualismo-etico-salud-vs-economia/> [Último acceso: 11 abril 2020].
- Gabarini, R., (2007) *Desarrollo local endógeno blogspot*. [En línea]. En: <http://desarrollolocalendogeno.blogspot.com/2007/08/anlisis-de-un-territorio-municipio-de.html> [Último acceso: 19 07 2020].
- García, J., (2020) "Rebasan a Ensenada contagios de Covid-19". *El Imparcial*, 3 de julio de 2020 [En línea]. En: <https://www.elimparcial.com/tijuana/ensenada/Rebasan-a-Ensenada-contagios-de-Covid-19-20200702-0029.html>. [Último acceso 10 de julio 2020].
- GIDI, (2020) *Impactos de COVID-19 en las empresas de la Baja California*. Resultados finales al 7 de mayo, Documentos de Contingencia no. 7, Grupo Interinstitucional de Investigación (Proyecto Coordinado por AXIS), El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana. [En línea]. En: <https://www.clasco.org/wp-content/uploads/2020/06/GIDI2.pdf> [Último acceso 10 de junio 2020].
- Gobierno de Baja California, (2020) *Información oficial del nuevo Coronavirus (COVID-19)*. [En línea]. En: <http://www.baja.california.gob.mx/coronavirus> [Último acceso 13 de julio 2020].

- Hirschman, A., (1958) *The strategy of economic development*. New Haven: Yale University Press. E.U.A
- Hualde, A., (2020) *Actividades esenciales: La disyuntiva entre salud y economía*. [En línea] En <https://www.uniradioinforma.com/columnas/columnista/294/columna13149.html> [Último acceso: 18 junio 2020].
- Marcos, M. y Mera, G., (2009) "Fuentes de datos y nuevas dinámicas urbanas: posibilidades de los censos nacionales para el estudio de las microdiferencias espaciales (1970-2001) Buenos Aires" en *X Jornadas Argentinas de Estudios de Población de la AEPA*. San Fernando del Valle de Catamarca, 4, 5 y 6 de noviembre de 2009. CD-ROM. s.n.
- Monitor Económico de Baja California, (2020) "Urge en BC plan de acción económica ante Covid 19" en *Monitor Económico de Baja California*. [En línea]. En: http://monitoreconomico.org/media/pdf/edicion-digital/2020/03/30/31_marzo_2020.pdf [Último Acceso: 12 junio 2020].
- Myrdall, G., (1968) *Teoría económica y regiones subdesarrolladas*. Fondo de Cultura Económica. México.
- Mulato, A., (2020) "Tijuana no es el lugar más infectado de COVID-19 en el mundo como dijo Trump" en *Associated Press ApNews* June 12, Sección Tópicos [En línea]. En: <https://apnews.com/afs:Content:9023360155> [Último acceso: 20 junio 2020].
- Oficina del Censo de EE UU., (2020) *Archivos de límites cartográficos – Shapefile*, [En Línea]. <https://www.census.gov/geographies/mapping-files/time-series/geo/cartoboundary-file.html> [Último acceso: 20 junio 2020].
- Organización Marítima Internacional, (OMI) (2020) *Enfrentarnos a COVID-19: un viaje compartido Declaración del Secretario General de la OMI*. [En línea] En: <http://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/08-IMO-SG-message.aspx> [Último acceso: 08 abril 2020].
- Organización Mundial de la Salud OMS, (2020a) *Alocución de apertura del Director General de la OMS Conferencia de prensa sobre la COVID-19 celebrada el 13 de julio de 2020*. [En línea] En: <https://www.who.int/es/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---13-july-2020> [Último acceso: 14 julio 2020].
- Organización Mundial de la Salud OMS, (2020b) *Declaración sobre la segunda reunión del Comité de Emergencias del Reglamento Sanitario Internacional (2005) acerca del brote del nuevo Coronavirus (2019-nCoV)* [En línea]. En: <http://bit.ly/33kQLkq> [Último acceso: 14 julio 2020].
- Padilla, L. y Castillo, F., (2011) "Proceso de urbanización en el corredor económico Ensenada Mexicali, 1950-2005" en *Revista Geográfica de América Central*, Issue 47E, pp. 1-17.
- Padilla, L., García de León, A. y Castillo, F., (2012) Delimitación espacial del Corredor Económico Ensenada-Mexicali en *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía Universidad de Colombia*, Issue 21, pp. 65-81.

- Perroux, F., (1964) *L'économie du xxème siècle*. Segunda ed. Paris: Universidad de Francia.
- Sánchez, A., (2016) "Sistema de ciudades y redes urbanas en los modelos económicos de México" en *Problemas del Desarrollo*, 184(47), pp. 1-34.
- Sánchez, J., Arce, L. y Rodríguez, A., (2020) "Enfermedad por coronavirus 2019 (COVID-19) en América Latina: papel de la atención primaria en la preparación y respuesta" en *Elsevier Atención Primaria Volumen 52, Número 6 junio – julio de 2020*, páginas 369-372 [En línea]. En: <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0212656720301177?token=7B391D645CEE769887ABEE52DD58CE4C6DCC008F65B9390F0B5C0F87A2463ECF36E570C9527209F3398FFF098F7EEED9> [Último acceso: 15 julio 2020]
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) Administración Portuaria de Ensenada (API Ensenada), (2020), *El gobierno de México ha realizado puentes humanitarios* [En línea]. En: <https://www.puertoensenada.com.mx/esps/0000741/el-gobierno-de-mexico-ha-realizado-puentes-humanitarios> [Último acceso: 13 julio 2020].
- Sistema para la Consulta de Información Censal, (SCINCE) Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI), (2016), [En línea]. En: <https://www.inegi.org.mx/app/descarga/> [Último acceso: 14 junio 2020].
- Solís, J., (2020) "La razón científica frente al populismo en tiempos de coronavirus" en *Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Pensar la Pandemia Observatorio Social del Coronavirus. Costa Rica*. [En línea]. En: <https://www.clacso.org/la-razon-cientifica-frente-al-populismo-en-tiempos-del-coronavirus/>. [Último acceso: 16 julio 2020].
- Suárez, M. et al., (2020) *Vulnerabilidad ante Covid 19 en México*, Universidad Nacional Autónoma de México, México [En línea] en: <https://www.igg.unam.mx/covid-19/Vista/archivos/vulnerabilidad.pdf> [Último acceso: 14 julio 2020].
- T21 Redacción, (2020) "México, en lista 33 países con puertos abiertos ante COVID-19" 03 de junio de 2020 [En línea]. En: <http://t21.com.mx/maritimo/2020/06/03/mexico-lista-33-paises-puertos-abiertos-ante-covid-19> [Último acceso 15 de julio de 2020].
- Villeras I. y Juárez M., (2020) "Las enfermedades crónico degenerativas (diabetes mellitus e hipertensión) y la vulnerabilidad ante el COVID-19" en *Revista Posición, N° 3*. Instituto de Investigaciones Geográficas, Universidad Nacional de México. [En línea]. En: <https://posicionrevista.wixsite.com/inigeo/numero-3-2020>.