



134

**Ensenada, el Sauzal y Colonet:
su relación jurídica**

RENÉ ALEJANDRO AGUILAR

DERECHO INTERNACIONAL

Octubre de 2009

En el presente documento se reproduce fielmente el texto original presentado por el autor, por lo cual el contenido, el estilo y la redacción son responsabilidad exclusiva de éste. ❖ D. R. © 2009, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Circuito Maestro Mario de la Cueva s/n, Ciudad de la Investigación en Humanidades, Ciudad Universitaria, 04510 México, D. F. ❖ Venta de publicaciones: Coordinación de Distribución y Fomento Editorial, Arq. Elda Carola Lagunes Solana, Tels. 5622-7463/64 exts. 703 o 704, fax 5665-3442.

CONTENIDO

Introducción.....	3
-------------------	---

Capítulo I

EL PUERTO DE ENSENADA

1. Antecedentes del Puerto de Ensenada.....	4
2. Historia del Puerto.....	10
3. Acerca del Puerto.....	16
4. Puerto Ciudad.....	22
5. El Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2006-2011.....	28
6. Vinculación del Puerto con el Programa Rector de Desarrollo Pesquero.....	37
7. Misión y Visión del Puerto.....	41

Capítulo II

EL PUERTO DEL SAUZAL

1. Antecedentes del Puerto del Sauzal.....	43
2. La concesión del puerto del Sauzal.....	45
3. La concesión del fraccionamiento Costa Azul perteneciente al Sauzal.....	50
4. La división político administrativa del Sauzal, Colonet y Ensenada.....	54

Capítulo III

EL PUERTO DE COLONET

1. Antecedentes del proyecto de Colonet.....	63
2. La habilitación del puerto de Colonet.....	81

3. La delimitación del recinto portuario de Colonet.....	83
4. La nueva ciudad de Colonet.....	87
Conclusiones.....	90
Bibliografía.....	91

A mi padre Eusebio Aguilar Castro +
de Ensenada

Al Dr. Raúl Cervantes Ahumada +
mi director de tesis Doctoral

INTRODUCCIÓN

¿Es posible crear un puerto de la nada? Y que ¿ese puerto sea competitivo a nivel internacional desde su nacimiento? ¿Puede México pasar a ser una superpotencia marítima? ¿Puede México estar entre los primeros cinco países del mundo?

Estas son las interrogantes planteadas y vamos a contestarlas investigando tres puertos mexicanos: dos ya funcionando y uno por funcionar.

La propuesta del Plan Maestro de Desarrollo Portuario 2006-2011 de la Administración Portuaria Integral (API) de Ensenada, Baja California, menciona que el puerto atractivo y estratégico para el turismo y para las actividades náuticas y de cruceros, del Pacífico de América del Norte, sea Ensenada. También, que el puerto que brinde mejores condiciones para el desarrollo de los sectores pesquero, industrial y comercial de la región, sea El Sauzal. Y por último que el puerto alimentador de carga contenerizada, hacia Estados Unidos de América, más importante del Pacífico Mexicano, sea el de Colonet.

Por lo mismo, este trabajo lo dividimos en tres capítulos: el primero se refiere a Ensenada; en el segundo, hablamos sobre El Sauzal; y en el tercero investigamos sobre Colonet.

En el capítulo primero, “El puerto de Ensenada”, hablamos sobre: los antecedentes del puerto de Ensenada; la historia del puerto; acerca del puerto; puerto ciudad; el Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2006-2011; vinculación del puerto con el Programa Rector de Desarrollo Pesquero; y misión y visión del puerto.

De ahí, pasamos al capítulo segundo, donde comentamos sobre “El puerto del Sauzal”, y en particular, investigamos acerca de los antecedentes del Puerto del Sauzal; la concesión del puerto del Sauzal; la concesión del fraccionamiento Costa Azul perteneciente al Sauzal; y la división político administrativa del Sauzal, Colonet y Ensenada.

Concluimos con el capítulo tercero, e investigamos sobre “El puerto de Colonet”, y hablamos de los antecedentes del proyecto de Colonet; la habilitación del puerto de Colonet; la delimitación del recinto portuario de Colonet; y sobre la nueva ciudad de Colonet.

El autor es doctor en Derecho Internacional, profesor de Derecho Internacional Privado e Historia del Derecho Mexicano en la Facultad de Derecho de la Universidad de Colima

CAPÍTULO I

EL PUERTO DE ENSENADA

SUMARIO: 1. Antecedentes del Puerto de Ensenada. 2. Historia del Puerto. 3. Acerca del Puerto. 4. Puerto Ciudad. 5. El Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2006-2011. 6. Vinculación del Puerto con el Programa Rector de Desarrollo Pesquero. 7. Misión y Visión del Puerto.

1. ANTECEDENTES DEL PUERTO DE ENSENADA

Los océanos y los mares ocupan el 72 por ciento de la superficie del globo, es decir, 314 millones de kilómetros cuadrados. Esta masa de 1,330 millones de kilómetros cúbicos da a nuestro planeta su color. En efecto, vista desde el espacio, la Tierra es azul.¹ Por esta precisa razón, debiera llamarse “agua” y no “tierra”.²

Fuente de vida, las superficies marinas son surcadas por flotas cada vez más potentes. Son, por lo tanto, una apuesta geoestratégica decisiva. Como señalaba el Almirante Mahan, que vivió entre 1840 y 1914: “la potencia marítima está unida en primer lugar al comercio y éste sigue las rutas más ventajosas, la potencia militar ha seguido siempre al comercio para ayudarle a progresar y para protegerle”. En el alba del siglo XXI los océanos están en trance de convertirse en el sexto continente.³

La pesca y el comercio son las actividades tradicionales de las superficies marinas.

En los años 1950-1960 se pescaron 28 toneladas de pescado anuales. Treinta años más tarde se pescaron más de 75 millones de toneladas anuales. Estos progresos se deben a las nuevas técnicas de explotación de los mares. El recurso sistemático al sonar para detectar los bancos de peces, la utilización de redes de arrastre lanzadas a más de 600 metros de profundidad, la modernización de los métodos de conservación dio un poder excepcional a las flotas de arrastreros y buques-fábrica. Esta pesca moderna es tan intensiva

¹ Atlas geopolítico Aguilar. España. 1989. p. 130.

² Anuario mexicano de Derecho Internacional. México. UNAM. Vol. VIII. 2008. pp. 823-829.

³ Atlas geopolítico Aguilar. España. 1989. p. 130.

que conduce a una situación de sobreexplotación. La pesca masiva es el principio de empobrecimiento de las zonas marinas tradicionales y de conflictos cada vez más importantes entre las flotas rivales.⁴

Sin embargo, parece perfilarse un cambio. Hasta ayer depredador, el hombre está desde ahora obligado a explotar el mar más racionalmente. Con varios siglos de retraso sobre la actividad agrícola, están surgiendo auténticas granjas submarinas en Japón, Noruega, Gran Bretaña, México y numerosos países en vías de desarrollo enfrentados al problema de malnutrición.

La litoralización creciente de las actividades industriales simboliza perfectamente la relación complementaria entre el comercio marítimo y la industria. Las metrópolis mundiales más grandes y los centros industriales más dinámicos están situados hoy al borde del mar. La revolución de los transportes marítimos, caracterizada por el gigantismo y por los nuevos métodos de fletes –contenedores- ha rebajado el coste del transporte.

El océano Pacífico, en particular, en sus mares ribereños tiene una superficie de 180 millones de kilómetros cuadrados, es decir, la mitad de los mares del globo. Desde la segunda guerra mundial, el Pacífico es uno de los ejes de las relaciones internacionales.⁵

Hace casi cuarenta años no era usual mirar el Pacífico como el mare nostrum del mañana, pero en cambio hoy está de moda.⁶

Las grandes potencias presentes alrededor del Pacífico son: Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Japón, China, Australia, Nueva Zelanda y nosotros agregamos a México como una superpotencia en el futuro.⁷

En la configuración del nuevo mapa de relaciones económicas internacionales, el fuerte crecimiento de las relaciones económicas entre la orilla asiática del Pacífico y el frente de América al mismo océano, impulsadas inicialmente por Estados Unidos y Japón, y difundidas después a todo el amplio espacio marítimo, era lógico que se alcanzara algún tipo de formalización, precisamente a través de la APEC (Cooperación Económica de Asia y el Pacífico en inglés).⁸

⁴ Atlas geopolítico Aguilar. España. 1989. p. 131.

⁵ Ídem. p. 8.

⁶ Ídem. p. 9.

⁷ Íbidem. p. 194.

⁸ TAMAMES, Ramón y HUERTA, Begoña G. Estructura económica internacional. Madrid. Alianza editorial. 2003. p. 374.

El acta de nacimiento de la entidad que nos ocupa se suscribió en la reunión celebrada en Canberra, en noviembre de 1989, y a ella asistieron representantes de 26 países de ambas orillas del Pacífico; alentados en sus propósitos por el espectacular progreso del comercio recíproco que ya había desbordado el intercambio del Atlántico entre América del Norte y Europa.

El conjunto de los 18 países miembros fundadores de la APEC (Australia, Brunei, Canadá, China, Corea del Sur, Estados Unidos, Filipinas, Hong Kong, Indonesia, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Papúa Nueva Guinea, Singapur, Tailandia, Taiwán y Vietnam), disponían en 1994 del 37 por ciento de la población mundial, protagonizaban el 40 por ciento del comercio, y suponían algo más de la mitad del producto bruto mundial. A estos países se sumaron tres: Perú, Chile y Rusia para conformar los 21 miembros actuales.

Cuando se contempla esta zona se piensa en los refugios naturales que pueden ser utilizados por las diferentes embarcaciones de superficie y sumergibles que fondeen en estas aguas. Los archipiélagos poseen también amplios dominios oceánicos en razón de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Este es un instrumento comprensivo, producto de largas y sesudas discusiones, que contiene todo lo relativo a los espacios marítimos, y del cual se tiene que echar mano a cada momento. Es una fuente escrita, que influye de cualquier manera en la formación definitiva del derecho del mar. Su impacto es indudable.⁹

Cuando dos o más miembros de la comunidad internacional contratan, los instrumentos que contienen esos pactos tienen un valor jurídico claro y preciso, es decir, que en este caso la función es de recoger en normas jurídicas ciertas las intención de los pactantes, y hacerlos que se comporten conforme a determinados cánones.¹⁰

El Derecho del mar tradicional había sido en gran parte creado y mantenido por las grandes potencias marítimas: no podía ser de otro modo, ya que la costumbre resultaba entonces de la conducta seguida por los principales usuarios del mar. Hoy, en cambio, el consenso general que surgió en el seno de una conferencia realmente universal, y en algunos casos las opiniones ampliamente mayoritarias que se expresaron, no han podido menos que tener un impacto considerable sobre la “lex lata” en la materia. Cabe, pues, decir

⁹ SEPÚLVEDA, César. Derecho Internacional. México. Porrúa. 2002. p. 592.

¹⁰ SEPÚLVEDA, César. El lugar del Derecho Internacional en el universo jurídico. México. Porrúa. 1989. p. 37.

que la Conferencia causó importantes desarrollos y provocó el surgimiento de nuevas normas en el Derecho del mar contemporáneo.¹¹

Como dice el texto de la Conferencia: “Se reconoce la conveniencia de establecer, por medio de la convención, con el debido respeto de la soberanía de todos los Estados, un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del estudio marino y la conservación de sus recursos vivos.”¹²

Y continúa: “El logro de esos objetivos habrá de contribuir a la realización de un orden económico internacional justo y equitativo que tenga en cuenta los intereses y necesidades de toda la humanidad y, en particular, los intereses y necesidades especiales de los países en desarrollo, sean ribereños o sin litoral.”¹³

La internacionalización de los fondos marinos más allá de la jurisdicción nacional se inscribe dentro del problema más general de la instauración de un nuevo orden económico internacional, incluso se le puede considerar como su primera y concreta realización.¹⁴

El concepto en si de los fondos marinos como “patrimonio común de la humanidad” implica la sustitución de las ideas tradicionales de soberanía territorial, interés nacional y libre explotación, por las ideas de comunidad, no apropiación, administración internacional y equitativa distribución de los beneficios; principios que forman la base principal de la constitución de un nuevo orden económico internacional.¹⁵

El fondo de los mares está cubierto por nódulos polimetálicos, fragmentos de rocas que contienen hierro, manganeso, cobalto, níquel, cobre, titanio, etc. La zona explorada del Pacífico contiene el equivalente de las reservas terrestres de cobalto y de manganeso.¹⁶

¹¹ JIMENEZ DE ARECHAGA, Eduardo. El Derecho Internacional contemporáneo. Madrid. Tecnos. 1980. p. 239.

¹² ARELLANO GARCIA, Carlos. Segundo curso de Derecho Internacional Público. México. Porrúa. 1998. p. 189.

¹³ Ídem.

¹⁴ GOMEZ-ROBLEDO VERDUZCO, Alonso. Temas selectos de Derecho Internacional. México. UNAM. 1994. p. 180.

¹⁵ Ídem.

¹⁶ Atlas geopolítico Aguilar. p. 194.

Estas extensiones marítimas son asimismo muy ricas en pesca, lo que atrae la flota de arrastreros de alta mar de numerosos países en busca de pesca o de información de cualquier índole.

Ubicándonos en nuestro tema, podemos decir que un puerto es el lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.¹⁷

Los puertos marítimos son lugares habilitados por el Ejecutivo Federal para prestar servicios a los barcos que a ellos arriben o que de ellos zarpen. Son las puertas de entrada a tierra firme, como lo indica su etimología: del latín porta: puerto.¹⁸

El puerto es un lugar de la tierra junto al agua, abrigado naturalmente, donde los barcos pueden permanecer seguros y efectuar operaciones de carga y descarga de mercancías y el movimiento de pasajeros.¹⁹

Los puertos son grandes centros redistribuidores de mercancías de todas clases. Con los buques constituyen los elementos mediante los cuales se desarrolla el gran tráfico marítimo.²⁰

La palabra puerto debe ser entendida en su significado comercial como lugar donde los buques permanecen mientras esperan ser cargados o como fondeadero de carga.²¹

Un puerto, del latín portus, porta, según la ingeniería, en términos generales, se define como un lugar de la costa, abrigado natural o artificialmente, en donde los buques pueden permanecer seguros y efectuar operaciones de carga o descarga.²²

También, una bahía es una entrada de mar en la costa, de grandes dimensiones y con suficiente penetración como para que no sea una simple inflexión.²³

¹⁷ Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993. Ley de Puertos. Art. 2, fracción 2.

¹⁸ CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Marítimo. México. Porrúa. 2001. p. 362.

¹⁹ SOLIS GUILLEN, Eduardo. Derecho Oceánico. México. Porrúa. 1987. p. 39.

²⁰ FARIÑA, Francisco. Derecho y legislación marítima. Barcelona. Bosch. 1955. p. 432.

²¹ CHORLEY, Lord y GILES, O.C. Derecho Marítimo. Barcelona. Bosch. 1962. p. 199.

²² Enciclopedia General del Mar. Ediciones Garriga. Tomo VII. Pod-Sig. Barcelona. 1992. p. 323.

²³ SEARA VAZQUEZ, Modesto. Derecho Internacional Público. México. Porrúa. 2004. p. 258.

Asimismo, una ensenada, según la hidrografía, es un recodo de tierra en que entra el mar y, formando seno, puede servir en ocasiones de abrigo a los barcos. A veces equivale a golfo o saco.²⁴

Baja California se encuentra localizado en el vértice Noroeste de México. Esta entidad federativa limita al Norte con los estados estadounidenses de California y Arizona, al Noreste con Sonora y al Sur con Baja California Sur.²⁵

Baja California cuenta además con un extenso litoral, ya que al Este se encuentra bañado por las aguas del golfo de California y al Oeste sus costas se abren sobre el océano Pacífico. Asimismo, a lo largo de su vasto litoral existen unas cincuenta y cinco islas.²⁶

El Puerto de Ensenada se ubica en el estado de Baja California, punto estratégico en la Cuenca del Pacífico, a sólo 110 kilómetros de la frontera de México con los Estados Unidos y es la cabecera del Municipio de Ensenada. Su posición geográfica se ubica en las coordenadas 31 51'30" Latitud Norte y 116 38'00" Longitud Oeste.²⁷

El Puerto del Sauzal se encuentra a 11 kilómetros al norte de Ensenada.²⁸

El Futuro Puerto de Colonet se ubica a 124 kilómetros al sur de Ensenada.²⁹

El municipio de Ensenada se encuentra en las coordenadas geográficas extremas y colindancias siguientes:³⁰

- Al Norte: 32° 21' latitud norte, con los municipios de Playas de Rosarito, Tijuana, Tecate y Mexicali.
- Al Sur: 28° 00' latitud norte, con el estado de Baja California Sur.
- Al Este: 112° 47' longitud este, con el municipio de Mexicali y el Golfo de California (Mar de Cortés).
- Al Oeste: 116° 53' longitud oeste, con el Océano Pacífico.

El municipio de Ensenada con sus 52,646.51 kilómetros cuadrados de superficie, representa el 73.5% de la superficie del Estado que es de 71,609.26 kilómetros cuadrados y respecto al país representa el 3.6%, que lo ubica como el más grande de los 2,419 municipios de todo el país.

²⁴ Enciclopedia General del Mar. Tomo III. Cor-Esn. p.1234.

²⁵ Atlas y geografía universal y de México. España. Océano. 1998. p. XI.

²⁶ Ídem.

²⁷ <http://www.puertoensenada.com.mx/ubicacion.htm>

²⁸ Guía Roji, por las carreteras de México, 2004. México. 2003. Mapa 1. p. 8.

²⁹ Ídem.

³⁰ <http://www.ensenadahoy.com/ciudad/locali.php>

El territorio del municipio de Ensenada es tan extenso, que el municipio de Mexicali cabe 3.8 veces dentro del territorio de Ensenada; el de Tijuana 42 veces; el de Tecate 15 veces y el de Rosarito, de reciente creación, cabría 115.56 veces; y aún sumando la superficie de los 4 municipios, todos juntos cabrían 2.8 veces.

En el municipio, el área urbana de la ciudad de Ensenada tiene únicamente 61.07 kilómetros cuadrados, y concentra el 65.7% de la población total del municipio.

Veamos esto: si el total del municipio es de 52,646.51 kilómetros cuadrados, es decir, el 100.00; el área urbana es de 61.07 kilómetros cuadrados, lo que representa el 0.12 %. Por lo mismo el área rural es de 52,585.44 kilómetros cuadrados, lo que representa el 99.88 %.

De acuerdo a los resultados que presentó el II Censo de Población y Vivienda en el año 2005, el municipio de Ensenada contaba con un total de 397,024 habitantes.³¹ No obstante, existe una gran concentración de la población sobre todo en la zona conurbana El Sauzal - Ensenada - Chapultepec - Maneadero, la cual absorbe casi tres cuartas partes de la población total del municipio; otra zona de importante concentración de población es el corredor Camalú-Vicente Guerrero - Lázaro Cárdenas - San Quintín. La alta concentración de población en pocas localidades se combina a su vez con una gran dispersión en el resto del territorio municipal, de tal suerte que mientras solo existe una localidad con más de 100 mil habitantes, en la actualidad existen más de 1,500 localidades con menos de 100 habitantes.

2. HISTORIA DEL PUERTO

El avance de la navegación, la necesidad de encontrar nuevas rutas a las Indias, los conocimientos personales y experiencia de Cristóbal Colón y el financiamiento de los reyes católicos de España hicieron posible que el 12 de octubre de 1492 se produjese el descubrimiento de América.³²

Tal acontecimiento tuvo considerables consecuencias en la evolución del Derecho Internacional:

³¹ <http://www.e-local.gob.mx/work/templates/enciclo/bajacalifornia/municipios/02001a.htm>

³² ARELLANO GARCIA, Carlos. Primer Curso de Derecho Internacional Público. México. Porrúa. 1999. p. 36.

- a) Se mostró al mundo europeo, de las postrimerías del siglo XV y del siglo XVI, una región geográfica vastísima en la que podían emprender conquista y ocupación territorial para la obtención de riquezas fabulosas. Los principales países europeos ya poseían los elementos materiales para dominar a las poblaciones autóctonas.
- b) Se incrementó el comercio con el establecimiento de posesiones coloniales de las potencias europeas.
- c) Se planteó la disputa entre quienes pretendieron derechos exclusivos para España y Portugal y quienes sostuvieron la libertad de los mares para fines de navegación.
- d) Se hicieron especulaciones doctrinales sobre la validez de la adquisición territorial a través de la conquista.
- e) Hubo oposición entre la propiedad del derecho del descubridor frente a las prerrogativas de las ocupaciones posteriores.
- f) Se debatió la autoridad papal para ejercer una supremacía sobre los Estados europeos de la época, dada la expedición de la Bula alejandrina.
- g) Desde el punto de vista de la navegación hubo un importante desplazamiento del Mediterráneo al océano Atlántico y después al océano Pacífico.

Es muy poco lo que realmente conocemos de nuestro derecho indígena anterior a la Conquista, debido fundamentalmente a tres factores: a su carácter de sistema jurídico consuetudinario, lo cual hace, si no se pone por escrito, que el mismo tienda a perderse con el paso del tiempo; la destrucción de la mayor parte de fuentes de conocimiento y demás testimonios originales, precisamente en la Conquista, y porque, a medida que avanzó la dominación española en nuestra patria, los indios se vieron en la necesidad de ir abandonando sus costumbres para adoptar las europeas, que si bien aquellas no las perdieron totalmente –aún hoy día perviven algunas- la mayor parte sí se abandonó. Por todo ello es difícil conocer el derecho indígena anterior a la conquista, lo que sabemos es mínimo y superficial como consecuencia de la escasez de datos.³³

³³ SOBERANES FERNANDEZ, Jose Luis. Historia del Derecho Mexicano. México. Porrúa. 2006. p. 31.

A ello debemos agregar que la escasa información fidedigna con que contamos se refiere a los últimos siglos anteriores a la conquista y mayormente a la zona del altiplano central, por lo cual nuestro ámbito de conocimiento espacio-temporal se reduce aún más. No desconocemos que recientemente han aparecido excelentes estudios histórico-jurídicos de las culturas maya, purépecha y de otros pueblos mesoamericanos; sin embargo, cuantitativamente son menores de los que sabemos del altiplano central.

El problema de la existencia del derecho internacional en el México precolonial es un problema fundamentalmente de definición. Si consideramos que el derecho internacional es un sistema normativo destinado a reglamentar las relaciones internacionales entre Estados, en el sentido que en la época actual le damos al Estado, es decir, en el concepto moderno de Estado, obviamente no podría hablarse de derecho internacional en el México precolonial, puesto que aquel derecho no regulaba relaciones entre Estados en el sentido moderno. Ahora bien, si por derecho internacional se entiende el derecho que regula relaciones entre colectividades políticas independientes, y distintas, entonces no cabe duda ninguna que, puesto que en el México precolonial había colectividades políticas independientes, y había relaciones entre ellas, es decir, las relaciones entre ellas eran inevitables, tenía que haber un derecho internacional, un derecho que rigiera esas relaciones. Efectivamente si estudiamos la historia de esa época, vemos una serie de instituciones que no es difícil comparar con las instituciones modernas del derecho internacional, al mismo título que se comparan con las instituciones del moderno derecho internacional las que existieron en el oriente medio, por ejemplo, o en la Grecia de las ciudades, o en la época del Imperio Romano, etc.³⁴

Esta segunda acepción del derecho internacional es la que nos parece mucho más aceptable, porque si aceptáramos la primera estaríamos circunscribiendo el derecho internacional al derecho internacional actual; deberíamos admitir entonces, que en el futuro no existiría tampoco el derecho internacional; si aceptamos, como es forzoso aceptar, que el Estado como institución política tendrá forzosamente que evolucionar, dentro de 100, 200, 300, 500 o 1,000 años el derecho internacional no sería el mismo, puesto que tendría que habérselas con instituciones muy distintas del Estado en el sentido actual.

³⁴ SEARA VAZQUEZ, Modesto. Panorama del derecho mexicano, síntesis del Derecho Internacional Público. México. UNAM. 1965. p. 11.

Por ello, debemos aceptar la conclusión de que Derecho Internacional es el término que podemos aplicar a ese conjunto de instituciones que existía en la época precolonial, para reglamentar las relaciones entre comunidades políticas distintas.

De lo poco que sabemos sobre la época prehispánica, podemos mencionar que el doblamiento de América se inició alrededor del año 40,000 a. de C. Hacia medio millón de años que el Homo erectus había aprendido a hacer fuego, pero el Homo sapiens empezaba apenas a existir y aún no se había extinguido por completo la subespecie neanderthalensis. Por lo tanto, es importante observar que el hombre, tal como lo conocemos hoy, inició su historia prácticamente al mismo tiempo en América y en el resto del mundo.³⁵

El paso a América fue posible gracias al descenso del nivel de los mares característico de la era geológica conocida como pleistoceno o era glaciár. Durante la última glaciación de dicha era, la Wisconsiniana (cerca del 100,000 al 8,000 a. de C.), hubo etapas de miles de años de duración en las cuales el noreste de Asia y el noroeste de América constituían un territorio continuo: por allí pasó el todavía joven Homo sapiens sapiens en oleadas sucesivas.

Los indicios más antiguos de presencia humana en el actual territorio mexicano datan del año 35,000 a. de C. Entre esta fecha y el año 5,000 a. de C., cuando se inicia el proceso de domesticación del maíz y el frijol, solamente encontramos bandas de cazadores-recolectores y pescadores. Estas bandas eran agrupaciones bastante versátiles, susceptibles de descomponerse en sus partes. Durante los meses de escasez, cada familia se situaba en un lugar distinto, construía su enramada o se establecía en una cueva, y desde allí aprovechaba los recursos disponibles en las cercanías. Al llegar la estación de abundancia, generalmente el verano, las familias se congregaban en parajes donde se formaba la banda propiamente dicha para cazar y recolectar. Finalmente, varias bandas podían reunirse y formar macrobandas para intercambiar mujeres, organizar grandes batidas de caza o defender el territorio. Una banda estaba formada por algunas decenas de personas, y una macrobanda podía agrupar a varios cientos.

A esta etapa de la historia mexicana, anterior a la agricultura, se le denomina Etapa Lítica y la mayor parte de ella transcurre dentro de la fría era glaciár, cuando todavía

³⁵ EL COLEGIO DE MEXICO. Nueva historia mínima de México. México. 2006. p. 12.

existían en América caballos, antílopes, matutes, y otras especies que se extinguirían con los cambios climáticos que trajo el Holoceno.³⁶

Una de las primeras historias de carne y hueso que podemos recuperar del pasado mexicano ocurrió hacia el año 7,000 a. de C., poco antes de la extinción de la megafauna americana. Las bandas de cazadores- recolectores que vivían en el valle de México tenían la costumbre de conducir a los matutes hacia la orilla pantanosa del lago de Tetzco (Texcoco). Cuando estos gigantes animales se atascaban en el lodo, los cazadores los asediaban y les causaban heridas con sus lanzas hasta hacerlos caer, muertos o exhaustos. Cierta día de hace nueve mil años, una mujer, de veinticinco años de edad y metro y medio de estatura, participó en una jornada de caza y tuvo la mala fortuna de golpearse y caer, murió y quedó sepultada en el lodo, con el rostro mirando hacia abajo. En los libros se conoce a esta mujer como “el hombre de Tepexpan”.³⁷

La época alrededor del año 7,000 a. de C. reviste una importancia especial. Los fuertes cambios climáticos que sufrió la Tierra y que propiciaron la desaparición de varias especies, también estimularon la diversificación de las actividades económicas. La tecnología de las puntas de proyectil se especializó para adecuarse a la caza de animales medianos y pequeños como el puma, el pecarí, el venado, el conejo y el mapache. Además hay evidencia arqueológica suficiente para afirmar que entre el año 7,000 y el 5,000 a. de C. las bandas intensificaron las actividades relacionadas con la recolección: seguramente arrancaban malezas para despejar el terreno alrededor de las mejores plantas, desprendían los frutos y las semillas en forma sistemática, probablemente regaban algunas matas. El resultado de esta intervención en los ciclos naturales fue la domesticación del chile, el aguacate y la calabaza (la especie *Cucurbita mixta*): en lo sucesivo, ninguna de estas plantas podría reproducirse sola. También aparecieron entonces las muelas para triturar granos, semejantes a metates sin patas.

Pero no es lo mismo haber domesticado algunas plantas que ser un pueblo agrícola. Entre un hecho y otro hay siglos de experimentación y adaptación, lo que llamamos horizonte Protoneolítico (5,000 a 2,5000 a. de C.). En ese lapso apareció el maíz domesticado como consecuencia de la manipulación, durante cientos de años, de las espigas

³⁶ Ídem. p. 13.

³⁷ EL COLEGIO DE MEXICO. p. 14.

de la especie silvestre *Zea mexicana* (el teosinte), que fue mutando para producir pequeñas mazorcas y finalmente las mazorcas de alrededor de veinte centímetros características de la especie plenamente domesticada, *Zea mays*, iguales a las de la actualidad. También fueron domesticados en esta etapa el guaje, el frijol común, el zapote blanco y el zapote negro.³⁸

Hacia el final del Protoneolítico los recolectores se habían vuelto agricultores, ya no podían alejarse de sus matas; así surgieron las aldeas permanentes. En estas primitivas aldeas se fue completando el repertorio de los rasgos característicos de Mesoamérica; aparecieron el metate y la mano propiamente dichos, se domesticó la gran calabaza (*Cucurbita pepo*), con cuyas semillas se preparará el cotidiano pipián de todos los pueblos mesoamericanos, se domesticó el perro, y también hay señales de que se empezó a practicar el sacrificio humano y cierto culto a los muertos. Las familias que habitaban estas aldeas formaban unidades sociales más cohesionadas y perdurables que sus antepasados recolectores. Eran sociedades sin estratificación social, y sus miembros no reconocían más diferencia que pertenecer a una u otra familia: técnicamente se las define como tribus.

El derecho indiano es el conjunto de normas, instituciones y principio filosófico-jurídicos que España aplicó en sus territorios de ultramar, a los que llamó las Indias Occidentales, de ahí el nombre de indiano con que se designa este Derecho histórico.³⁹

No cabe pues confundir el Derecho indiano con el Derecho indígena o prehispánico, puesto que el primero es el que estuvo vigente durante los siglos XV al XIX en esos territorios y no se aplicaba solamente a los naturales, sino también a los españoles, criollos, mestizos y demás castas del Nuevo Mundo. Así, el Derecho indiano no es el derecho de los indios, sino de las Indias (las Indias Occidentales).

La región que hoy ocupa el puerto de Ensenada fue descubierta el 17 de septiembre de 1542 por el capitán Juan Rodríguez Cabrillo, en la expedición que realizó por órdenes del Primer Virrey de la Nueva España, Don Antonio de Mendoza; el Puerto fue bautizado con el nombre de San Mateo. Sesenta años más tarde, en 1602, el navegante Sebastián Vizcaíno le puso el nombre de “Ensenada de Todos Santos”, por haber arribado a principios del mes de noviembre.⁴⁰

³⁸ EL COLEGIO DE MEXICO. p. 15.

³⁹ PEREZ DE LOS REYES, Marco Antonio. Historia del Derecho Mexicano. México. Oxford. 2007. p. 163.

⁴⁰ ANDA GUTIERREZ, Cuauhtémoc. Los nuevos puertos mexicanos. México. 1999. página 171.

En 1824 se comenzó a poblar la parte de la bahía de Todos Santos que corresponde actualmente a la ciudad de Ensenada. En 1877, oficialmente se abrió el Puerto de Ensenada al comercio. Inicialmente la carga que se manejó eran víveres y enseres provenientes del interior del país y algunas importaciones de oriente. Posteriormente en las décadas de los veinte y los treinta se tuvo un flujo de embarcaciones norteamericanas que aprovecharon la cercanía de Ensenada para esquivar la ley de Prohibición de Estados Unidos.

El auge pesquero del Puerto de Ensenada comenzó desde los años 50 hasta finales de los ochenta. En 1990 se comenzaron a mover contenedores por el puerto y fue en 1991 que el embargo atunero impuesto por Estados Unidos, deprimió la actividad de la pesca de atún. Sin embargo, en esos años el arribo de cruceros turísticos despertó una importante actividad turística en Ensenada.

A partir de 1994, el 30 de junio, con la promulgación de la Ley de Puertos (en 1993),⁴¹ la creación de las APIS (desde 1994)⁴² y la concesión integral para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios portuarios en el Recinto Portuario (en 1994),⁴³ que le otorgó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con un nuevo enfoque promotor, el Puerto de Ensenada inicia su modernización, adaptándose a las exigencias del comercio marítimo internacional y conservando su herencia de vocación múltiple (comercial, pesquero y turístico).

La antigua Bahía de Todos Santos ha albergado en sus tranquilas aguas tanto a los históricos galeones de Manila cargados con sus tesoros, como a los lujosos cruceros de líneas internacionales que pasean a miles de turistas.

Ensenada no es sólo la tercera ciudad más grande de Baja California, es también uno de los puertos más importantes de la Cuenca del Pacífico.

3. ACERCA DEL PUERTO

Mucha de la producción agrícola del valle de Mexicali se embarca en el puerto con destinos internacionales. La pesca comercial y sus plantas procesadoras, la industria naviera

⁴¹ Diario Oficial de la Federación del 19 de julio de 1993.

⁴² ANDA GUTIERREZ, Cuauhtémoc. página 172.

⁴³ Diario Oficial de la Federación del 26 de septiembre de 1994. El 30 de junio de 1994 la API de Ensenada obtuvo del Gobierno Federal el título de concesión.

y sus servicios de apoyo son actividades industriales que sobresalen en el puerto. Sus características naturales e infraestructura le han permitido ser el centro de operaciones de la flota atunera mexicana, y destino principal de importantes líneas de cruceros de placer.⁴⁴

Uno de los objetivos del gobierno es el de concentrar la actividad industrial y de carga en el norte del puerto (El Sauzal), mientras que la zona al sur se reservaría para desarrollos turísticos (Ensenada), que influyen en el establecimiento de dos marinas y se agregaría otra más al sur para contenedores (Colonet).

Ensenada se localiza a 8 horas de navegación de los puertos de los Angeles y Long Beach. Su infraestructura incluye una terminal de usos múltiples de más de 14 hectáreas, con patios de 21 mil metros para almacenar contenedores, 110 consolas para contenedores refrigerados y dos bodegas; así como 4 astilleros para construir y reparar embarcaciones hasta de 3,200 toneladas.

Por su estratégica posición geográfica, se perfila como uno de los más importantes enclaves del noroeste de México, para incorporarse a la actividad comercial de la Cuenca del Pacífico, aprovechando los tratados de libre comercio.

No está por demás recordar que estos tratados de libre comercio suscritos por México son:⁴⁵

1. Acuerdo de Complementación Económica entre México y Chile (firmado en Santiago el 22 de septiembre de 1991).⁴⁶
2. Tratado de Libre Comercio de América del Norte (firmado simultáneamente en la Ciudad de México, Ottawa y Washington, D.C. el 17 de diciembre de 1992).⁴⁷
3. Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos, la República de Colombia y la República de Venezuela (firmado en Cartagena de Indias, el 13 de junio de 1994).⁴⁸

⁴⁴ ANDA GUTIERREZ, Cuauhtémoc. página 173.

⁴⁵ PEREZNIETO CASTRO, Leonel. Derecho Internacional Privado, Parte General. México. Oxford. 2007. p. 342.

⁴⁶ Diario Oficial de la Federación del 16 de diciembre de 1991 (Decreto de Aprobación). Diario Oficial de la Federación del 23 de diciembre de 1993 (Decreto de Promulgación).

⁴⁷ Diario Oficial de la Federación del 8 de diciembre de 1993 (Decreto de Aprobación). Diario Oficial de la Federación del 20 de diciembre de 1993 (Decreto de Promulgación). Diario Oficial de la Federación del 27 de diciembre de 1993 (Fe de erratas).

⁴⁸ Diario Oficial de la Federación del 16 de diciembre de 1994 (Decreto de Aprobación). Diario Oficial de la Federación del 9 de enero de 1995 (Decreto de Promulgación).

4. Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Costa Rica (firmado en la Ciudad de México el 5 de abril de 1994).⁴⁹
5. Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Bolivia (firmado en Río de Janeiro el 10 de septiembre de 1994).⁵⁰
6. Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Nicaragua (firmado en Managua el 18 de diciembre de 1997).⁵¹
7. Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Chile (firmado en Santiago el 17 de abril de 1998).⁵²
8. Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos⁵³ con la Unión Europea.⁵⁴
9. Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos con Israel.⁵⁵
10. Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos con El Salvador, Guatemala y Honduras.⁵⁶
11. Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos con la Asociación Europea de Libre Comercio.⁵⁷
12. Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos con Uruguay.⁵⁸
13. Acuerdo de Asociación Económica México-Japón.⁵⁹

⁴⁹ Diario Oficial de la Federación del 21 de junio de 1994 (Decreto de Aprobación). Diario Oficial de la Federación del 10 de enero de 1995 (Decreto de Promulgación).

⁵⁰ Diario Oficial de la Federación del 28 de diciembre de 1994 (Decreto de Aprobación). Diario Oficial de la Federación del 11 de enero de 1995 (Decreto de Promulgación).

⁵¹ Diario Oficial de la Federación del 26 de mayo de 1998 (Decreto de Aprobación). Diario Oficial de la Federación del 1 de julio de 1998 (Decreto de Promulgación).

⁵² Diario Oficial de la Federación del 28 de julio de 1999.

⁵³ Véase la página Internet de la Secretaría de Economía de México.

⁵⁴ Diario Oficial de la Federación del 26 de julio de 2000.

⁵⁵ Diario Oficial de la Federación del 28 de junio de 2000.

⁵⁶ Diario Oficial de la Federación del 14 de febrero de 2001.

⁵⁷ Diario Oficial de la Federación del 29 de junio de 2001.

⁵⁸ Diario Oficial de la Federación del 14 de julio de 2004.

⁵⁹ Diario Oficial de la Federación del 31 de marzo de 2005.

Volviendo a nuestro tema, Ensenada atiende también un importante movimiento de cruceros que lo vinculan a los estados de la costa oeste de Estados Unidos.

Enmarcada en un escenario natural entre las montañas y el océano, con un clima excelente y proximidad a los Estados Unidos, Ensenada ha sido el lugar de veraneo por excelencia.

Las actividades deportivas de fama internacional como la regata Newport-Ensenada, las carreras de off-road Baja 1,000 y Baja 500, así como la práctica del buceo, surfing, veleo, remo, esquí acuático, la pesca, golf, tenis, la equitación y el ciclismo hacen una lista casi interminable de atractivos que han contribuido a la proyección turística de la ciudad.

Ensenada es quizás el recuerdo latente del casino más importante de Latinoamérica de los años veintes. En la actualidad es un centro cultural y social adornado con su clásica arquitectura mediterránea. La Ensenada de nuestros días cuenta con hoteles de primera clase, restaurantes de especialidades internacionales, comercios y establecimientos financieros que le han convertido en un centro con todas las comodidades urbanas y con todos los atractivos turísticos.

En Ensenada y el valle de Santo Tomás se encuentra, la sede de los vinos del mismo nombre, con sus bodegas y sus viñedos. Los paseos dirigidos por la vinatería para catar su producción son una experiencia deliciosa.⁶⁰

Para los que gustan de los espectáculos naturales, el promontorio rocoso de Punta Banda alberga a la Bufadora. Este fenómeno natural repite el llamado del océano cuando la marea pasa a través de un orificio en la cueva que ha escarbado en el arrecife, y se eleva con furia en una fuente de hasta más de 20 metros de altura. Otros recorridos interesantes son la Laguna Hanson y sus esculturas naturales de roca pulida, enclavada en el Parque Nacional.

Ensenada se encuentra en el cruce de las dos arterias principales de comunicación terrestre en Baja California, las que forman dos de los lados del Triángulo del Noroeste. La carretera transpeninsular que une a la ciudad con Tijuana y San Quintín, y la carretera 3 que la comunica con Tecate y con San Felipe.

Con una población de aproximadamente 260,000 habitantes en la zona urbana, registra una tasa anual de crecimiento de 2 por ciento. Ensenada es uno de los municipios

⁶⁰ ANDA GUTIERREZ, Cuauhtémoc. página 174.

más antiguos de Baja California y su amplísima zona rural se destaca por la calidad de sus productos, todos ellos de exportación. El turismo, la pesca, la agricultura y la industria son las actividades más importantes en el desarrollo económico de la ciudad. Una de las características sobresalientes de la ciudad es la convergencia de centros de investigación y de instituciones académicas y culturales: La Universidad Autónoma de Baja California, el Instituto Tecnológico Regional, el CETyS, la Universidad Xochicalco, la Universidad Tecnológica y la Universidad Nacional Autónoma de México, a través del Instituto de Astronomía y del Centro de Ciencias de la Materia Condensada.

El puerto de Ensenada cuenta con: zona comercial para el manejo de carga de altura y cabotaje, contenedores, carga general y perecederos.; zona de pesca de altura adecuada a las necesidades de embarcaciones atuneras modernas; zona de astilleros y reparaciones navales; zona para desarrollos náutico-turísticos y zona de graneles minerales.

La misión del puerto de Ensenada es, en el mediano y largo plazo, posicionarse como punto de transferencia de mercancías entre el noroeste de México y los flujos comerciales de la cuenca del Pacífico. En el corto plazo, seguir ofreciendo instalaciones y servicios excelentes para las actividades turísticas y pesqueras.⁶¹

Dentro de sus ventajas competitivas se da la cercanía a las empresas maquiladoras y de exportación en Baja California, 240 kilómetros las más lejanas. El manejo de contenedores ofrece una mayor capacidad por contenedor de 40' contra puertos en California, Estados Unidos; es decir, 25 toneladas en lugar de 18.5. El importar o exportar por el puerto de Ensenada representa un ahorro de 80 a 120 dólares por contenedor, al eliminarse el cruce fronterizo. Es un puerto seguro en cuanto a instalaciones, personal operador y condiciones climatológicas para la navegación. Ensenada es el puerto más cercano al estado de California, octava economía mundial. Es un puerto con vocación múltiple, turismo, pesca y carga comercial. En el puerto se reciben cuatro cruceros por semana.

El Plan Maestro del puerto contempla: Desarrollo náutico turístico. Pesca deportiva y andador turístico. Zona de astilleros. Zona de pesca y cabotaje. Terminal de combustible. Frigoríficos. Zona comercial. Instalaciones de aduana. Terminal de usos múltiples.

⁶¹ ANDA GUTIERREZ, Cuauhtémoc. página 175.

Terminal de cementos Guadalajara. Instalaciones de la Armada de México. Terminal de cruceros turísticos y marina.

Existen en la actualidad 4 terminales privadas dentro del puerto, ellas son:

1. Terminal cementera: Preconcretos de Alta Resistencia, S.A. de C.V., con capital 100 por ciento mexicano, alrededor de 5.5 hectáreas de superficie cesionada. Un muelle a base de 4 duques de alba y un almacén con capacidad para 18 mil toneladas.
2. Terminal de usos múltiples: Ensenada International Terminal, S.A. de C.V., con una inversión en proyecto de 250 millones de pesos. En la primera etapa, muelle de 300 metros, 2 grúas de pórtico, 2 grúas de patio y dragado a 14 metros. En la segunda etapa, demolición de bodega 4 y ampliación de patio en 6 mil metros cuadrados. En la tercera etapa, segundo muelle de 300 metros y rellenos para patio en 8 mil metros cuadrados.
3. Terminal de productos pétreos: Amaya Curiel y Cía. S.A. de C.V., con capital 100 por ciento mexicano, con una inversión comprometida de 125 millones de pesos. En la primera etapa se planeó la conformación de 470 metros de camino de acceso, una plataforma de maniobras de 8,200 metros cuadrados, 126 metros de muelle marginal y 3 duques de alba para atraque simultáneo para 4 barcasas, además de la adquisición de 3 barcasas de 5 mil toneladas y 2 remolcadores.
4. Terminal de cruceros: Ensenada Cuiseport Village, S.A. de C.V., consistente en 3 posiciones de atraque para mega-cruceros de hasta 3,200 pasajeros, una marina para 190 yates, 10,000 metros cuadrados de centro comercial, áreas de servicio, hoteles y vialidades. Capital 100 por ciento filipino. Su máximo de capacidad será de 800 mil pasajeros al año. La inversión comprometida asciende a 175 millones de pesos. Las obras de la primera etapa se iniciaron en marzo de 1998. La primera posición de atraque inició operaciones en el primer trimestre del año 2000.⁶²

⁶² ANDA GUTIERREZ, Cuauhtémoc. página 176.

En el año 2000, el puerto de Ensenada ocupó el segundo lugar en movimiento de carga contenerizada a través del pacífico mexicano y el doceavo lugar nacional en volumen total de carga general.⁶³

Durante el año 2000, el 52 por ciento de la carga contenerizada se compone de importación de insumos para la industria maquiladora. El 48 por ciento son productos terminados, ensambles y perecederos de exportación.

El puerto de Ensenada ocupa el segundo lugar a nivel nacional en el manejo de pasajeros y arribo de cruceros turísticos.

4. PUERTO CIUDAD

La posición privilegiada del puerto de Ensenada brinda a los inversionistas la oportunidad de efectuar negocios con los países miembros del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), con América Latina y los países de la Cuenca del Pacífico, ya sea de forma directa o como puerto de enlace con los puertos de Long Beach y Los Angeles, California en Estados Unidos.⁶⁴

Es de mencionarse, que en la administración bilateral de un tratado (o multilateral, según el caso) los Estados parte, además de acordar las normas materiales del acuerdo, también crean diversos órganos para administrar ese tratado. Éste, claro está, es interpretado y aplicado por los órganos creados por consenso para ese fin. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) es un ejemplo de este tipo de administración.⁶⁵

Volviendo a nuestro tema, el reciente inicio de operaciones de líneas navieras con embarques directos de Yokohama, Japón, movilizandando carga contenerizada para las empresas establecidas en la región, muestran el gran potencial de desarrollo de Ensenada como el puerto de entrada y salida de mercancías, con influencia estatal, en la región noroeste del país y en el suroeste de los Estados Unidos.

Se tiene la total disposición de trabajar coordinadamente con todos los gobiernos de

⁶³ ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL (API) DE ENSENADA. Puerto de Ensenada. Disco compacto elaborado por la central multimedia.com, S.A. de C.V.

⁶⁴ <http://www.puertoensenada.com.mx/zonadeinfluencia.htm>

⁶⁵ PEREZNIETO CASTRO, Leonel y SILVA SILVA, Jorge Alberto. Derecho Internacional Privado, Parte Especial. México. Oxford. 2007. p. 658.

la Cuenca del Pacífico, en acciones que se emprendan para desarrollar proyectos y programas económicos que consoliden el puerto, ciudad y municipio, en beneficio de la sociedad.

Los puertos del mundo operan observando el desarrollo de acciones basadas en la delimitación y cuantificación de su área de influencia. La estructura del hinterland define el área de acción de un puerto, al servir este último como punto de entrada y salida de mercancías e individuos. El desarrollo comercial de los puertos contempla estrategias para la optimización física del área geográfica que atiende en términos de infraestructura y equipamiento.

Por otra parte, ejecuta esfuerzos de gestión en busca de la mejora continua de los servicios y normatividad aplicable, al mismo tiempo, representa el eslabón que armoniza y fomenta el multimodalismo de su área geográfica, la interfase terrestre y marítima, los elementos que coadyuvan al desarrollo del hinterland son conectividad, costos, rapidez, eficiencia y diversidad de los modos de transporte.

Dentro de su infraestructura regional, Baja California cuenta con una amplia conectividad para llegar a los diferentes mercados tanto regionales como internacionales, brindando los siguientes servicios:⁶⁶

Aeropuertos internacionales en las ciudades de Tijuana y Mexicali.

Puerto de altura y cabotaje en la ciudad de Ensenada, con rutas marítimas hacia los principales puertos de Asia, Norte, Centro y Sudamérica.

Carreteras federales Números 1, 2 y 3, las cuales conectan al puerto de Ensenada con las ciudades de Tijuana, Tecate y Mexicali, teniendo la opción de llegar al Sur de la Península y a los estados de Sonora, Chihuahua y Sinaloa, así como al Sur de California y al Suroeste de Estados Unidos.

Red ferroviaria en las ciudades de Tecate y Mexicali, además de contar con una vía corta que une las ciudades de Tijuana con Tecate. Con el potencial de conectarse al sistema ferroviario de Estados Unidos.

Tres de los principales cruces fronterizos con Estados Unidos, ubicados en las ciudades de Tijuana, Tecate y Mexicali situados a 110 km. 112 km. y 257 km. al norte del puerto de Ensenada respectivamente.

⁶⁶ <http://www.puertoensenada.com.mx/conectividad.htm>

La zona de influencia del Puerto de Ensenada, comprende, en México, los estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Chihuahua, mientras que en Estados Unidos impacta el Sur de California y Arizona, alberga a más de 1,400 maquiladoras, así como 1,114 productores y exportadores establecidos sólo en territorio nacional.⁶⁷

La vocación múltiple del Puerto de Ensenada esta sustentada por las diversas actividades que se llevan a cabo en el área de influencia. Entre ellas destacan la actividad industrial de movimiento de contenedores y carga general, pesca comercial, cruceros, marinas, pesca deportiva y otras actividades turísticas. Además de astilleros especializados, y manejo de graneles minerales, entre otros.

En relación al rubro de carga, estos estados mexicanos presentan un alto dinamismo económico en conjunto, entre 2000 y 2004 lograron captar \$9,367.2 millones de dólares en Inversión Extranjera Directa, lo que correspondió al 10.4% del total que recibió el país; en relación al empleo participan con el 8.3%; concentran el 8.2% de la población, aportan el 10.3% del Producto Interno Bruto, y albergan el 38.9% del sector maquilador del país. El Hinterland del puerto de Ensenada cuenta con tres cruces fronterizos en Tijuana, Tecate y Mexicali en BC, así mismo impacta otros tres en Sonoita, Nogales y Agua Prieta en el estado de Sonora y uno adicional en Ciudad Juárez, Chihuahua. La red ferroviaria asciende a 26,662 kilómetros, y es operada por 6 empresas; en Baja California existe un total de 223.2 Km., la mayor estación se encuentra en Mexicali y es operada por Ferromex, con una amplia cobertura hacia el sur del país denominado Corredor del Pacífico, asimismo existen una conexión directa entre Mexicali y Calexico con Union Pacific, que tiene un alcance a todo Estados Unidos, e incluso Canadá. Asimismo existe una vía corta que conecta las ciudades de Tijuana y Tecate vía férrea operado por Admicarga. Adicionalmente, el área de influencia alberga los puertos de El Sauzal, San Felipe y Rosarito en B.C., así como Guerrero Negro, Santa Rosalía, San Carlos y Pichilingue en B.C.S., todos con vocaciones diferentes, destacando la pesca e hidrocarburos.

El Puerto de Ensenada se ubica en la Cuenca del Pacífico, región que registra el mayor dinamismo de intercambio comercial en el mundo, la ubicación estratégica al Noroeste de México, le brinda la oportunidad de acceder a los principales puertos y centros de producción y consumo, al registrar conexión a 64 puertos de 28 países.

⁶⁷ <http://www.puertoensenada.com.mx/hinterlandyforeland.htm>

Asimismo, la conectividad marítima del Puerto obedece a la participación de líneas navieras regulares y de líneas con conexiones por fletamento de carga, siendo los servicios de carga contenerizada los de mayor alcance, en cuanto a puertos y países.

Las exportaciones se dirigen principalmente a China, Hong Kong, Corea, Japón, Malasia, Taiwán e Indonesia en Asia; Costa Rica, Honduras y Chile en Centroamérica; Francia, Italia y España en Europa; Marruecos y Argelia en África. Mientras que las importaciones provienen principalmente de los mismos países de Asia; así como Nicaragua en Centroamérica y Nueva Zelanda en Oceanía, entre otros. El mayor dinamismo se presenta con Asia, debido al intercambio comercial de la industria maquiladora.

Dentro de un radio de acción de más de 1,500 kilómetros, las principales vialidades carreteras conectan al puerto principalmente con las ciudades de Tijuana,⁶⁸ Tecate, Mexicali y Hermosillo en México, y con las ciudades fronterizas de los Estados Unidos, San Diego, Los Ángeles, Tucson, Yuma y Phoenix en Arizona.

Para el movimiento por tierra de la carga que tiene como origen o destino el Puerto, las tres vías de mayor importancia son la autopista Tijuana-Ensenada y las carreteras federales Tijuana-Ensenada y Tecate-Ensenada. La autopista es de altas especificaciones (4 carriles y 2 cuerpos) y a través de la misma se transportan los mayores flujos de carga manejados. Las tres vías indicadas son los enlaces básicos para comunicar al Puerto con la red carretera principal de los Estados Unidos.

Enlace	Tipo de Enlace	Distancia en Km.	País
Ensenada-Tijuana	Autopista de cuatro carriles y carretera federal Núm. 1	110	México
Ensenada-Tecate	Carretera federal Núm. 3 de dos carriles	112	México
Ensenada-Mexicali	Carreteras federales Núms. 3 y 2	257	México
Ensenada-San Diego	Autopista de cuatro carriles y carretera federal Núm. 1 a Tijuana y 805 a San Diego.	140	México-E.U.

⁶⁸ <http://www.puertoensenada.com.mx/distancias.htm>

Ensenada-Los Angeles	Autopista de cuatro carriles, carretera federal Núm. 1 a Tijuana y autopista Núm. 5 a Los Angeles	336	México-E.U.
Ensenada-Tucson	Carreteras federales Núms. 3 y 2 a Mexicali y autopista Núm. 8 y 10 a Tucson.	797	México-E.U.
Ensenada-Yuma	Carreteras federales Núms. 3 y 2 a Mexicali y autopista Núm. 8 a Yuma.	414	México-E.U.
Ensenada-Phoenix	Autopista de cuatro carriles y carretera federal Núm. 1 a Tijuana y autopistas Núms. 805, 8 y 10 a Phoenix.	708	México-E.U.
Ensenada-Hermosillo	Autotransporte Ensenada-Tecate y FFCC. Tecate-Hermosillo	1037	México

El programa vinculación Puerto-Ciudad surge de la importancia de acercar la información de lo que ocurre en el puerto, con otros sectores de la comunidad, además de los portuarios. Como parte de esta integración se busca trabajar coordinadamente con los principales cesionarios y prestadores de servicios representativos de cada una de las cadenas productivas, haciendo énfasis en los beneficios económicos y sociales que generan.⁶⁹

Además se pretende involucrar al Ayuntamiento Municipal con el objetivo de crear una cultura portuaria en la comunidad, a fin de resolver de manera conjunta situaciones que beneficien a la ciudad y al entorno portuario.

Hoy se estima que el puerto genera cerca de 3 mil 500 empleos directos y parte de su aportación se ve reflejada en obras conjuntas con el Ayuntamiento y el Estado. Como parte de esta vinculación, se promueven eventos y programas para la comunidad tales, como la Jornada Ambiental, Conoce tu Puerto, recorridos por las instalaciones portuarias y presentaciones del puerto a organismos y escuelas entre otros.

De 1994 a la fecha, la Administración Portuaria Integral (API) de Ensenada, ha

⁶⁹ <http://www.puertoensenada.com.mx/puertociudad.htm>

promovido el ejercicio de más de 138.5 Millones de pesos entre inversión pública y privada.

La inversión en obras en beneficio de la ciudad se ven reflejadas en el libramiento del recinto portuario, accesos al puerto, vialidades, el andador turístico y la ventana al mar.

En 1998, la API Ensenada inició con la construcción del andador turístico “Ventana al Mar” que hoy es para el disfrute de visitantes y de los mismos ensenadenses, al ser un espacio de recreación, esparcimiento y realización de eventos culturales. Se realizan más de 50 eventos públicos anuales. Lo visitan más de 120,000 personas y turistas al año. Cuenta con más de 18,000 metros cuadrados de áreas verdes. Su construcción incrementó la vinculación e imagen del puerto con respecto a la comunidad. Es base de las actividades de pesca deportiva y paseos en la bahía. La inversión total fue de 19.3 millones de pesos.

Otra obra de gran beneficio para la comunidad de Ensenada, fue la construcción del libramiento al recinto portuario concluido en el año 2000. La vialidad es de 1.3 kilómetros de longitud a 4 carriles, en ella se invirtieron 27 millones de pesos. Esta obra no solo fue detonante para el desahogo vehicular y el ordenamiento del tráfico portuario sino que le dio una nueva cara a la entrada de la ciudad.

La Administración Portuaria Integral de Ensenada, ha destinado recursos que ascienden a 3 millones 485 mil pesos tan solo en el periodo de julio de 2006 a Abril de 2007, en rehabilitación y mantenimiento de vialidades. Destacando la rehabilitación del acceso a Ensenada por el Bulevar Lázaro Cárdenas. Rehabilitaciones diversas a la Calle de la Marina y su ampliación a la altura de la Terminal de cruceros. Rehabilitación del carril de incorporación del puerto de la carretera Ensenada –Tijuana, y el sellado de asfalto al libramiento. Pavimentación de la calle Estancia y prolongación del Bulevar Costero hacia el sur durante 2008, lo que ha permitido un tránsito más fluido en las zonas más transitadas de la ciudad. Otras de las proyecciones, es invertir en el mejoramiento de áreas verdes y comunales de la ventana al Mar, con la aplicación del programa de rehabilitación de la zona turística, donde se destinan más de 1 millón de pesos en equipamiento con servicios sanitarios, señalización y un sistema de riego con el uso de aguas recicladas. El Puerto está cerca de la gente, por ello se busca realizar obras que beneficien tanto a la comunidad

portuaria, como a la sociedad, conscientes de las necesidades de infraestructura de la ciudad.⁷⁰

5. EL PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2006-2011

El Recinto Portuario consta de 337.4 hectáreas, de las cuales 250.3 son de agua y 87.1 de superficie terrestre. Al ser el único puerto comercial en Baja California y una puerta directa al mercado americano, es un nicho natural para el sector maquilador, en cuanto a actividades de comercio exterior y logística, lo que se refleja en una reducción en tiempos de entrega y liberación de carga y mercancías, representando ahorro en costos de transbordos, cruce fronterizo, servicios aduanales, flete terrestre y almacenamiento.⁷¹

Dentro de la zona de influencia del puerto, la cual comprende el Sur de California, Arizona y Sonora, se encuentra el 32% de la industria maquiladora del país, lo que representa un dinámico auge en las actividades de comercio exterior, asimismo es una puerta de oportunidades y crecimiento para el turismo náutico y para la industria de cruceros; así como la actividad pesquera y comercial.

Su vocación múltiple es respaldada por la pesca, el turismo y el comercio marítimo, cuenta con una zona comercial para el manejo de carga de contenedores y general, zona de pesca de altura, astilleros y reparaciones navales, zona para desarrollos náutico-turísticos, así como zona de graneles minerales; además espacios y vialidades comunes para la interacción del puerto con su entorno.

En busca de asegurar la mejora continua en la prestación de servicios, la API Ensenada, cuenta con un Sistema de Gestión de la Calidad y Ambiental, integrado por las normas ISO 9000 e ISO 14000, normas internacionales de calidad y ambiente respectivamente.

Derivado del esfuerzo por promover el crecimiento del comercio exterior en el puerto, se aprobó el proyecto de dragado de construcción 2004. El cual contemplaba la ampliación de la dársena de ciaboga de 310 metros a 400 metros, incremento de la profundidad en el canal de navegación de 13 metros a 14 metros, así como un incremento

⁷⁰ <http://www.puertoensenada.com.mx/puertociudad.htm>

⁷¹ <http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/revista/numerocuatro/ensenada.pdf>

de la profundidad de muelles especializados de 12.0 metros a 13.5 metros, lo que permite la expansión de su capacidad actual de almacenamiento de contenedores de 120 mil a 500 mil TEUS, además la operación de 4 nuevas grúas de pórtico, que permite recibir buques de Cuarta generación.

Asimismo a principios de 2005, inició operaciones el recinto fiscalizado de la API, el cual tiene una superficie aproximada de 31 mil 310m, donde se prestan servicios como consolidación/desconsolidación directa a camiones, inspección y almacenaje, entre otros.

La API de Ensenada fue constituida el 22 de junio de 1994. Antes de su creación el Puerto de Ensenada contaba con infraestructura limitada para manejar carga de altura; operaba un servicio semanal de contenedores en importación por parte de TMM desde 1991 a 1994, utilizando las grúas de los buques, con un calado de apenas 30 pies en el canal de navegación. Se recibían cuatro cruceros semanales que eran atendidos en un muelle a base de duques de alba contiguo al muelle de altura, no había terminal especializada para cruceros.⁷²

Existían 17 concesiones, permisos y autorizaciones para la operación de instalaciones portuarias y la inversión privada era mínima, destacando la terminal de CEMEX, la marina de BAJA NAVAL y el astillero de Industria Naval de California.

La empresa paraestatal SERVICIOS PORTUARIOS y MARITIMOS de ENSENADA, S.A. de C.V., contaba con dos contratos de maniobras de manera exclusiva para las labores a bordo y en tierra, con dos sindicatos. Se contaba con un solo remolcador de 1,500 HP para todo el puerto.

El puerto no contaba con grúas de pórtico siquiera como las que ya operaban en otros puertos como Manzanillo, Veracruz y Salina Cruz, solo se contaba con una grúa de patio tipo RTG para el manejo de contenedores y dos montacargas de 80,000 libras TMM. Las embarcaciones dejaron de arribar a partir de 1995 debido a que fueron sustituidas las embarcaciones por nuevos buques sin grúas a bordo, y a que dichos buques no podían ser atendidos en el Puerto de Ensenada al no existir grúas de pórtico ni calado suficiente para aquellos.

⁷² PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2006-2011
<http://www.puertoensenada.com.mx/pdfs/PMDP%202006-2011%20Ensenada.pdf>

En lo que respecta a movimiento de perecederos, se llegaron a operar hasta más de 100,000 toneladas de atún por el puerto por año en los 80's, sin embargo luego del embargo y de la desactivación de parte de la flota, se vieron reducidas las descargas de ese pelágico hasta 10 veces menos.

MOVIMIENTO DE CARGA EN EL PUERTO DE ENSENADA

Carga	1985	1990	1991	1992	1993	1994
Toneladas (Miles)	987.7	1,056.5	907.5	855.7	533.1	881.9
TEUS	0	8,145	12,945	20,248	12,066	2,396
Pasajeros	130,678	171,589	362,538	353,774	342,959	333,369
Cruceros	299	321	651	598	629	561

La construcción del Puerto de Ensenada, inició en los primeros años de la década de los cincuentas, principalmente como apoyo a las actividades pesqueras, manteniéndose como líder nacional en la pesca del atún hasta finales de la década de los ochentas, cuando Estados Unidos impuso el embargo atunero a México, lo que provocó una disminución en el mercado, repercutiendo de forma directa en las operaciones portuarias.⁷³

Lo anterior trajo como consecuencia que se buscaran mercados alternos que sostuvieran la actividad portuaria y que además aportaran crecimiento al Sistema Portuario Nacional, en ese sentido, en 1990 se inició el movimiento de contenedores por el puerto, sin embargo los cambios en las dimensiones de los buques y las propias características del puerto, generaron un movimiento conservador por el puerto hasta el 2005, año en que se realizaron las obras de dragado que permitieron al puerto recibir embarcaciones de hasta quinta generación.

Paralelamente, la actividad de cruceros y graneles minerales se fue fortaleciendo generando que Ensenada se convirtiera en un puerto de vocación múltiple, bajo este escenario, su papel dentro del Sistema Portuario Nacional está integrada por sus cinco cadenas productivas: Astilleros; Carga y Contenedores; Graneles Minerales; Pesca y

⁷³ PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2006-2011
<http://www.puertoensenada.com.mx/pdfs/PMDP%202006-2011%20Ensenada.pdf>

Turismo.

De forma general, en la siguiente tabla se puede observar el comportamiento que se han tenido en los principales tipos de carga, donde destaca de forma positiva el movimiento de graneles minerales, granel agrícola y carga contenerizada, caso contrario en carga general y perecederos.

MOVIMIENTO DE CARGA EN EL PUERTO DE ENSENADA 1990-2005 (miles de toneladas)			
TIPO DE CARGA	1990-1995	1996-2000	2001-2005
Carga General	746	670	586
Granel Mineral	3,798	4,484	8,985
Granel agrícola	108	18	553
Perecederos	468	317	73
Contenerizada	452	380	1,522
TOTAL	5,572	5,868	11,719
TEUS	57,047	79,851	249,189

Una vez que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó a la API de Ensenada la concesión del puerto, esta entidad ha elaborado tres Programas Maestros de Desarrollo Portuario, el primero abarcó el periodo de 1995 a 2000, mientras que el segundo contempló el periodo 2000-2005 y el tercero abarca de 2006-2011.⁷⁴

El 30 de junio de 1994, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó la concesión del Puerto de Ensenada a la Administración Portuaria Integral de Ensenada S.A. de C.V., dando origen a esta entidad mercantil, encargada de crear las condiciones optimas para el desarrollo del Puerto.

El título de concesión se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 26 de septiembre de 1994; con lo cual la API Ensenada se obliga a dar cumplimiento a los lineamientos jurídicos establecidos en los artículos 41 de la Ley de Puertos y 39 de su

⁷⁴ PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2006-2011
<http://www.puertoensenada.com.mx/pdfs/PMDP%202006-2011%20Ensenada.pdf>

reglamento, así como a la cláusula décima del título de concesión con relación a la elaboración del Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP).

A la fecha se han elaborado tres Programa Maestros, en los cuales se han propuesto y ejecutado medidas que han contribuido satisfactoriamente a la encomienda que se tiene como API.

La importancia del Programa Maestro, radica en que se convierte en el documento rector del puerto para un período de 5 años, contados a partir de 2006 al año 2011, en él se establecen los lineamientos para la identificación y justificación de los usos, destinos y modos de operación de las zonas del puerto, así como las medidas y previsiones que garanticen su desarrollo. Este Programa Maestro busca fortalecer y consolidar los negocios existentes, a través de cadenas productivas, el cual permitirá mantener un mejor control de los negocios que se desarrollan en el puerto.

La experiencia que han dejado los dos Programas Maestros anteriores, indican que la Administración Portuaria Integral de Ensenada, debe buscar el fortalecimiento y la consolidación de los negocios existentes. Por lo que se decidió segmentar los negocios del puerto en cadenas productivas, el cual permitirá darles un mejor seguimiento e impulso para su consolidación.

El concepto de Cadenas Productivas, ha sido adoptado en la API de Ensenada con el propósito de promover el desarrollo portuario, y tomando una postura de generadora de valor a los negocios existentes en el recinto portuario y, en aquellos que tienen una vinculación con la comunidad portuaria.

Una cadena productiva consiste en un grupo de empresas de la misma actividad portuaria, en la cual se puede aplicar una estrategia común, que se vinculan con sectores de soporte y mantienen lazos de proveeduría y prestación de servicios, las cuales están ligadas de forma horizontal y vertical, con la finalidad de agregar valor en los rubros de competitividad, productividad y rentabilidad.

El concepto de cadenas productivas en el puerto, implicó la participación activa y proactiva de los sectores, público y privado, así como de organismos que se vinculan de manera directa o indirecta con las actividades portuarias. Una cadena productiva está integrada por segmentos de la Comunidad Portuaria y la API, destacando la participación directa e involucramiento de cesionarios, clientes y usuarios, prestadores de servicios y

proveedores, autoridades, cámaras y asociaciones empresariales, instituciones educativas y el sector social.

Una vez identificado el concepto de cadena productiva, el siguiente paso fue difundirlo a la comunidad portuaria y utilizarlo de herramienta para la actualización del Programa Maestro 2006-2011, para lo cual se formaron los siguientes grupos:

CADENAS PRODUCTIVAS DEL PUERTO DE ENSENADA

ASTILLEROS	CARGA Y	GRANELES	PESCA	TURISMO
	CONTENEDORES	MINERALES		

Derivado de lo anterior, en abril de 2005 se realizaron talleres con la comunidad portuaria para la definición futura de las actividades del puerto, bajo un esquema de participación y priorización de necesidades. El ejercicio de planeación participativa, fue recibido de manera positiva, logrando la sensibilización sobre la necesidad de fortalecer las cadenas productivas en el puerto y de realizar estos foros para elaborar y desarrollar proyectos.⁷⁵

Paralelamente a los talleres, se aplicaron cuestionarios a cesionarios, donde se buscó conocer el alcance y participación de sus negocios en su cadena productiva, y a informantes clave, agentes y/o actores que participan en la cadena, pero que no mantienen relación directa con la API.

Ambos ejercicios identificaron problemáticas reales que existen en el puerto y ayudaron a elaborar flujos de procesos por cadena productiva, con el propósito de conocer a todos los participantes, dinámicas de trabajo e interrelación de la comunidad portuaria; se precisaron objetivos particulares por cadena productiva, y generales en los que se involucran las cinco cadenas. Durante el mes de agosto de 2005, se validó la información analizada, así como los proyectos con las cadenas productivas a través de talleres de retroalimentación; por otra parte, en las reuniones de la comisión consultiva comprendidas entre noviembre de 2005 y marzo de 2006, se presentaron los principales conceptos y proyectos de la estrategia del puerto.

⁷⁵ PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2006-2011
<http://www.puertoensenada.com.mx/pdfs/PMDP%202006-2011%20Ensenada.pdf>

Por otro lado, cabe señalar que los objetivos, metas y actividades clave del PMDP 2006-2011, se pusieron a consideración de la Secretaría de Marina, Secretaría de Desarrollo Social, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales; Comisión Consultiva; Comité de Operaciones y Consejo de Administración, a efecto de que emitieran sus opiniones y recomendaciones, con base a los alcances establecidos en los artículos 41, 43 y 58 de la Ley de Puertos y el artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Paralelamente a las acciones necesarias para la actualización del Programa Maestro, el documento se alineó al modelo de planificación y objetivos estratégicos del Sistema Portuario Nacional; en ese sentido, el resultado fue un mapa estratégico que considera 4 perspectivas de negocio: a) financiera, b) clientes, c) procesos internos, y d) aprendizaje y crecimiento; así como un conjunto de indicadores estratégicos para el seguimiento de los objetivos.

La premisa del mapa estratégico del Sistema Portuario Nacional es:

“Maximizar la aportación de valor del Sistema Portuario Nacional a las cadenas productivas para coadyuvar al desarrollo económico y social. En relación a lo anterior, corresponde a los puertos retomar esa esencia y traducirla a las zonas de influencia de cada puerto”.

Con el propósito de contribuir al cumplimiento del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, particularmente al rubro del Sistema Portuario y Transporte Marítimo, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, desarrolló el Programa de Gran Visión de Desarrollo Litoral, (PRODELI), cuyo objetivo fue entre otros, analizar y proponer los elementos de gestión y control para las APIs y que permitiera la aportación de valor del Sistema Portuario Nacional a las cadenas productivas regionales y locales para coadyuvar al desarrollo económico y social.

En ese sentido, el PRODELI se convierte en el elemento detonador para impulsar el desarrollo costero del país, aunado a la oportunidad de contar con un Sistema Portuario Nacional (SPN) fortalecido, ordenado y con mayores estrategias de atracción de mercancías, atención a pasajeros y desarrollo de negocios. Así mismo, ofrece a los puertos la coyuntura para el desarrollo de actividades y enlaces logísticos, y elementos para generar recursos para el progreso de las zonas costeras; además de ser un motor económico que

beneficie a la comunidad a través de la generación de empleos y riqueza a otros sectores derivados de las actividades portuarias.

El Programa permitió el desarrollo del modelo de gestión para las APIs, con la metodología Balanced Scorecard Collaborative (BSC), como un sistema de dirección estratégica, que ha permitido establecer líneas de trabajo claras, a través de la definición de objetivos y estrategias; permitiendo medir los avances en el cumplimiento de dichos objetivos. Al mismo tiempo, se consideraron elementos que dieron por resultado la posición que guardan cada uno de los puertos que conforman el SPN y el rol que se espera para el futuro, esto derivó en un análisis de Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades (DAFO), de los puertos y del SPN.⁷⁶

Otra consecuencia inmediata del PRODELI, fue el desarrollo del Programa Rector de Desarrollo Costero (PRORED), cuyo objetivo es desarrollar de forma ordenada las zonas costeras de los estados, y que éstos manifiesten las decisiones y estrategias integrales para su éxito, creando la oportunidad de contar con un desarrollo sostenible en las zonas costeras y la protección de sus recursos naturales, ligada a políticas de desarrollo humano.

El Gobierno de Baja California, impulsó la definición del PRORED estatal, considerando los litorales del Pacífico y el Golfo de California, donde se determinaron sus características físicas y proyectos que otorgarán beneficios a la sociedad establecida en esas comunidades. El PRORED fue elaborado por la Secretaría de Infraestructura Desarrollo Urbano y Ecología del Estado (SIDUE).

El Programa Maestro se alinea con lo establecido en el PRORED y guarda concordancia con sus proyectos; la API de Ensenada buscará la participación coordinada con las autoridades y dependencias involucradas para contribuir en el cumplimiento de dicho programa.

En este sentido, el Plan Maestro contempla estrategias para el desarrollo de los Puertos de El Sauzal, Ensenada y Punta Colonet, alineadas a las cédulas programáticas y estrategias del PRORED y del Plan Estatal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial de Baja California (PEDU), como se indica:

(PRORED) 5.1 Infraestructura y Equipamiento para el Desarrollo.

⁷⁶ PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2006-2011
<http://www.puertoensenada.com.mx/pdfs/PMDP%202006-2011%20Ensenada.pdf>

- Ampliación del puerto de Ensenada para los servicios turísticos, manejo de contenedores y materiales pétreos. Reconversión paulatina del puerto para servicios turísticos, apoyándose para ello en el puerto del Sauzal y Punta Colonet (propuesto) para servicios comerciales.
- Ampliación del Puerto del Sauzal para servicios comerciales y pesca, en apoyo a la reconversión turística del Puerto de Ensenada.
- Desarrollo del Megaproyecto en Punta Colonet que integre: recinto portuario, recinto fiscalizado, ferrocarril, aeropuerto de carga, infraestructura de regasificación de gas natural, generación de energía eléctrica, desalación de agua, industria, vivienda y equipamiento urbano. Apoyo a la reconversión turística del Puerto de Ensenada.
(PEDU) Infraestructura y Equipamiento para el Desarrollo-Eje Temático: Diversificación y complemento de enlaces urbanos.
- Ampliación de la infraestructura portuaria de Ensenada y El Sauzal.

Paralelamente al PRORED se encontró la necesidad de un modelo de gestión para la costa de manera similar pero sustentable ecológicamente, lo que derivó en el modelo de las ACIS. Fórmula que permite administrar los proyectos costeros en un municipio.⁷⁷

Se estima que las ACIS se conviertan en motores portuarios de desarrollo atendiendo a rubros ecológicos y de desarrollo, bajo un esquema sustentable tanto en las obras como en las operaciones. Las ACIS representan una oportunidad de participación para los gobiernos estatal y municipal en el desarrollo de las actividades de turismo náutico. En este sentido, se creó una sola ACIS que abarca las costas del litoral ensenadense, particularmente de orden pesquero y turístico.

Uno de los logros más significativos que se tienen con la implementación del PRODELI, ha sido la elaboración de escenarios de mercado que han permitido realizar una matriz de posicionamiento de los puertos en México, donde Ensenada ha sido clasificado como puerto de riesgo interno, lo que significa que habrá un crecimiento moderado agresivo, donde se debe evaluar la posición competitiva del puerto para aprovechar los flujos de carga.

De lo anterior se desprenden las siguientes tendencias:

⁷⁷PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2006-2011
<http://www.puertoensenada.com.mx/pdfs/PMMP%202006-2011%20Ensenada.pdf>

a) Limitación de enlaces terrestres carreteros y ferroviarios con los centros de producción y/o consumo, y

b) Limitación física para poder crecer, el puerto ha sido absorbido por la ciudad.

No obstante esa clasificación, el Puerto de Ensenada tiene grandes posibilidades de seguir captando carga y pasajeros por las siguientes razones:

Único puerto de altura de Baja California.

El puerto se ubica en una zona comercial de gran dinamismo.

Experiencia para el manejo de carga.

Expectativas de desarrollo en cruceros, turismo náutico y astilleros.

El puerto se está preparando para manejar diversos tipos de carga.

Aunado a lo anterior, las actividades portuarias seguirán teniendo una importante presencia en Baja California, ya que más del 70% de los habitantes del estado viven en la zona costera, ocupando el segundo lugar a nivel nacional con mayor población que vive en los litorales.

La API Ensenada, estará participando activamente en el desarrollo costero de Baja California, proponiendo y ejecutando obras portuarias que soporten la dinámica de crecimiento que el Estado presenta.

6. VINCULACIÓN DEL PUERTO CON EL PROGRAMA RECTOR DE DESARROLLO PESQUERO

De forma preliminar y potencial se han identificado cinco áreas de oportunidad que podrían integrar el PRORED de Baja California, las cuales podrán tener una vinculación con el Puerto de Ensenada, a efecto de contar con un Sistema Portuario Estatal ordenado y fungiendo como promotor de desarrollo socioeconómico, los rubros identificados, se enuncian a continuación.

1) Puertos. Se contempla el desarrollo de dos nuevos complejos portuarios de gran alcance, el primero de ellos localizado en El Sauzal a 8 km al Norte de Ensenada, que aunque ya existe infraestructura, ésta es limitada y atiende a la actividad pesquera; sin embargo, existe un gran potencial de apertura a otras actividades como la de astilleros, graneles minerales, carga general y fortalecimiento de la pesca. Por otro lado, se ha

identificado otra área potencial en Punta Colonet, ubicado a 130 km. al Sur de Ensenada, donde principalmente se está proyectando la construcción de terminales de contenedores, de graneles minerales y de gas Natural Licuado.

2) Terminales de Gas Natural Licuado. Así mismo, derivado de las expectativas para la importación de gas natural licuado para la región en los próximos años, se concesionó el proyecto Energía Costa Azul, mismo que formará parte de la API Ensenada, así mismo, en Punta Colonet, se podría habilitar una terminal asociada a dicha actividad, en virtud de que ya se contaría con las obras de protección y áreas de navegación para poder recibir los buques tanque que transporten dicho hidrocarburo.

De igual manera, es importante señalar que la localización de una terminal para la regasificación de gas natural licuado en dicho sitio, deberá estar acorde con los programas estatales y municipales de desarrollo urbano.⁷⁸

3) Turismo y Marinas. El turismo como alternativa de desarrollo económico y social, toma importancia en el desarrollo de proyectos costeros en Baja California, bajo un concepto de sustentabilidad, entre los más importantes se encuentran el proyecto denominado Mar de Cortés, que consiste en una red de marinas para fomentar el turismo de embarcaciones menores en ambas costas del Estado. Por otro lado, se trabaja en la implementación del Programa de Desarrollo Turístico Costero del Corredor Tijuana, Rosarito y Ensenada (COCOTREN), cabe señalar que este proyecto se inició desde el 2002, y en una primera etapa busca el ordenamiento de las actividades en estos municipios.

4) Proyectos de Pesca, Acuicultura y Maricultura. No obstante que la pesca tradicional en Baja California ha disminuido de forma considerable en los últimos años, las características de la zona costera del estado son propicias para el desarrollo de la acuicultura y maricultura, en ese sentido, ya existe un programa que promueve y regula al sector: Programa Estatal de Pesca y Acuicultura de Baja California. Bajo esa línea, el estado se mantiene como líder en la habilitación de los ranchos marinos de atún.

5) Comunicaciones Terrestres. Entre los más importantes, como comentamos, figuran el Corredor 2000, proyecto vial que conecta a Rosarito y Tijuana a través de 6 carriles, que evitará la entrada a la zona urbana de Tijuana. Por otro lado, observando la

⁷⁸ PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2006-2011
<http://www.puertoensenada.com.mx/pdfs/PMDP%202006-2011%20Ensenada.pdf>

necesidad de contar con enlaces terrestres más modernos en el Estado, se prevé la posibilidad de ampliar la carretera que comunica a Ensenada y Tecate, lo que permitiría el viaje de forma más segura hacia el puerto; así como la ampliación de la carretera que conecta a Colonet con Ensenada y la construcción del Libramiento de Ensenada, el cual desviaría la carga sobre el perímetro de la ciudad en sentido Norte-Sur. Respecto a los proyectos ferroviarios, se contemplan dos, el primero vinculado al desarrollo portuario de El Sauzal y el segundo al desarrollo de Punta Colonet.

El diagnóstico del puerto se realizó mediante un elaborado ejercicio para la detección de las Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades (DAFO) de cada una de las cadenas productivas del puerto, con la intención de valorar el estado del Sistema Portuario de Ensenada y con el propósito de detectar los desajustes actuales y potenciales que puedan presentarse.⁷⁹

DEBILIDADES	AMENAZAS
1) Falta de reserva territorial para la construcción de más terminales especializadas.	1) Pérdida de competitividad por deficiencia en los enlaces terrestres.
2) Poca compatibilidad y cercanía física entre las cadenas productivas.	2) Incremento de contaminación por parte de algunas actividades portuarias.
3) Limitación y deficiencia en la conectividad terrestre por vía carretera (en algunos puntos).	3) Falta de comunicación entre los eslabones de las cadenas productivas.
4) Congestionamiento en vialidades de la ciudad por el tráfico que genera la actividad comercial del puerto.	4) Cambios en la legislación tanto nacional e internacional.
5) Escasa aceptación y conocimiento de las actividades portuarias por parte de la comunidad.	5) Desordenamiento de áreas, incrementarán conflictos entre cadenas productivas estratégicas.
6) Poca capacidad financiera en la mayoría de los cesionarios.	6) Fortalecimiento de puertos competidores y emergentes que compitan por el flujo comercial de la
7) Falta de posicionamiento como puerto comercial en Baja California.	

⁷⁹ PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2006-2011
<http://www.puertoensenada.com.mx/pdfs/PMDP%202006-2011%20Ensenada.pdf>

<p>8) Maniobrista de carga general con limitada capacidad de inversión y operación.</p>	<p>costa sureste de EUA. 7) Dejar de ser atractivos para las líneas navieras. 8) Competencia de transporte ferroviario en carga doméstica.</p>
<p>FORTALEZAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Cercanía al mercado de manufacturas más importante del país. 2) Terminal de Usos Múltiples, con capacidad financiera y operativa. 3) Corredor intermodal con base en tránsitos internacionales con EUA. 4) Único puerto de altura en Baja California. 5) Posicionamiento en el mercado de cruceros / turismo náutico. 6) Interés de los tres niveles de gobierno, para el fortalecimiento y desarrollo del puerto. 7) Autosuficiencia de gestión para el desarrollo del puerto. 8) No existen problemas con sindicatos vs. EU. 9) Crecimiento considerable en las cadenas productivas estratégicas del puerto. 	<p>OPORTUNIDADES</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Posibilidad de crecimiento en nuevos complejos portuarios ubicados en El Sauzal, Punta Colonet y Costa Azul. 2) Ubicación geoestratégica en la Cuenca del Pacífico. 3) Ventajas que se generan por los Tratados de Libre Comercio firmados por México. 4) Potencialidad para el desarrollo de corredores intermodales e incremento en el mercado de transbordos. 5) Congestionamiento de LA/LB, para atraer cargas. 6) Espacios con frente de agua disponible en la zona Náutico – Turística. 7) Interés de los inversionistas para participar en el desarrollo del puerto. 8) Nuevos nichos de mercado turístico tanto en astilleros y marinas secas.

En un intenso esfuerzo por sintetizar los factores del DAFO de cada una de las cadenas productivas, se logró conformar el análisis DAFO para el Puerto de Ensenada, obteniendo el anterior arreglo.

Cabe mencionar, que el diagnóstico se hizo en colaboración con los principales involucrados en la toma de decisiones, que integran cada una de las cadenas productivas, mediante una serie de sesiones, donde se generaron lluvias de ideas que conformaron los diferentes análisis DAFO para cada una de las cadenas productivas.

De esta forma se pretendió dirigir la estrategia del puerto, a cada uno de los factores que conforman el análisis, siendo los objetivos estratégicos, la respuesta a los factores del análisis DAFO.

7. MISIÓN Y VISIÓN DEL PUERTO

MISIÓN. Nosotros existimos para hacer altamente efectiva la transferencia de bienes y proporcionar los medios adecuados para el tránsito de pasajeros, en forma confiable y oportuna; ofreciendo beneficios de valor agregado a nuestros clientes, favoreciendo con ello a su competitividad logística, y generando rentabilidades atractivas a nuestros inversionistas, respetando el ambiente natural y contribuyendo con el desarrollo social y económico de la región.⁸⁰

VISIÓN. Nuestro gran propósito es configurarnos como un enclave portuario estratégico, plenamente integrado en las cadenas productivas de su zona de influencia y segmentado en tres puertos con diferentes vocaciones que impulsen el desarrollo social y económico de la región, conformando una plataforma logística líder a través de:

- Un puerto alimentador de carga contenerizada, hacia Estados Unidos de América, más importante del Pacífico Mexicano (Punta Colonet).
- Un puerto que brinde mejores condiciones para el desarrollo de los sectores pesquero, industrial y comercial de la región (El Sauzal).
- Un puerto atractivo y estratégico para el turismo y para las actividades náuticas y de cruceros, del Pacífico de América del Norte (Ensenada).

⁸⁰ PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2006-2011
<http://www.puertoensenada.com.mx/pdfs/PMDP%202006-2011%20Ensenada.pdf>

Es oportuno comentar que la idea de un tratado de libre comercio para los países del norte de América surgió de la entrevista sostenida entre los mandatarios de México y Estados Unidos en Washington, el 10 de junio de 1990, fecha a partir de la cual se iniciaron las consultas y negociaciones que concluyeron en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), suscrito por Estados Unidos, Canadá y México.⁸¹ En México, como comentamos, fue publicado en el Diario Oficial el 20 de diciembre de 1993. el tratado está integrado por ocho partes, divididas en 22 capítulos, y consta, además, de siete anexos y dos acuerdos de cooperación: ambiental y laboral. Sus objetivos se encuentran en el artículo 102 del TLCAN:

1. Eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y servicios.
2. Promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio.
3. Aumentar las oportunidades de inversión en los territorios de los Estados parte del mismo.
4. Proteger y hacer valer, de manera adecuada y efectiva, los derechos de propiedad intelectual.
5. Crear procedimientos eficaces para la aplicación y el cumplimiento del tratado.
6. Establecer mecanismos para una posterior y más efectiva cooperación, encaminados a mejorar los beneficios del tratado.

⁸¹ CONTRERAS VACA, Francisco José. Derecho Internacional Privado, Parte General. México. Oxford. 2004. p. 331.

CAPÍTULO II

EL PUERTO DEL SAUZAL

SUMARIO: 1. Antecedentes del Puerto del Sauzal. 2. La concesión del puerto del Sauzal. 3. La concesión del fraccionamiento Costa Azul perteneciente al Sauzal. 4. La división político administrativa del Sauzal, Colonet y Ensenada.

1. ANTECEDENTES DEL PUERTO DEL SAUZAL

Existe la iniciativa estratégica de la reubicación de la actividad pesquera en El Sauzal. Siendo su objetivo impactado el asegurar el ordenamiento estratégico del puerto. Con los logros esperados de reubicar a las embarcaciones pesqueras que están en el puerto de Ensenada al puerto del Sauzal. Con una duración de inicio en 2008 y terminación en 2015.⁸²

Existe otra iniciativa estratégica de proyecto de desarrollo del puerto del Sauzal. Siendo sus objetivos impactados el optimizar-proveer infraestructura, asegurar el ordenamiento estratégico del puerto y especializar el manejo de carga en función del potencial de desarrollo de cada una de las cadenas productivas. Con los logros esperados del puerto del Sauzal para activar su desarrollo en el manejo de carga comercial, en donde se ofrezcan mejores condiciones de operación portuaria y satisfacer con ello las necesidades de las cadenas productivas, brindar una solución de crecimiento y desarrollo estratégico a las cadenas productivas que intervienen actualmente en el puerto de Ensenada, de una forma ordenada y planeada, en beneficio de la comunidad portuaria y del Estado de Baja California y especializar al puerto del Sauzal en el manejo de carga comercial, contribuyendo en el desarrollo de las cadenas productivas. Con una duración de inicio en 2006 y fin en 2013.

A 11 kilómetros de distancia al norte de Ensenada, se localiza el puerto del Sauzal,⁸³ que es una terminal de cabotaje, con dársena, canal de acceso y con posibilidades de

⁸² <http://www.puertoensenada.com.mx/pdfs/PMDP%202006-2011%20Ensenada.pdf>

⁸³ <http://www.investinbaja.gob.mx/infra/transporte/maritimos.htm>

desarrollo de la actividad industrial y comercial, mediante el transporte de productos semiacabados; dicho puerto tiene un parque industrial anexo para la elaboración de productos terminados.⁸⁴ Da servicios a las flotas del atún, sardinas, anchovetas, etc. así como otras, turísticas y comerciales. Además posee una nave industrial que será reforzado con el “Programa Parcial de Desarrollo Urbano Corredor Industrial El Sauzal”.⁸⁵

Las instalaciones del Sauzal, se componen de un rompeolas de 620 metros de longitud con una longitud total de muelles de 640 metros y un espigón de 380 metros, tiene reservada una zona para astilleros y cuenta con servicios de agua potable, combustible y energía eléctrica.⁸⁶

En El Sauzal se localizan 21 pesqueras dedicadas al procesamiento de sardina, atún, langosta y macarela. Recientemente se han instalado nueve maquiladoras especializadas en la producción de componentes electrónicos, productos de plástico y cobertores aislantes para tablas de oleaje y avionetas.⁸⁷

En el año 2005 la gran mayoría de las empresas privadas portuarias cumplieron su décimo aniversario de fundación. Es así que el 20 de mayo de ese año se conmemoró el Primer Día Nacional Portuario en Manzanillo, Colima.⁸⁸

Desde 1994 cuando se dio inicio al proceso de privatización de las operaciones portuarias, las inversiones han crecido año con año de manera significativa. Gracias a ello hoy el país tiene puertos que son abismalmente diferentes a lo que fueron antes de esa fecha. Así lo confirman los principales indicadores que registran una evolución positiva en el movimiento de carga en contenedores y por volúmenes.

Esta nueva dinámica portuaria está teniendo una influencia positiva a que más empresas y hombres de negocios volteen su vista a nuestras costas para aprovechar los extensos litorales con que cuenta nuestro país. Poco a poco más empresas están replanteándose sus programas de crecimiento para ubicar sus plantas productivas en las costas, cerca de nuestros puertos que se encuentran en tránsito a convertirse en centros de negocio.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes está trabajando en el diseño del

⁸⁴ <http://www.investinbaja.gob.mx/industrias/logistica.htm>

⁸⁵ <http://www.e-local.gob.mx/work/templates/enciclo/bajacalifornia/municipios/02001a.htm>

⁸⁶ <http://capsula.info/nuke/html/index.php?name=Sections&req=viewarticle&artid=8&page=1>

⁸⁷ <http://www.eumed.net/tesis/2007/tesislsz/12.htm>

⁸⁸ TRANSPORTE SIGLO XXI. México. Marzo 2005.

Programa de Desarrollo de Litorales (PRODELI) y en la misma Presidencia de la República se ha trabajado este sexenio en la Agenda del Mar para analizar temas importantes que permitan al país aprovechar en su desarrollo económico los vastos recursos con que se cuenta en nuestros mares territoriales.

Es así como el proyecto de ampliación del pequeño puerto del Sauzal, representa un tema a destacar. Hace poco más de una década atrás, nadie habría creído que los puertos serían capaces de atraer inversiones privadas de tal magnitud.⁸⁹

En el caso que esta vez nos ocupa, El Sauzal es noticia no sólo por los 35 millones que invertirá en él la empresa mexicana Servicios Portuarios para construir un dique seco y un astillero, sino por la atracción que esta infraestructura tendrá sobre un proyecto que implicará inversiones por más de 300 millones de dólares en la construcción de dos estructuras a base de ferro-cemento, para dar forma a la terminal marítima de regasificación del gigante mundial de la energía, ChevronTexaco, que se ubicará frente a las islas Coronado.

Los beneficios que un proyecto como este tendrá para el país son múltiples. Primero la derrama económica que se generará para el país en trabajos directos e indirectos; segundo la transferencia de tecnología de estas estructuras que se trasladan flotando hasta su ubicación final, abrirá nuevas posibilidades hacia el futuro en una nueva actividad económica para la región; y tercero, la terminal marítima de regasificación proveerá del energético del futuro: el gas natural, a la pujante zona de Baja California con lo cual se dota de un poderoso imán a la zona para la atracción de nueva industria.

2. LA CONCESION DEL PUERTO DEL SAUZAL

Una concesión administrativa es el acto administrativo a través del cual la administración pública, concedente, otorga a los particulares, concesionarios, el derecho para explotar un bien propiedad del Estado o para explotar un servicio público.⁹⁰

En el año 2007, se hicieron modificaciones a la concesión otorgada primeramente al puerto del Sauzal para quedar como sigue.

⁸⁹ TRANSPORTE SIGLO XXI. Marzo 2005.

⁹⁰ INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS DE LA UNAM. Diccionario Jurídico Mexicano. A-C. México. Porrúa. 2005. p. 687.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.⁹¹

Segundo Addendum al Título de Concesión de fecha 30 de junio de 1994, que otorga el Ejecutivo Federal, por conducto del titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, C. Luis Téllez Kuenzler, en favor de la empresa Administración Portuaria Integral de Ensenada, S.A. de C.V., representada por el C. Carlos Manuel Jáuregui González, en su carácter de Director General, en adelante “la Secretaria” y “la Concesionaria” respectivamente, para la Administración Integral del puerto de Ensenada, en el Estado de Baja California, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Concesión Integral.- Con título de fecha 30 de junio de 1994, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 26 de septiembre de 1994, el Ejecutivo Federal, por conducto de esta Secretaría, otorgó a la Concesionaria, Concesión para la Administración Portuaria Integral del Puerto de Ensenada, Municipio del mismo nombre, en el Estado de Baja California, mediante el uso, aprovechamiento y explotación de bienes de dominio público de la Federación y de obras e instalaciones propiedad del Gobierno Federal, así como para la construcción de marinas, terminales e instalaciones portuarias y la prestación de los servicios portuarios, en el recinto portuario de Ensenada, Baja California.

2. Habilitación del Puerto del Sauzal.- Mediante Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 21 de julio de 1997, se habilitó entre otros puertos nacionales, el puerto del Sauzal, Municipio de Ensenada en el Estado de Baja California, para navegación de cabotaje y altura.

3. Addendum de la Concesión Integral. El día 30 de agosto de 1999, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Primer Addendum de fecha 18 de junio de 1999, que incluye la obligación de La Concesionaria, de presentar fianza que garantice el cumplimiento de las condiciones establecidas en la Concesión citada en el antecedente No. 1.

4. Permiso para administrar las áreas e instalaciones del Puerto de El Sauzal. El día 20 de julio de 2000, el Ejecutivo Federal por conducto de la Dirección General de Puertos

⁹¹ Diario Oficial de la Federación del 6 de marzo de 2007.

otorgó en favor de la Concesionaria el Título del Permiso No. 02-59-00, con el objeto de usar, aprovechar y explotar bienes del dominio público de la Federación, consistentes en zona marítima, áreas e instalaciones portuarias de uso común de propiedad nacional, ubicadas en el Puerto del Sauzal, Municipio de Ensenada, en el Estado de Baja California.

5. Recinto Portuario del Puerto del Sauzal. Mediante acuerdo conjunto de los titulares de las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Medio Ambiente y Recursos Naturales, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 15 de julio de 2003, se delimitó y determinó el recinto portuario del puerto denominado “El Sauzal”, en el Municipio de Ensenada, en el Estado de Baja California, con una superficie total de 2’111,892.21 metros cuadrados.⁹²

6. Solicitud de Addendum.- Mediante escritos No. APIENS/0742/03, de fecha 18 de julio de 2003 y APIENS/0980/06, del día 3 de octubre de 2006, La Concesionaria solicitó a la Secretaría la incorporación a su Concesión Integral, de los bienes de dominio público de la Federación que integran al recinto portuario del Puerto de El Sauzal, Municipio de Ensenada, Estado de Baja California.

7. Anexos del Addendum.- Serán anexos del presente título los siguientes documentos:

I.- Copia del plano No. RPSAUZ-2001-01M, del mes de julio de 2001, denominado “Delimitación y Determinación del Recinto Portuario del Sauzal, Baja California.”

II.- Relación de títulos previamente otorgados por la Secretaría en el Puerto del Sauzal, Municipio de Ensenada, Estado de Baja California.

III.- Obras e instalaciones del Gobierno Federal ubicadas en el recinto portuario del Puerto del Sauzal, Municipio de Ensenada, Estado de Baja California.

IV.- Oficio por el que se da a conocer la contraprestación al Gobierno Federal, considerando las áreas portuarias concesionadas en materia del presente Addendum.

V.- Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de El Sauzal, Municipio de Ensenada, Estado de Baja California.

VI.- Reglas de operación en el Puerto del Sauzal, Municipio de Ensenada, Estado de Baja California.

⁹² Diario Oficial de la Federación del 6 de marzo de 2007.

VII.- Regulación tarifaria en el Puerto del Sauzal, Municipio de Ensenada, Estado de Baja California.

Con vista en los antecedentes antes citados, La Secretaría con fundamento en los artículos 27 párrafo seis, 28 párrafo diez de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 36 fracciones XIX y XX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 16 fracción IV, 20 fracción I, 21, 22, 23, 26, 27, 30, 32, 33, 35 al 43, 57, 58, 60, 63, 64, Quinto y Sexto Transitorios de la Ley de Puertos; 27 del Reglamento de la Ley de Puertos, 3o. de la Ley de Vías Generales de comunicación, 3o., 7o., 8o. fracción VII de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, 5o. fracción XI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de conformidad con la condición trigésimo séptima de la Concesión, se emite el presente Addendum a la misma, conforme a las siguientes:⁹³

CONDICIONES

Objeto del Addendum. Se modifica la condición primera de la Concesión Integral a la que se alude en el antecedente No. 1, para quedar en los siguientes términos.⁹⁴

Objeto de la Concesión. La presente Concesión tiene por objeto la Administración Portuaria Integral de los recintos portuarios de Ensenada y El Sauzal, Municipio de Ensenada, en el Estado de Baja California, mediante:⁹⁵

I. El uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación que integran los recintos portuarios de Ensenada y El Sauzal, en el Municipio de Ensenada, Estado de Baja California; cuya superficie del recinto portuario de El Sauzal en Baja California, se encuentra delimitada y determinada en el Anexo I citado en el Antecedente No. 7 del presente instrumento;

II. El uso, aprovechamiento y explotación de las obras e instalaciones del Gobierno Federal, ubicadas en los puertos antes citados.

III. La construcción, operación y explotación de obras, terminales, marinas e instalaciones portuarias en los lugares antes citados, y

IV. La prestación de los servicios portuarios.”

⁹³ Diario Oficial de la Federación del 6 de marzo de 2007.

⁹⁴ PRIMERA.

⁹⁵ PRIMERA.

Subsistencia de la Concesión Integral y de su Primer Addendum. Salvo lo señalado en la condición anterior, continuarán vigentes en todos sus términos, todas y cada una de las condiciones establecidas tanto en el Título de Concesión Integral de fecha 30 de junio de 1994, señalado en el antecedente No. 1, así como su Primer Addendum, de fecha 18 de junio de 1999, señalado en el antecedente 3; sin que el presente instrumento constituya de manera alguna, novación a los derechos y obligaciones previamente adquiridos por La Concesionaria.⁹⁶

Integración del Addendum a la Concesión Integral y Obligación de su Publicación.⁹⁷ El presente instrumento pasa a formar parte integrante del Título de Concesión mencionado en el Antecedente No. 1; y deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación, a costa de la Concesionaria, dentro de un plazo que no excederá de noventa días naturales, contados a partir de la fecha del presente Título.

Obligaciones Específicas del Addendum.⁹⁸ La Concesionaria deberá observar las siguientes obligaciones específicas, derivadas del presente Addendum:⁹⁹

1. Dentro de un plazo de 180 días naturales contados a partir de la fecha de firma del presente Título, la Concesionaria deberá formular y someter a la autorización de la Secretaría, previa opinión del Comité de Operación, el Programa Maestro de Desarrollo Portuario y las Reglas de Operación del Puerto del Sauzal, en el Municipio de Ensenada, Estado de Baja California.

2. En el mismo plazo la Concesionaria deberá presentar a la Secretaría el Programa de Sustitución de Concesiones, Permisos y Autorizaciones otorgados previamente en los lugares antes mencionados, por Contratos de Cesión Parcial de Derechos o de Prestación de Servicios Portuarios y los apoyos que requiera en caso de existir áreas irregulares.

3. Dentro de un plazo que no excederá de sesenta días naturales, la Concesionaria, deberá acreditar ante la Secretaría, la constitución del Comité de Operación a que se alude en los artículos 57 y 58 de la Ley de Puertos y 41 a 44 de su Reglamento.

4. La Concesionaria deberá presentar ante la Secretaría para su registro los Contratos de Cesión Parcial de Derechos y de Prestación de Servicios Portuarios que

⁹⁶ SEGUNDA.

⁹⁷ TERCERA.

⁹⁸ CUARTA.

⁹⁹ Diario Oficial de la Federación del 6 de marzo de 2007.

celebre con terceros con motivo de la ocupación de las áreas, la construcción y operación de terminales, marinas e instalaciones o la prestación de servicios portuarios dentro de las áreas concesionadas, en los términos del párrafo final de artículo 20 de la Ley de Puertos.

5. La Concesionaria deberá acreditar ante la Secretaría el pago de los derechos y aprovechamientos que en su caso le correspondan por la presente Concesión, de conformidad con lo establecido en el artículo 37 de la Ley de Puertos y en las disposiciones que al efecto emita la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Cesación de efectos del permiso anterior. Se deja sin efectos el Título de Permiso número 02-59-00, de fecha 20 de julio de 2000, a que se alude en el antecedente número 4.¹⁰⁰

Aceptación del Addendum.¹⁰¹ La firma del presente documento por parte de la Concesionaria implica por parte de la misma, la aceptación incondicional de todos sus términos y condiciones. Se firma por triplicado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los quince días del mes de diciembre de dos mil seis.- Por la Secretaría: el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Luis Téllez Kuenzler.- Rúbrica.- Por la Concesionaria: el Representante Legal, Carlos Manuel Jáuregui González.- Rúbrica. (R.- 244867).¹⁰²

3. LA CONCESION DEL FRACCIONAMIENTO COSTA AZUL PERTENECIENTE AL SAUZAL

En el año 2007, se concesionó el fraccionamiento Costa Azul del puerto del Sauzal en dos etapas para quedar como sigue.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos. Presidencia de la República.¹⁰³

FELIPE DE JESÚS CALDERÓN HINOJOSA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de las facultades que me confieren las fracciones I y XIII del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento

¹⁰⁰ QUINTA.

¹⁰¹ SEXTA.

¹⁰² Diario Oficial de la Federación del 6 de marzo de 2007.

¹⁰³ Diario Oficial de la Federación del 20 de junio de 2007.

en los artículos 36, fracciones I y XXVII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 15 y 16 de la Ley Federal del Mar, y 2o., 5o. y 16 de la Ley de Puertos, y

CONSIDERANDO

Que la habilitación de puertos y terminales resulta imprescindible para la modernización, expansión y mejoramiento de la calidad de la infraestructura y prestación de servicios en materia de comunicaciones y transportes;

Que el dinamismo de las actividades marítimas y portuarias requiere actualizar el inventario de los puertos y de las terminales que por su desarrollo económico y social han alcanzado la importancia requerida para recibir embarcaciones de altura o cabotaje;

Que es indispensable consolidar e incrementar las instalaciones portuarias que atienden el comercio exterior del país en el litoral del Pacífico Norte, en la Península de Baja California, con el objetivo de integrar gradualmente el Sistema Portuario Nacional;

Que corresponde al titular del Poder Ejecutivo Federal habilitar toda clase de puertos, así como terminales de uso público fuera de los mismos, mediante decreto en el que se determine su denominación, localización geográfica y clasificación por navegación;

Que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el ámbito de su competencia, ha efectuado los estudios necesarios a fin de determinar cuáles son las áreas que se destinarán a la prestación de servicios portuarios y demás relacionados;¹⁰⁴

Que el punto conocido como Costa Azul, Municipio de Ensenada, en el Estado de Baja California, es propicio para navegación de cabotaje y altura, y para aprovechar su localización geográfica es conveniente habilitarlo con el carácter de puerto para navegación de altura y cabotaje, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

Se habilita con el carácter de Puerto, el lugar denominado “Costa Azul”, ubicado en el Municipio de Ensenada, Estado de Baja California, con el tipo de navegación y localización geográfica que se indica a continuación:¹⁰⁵

Carácter	Denominación	Navegación	Localización	
			Latitud Norte	Longitud Oeste
Puerto	Costa Azul	Altura y Cabotaje	31°59'15.52"	116°50'58.64"

¹⁰⁴ Diario Oficial de la Federación del 20 de junio de 2007.

¹⁰⁵ ARTÍCULO PRIMERO.

El Puerto de Costa Azul quedará adscrito a la Capitanía de Puerto de Ensenada, en el Estado de Baja California.¹⁰⁶

La Capitanía de Puerto, las autoridades aduaneras, sanitarias, migratorias o cualquiera otra competente, ejercerán sus atribuciones en el Puerto habilitado en este Decreto, en los términos de las disposiciones legales aplicables.¹⁰⁷

TRANSITORIO

El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.¹⁰⁸

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de junio de dos mil siete.- Felipe de Jesús Calderón Hinojosa.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Luis Téllez Kuenzler.- Rúbrica.¹⁰⁹

Posteriormente, y en el mismo año de 2007, apareció la segunda parte de la concesión del fraccionamiento Costa Azul del Sauzal para quedar como sigue.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.¹¹⁰

Modificación al Título de Concesión que otorga el Ejecutivo Federal, por conducto del titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dr. Luis Téllez Kuenzler, a favor de la empresa Energía Costa Azul, S. de R.L. de C.V., representada por la C. Tania Ortiz Mena López Negrete, en lo sucesivo “La Secretaría” y “La Concesionaria”, respectivamente, para el uso y aprovechamiento de bienes de dominio público de la Federación consistentes en una zona marítima para la construcción y operación de una terminal portuaria de altura de uso particular, para el resguardo de embarcaciones que transporten gas natural, localizada en la Colonia Costa Azul, Delegación El Sauzal, Municipio de Ensenada, en el Estado de Baja California, al tenor de los siguientes antecedentes y condiciones.

ANTECEDENTES

¹⁰⁶ ARTÍCULO SEGUNDO.

¹⁰⁷ ARTÍCULO TERCERO.

¹⁰⁸ ÚNICO.

¹⁰⁹ Diario Oficial de la Federación del 20 de junio de 2007.

¹¹⁰ Diario Oficial de la Federación del 3 de diciembre de 2007.

I. Concesión.- El día 28 de septiembre de 2004, el Ejecutivo Federal por conducto de La Secretaría, otorgó a favor de La Concesionaria, un Título de Concesión para el uso y aprovechamiento de una superficie de 489,218.61 m² de zona federal marítima en la Colonia Costa Azul, Delegación El Sauzal, Municipio de Ensenada, Estado de Baja California, para la construcción y operación de una terminal portuaria de altura de uso particular para el resguardo de embarcaciones que transporten gas natural, con una vigencia de 30 años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.

II. Solicitud.- Mediante escrito No. SEM/269/06, de fecha 8 de diciembre de 2006, La Concesionaria solicitó a la Secretaría por conducto de la Dirección General de Puertos, en términos de lo señalado en la Condición Vigésimo Primera la eliminación de la misma, del Título de Concesión a que se alude en el Antecedente I.

III. Expediente Administrativo.- En el expediente administrativo de la Dirección General de Puertos de la Secretaría, obran las constancias relativas a los instrumentos que se precisan en este capítulo de antecedentes, por lo que se refiere al procedimiento de modificación de la Concesión a que se alude en el Antecedente I.¹¹¹

En virtud de lo anterior y con fundamento en los artículos 27 párrafo sexto y 28 párrafo décimo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 36 fracciones XVI, XIX, XX y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3o. y 52 fracción I de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 1o., 2o. fracción IV, 3o., 4o., 10 fracción II, 16 fracción IV, 20 fracción II inciso a), 26, 29, 59, 63 y 64 de la Ley de Puertos; 1o. y 17 del Reglamento de la Ley de Puertos y 5o. fracción XI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se modifica la Concesión de fecha 28 de septiembre de 2004, conforme a las siguientes:

CONDICIONES

Modificación.¹¹²

Se suprime la Condición Vigésimo Primera del Título de Concesión a que se alude en el Antecedente II del presente instrumento.

Subsistencia de la modificación.¹¹³

¹¹¹ Diario Oficial de la Federación del 3 de diciembre de 2007.

¹¹² PRIMERA.

¹¹³ SEGUNDA.

Salvo la modificación realizada conforme a la cláusula anterior, continuarán vigentes todas y cada una de las condiciones establecidas en el Título de Concesión señalado en el Antecedente I.

Aceptación de la modificación.¹¹⁴

La firma del presente documento por parte de La Concesionaria implica la aceptación incondicional de sus términos y condiciones.

Publicación de la modificación.¹¹⁵

El presente instrumento formará parte integrante de la Concesión a que se alude en el Antecedente I y deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación, a costa de La Concesionaria, dentro de un plazo que no excederá de treinta días naturales, contados a partir de la fecha del presente título.

Se firma por triplicado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a siete de noviembre de dos mil siete.- Por la Secretaría: el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Luis Téllez Kuenzler.- Rúbrica.- Por la Concesionaria: la Representante Legal, Tania Ortiz Mena López Negrete.- Rúbrica.¹¹⁶

4. LA DIVISION POLITICO ADMINISTRATIVA DEL SAUZAL, COLONET Y ENSENADA

El Sauzal, Colonet y Ensenada son ordenados de una manera sencilla y práctica para quedar como sigue.

Con el objeto de que el Gobierno Municipal ejerza sus atribuciones de una manera organizada y práctica, la Administración Pública Municipal se auxiliará de Administraciones de zona y regionales, tanto urbanas como rurales, así como de las Delegaciones Municipales, que tendrán la naturaleza de órganos desconcentrados de aquella, y ejercerá las atribuciones que les establece el Reglamento, así como los demás ordenamientos aplicables. Las Administraciones y las Delegaciones Municipales contarán con:¹¹⁷

¹¹⁴ TERCERA.

¹¹⁵ CUARTA.

¹¹⁶ Diario Oficial de la Federación del 3 de diciembre de 2007.

¹¹⁷ Periódico Oficial, órgano del Gobierno del Estado de Baja California del 22 de febrero de 2008. Reglamento de la Administración Pública para el Municipio de Ensenada, Baja California. Artículo 6.

- I.- Una delimitación del territorio del Municipio en el que ejercerán su jurisdicción;
- II.- La estructura administrativa que les establece el Reglamento y los internos, cuando así sea el caso;
- III.- Los recursos humanos y materiales que les asigne el Presupuesto de Egresos para el Municipio, para el ejercicio de sus funciones; y,
- IV.- El personal de las dependencias y entidades que se determinen por el Presidente Municipal, que se adscribirá a las Administraciones de zona y regionales y a las Delegaciones para la atención de los asuntos competencia de dichas dependencias y entidades, que se generen en las poblaciones de las mismas Administraciones y Delegaciones.

La Dirección de Desarrollo Regional, tendrá las siguientes atribuciones:¹¹⁸

- I.- Promover el desarrollo y la regularidad de los servicios municipales en las Delegaciones del Municipio y zona rural;
- II.- Proponer al Presidente Municipal las políticas para el desarrollo y la regularidad de los servicios municipales en las Delegaciones del Municipio y zona rural;
- III.- Coordinar las acciones del Gobierno Municipal en sus Delegaciones;
- IV.- Las demás que señalen expresamente las leyes y reglamentos o le encomiende el Secretario General del Ayuntamiento.

Las Delegaciones Municipales son órganos administrativos para la desconcentración de funciones del gobierno municipal, que tienen por objeto realizar las acciones para preservar y mantener el orden, la tranquilidad y seguridad de los vecinos, asegurar la prestación de los servicios públicos municipales, así como la observancia del Bando de Policía y Gobierno y los demás reglamentos municipales, dentro de sus jurisdicciones territoriales.¹¹⁹

El municipio de Ensenada, Baja California, cuenta con veintitrés Delegaciones, y son en orden alfabético las siguientes:

- I.- Bahía de los Ángeles;
- II.- Camalú;
- III.- Chapultepec;

¹¹⁸ Ídem. Artículo 54.

¹¹⁹ Periódico Oficial, órgano del Gobierno del Estado de Baja California del 22 de febrero de 2008. Reglamento de la Administración Pública para el Municipio de Ensenada, Baja California. Artículo 89.

- IV.- El Mármol;
- V.- El Porvenir;
- VI.- El Rosario;
- VII.- El Sauzal;
- VIII.- Eréndira;
- IX.- Francisco Zarco;
- X.- Isla de Cedros;
- XI.- La Misión;
- XII.- Maneadero;
- XIII.- Puertecitos;
- XIV.- Punta Colonet;
- XV.- Punta Prieta;
- XVI.- Real del Castillo;
- XVII.- San Antonio de las Minas;
- XVIII.- San Quintín;
- XIX.- San Vicente;
- XX.- Santo Tomás;
- XXI.- Valle de la Trinidad;
- XXII.- Vicente Guerrero;
- XXIII.- Villa de Jesús María.¹²⁰

¹²⁰ Periódico Oficial, órgano del Gobierno del Estado de Baja California del 22 de febrero de 2008. Reglamento de la Administración Pública para el Municipio de Ensenada, Baja California. Artículo 90.



Densidad de Población del Municipio de Ensenada por Delegaciones¹²¹

Delegación	Habitantes	KM2	Densidad
Ensenada	192,550	325.00	592.46
La Misión de San Miguel	733	171.92	4.26
El Porvenir	1,434	184.19	7.78
Francisco Zarco	3,189	597.90	5.3
Real Del Castillo (Ojos Negros)	1,141	3,985.18	0.28
El Sauzal de Rodríguez	7,278	205.72	35.38
San Antonio de Las Minas	632	97.54	6.48
Chapultepec	290	82.48	3.57
Rodolfo Sánchez Taboada (Maneadero)	15,692	568.41	27.60
Santo Tomas	405	650.3	0.62
Eréndira	1,097	190.54	5.76
San Vicente	3,669	1,380.05	2.66
Valle de La Trinidad	2,982	3,227.07	0.92
Punta Colonet	2,155	2,488.38	0.87

¹²¹ http://www.descubrebajacalifornia.com/pagt/ensenada_evolucion_demo.html

Camalú	6,651	237.39	28.02
Vicente Guerrero	10,635	189.83	5.69
San Quintín	5,132	1,625.89	3.16
El Rosario de Arriba	2,122	6,632.13	0.33
Puertecitos	78	7,050.89	0.01
Guayaquil (El Mármol)	80	5,808.95	0.01
Punta Prieta	151	5,231.44	0.03
Bahía de los Ángeles	543	4,440.51	0.12
Villa Jesús María	410	6,353.00	0.06
Isla de Cedros	1,721	367.50	4.68

Con la finalidad de asegurar la prestación de los servicios públicos municipales, los representantes de las dependencias y entidades que se adscriban a cada Delegación Municipal, estarán bajo la coordinación administrativa y supervisión de un Delegado, que será el representante del Presidente Municipal, dentro de su respectiva jurisdicción, con excepción de las oficinas de la Sindicatura que se asienten en las Delegaciones.

Los agentes de la Dirección de Policía y Tránsito estarán bajo la coordinación administrativa y mando del Delegado Municipal y supervisados por el Director de Policía y Tránsito Municipal.¹²²

Son atribuciones y obligaciones de las Delegaciones Municipales, las siguientes:¹²³

I.- Atender a la comunidad en sus demandas, e instruir y supervisar que los funcionarios de las dependencias y entidades adscritos a la Delegación, den respuesta a sus planteamientos en los asuntos de competencia municipal;

II.- Auxiliar en todo lo que requiera el Presidente Municipal y/o el Administrador Regional para el mejor cumplimiento de sus funciones;

III.- Orientar a la comunidad e informar a la autoridad competente, sobre situaciones cuya atención corresponda a otros órdenes de gobierno;

IV.- Gestionar y promover la ejecución de obras y la prestación de servicios públicos en el territorio de la Delegación;

¹²² Periódico Oficial, órgano del Gobierno del Estado de Baja California del 22 de febrero de 2008.

Reglamento de la Administración Pública para el Municipio de Ensenada, Baja California. Artículo 91.

¹²³ Ídem. Artículo 92.

V.- Fomentar el desarrollo de actividades productivas en el territorio de la Delegación;

VI.- Promover, opinar y validar la propuesta de obras públicas municipales que se vaya a someter a consideración del Ayuntamiento;

VII.- Supervisar la ejecución de obras públicas municipales que se lleven a cabo en el territorio de la Delegación;

VIII.- Vigilar la prestación de los servicios públicos municipales dentro de su respectiva jurisdicción, y en su caso, exigir a la dependencia o entidad responsable de prestarlos, la corrección de las irregularidades o deficiencias que detecte;

IX.- Organizar los actos cívicos en las poblaciones de la jurisdicción;

X.- Promover la integración de comités de participación ciudadana, para procurar la colaboración y participación de la comunidad en la planeación, atención y supervisión de acciones del gobierno municipal;

XI.- Administrar los recursos asignados a la Delegación Municipal para la realización de sus programas;

XII.- Independientemente de la información periódica (primera semana del mes siguiente) que deberá hacer llegar al Presidente Municipal a través del Director de Desarrollo Regional, presentará a la comunidad de las poblaciones de la Delegación, un informe anual de las actividades desarrolladas;

XIII.- Participar en la formulación, conocer y validar las propuestas de planes, programas, actividades y presupuestos que las dependencias y entidades vayan a aplicar dentro de la jurisdicción territorial de la Delegación;

XIV.- Mantener una coordinación y comunicación efectiva con las dependencias y entidades, en la integración de los planes, programas de trabajo y actividades a desarrollar en la Delegación Municipal;

XV.- Acordar con los titulares de las dependencias y entidades, la designación de las personas que serán responsables o trabajaran en las oficinas de aquellas que se adscriban a la Delegación;¹²⁴

¹²⁴ Periódico Oficial, órgano del Gobierno del Estado de Baja California del 22 de febrero de 2008. Reglamento de la Administración Pública para el Municipio de Ensenada, Baja California. Artículo 92.

XVI.- Controlar administrativamente a los empleados de las dependencias y entidades adscritos a la Delegación, dando seguimiento al cumplimiento de los programas y presupuestos aprobados;

XVII.- Observar y cumplir con las normas técnicas aprobadas por el Ayuntamiento.

XVIII.- Proponer al Presidente Municipal y a los titulares de las dependencias y entidades, la adopción de medidas para fortalecer su capacidad de gestión de gobierno, mejorar la prestación de los servicios públicos municipales, así como la calidad de vida y bienestar de la población;

XIX.- Establecer coordinación y conjuntar esfuerzos con instituciones involucradas en el desarrollo de las zonas que se encuentren dentro del territorio de la Delegación Municipal;

XX.- Las diversas acciones emprendidas por el Delegado en su jurisdicción, estarán encaminadas a lograr de manera gradual la autonomía financiera, por lo que presentará proyectos de cómo mejorar sus ingresos, en base al orden y la regulación;

XXI.- Ser el encargado de la seguridad, paz y tranquilidad de los pobladores de la Delegación Municipal, teniendo a su cargo la Policía Municipal Preventiva;

XXII.- Las demás que expresamente le encomienden las leyes, reglamentos o le instruya el Presidente o el Administrador Regional, según sea el caso.

Cada Delegación Municipal contara con una Secretaría de la Delegación, y de acuerdo a sus condiciones presupuestales, en su caso, podrá habilitar y capacitar a la propia secretaría para desempeñar el cargo; y tendrá las siguientes atribuciones: ¹²⁵

I.- Atender los asuntos que le encomiende el Delegado, asistiéndolo y representándolo en las actividades que éste le indique;¹²⁶

II.- Recibir y atender quejas y solicitudes de servicios e información que se presenten;

III.- Recibir y despachar la correspondencia y administrar el archivo de trámite;

IV.- Atender demandas ciudadanas y canalizar las solicitudes y peticiones a la unidad administrativa responsable;

V.- Planear, organizar y dirigir los programas y actividades del área administrativa;

¹²⁵ Ídem. Artículo 93.

¹²⁶ Periódico Oficial, órgano del Gobierno del Estado de Baja California del 22 de febrero de 2008. Reglamento de la Administración Pública para el Municipio de Ensenada, Baja California. Artículo 93.

VI.- Controlar, revisar y poner a disposición de la Tesorería Municipal, con la autorización del Delegado Municipal, la documentación contable y comprobatoria de los ingresos y el ejercicio presupuestal de los recursos asignados;

VII.- Coordinar y supervisar los cierres diarios de las cajas recaudadoras;

VIII.- Coordinar y supervisar las conciliaciones de las cuentas bancarias en las que se depositan los ingresos de las cajas recaudadoras a que se refiere la fracción anterior;

IX.- Administrar el almacén de la Delegación, y el suministro de combustible para los vehículos asignados;

X.- Instrumentar las normas, y vigilar el uso, conservación y adecuado aprovechamiento de los bienes, recursos y materiales;

XI.- Aplicar y supervisar el cumplimiento de los procedimientos y normas de control de personal;

XII.- Ejecutar, controlar y verificar el pago de percepciones al personal; y,

XIII.- Administrar el fondo para gastos menores;

XIV.- Las demás que determinen las Leyes y reglamentos o le instruya el Delegado municipal.

Para los efectos de implementar los programas y proyectos de gobierno se podrán crear Administraciones de Zona y Regionales, tanto urbanas como rurales y estarán a cargo de un titular denominado Administrador de Zona o Regional, según sea el caso.¹²⁷

Las Administraciones Regionales, son aquellas que tienen dentro de su jurisdicción territorial a dos o más Delegaciones municipales. Las Administraciones de Zona no se delimitan a través de las delegaciones, sino de actividades o vocaciones económicas, necesidades sociales o de infraestructura en común o bien, por lo conveniente en la prestación de los servicios públicos.

Las Administraciones Regionales serán instancias de programación, presupuestación, control y vigilancia de la gestión de las Delegaciones Municipales.

Las Administraciones de Zona serán instancias de presupuestación, control, vigilancia y ejecución de los servicios públicos municipales en coordinación con las dependencias del ramo de que se trate.

¹²⁷ Ídem. Artículo 94.

Las Administraciones Regionales tendrán como finalidad fortalecer y propiciar el desarrollo integral de una determinada zona geográfica del municipio, identificada por una identidad entre sus pobladores, su vocación económica, sus necesidades sociales, entre otras.¹²⁸

La integración de las Administraciones de Zona y Regionales será de acuerdo al Reglamento de Administraciones de Zona y Regionales del Municipio de Ensenada, con las facultades, atribuciones y ámbitos de competencia que el mismo establece. La selección de las Delegaciones municipales que puedan integrar una administración regional, así como las administraciones de zona, estará a cargo del Ayuntamiento y deberá tal acuerdo ser publicado en el Periódico Oficial, Órgano Oficial del Gobierno del Estado, así como en un periódico de mayor circulación en el Municipio.¹²⁹

Las Delegaciones y los servidores públicos que pertenezcan a las mismas y que integren una administración, estarán a lo dispuesto por el Reglamento de Administraciones de Zona y Regionales del Municipio de Ensenada, así como de las disposiciones que puedan ser aplicables del reglamento.¹³⁰

¹²⁸ Periódico Oficial, órgano del Gobierno del Estado de Baja California del 22 de febrero de 2008. Reglamento de la Administración Pública para el Municipio de Ensenada, Baja California. Capítulo Noveno. De las Administraciones de Zona y Regionales. Artículo 95.

¹²⁹ Ídem. Artículo 96.

¹³⁰ Íbidem. Artículo 97.

CAPÍTULO III

EL PUERTO DE COLONET

SUMARIO: 1. Antecedentes del proyecto de Colonet. 2. La habilitación del puerto de Colonet. 3. La delimitación del recinto portuario de Colonet. 4. La nueva ciudad de Colonet.

1. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE COLONET

El transporte marítimo se distingue por ser el de mayor relevancia para el comercio entre las naciones, como lo demuestra el hecho de que el 90 por ciento del valor de intercambio internacional de bienes se efectúa por esta vía, una ventaja de este transporte es su costo ya que es más económico que el aéreo pudiendo transportar grandes cajas, pero como contraparte es más tardado.¹³¹

Existe la iniciativa estratégica del desarrollo del puerto en Punta Colonet. Siendo sus objetivos el generar oportunidades de negocios rentables y generar esquemas de gestión que creen confianza en la inversión. Con los logros esperados de contar con la infraestructura adicional para atender las necesidades del comercio en la Cuenca del Pacífico, aprovechando el posicionamiento de la costa oeste de Baja California y propiciar un clima virtuoso para la localización de proyectos de infraestructura portuaria e industrial que detonen el crecimiento de la región.¹³²

El proyecto multimodal Colonet, incluye una Terminal especializada de contenedores y un ferrocarril como ancla de un importante desarrollo de inversión privada.¹³³

Para este proyecto existen tres grandes negocios que son puerto, ferrocarril y urbanización.

¹³¹ PACHECO MARTINEZ, Filiberto. Derecho de comercio exterior. México. Porrúa. 2005. p. 54.

¹³² <http://www.puertoensenada.com.mx/pdfs/PMDP%202006-2011%20Ensenada.pdf>

¹³³ Transparencia Mexicana. Informe de Actividades. Del 1 al 23 de noviembre de 2006.

El puerto se operará bajo la figura de concesión por un plazo de treinta años, para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio público de la federación que forman parte del recinto portuario, ubicado en Colonet, en el Municipio de Ensenada en Baja California; La concesión incluirá la construcción, operación y explotación de la Terminal, servicio de manejo, carga y descarga de contenedores, etc.

Los tipos de carga vía marítima que existen son:¹³⁴

- a) Carga General: Está en estado sólido, líquido o gaseoso que estando embalada o sin embalar puede ser tratada como unidad. Puede presentarse como carga fraccionada, que por su tipo de embalaje se maneja individualmente como sacos, cajas, bultos, huacales y otros. También puede presentarse como carga unitarizada donde se juntan pequeñas cargas uniformes o heterogéneas, se unen para formar la unidad a través de tarimas (pallets) en contenedores para facilitar su movilidad;
- b) Carga Granel: Es un producto embarcado suelto en bodega. Este tipo de carga lo constituyen grandes volúmenes o tonelajes de productos homogéneos que no requieren de embalaje para su transporte;
- c) Carga Peligrosa: Son todas aquéllas capaces de causar daños a las personas, a cargas contiguas o al medio de transporte, por sí mismas o por interacción con las demás. Son productos químicos orgánicos, materias plásticas artificiales, productos fotográficos, productos de la química agrícola, pólvora y explosivos, colorantes, perfumerías, cosméticos, farmacéuticos, derivados y compuestos de todos los citados y desperdicios de los mismos. El tráfico de este tipo de material está regulado por leyes internacionales específicas de cada medio de transporte;
- d) Carga Perecedera: Por su naturaleza o condición pueden sufrir demérito sensible de su calidad comercial o descomposición en caso de ser deficientemente conservadas o transportadas. Por lo general son productos que no han sufrido ningún proceso de transformación;
- e) Carga Valiosa o ad-valorem: Artículos que aunque son pequeños tienen un gran valor intrínseco, tales como joyas, obras de arte y metales

¹³⁴ PACHECO MARTINEZ, Filiberto. p. 58.

preciosos. Se transportan en recipientes de seguridad y en lugares apropiados del medio de transporte;

- f) Animales en pie: Transporte de animales vivos, siendo más significativo el tráfico de ganado bovino, ovino, porcino, equino, de raza para su reproducción; y
- g) Carga Pesada y Voluminosa: Piezas o bultos cuyo peso y dimensiones exceden las que se manejan con equipo convencional; o los que son de peso y dimensiones particularmente grandes.¹³⁵

El ferrocarril también se operará bajo la figura de concesión por un plazo de treinta años, para construir, operar y explotar la vía general de comunicación fronteriza con ferrocarriles norteamericanos, Clase I, con una longitud aproximada de 350 Kilómetros, con las instalaciones dentro y fuera del puerto correspondiente.

La urbanización incluye la zonificación y provisión de infraestructura básica de acceso terrestre al puerto y las instalaciones ferroviarias relevantes, vivienda, servicios y equipamiento básico urbano (agua, drenaje, electricidad, jardines, parques, etc.) zona de servicios a la población (Gobierno, Salud, Educación, Comercio, Servicios, Esparcimiento, Seguridad, etc.) así como una zona de desarrollo industrial.

Este proyecto tiene un beneficio potencial para la región y el país con empleos directos e indirectos, con la construcción del puerto y ferrocarril, operación de negocios y actividades económicas complementarias, alimentadores y derivadas de actividades portuarias, ferroviarias y de asentamiento de población en la zona.

La conformación del Consejo Consultivo está integrado por el Secretario de la SCT, el Gobernador del Estado de Baja California y los representantes de BANOBRAS, NAFINSA, Transparencia Mexicana (TM), así como el Testigo Social (TS) designado por TM, Nelson González Buitrón.

Este proyecto será de una inversión 100% privada, y se tiene conocimiento de que existen varias empresas interesadas en participar; entre ellas operadoras de terminales, navieras y ferroviarias.

¹³⁵ PACHECO MARTINEZ, Filiberto. p. 59.

La importancia estratégica del proyecto para el Estado de Baja California y el País, así como la actividad económica asociada al desarrollo y operación de la infraestructura portuaria y ferroviaria, es muy grande, por la inclusión de obras de desarrollo.

Se acordó que en la primera etapa del concurso, podrán recibirse propuestas aisladas del Puerto y del Ferrocarril, y en la segunda etapa, tendrán que presentarse en forma conjunta de manera tal que la adjudicación se haga a un solo consorcio, este esquema podrá incorporar los elementos mas convenientes del Puerto y del Ferrocarril recibidos en la primera etapa.¹³⁶

Se elaboró una lista de temas y acciones en preparación a la celebración de reuniones temáticas e interlocuciones con autoridades reguladoras ferroviarias de los Estados Unidos.

Las Propositiones del proyecto ferroviario deberán basarse en los derechos, obligaciones, plazos, características lineamientos y especificaciones para el diseño, construcción, explotación, operación, mantenimiento y conservación de la Vía General de Comunicación Ferroviaria y la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga que se establezcan en los Documentos del Concurso, que serán entregados a los Concursantes en los términos fijados, y que a su vez serán establecidos en el Título de Concesión Ferroviario.

El trazo definitivo de la vía general de comunicación ferroviaria será el que establezca la Secretaría, en coordinación con el Concesionario Ferroviario en el Título de Concesión Ferroviario.

El Gobierno Federal y el Gobierno del Estado de Baja California, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, realizarán las acciones necesarias para la liberación del Derecho de Vía para la construcción del Proyecto Ferroviario. El Concesionario Ferroviario quedará obligado a proporcionar los recursos económicos necesarios para la liberación del Derecho de Vía, en los términos que se señalen en el Título de Concesión Ferroviario. Para tal efecto, el Concesionario Ferroviario deberá constituir el Fideicomiso de Administración en los términos del Título de Concesión Ferroviario.

El diseño, construcción y puesta en operación de la vía general de comunicación ferroviaria, sus obras asociadas, terminales, y talleres para el mantenimiento del equipo

¹³⁶ Transparencia Mexicana. Informe de Actividades. Del 1 al 23 de noviembre de 2006.

ferroviario, se realizarán en los términos del Título de Concesión Ferroviario y los proyectos ejecutivos.

La vía férrea, el equipo ferroviario y servicios auxiliares, la señalización de control continuo de vías, los sistemas de telecomunicaciones, las terminales, las instalaciones de mantenimiento del Equipo Ferroviario, el equipamiento del centro de control de operaciones y demás instalaciones e infraestructura, así como la capacidad del equipo ferroviario, será el que se determine en el Título de Concesión Ferroviario y en los proyectos ejecutivos.¹³⁷

Para efectos de lo anterior, los Concursantes deberán realizar bajo su exclusiva responsabilidad y a su cargo y costo, los estudios técnicos, geológicos, operativos, de demanda y de cualquier otra naturaleza que estimen necesarios, con base en los cuales deberán preparar sus proposiciones.

El equipo y sistemas ferroviarios deberán cumplir las especificaciones y normas acordadas con la infraestructura y los sistemas de operación del sistema ferroviario mexicano; reunir los requerimientos de seguridad, eficiencia y calidad que en términos de parámetros específicos que se señalen en el Título de Concesión Ferroviario y las Leyes Aplicables; y facilitar su expansión e interrelación con la Terminal, con el sistema ferroviario mexicano y con el de Estados Unidos de América.

El Gobierno Federal, en el ámbito de sus facultades, será el responsable de llevar a cabo las actividades, gestiones y negociaciones necesarias con el Gobierno de Estados Unidos de América para instrumentar el proceso de interconexión entre los dos sistemas ferroviarios.

El Concesionario Ferroviario será responsable de coordinar y supervisar el adecuado, eficiente y oportuno diseño, desarrollo e integración del Proyecto Ferroviario en todas sus partes, sin perjuicio de las atribuciones del Gobierno Federal, establecidas en el artículo 6 de la Ley Ferroviaria y demás Leyes Aplicables.

El Concesionario Ferroviario en los términos del Título de Concesión Ferroviario será responsable de manera enunciativa más no limitativa, de: 1. Diseñar, construir, explotar, operar, mantener y conservar la vía general de comunicación ferroviaria; 2. Elaborar los Proyectos Ejecutivos del Proyecto Ferroviario; 3. Diseñar, construir y equipar

¹³⁷ Transparencia Mexicana. Informe de Actividades. Del 1 al 23 de noviembre de 2006.

las terminales y talleres de mantenimiento, patios y laderos; 4. Suministrar e instalar un sistema de señalización, de control continuo de vías y telecomunicaciones; 5. Suministrar el equipo ferroviario; 6. Proveer e instalar el sistema de control de tráfico y despacho; 7. Efectuar la conservación y mantenimiento del equipo y sistemas ferroviarios; 8. Realizar el despacho de los trenes de acuerdo con lo que se establezca en el Título de Concesión Ferroviario; 9. Suministrar e instalar los equipos necesarios para la operación de terminales y talleres; 10. Prestar los Servicios Auxiliares. 11. Contratar y mantener los seguros que señala la Ley Ferroviaria.¹³⁸

El Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga lo deberá prestar el Concesionario Ferroviario de acuerdo con la Ley Ferroviaria, el Título de Concesión Ferroviario, las normas ambientales federales, estatales y municipales, y con las demás Leyes Aplicables.

El Concesionario Ferroviario tiene la obligación de solicitar y de obtener de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la autorización correspondiente para el manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, debiendo reunir al efecto todos los requisitos que para mantener y conservar dicha autorización establezcan las Leyes Aplicables.

Las características, términos y condiciones conforme a los cuales se deberá llevar a cabo el Proyecto Ferroviario, serán las que al efecto se establezcan en el Título de Concesión Ferroviario y en los Proyectos Ejecutivos.

Las Propositiones del proyecto de la API que desarrollen los Concursantes deberán basarse en los derechos, obligaciones, plazos, características y especificaciones para el diseño, construcción, explotación, operación, mantenimiento y conservación de la API y la prestación de los servicios portuarios establecidos en el Título de Concesión de la API.

El Título de Concesión de la API contendrá la superficie, medidas y colindancias de los bienes de dominio público de la Federación, incluida la zona de agua, así como las características, términos y condiciones para su construcción y operación.

El Gobierno Federal, en el ámbito de su competencia, realizará las acciones necesarias para habilitar el Puerto de Colonet como puerto de altura. Asimismo, se

¹³⁸ Transparencia Mexicana. Informe de Actividades. Del 1 al 23 de noviembre de 2006.

determinará la Zona de Desarrollo Portuario y sus accesos. Lo anterior, en los términos que se señalen en el Título de Concesión de la API y en los Proyectos Ejecutivos.

Las características físicas y operativas de las instalaciones e infraestructura de la API, así como su equipamiento y los términos y condiciones conforme a los cuales se resten los servicios portuarios, serán de acuerdo a lo que establezca el Título de Concesión de la API y en los Proyectos Ejecutivos.

Las características físicas y operativas de la API deberán reunir los requerimientos de seguridad, eficiencia y calidad que en términos de parámetros específicos se señalen en el Título de Concesión de la API y facilitar su expansión e interrelación con el Proyecto Ferroviario.

El Concesionario de la API será responsable de coordinar y supervisar el adecuado, eficiente y oportuno diseño, desarrollo e integración del Proyecto de la API en todas sus partes, sin perjuicio de las atribuciones del Gobierno Federal, establecidas en los artículos 16 y 17 de la Ley de Puertos y demás Leyes Aplicables.

La descripción de las áreas para operaciones portuarias con la determinación de sus usos, destinos y formas de operación, vialidades y áreas comunes, así como la justificación técnica correspondiente;

Los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura y del equipamiento con el análisis financiero que lo soporte;

Los servicios portuarios deberán ser prestados por el Concesionario de la API de acuerdo con la Ley de Puertos, el Título de Concesión de la API, las disposiciones ambientales federales, estatales y municipales, los estándares de seguridad, eficiencia y calidad que al efecto establezcan el Título de Concesión de la API y las demás Leyes Aplicables.

Las proposiciones del proyecto de la terminal que desarrollen los Concursantes deberán basarse en los derechos, obligaciones, plazos, características y especificaciones para el diseño, construcción, explotación, operación, mantenimiento y conservación de la Terminal y la prestación de los Servicios Portuarios de la Terminal que se encuentren establecidos en los Documentos del Concurso, los cuales se entregarán a los Concursantes y que a su vez serán establecidos en el Título de Concesión de la API.

El Título de Concesión de la API contendrá la superficie, medidas y colindancias de los bienes de dominio público de la Federación, incluida la zona de agua donde se ubicará la Terminal, así como las características, términos y condiciones para su construcción y operación.¹³⁹

Las características físicas y operativas de las instalaciones e infraestructura de la Terminal, así como su equipamiento y los términos y condiciones conforme a los cuales se presten los Servicios Portuarios de la Terminal, serán de acuerdo a lo que establezca el Título de Concesión de la API y en los Proyectos Ejecutivos.

Para efectos de lo anterior, los Concursantes deberán realizar bajo su exclusiva responsabilidad y a su cargo y costo, los estudios técnicos, geológicos, operativos, de demanda y de cualquier otra naturaleza que estimen necesarios, con base en los cuales deberán preparar sus proposiciones.

Las características físicas y operativas de la Terminal deberán reunir los requerimientos de seguridad, eficiencia y calidad que en términos de parámetros específicos se señalen en el Título de Concesión de la API y facilitar su expansión e interrelación con el Proyecto Ferroviario.

El Concesionario de la API, o en su caso el cesionario, será responsable de coordinar y supervisar el adecuado, eficiente y oportuno diseño, desarrollo e integración del Proyecto de la Terminal en todas sus partes, sin perjuicio de las atribuciones del Gobierno Federal, establecidas en los artículos 16 y 17 de la Ley de Puertos y demás Leyes Aplicables.

Las características, términos y condiciones conforme a los cuales se deberá llevar a cabo el Proyecto de la Terminal, serán las que al efecto se establezcan en el Título de Concesión de la API.

Observaciones a las bases:

ASPECTOS A REVISAR	DOCUMENTACION	OBSERVACIONES
FUNDAMENTO LEGAL	- Ley Orgánica de la Administración	Cumple

¹³⁹ Transparencia Mexicana. Informe de Actividades. Del 1 al 23 de noviembre de 2006.

	- Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario	Cumple
	- Ley de Puertos	Cumple
	- Ley general de Puentes Nacionales	Cumple
	- Reglamento del Servicio Ferroviario	Cumple
	- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.	Cumple

DEFINICIONES	2.1 al 2.70	Razonablemente cumple
OBJETO	- Concesión para construir, operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria ¹⁴⁰	Razonablemente cumple
	- Concesión para la administración portuaria integral para la explotación que incluye la construcción y explotación de la terminal.	Razonablemente cumple
	- Recursos	Cumple
	- Derecho de vía	Cumple

¹⁴⁰ Transparencia Mexicana. Informe de Actividades. Del 1 al 23 de noviembre de 2006.

	- Áreas concesionadas	Cumple
	- Definición del trazo de vía	Cumple
	- Definición de la ubicación específica de la terminal	Cumple
CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PROYECTO	- Del proyecto ferroviario	Cumple
	- Del proyecto de la API	Cumple
	- Del proyecto de la terminal urbana	Cumple
	- Del proyecto de desarrollo	Cumple

CALENDARIO DEL CONCURSO	Por definir	Existe una tentativa
DOMICILIO	Nuevo León No. 210 Piso 19 Col. Hipódromo. Delegación Cuauhtémoc México D.F. C.P. 06100	Definir en esta etapa si el domicilio es el que se señala en la S.C.T.
DESARROLLO DEL CONCURSO	- Etapa de Consulta	Cumple
	- Etapa de proposiciones	Cumple

	- Condiciones adicionales ¹⁴¹	Cumple
	- Pacto de integridad	Cumple
	- Presentación de proposiciones	En este punto 7 debe decir Elaboración de Proposiciones
	- Presentación y apertura de proposiciones	Cumple
	- Evaluación de proposiciones	Cumple
	- Fallo y adjudicación	Cumple
	- Otorgamiento y firma de los títulos de concesión	Cumple
	- Causales de descalificación	Este punto 12 se recomienda antes del fallo para tener un orden cronológico de etapas, previo a la evaluación.
	- Disposiciones generales	Este punto 13 se recomienda antes de la preparación de propuestas para respetar un orden cronológico.
	- Modificaciones a las bases generales	Este punto 14 se recomienda antes de la preparación de propuestas para respetar un orden cronológico.

Se presentaron los avances registrados en materia de las bases de licitación entregando una última versión a los miembros del Consejo para que dé el visto bueno de ellas informándole a la Comisión Federal de Competencia.

¹⁴¹ Transparencia Mexicana. Informe de Actividades. Del 1 al 23 de noviembre de 2006.

Se informó que el pasado 8 de agosto de 2006, se presentó una propuesta de Decreto de rescate a la Presidencia de la República para recuperar 3000 hectáreas aproximadamente de las 30000 que fueron concesionadas a un grupo minero.

Se acordó que una vez aprobado el Proyecto de decreto de rescate, se publicaría conjuntamente con la Declaratoria del Recinto Portuario y la convocatoria.

Se acordó incluir en la definición de las bases, la “Declaración Unilateral de Integridad” que propone Transparencia Mexicana.

Se revisó la situación de la Concesión minera y el procedimiento jurídico para resolverlo solicitando al equipo de consultores jurídicos para que junto con los funcionarios de la SCT y del Gobierno de Baja California, para que desarrollen una estrategia y presenten posibles escenarios de acción que ubiquen bajo que condiciones pudiera darse mayor probabilidad de resolución del problema.

Se presentó un esquema para la organización de los temas que serán materia de las reuniones temáticas con los licitantes y un guión del documento que se convertirá en los términos de referencia.

Se solicitó a los consultores presentar un análisis sobre la situación que guarda la saturación de las líneas de ferrocarril en la línea oeste, su acceso al centro y este de Estados Unidos, así como una visión que permita entender las tendencias en la materia.

El Secretario Pedro Cerisola comentó que es conveniente analizar con mayor precisión la propuesta de publicación simultánea de la Convocatoria y el Acuerdo de Declaración de Recinto Portuario en virtud de los efectos que esto tendría en los licitantes si se llegara a presentar una demanda que contamina el proyecto. Explicó que es conveniente resolver este asunto jurídico antes de publicar la Convocatoria para prevenir que se genere incertidumbre entre los inversionistas y se generen situaciones que no son convenientes en una licitación internacional de esta dimensión.¹⁴²

El Secretario comentó que falta representatividad de las entidades que tienen que ver con la concesión minera y con el puerto para llegar a una propuesta sustentada y suscrita por todos. Propuso organizar una reunión con representantes de la SCT, la SEMARNAT, el Gobierno de Baja California y la Secretaría de Economía para plantear el tema y analizar las vías de acción posibles.

¹⁴² Transparencia Mexicana. Informe de Actividades. Del 1 al 23 de noviembre de 2006.

El Secretario solicitó al equipo de consultores jurídicos para que, junto con los funcionarios de SCT y del Gobierno de Baja California, desarrollen un análisis de opciones y escenarios de acción ante la actitud de los concesionarios mineros, así como de las implicaciones en diversos ámbitos tanto jurídicos como económicos, políticos y de negocios para el proyecto y las instituciones vinculadas con éste.

Se presentaron las opciones de estrategia jurídica para resolver el tema del amparo promovido por la empresa compuesta por SSA y el minero, analizándose aspectos vinculados con el procedimiento jurídico, las implicaciones del negocio, así como los riesgos detectados que pudiesen afectar a las autoridades gubernamentales y al proyecto.

Se acordó no publicar la convocatoria hasta no conocer el estado jurídico de los procesos de amparo.

En seguimiento a las recomendaciones del Consejo Consultivo el 14 de septiembre de 2006, se reunió el grupo de trabajo constituido por miembros del Consejo Consultivo.

Se confirmó que ya está firmado por el Secretario de la SCT el Acuerdo de Declaración de Recinto Portuario. Eduardo García-López mencionó que se requerirían confirmar si el texto del Acuerdo es consistente con el objetivo de derivar este acto con la Declaratoria de Habilitación del Puerto y así blindar estas acciones contra posibles acciones del quejoso (concesionario minero). Mencionó también que se recomienda contratar a un abogado especialista en amparo para coordinar los esfuerzos de todas las instituciones del gobierno.

Se confirma la conveniencia de cambiar la primera etapa del proceso de licitación por una etapa de consulta a posibles interesados en el proyecto ya que se trataría de un acto no administrativo y no sujeto a impugnación. El Subsecretario Dychter sugirió que en este proceso de consulta se aplique todo el rigor con el que se diseñó la primera etapa de la licitación.¹⁴³

Federico Patiño sugirió que se hiciera un documento perfil para atraer el interés de los posibles participantes y que sería conveniente que fuera un banco agente el que invitara a los interesados.

¹⁴³ Transparencia Mexicana. Informe de Actividades. Del 1 al 23 de noviembre de 2006.

Eduardo García-López sugirió que con un cambio a la redacción del convenio suscrito entre el gobierno de Baja California y la SCT podría ser el mismo agente coordinador quien ejerciera esta función.

El Subsecretario Aarón Dychter comentó que sería deseable publicar en un medio internacional y por medio de instituciones financieras neutras como el Banco Mundial y el Banco Europeo. Además dijo que en vista de estos cambios habría que modificar la estrategia de comunicación hacia una en la que se hiciera un uso más proactivo de los medios de información masiva. Concluyó diciendo que habría que construir una propuesta concreta de estrategia a seguir para presentarla al Consejo Consultivo. Asimismo, solicitó a los consultores tener listos los materiales para presentarlos al equipo de transición para obtener el visto bueno para continuar con los trabajos y el desarrollo del proyecto.

Se acordó que previo a las bases la primera etapa se le denominará “Consulta de Mercado” y posteriormente preparar bases solicitándole a los asesores preparar la logística así como los temas a tratar en dicha consulta. Se solicitó aprontar la publicación del recinto portuario así como analizar lo relativo en materia de prensa.¹⁴⁴

Se pidió plantear lo del proyecto al equipo de transición para presentarlo al consejo consultivo. Para la consulta del mercado se le pidió al agente coordinador las cartas de invitación a los interesados en la realización del proyecto.

El Gobernador del Estado de Baja California propuso el planteamiento general de estrategia para aprontar la logística del proceso. Se pidió la pronta publicación del recinto portuario para no retrasar más el proceso.

Se acordó que el agente coordinador para la Consulta de mercado fuese MERCER el cual preparará los criterios de invitación, lugar de la consulta, con la participación de todos los interesados a los cuales se les enviara la invitación respectiva.

El agente coordinador MERCER hizo una presentación sobre las reglas de consulta así como los criterios de selección de participantes, presentando una lista de invitados la cual es la siguiente: -APM Terminals / Maersk Lines. -Dubai Ports World -Ferromex. - Hutchison Port Holdings. -MTC Holdings. -PACER Stacktrain México. -Union Pacific. - Asociación Nacional de Terminales Marítimas y Portuarias A.C. -Burlington Northern

¹⁴⁴ Transparencia Mexicana. Informe de Actividades. Del 1 al 23 de noviembre de 2006.

Santa Fe. -China Shipping Group Co. -Groupage International México. -Hyundai Merchant Marine. -ITRANS Servicios Aduanales. -Kansas City Southern México. -SSA Marine.

En la reunión de Transparencia Mexicana y Mercer se informó la situación actual del conflicto con el minero previa a la audiencia que se llevó a cabo el 27 de ese mismo mes.

Sobre la situación del recinto portuario el cual se encuentra en COFEMER el cual saldría en esa semana.

El agente coordinador MERCER informo sobre las reglas para las sesiones de consulta en la cual se le pidió que en el proceso si hay preguntas se respondan a todos y de no asistir algún participante hacerle llegar un informe detallado de lo expuesto.

Se dió a conocer un comunicado en la prensa nacional y otros medios del proyecto e informar en la etapa que se lleva, para ello se invitó al Lic. Antonio Alvarado Briones Director General de Comunicación Social de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que al igual que personal de comunicación social del Gobierno de Baja California coordinen y den su opinión al respecto al igual que Mercer, acordándose que en vez de ser un comunicado será una entrevista de prensa en algún hotel que designe Mercer, el cual será quien convoque a ello. ¹⁴⁵

Los empresarios a quienes se les mandó invitación fueron: APM Terminals/Maersk Lines. Dubai Ports World. Ferromex. Hutchison Port Holdings. MTC Holdings. PACER Stacktrain México. Union Pacific. Asociación Nacional de Terminales Marítimas y Portuarias A.C.

La presentación estuvo a cargo de MERCER empresa consultora a cargo del proyecto.

El proyecto Multimodal de Baja California contempla el otorgamiento de las siguientes concesiones: Un puerto marítimo de altura. Una terminal especializada de contenedores. Un ferrocarril que conecte con la red ferroviaria clase I de Estados Unidos.

El servicio a contenedores y mercancía suelta que se puede efectuar es:¹⁴⁶

¹⁴⁵ Transparencia Mexicana. Informe de Actividades. Del 1 al 23 de noviembre de 2006.

¹⁴⁶ PACHECO MARTINEZ, Filiberto. p. 65.

- a) Traslado de costado de muelle a patio y viceversa: Consiste en trasladar el contenedor sobre la plataforma de acarreo y depositarlo en el patio de contenedores debidamente bien estibado o viceversa;
- b) Entrega/Recepción de contenedores a camión: Consiste en tomar el contenedor de donde se encuentre estibado y posicionarlo con el equipo especializado sobre el camión de autotransporte. (Servicio Público Federal o Viceversa);
- c) Entrega/Recepción de contenedores a ferrocarril: Consiste en tomar el contenedor de donde se encuentre estibado, posicionarlo sobre una plataforma de acarreo interno a costado de vía y cargarlo al ferrocarril con equipo porta-contenedores especializado o viceversa;
- d) Consolidaciones/Desconsolidaciones: Llenar o vaciar el contenedor en el almacén CFS con el equipo y personal especializado;
- e) Revisiones previas: Consiste en posicionar el contenedor de donde se encuentre estibado al patio de previos para su revisión a solicitud del usuario;
- f) Servicio a Contenedores Refrigerados: Consiste en el suministro de la energía y el monitoreo de la temperatura cada 4 horas por personal calificado;
- g) Servicios a Mercancía Suelta: Servicios varios como colocación de etiquetas a las mercancías, colocación de marbetes, paletizados y embalados;
- h) Almacenaje: Resguardo de la mercancía y los contenedores en los espacios adecuados de acuerdo a su clasificación;
- i) Custodia: La vigilancia de la mercancía a través del personal de seguridad y el Circuito Cerrado de Televisión; y
- j) Inspección a Contenedores Vacíos: Consiste en la revisión de los contenedores vacíos para determinar su estado.¹⁴⁷

Volviendo a nuestro tema, la necesidad de creación de un nuevo puerto es debido al crecimiento de intercambio comercial. Aumento de tráfico de contenedores. Una proyección del crecimiento del tráfico de contenedores entre Asia y los Estados Unidos del 100% en los próximos 10 años. Proyección de una demanda insatisfecha de 5 millones de TEUs a partir de 2015.

¹⁴⁷ PACHECO MARTINEZ, Filiberto. p. 66.

Objetivos para el desarrollo del proyecto: Promover que la inversión privada sea la que construya, equipe, opere y financie el proyecto. Impulsar la competitividad de la región por medio de empleo, infraestructura, integración regional e infraestructura básica. Salvaguardar la soberanía y seguridad nacional y de la región. Realizar un proceso de licitación equitativo, transparente, expedito y eficiente.

Participantes en la conducción del Proyecto: MERCER Management Consulting. Asesor estratégico. IPP, Infraestructura Pública y Privada. Asesor Jurídico. CANAC (Asesor en productos y servicios en la industria ferroviaria) Asesor Técnico. Transparencia Mexicana. Testigo Social del Proceso.

El concesionario será responsable de la construcción y operación del proyecto.

El puerto se localizará a 124 kilómetros al sur de Ensenada y 224 kilómetros al sur de la frontera con Estados Unidos.¹⁴⁸

Se estima que el puerto maneje más de 5 millones de TEUs anuales a su máxima capacidad.

La ruta tiene el potencial de convertirse en una de las más concurridas de América del Norte.

El concesionario gozará de libertad para elegir el diseño, equipamiento y tecnología del puerto y del ferrocarril que considere convenientes, siempre que cumpla con las condiciones mínimas que serán establecidas en los títulos de concesión.

El proyecto debe contribuir al impulso del desarrollo de infraestructura básica y de comunicaciones y a detonar actividades industriales en la región de Colonet.

El concesionario asumirá ciertos compromisos financieros para el desarrollo de infraestructura urbana que requieran el complejo portuario y sus trabajadores.

El gobierno estatal establecerá un comité para apoyar y supervisar al concesionario en el proceso del desarrollo urbano e industrial.

Definición de la estructura jurídica del proyecto.

Leyes federales aplicables:

Ley de Puertos.

Reglamento de la Ley de Puertos.

¹⁴⁸ Transparencia Mexicana. Informe de Actividades. Del 1 al 23 de noviembre de 2006.

Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Reglamento del Servicio Ferroviario.

Ley de Inversión extranjera.

El 7 de agosto de 2006 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto mediante el cual se habilitó el puerto de Bahía Colonet, el cual queda adscrito a la capitanía de puerto de Ensenada en el Estado de Baja California.

El anteproyecto de Acuerdo Secretarial para delimitar y determinar el Recinto portuario remitido por los secretarios de Comunicaciones y Transportes (SCT) y de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), se encontraba en el proceso de ser dictaminado por la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER). Se estimaba que su publicación se realizara durante ese año.

El título de concesión de la API y el título de concesión ferroviario se adjudicará a las sociedades mercantiles que constituyeran el Consorcio ganador del concurso por 30 años.

La inversión extranjera sólo podrá participar en el capital social del concesionario de la API en un porcentaje de hasta el 49%.

La inversión extranjera sólo podrá participar en el capital social del concesionario ferroviario en un porcentaje mayor del 49% si cuenta con la autorización de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras.

La Terminal de contenedores, deberá realizarse por la concesionaria de la API, por sí o a través de terceros, mediante contrato de cesión parcial de derechos.

Se llevará a cabo una precalificación en la que los participantes deberán demostrar que cuentan con la capacidad jurídica, moral, técnica, administrativa y financiera para llevar a cabo el proyecto.

El concurso público internacional será convocado por la SCT con el apoyo del gobierno de Baja California.

Se formularán unas bases generales del concurso.

Se recibirán propuestas por parte de los consorcios.

El concurso se regirá por los términos, plazos y condiciones que se establezcan en la convocatoria, las bases generales del concurso y sus anexos.

Todos los costos que se generen con motivo del proyecto serán a cargo de los concesionarios, que serán los únicos responsables de obtener la totalidad de los recursos económicos y financieros necesarios para llevar a cabo íntegramente el proyecto, en los términos de los títulos de concesión.

El gobierno federal no otorgará ninguna garantía a los concesionarios o a sus acreedores, ya que la constitución del proyecto y la obtención y aportación del capital de riesgo y de los créditos serán responsabilidad exclusiva de los concesionarios conforme a la proposición del concursante ganador, por lo que ni la SCT ni el gobierno federal asumirán ninguna responsabilidad adicional a las que expresamente se señalen en los títulos de concesión y en las leyes aplicables.

El proceso de consulta se realiza con el objeto de integrar una visión conjunta del proyecto.

2. LA HABILITACION DEL PUERTO DE COLONET

En agosto de 2006 se habilitó el puerto de Colonet de la siguiente manera:

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos. Presidencia de la República.¹⁴⁹

VICENTE FOX QUESADA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de las facultades que me confieren las fracciones I y XIII del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en los artículos 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 15 y 16 de la Ley Federal del Mar y 2o., 5o. y 16 de la Ley de Puertos, y

CONSIDERANDO

Que conforme a la estrategia de desarrollo y competitividad sectorial prevista en el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, la habilitación de puertos y terminales resulta imprescindible para la modernización, expansión y mejoramiento de la calidad de la infraestructura y prestación de servicios en materia de comunicaciones y transportes;

Que el dinamismo de las actividades marítimas y portuarias hace necesario mantener permanentemente actualizado el inventario de los puertos y de las terminales que

¹⁴⁹ Diario Oficial de la Federación del 7 de agosto de 2006.

se han habilitado, mismos que deben adecuarse al tráfico marítimo en los litorales del país que por su desarrollo económico y social, han alcanzado la importancia requerida para recibir embarcaciones de altura o cabotaje;

Que es necesario consolidar e incrementar las instalaciones portuarias que atienden el comercio exterior del país en el litoral del Pacífico Norte, en la Península de Baja California, con el objetivo de integrar gradualmente el Sistema Portuario Nacional;

Que corresponde al titular del Poder Ejecutivo Federal habilitar toda clase de puertos, así como terminales de uso público fuera de los mismos, mediante decreto en el que se determine su denominación, localización geográfica y clasificación por navegación;

Que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el ámbito de su competencia, ha efectuado los estudios necesarios con el fin de definir las áreas que requiere para los servicios portuarios que se prestan a los usuarios y aquellos otros relacionados con las actividades portuarias, tomando en cuenta las condiciones previsibles por los incrementos de tránsito marítimo y demás factores de las zonas de influencia;

Que existe un lugar en el litoral del Pacífico de México, conocido como Bahía Colonet, Municipio de Ensenada, en el Estado de Baja California, propio para navegación de cabotaje y altura, el cual, para aprovechar su localización geográfica, es conveniente habilitarlo con el carácter de puerto para que reciba embarcaciones en navegación de cabotaje y altura, por lo que he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO¹⁵⁰

Se habilita con el carácter de puerto, el lugar denominado “Bahía Colonet”, Municipio de Ensenada, en el Estado de Baja California, para que en lo sucesivo, tenga el régimen de navegación y localización geográfica, que a continuación se indican:¹⁵¹

Carácter	Denominación	Navegación	Localización	
			Latitud Norte	Longitud Oeste
Puerto	Bahía Colonet	Altura y Cabotaje	30°58’	116°20’

El puerto de Bahía Colonet quedará adscrito a la Capitanía de Puerto de Ensenada, en el Estado de Baja California.¹⁵²

¹⁵⁰ Diario Oficial de la Federación del 7 de agosto de 2006.

¹⁵¹ ARTÍCULO PRIMERO.

¹⁵² ARTÍCULO SEGUNDO.

La Capitanía de Puerto, las autoridades aduaneras, sanitarias, migratorias o cualquiera otra competente, ejercerán sus atribuciones en el Puerto habilitado en este Decreto, en los términos de las disposiciones legales aplicables.¹⁵³

TRANSITORIO

El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.¹⁵⁴

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, al primer día del mes de agosto de dos mil seis.- Vicente Fox Quesada.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Pedro Cerisola y Weber.- Rúbrica.

3. LA DELIMITACION DEL RECINTO PORTUARIO DE COLONET

En diciembre de 2006 se delimitó el recinto portuario de Colonet de la siguiente forma:

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.¹⁵⁵

PEDRO CERISOLA Y WEBER, Secretario de Comunicaciones y Transportes y JOSE LUIS LUEGE TAMARGO, Secretario de Medio Ambiente y Recursos Naturales, con fundamento en los artículos 27, párrafo quinto y 42, fracción V de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 32 Bis, fracciones VIII, XXXIX y XLI y 36, fracciones I, XVI, XIX, XX y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 2o., fracciones II y III, 3o., 7o., 14, 16, fracciones I, V y XIV y 21 de la Ley de Puertos; 1, 3o., fracciones I y II, 4o., 6o., fracciones I, II y IV, 7o. fracciones III, IV, V, VI y VII, 9o., 13, 15, 59, fracción III, 61 y 120 de la Ley General de Bienes Nacionales; 2o. y 3o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 1o., 2o. 3o. y 4o. de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo; 4o. del Reglamento de la Ley de Puertos; 4o, 5o., fracciones XXV y XXXV del Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y

¹⁵³ ARTÍCULO TERCERO.

¹⁵⁴ ÚNICO.

¹⁵⁵ Diario Oficial de la Federación del 18 de diciembre de 2006.

Recursos Naturales, y 4o. y 5o., fracciones I y XVIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

CONSIDERANDO

Que mediante Decreto Presidencial, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de agosto de 2006, se habilitó el Puerto denominado “Bahía Colonet”, en el Municipio de Ensenada, en el Estado de Baja California, en el litoral del Pacífico de México, para cabotaje y altura; Que derivado del Decreto señalado en el párrafo anterior, así como que es de utilidad pública la construcción y explotación de puertos y terminales de uso público a fin de que se pueda llevar acabo la construcción del citado puerto “Bahía Colonet” se requiere delimitar el recinto portuario de dicho puerto; Que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes administrar los puertos y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios, con excepción de los concesionados bajo el régimen de administración portuaria integral, en los términos de los artículos 20, fracción I y 38 de la Ley de Puertos;

Que de conformidad con los artículos 32 bis y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Quinto Transitorio del Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la propia Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de noviembre de 2000 y 7o. de la Ley de Puertos, corresponde a las Secretarías de Medio Ambiente y Recursos Naturales y de Comunicaciones y Transportes, a propuesta de esta última, delimitar y determinar, mediante acuerdo conjunto, aquellos bienes de dominio público de la Federación que constituirán los recintos portuarios de los puertos, terminales y marinas, los cuales comprenden las áreas de agua y terrenos del citado régimen, destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios;¹⁵⁶

Que se requiere delimitar y determinar, el recinto portuario del puerto de Bahía Colonet, en el Municipio de Ensenada, Estado de Baja California, para satisfacer las necesidades de la operación portuaria y del transporte marítimo, así como para cumplir con el Programa de Reestructuración y Modernización del Sistema Portuario Nacional, y

Que el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes presentó la propuesta correspondiente al titular de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos

¹⁵⁶ Diario Oficial de la Federación del 18 de diciembre de 2006.

Naturales, y acompañó los planos oficiales RPPCOLONET-01-2006, RPPCOLONET-02-2006 RPPCOLONET-03-2006 y RPPCOLONET-04-2006 de diciembre de 2005, denominados “Delimitación del Recinto Portuario de Puerto Punta Colonet, B.C.”, que muestran las superficies a que se refiere este instrumento, por lo que hemos tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO

Se delimita y determina el Recinto Portuario del Puerto de Bahía Colonet, Municipio de Ensenada, Estado de Baja California, en el litoral del Pacífico de México, conforme a los planos oficiales que se identifican en el último considerando del presente Acuerdo, para quedar con una superficie total de 2,769-72-50.313 hectáreas, integrada por 83-16-55.962 hectáreas, de terrenos de dominio público de la Federación y 2,686-55-94.351 hectáreas de agua de mar territorial, de acuerdo con las poligonales envolventes del recinto portuario cuyas coordenadas se citan a continuación:¹⁵⁷

EST.	P.V.	RUMBO	DISTANCIA	PTO	COORDENADAS	
					X	Y
	M-1011		M-1011		E 572208.008	N 3422399.651
M-1011	345	S 56°51'43''	W 30.646 m	345	E 572182.346	N 3422382.898
345	346	S 56°45'47''	W 4838.222 m	346	E 568135.602	N 3419731.058

Continúa la enumeración correspondiente...

- Total de tierra: 83-16-55.962 Has
- Total de agua: 2,686-55-94.351 Has
- Total del recinto portuario: 2,769-72-50.313 Has

Se declaran afectas al recinto portuario y bajo la administración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes las zonas federales que comprenden las áreas de agua, terrenos, obras e instalaciones adquiridas o construidas por el Gobierno Federal y, en general, los bienes de dominio público ubicados en el recinto portuario a que se refiere este Acuerdo;¹⁵⁸ mismos que se destinarán al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.¹⁵⁹

¹⁵⁷ ARTICULO PRIMERO.

¹⁵⁸ ARTICULO SEGUNDO.

¹⁵⁹ Diario Oficial de la Federación del 18 de diciembre de 2006.

Las construcciones e instalaciones que ejecuten particulares, adheridas permanentemente a los bienes de dominio público de la Federación que comprenden, estarán afectas a los recintos portuarios y pasarán al dominio de la Nación, al término de la vigencia de los títulos respectivos.

El recinto portuario a que se refiere este Acuerdo se sujetara a las disposiciones de la Ley de Puertos, entre las cuales están las siguientes:¹⁶⁰

I. Su administración y operación queda a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual podrá encomendarla a alguna sociedad mercantil mexicana que obtenga concesión para la administración portuaria integral;

II. Los bienes de dominio público que comprende serán susceptibles de uso, aprovechamiento, explotación o prestación de servicios portuarios, mediante concesión o permiso que otorgue la Secretaria de Comunicaciones y Transportes o en virtud de contrato de cesión parcial de derechos o prestación de servicios que el administrador portuario celebre con terceros;

III. Los usos, destinos y modos de operación que se determinen para sus diferentes zonas, se sujetarán al programa maestro de desarrollo portuario respectivo, y

IV. Su uso, aprovechamiento y explotación, se sujetará a lo prescrito por los ordenamientos federales aplicables, en cuanto a las autoridades competentes de dicho fuero, su régimen de administración y operación, la construcción de obras e instalaciones portuarias y el pago de aprovechamientos, derechos o contraprestaciones contractuales que correspondan según el caso.

Las autoridades competentes ejercerán sus atribuciones en el recinto portuario, inclusive en las áreas concesionadas, en los términos prescritos por las disposiciones legales aplicables.¹⁶¹

TRANSITORIO

El presente Acuerdo¹⁶² entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.¹⁶³

¹⁶⁰ ARTICULO TERCERO.

¹⁶¹ ARTICULO CUARTO.

¹⁶² UNICO.

¹⁶³ Diario Oficial de la Federación del 18 de diciembre de 2006.

Dado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintinueve días del mes de noviembre de dos mil seis.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Pedro Cerisola y Weber.- Rúbrica.- El Secretario de Medio Ambiente y Recursos Naturales, José Luis Luege Tamargo.- Rúbrica

4. LA NUEVA CIUDAD DE COLONET

El Puerto de Bahía Colonet, permitirá a México por vez primera en su historia desarrollar una ciudad para 1 millón 600 mil habitantes con preservación de acuíferos, transporte, eficiente centros financieros y vivienda.¹⁶⁴

El primer anteproyecto del desarrollo Urbano, fue presentado oficialmente con el desarrollo de este megaproyecto.

El proyecto de Colonet será un caso inusual no solo en México sino en el mundo, dado que la planeación de la ciudad partirá de cero, lo que presenta un contexto muy diferente ya que no planeará sobre lo que ya esta construido.

Como primer punto se podrá coordinar desde el inicio el uso de suelo de manera eficiente con un sistema de uso de suelo donde se considere el agua, los acuíferos y lo que deberá ser preservado para no afectar cauces de arroyos, filtraciones a los acuíferos.

Permite definir con cuidado densidades de ocupación industrial, vivienda, reservas y preservación además de un sistema de transporte que por su eficiencia privilegie el desarrollo de zonas peatonales seguras.

Colonet es una oportunidad única que permitirá edificar, desarrollar, encausar y crecer ordenadamente, algo inusual dado que por lo general las ciudades se planean a partir de las necesidades que se van demandando de una población ya asentada.

Otro es que la ciudad no será planeada a 20 años como establece la ley en México, sino que se podrá planear más allá de los 50 años y generar una ciudad más eficiente y más sana con visión hacia el desarrollo tecnológico mundial.

Colonet como proyecto inicial plantea que tenga a corto plazo hasta 600 mil habitantes, sin embargo la planeación es hasta por 1 millón 600 habitantes lo que implicará que su estructura se desarrolle para un crecimiento mayor.

¹⁶⁴ Ensenada. Net. 25 de enero de 2008. Por Elizabeth Vargas.

El mapa de planeación urbana inicial fue presentado y delimita áreas industriales, habitacionales, turísticas, comerciales para ser una ciudad planeada para insertarse en la economía global dentro del Pacífico.

El desarrollo del Proyecto de Punta Colonet es una prioridad para el gobierno federal donde por primera vez permitirá que el Municipio participe en lo que será el desarrollo de esta nueva ciudad.

Este proyecto es financiado por la Secretaría de Desarrollo Social directamente por el Instituto Municipal de Investigación y Planeación (IMIP), donde se asignarán recursos por 1 millón de pesos para esta planeación.

En este marco es trascendente que se haya considerado al IMIP, para la planeación de una nueva ciudad alrededor de este proyecto portuario.

Actualmente se busca integrar a todos los actores que tendrá este macroproyecto que incluye desde desarrolladores de la zona, inversionistas y dependencias involucradas además de las mesas de trabajo sobre el tema de Colonet.

En el plano nacional Colonet está dentro del Plan Nacional de Infraestructura como uno de los más importantes a Desarrollar.

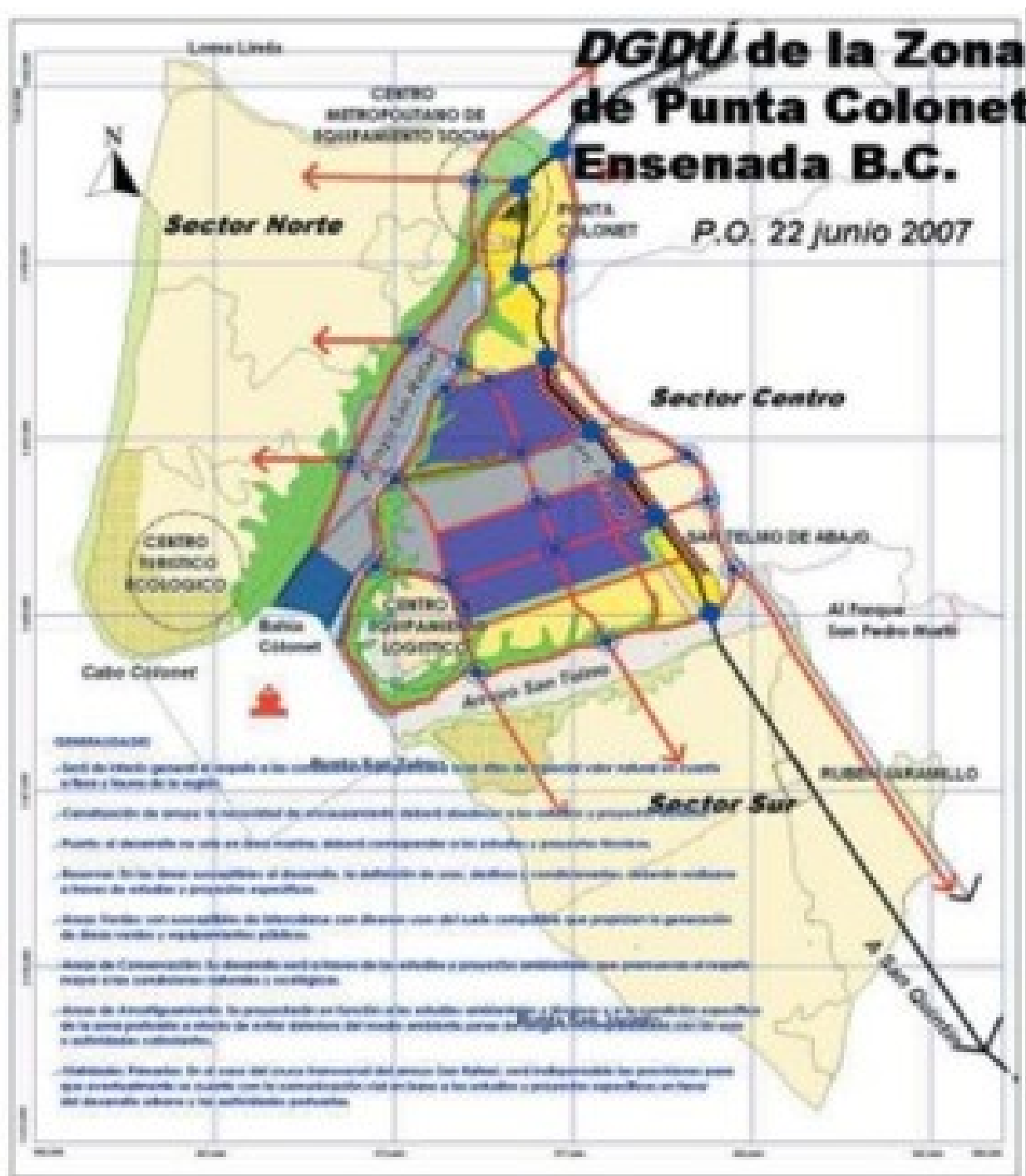
Sus expectativas son que se convierta en el Puerto más importante no solo de México sino de América Latina dentro de la cuenca del Pacífico,

A la fecha se está en espera de que se publique la licitación para el Puerto y el Ferrocarril y con esto continuar la interacción de manera paralela.

Hay además un recurso por 150 millones de pesos que permitirá efectuar el pago para el estudio de factibilidad del ferrocarril con la delimitación de la vía que llevará este tren para mover la mercancía a Estados Unidos.

Asimismo servirán para soporte bancario, tanto una financiera nacional como una internacional que permitirán dar agilidad financiera al desarrollo del proyecto.¹⁶⁵

¹⁶⁵ Ensenada. Net. 26 de enero de 2008. Por Elizabeth Vargas.



Fuente: Sexto informe de gobierno del Lic. Eugenio Elorduy Walther, Gobernador Constitucional del Estado de Baja California. Desarrollo Urbano Sustentable. Mexicali, B.C. 2007.

CONCLUSIONES

La importancia de los puertos de Ensenada, El Sauzal y Colonet se deben a su situación geográfica. Es decir, la cercanía con Estados Unidos y el pertenecer al mismo Municipio los hace muy interesantes tanto para México como para Estados Unidos.

Si bien es cierto que la Administración Portuaria Integral de Ensenada (API) es la directora del Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2006-2011, no podemos dejar de reconocer el esfuerzo de su población, sus autoridades y su visión a corto plazo para realizar las obras de gran envergadura que se están llevando a cabo.

México necesita competir a nivel internacional con otros países del mundo para llegar a ser la quinta economía del mundo, como se tiene contemplado en el Proyecto México 2030, y con este tipo de obras no dudamos que lo logre.

Los cambios no se dan solos, y atreverse a llevarlos a cabo requiere tener una visión y entregarse por entero a ello.

BIBLIOGRAFIA

- ANDA GUTIERREZ, Cuauhtémoc. Los nuevos puertos mexicanos. Noriega Editores. México. 1999. 364 pp.
- ARELLANO GARCIA, Carlos. Segundo curso de Derecho Internacional Público. México. Porrúa. 1998. 942 pp.
- CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Marítimo. México. Porrúa. 2001. 1006 pp.
- CHORLEY, Lord y GILES, O.C. Derecho Marítimo. Barcelona. Bosch. 1962. 580 pp.
- CONTRERAS VACA, Francisco José. Derecho Internacional Privado, Parte General. México. Oxford. 2004. 388 pp.
- CRUZ BARNEY, Oscar. Historia del Derecho en México. México. Oxford. 2004. 1942 pp.
- ELORDUY WALTHER, Eugenio. Sexto Informe de Gobierno. Desarrollo Urbano Sustentable. Mexicali, B.C. 2007.
- FARIÑA, Francisco. Derecho y legislación marítima. Barcelona. Bosch. 1955. 592 pp.
- FLORIS MARGADANT, Guillermo. Introducción a la Historia del Derecho Mexicano. México. Esfinge. 1999. 296 pp.
- GOMEZ-ROBLEDO VERDUZCO, Alonso. Temas selectos de Derecho Internacional. México. UNAM. 1994. 472 pp.
- BROM, Juan. Esbozo de historia universal. México. Grijalbo. 1973. 311 pp.
- HERNANDEZ-VELA SALGADO, Edmundo. Diccionario de política internacional. Tomo II. México. Porrúa. 2002. pp. 613-1295.
- JIMENEZ DE ARECHAGA, Eduardo. El Derecho Internacional contemporáneo. Madrid. Tecnos. 1980. 379 pp.
- PACHECO MARTINEZ, Filiberto. Derecho de Comercio Exterior. México. Porrúa. 2005. 172 pp.
- PEREZ DE LOS REYES, Marco Antonio. Historia del Derecho Mexicano. México. Oxford. 2007. 696 pp.
- PEREZNIETO CASTRO, Leonel. Derecho Internacional Privado, Parte General. México. Oxford. 2007. 767 pp.
- PEREZNIETO CASTRO, Leonel y SILVA SILVA, Jorge Alberto. Derecho Internacional Privado, Parte Especial. México. Oxford. 2007. 711 pp.

- PONCE AGUILAR, Antonio. Historia de Baja California. De cueva pintada a la modernidad. México. 2002. 539 pp.
- SEARA VAZQUEZ, Modesto. Derecho Internacional Público. México. Porrúa. 2004. 908 pp.
- SEARA VAZQUEZ, Modesto. Panorama del derecho mexicano, síntesis del Derecho Internacional Público. México. UNAM. 1965. 90 pp.
- SEPÚLVEDA, César. Derecho internacional. Porrúa. México. 2002. 746 pp.
- SEPÚLVEDA, César. El lugar del Derecho internacional en el universo jurídico. México. Porrúa. 1989. 71 pp.
- SOLIS GUILLEN, Eduardo. Derecho Oceánico. México. Porrúa. 1987. 276 pp.
- TAMAMES, Ramón y HUERTA, Begoña G. Estructura económica internacional. Madrid. Alianza editorial. 2003. 575 pp.

- ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL (API) DE ENSENADA. Puerto de Ensenada. Disco compacto elaborado por la central multimedia.com, S.A. de C.V.
- Anuario mexicano de Derecho Internacional. México. UNAM. Vol. VIII. 2008. 994 pp.
- Atlas geopolítico Aguilar. España. 1989. 217 pp.
- Atlas y geografía universal y de México. España. Océano. 1998. 96 pp.
- EL COLEGIO DE MEXICO. Nueva historia mínima de México. México. 2006. 315 pp.
- Enciclopedia General del Mar. Tomo III. Cor-Esn. 1430 pp.
- Enciclopedia General del Mar. Tomo VII. Pod-Sig. Barcelona. 1428 pp.
- Guía Roji, por las carreteras de México, 2004. México. 2003. 147 pp.
- INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS DE LA UNAM. Diccionario Jurídico Mexicano. A-C. México. Porrúa. 2005. 966 pp.
- PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2006-2011 DEL PUERTO DE ENSENADA.
- Secretaría de Economía (página Internet). México. 2009.

- Ensenada. Net. Por Elizabeth Vargas. 26 de enero de 2008.
- Transparencia Mexicana. Informe de Actividades. Del 1 al 23 de noviembre de 2006.
- TRANSPORTE SIGLO XXI. Marzo 2005.

- Diario Oficial de la Federación del 16 de diciembre de 1991.

Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993.
Diario Oficial de la Federación del 8 de diciembre de 1993.
Diario Oficial de la Federación del 20 de diciembre de 1993.
Diario Oficial de la Federación del 23 de diciembre de 1993.
Diario Oficial de la Federación del 27 de diciembre de 1993.
Diario Oficial de la Federación del 21 de junio de 1994.
Diario Oficial de la Federación del 26 de septiembre de 1994.
Diario Oficial de la Federación del 16 de diciembre de 1994.
Diario Oficial de la Federación del 28 de diciembre de 1994.
Diario Oficial de la Federación del 9 de enero de 1995.
Diario Oficial de la Federación del 10 de enero de 1995.
Diario Oficial de la Federación del 11 de enero de 1995.
Diario Oficial de la Federación del 26 de mayo de 1998.
Diario Oficial de la Federación del 1 de julio de 1998.
Diario Oficial de la Federación del 28 de julio de 1999.
Diario Oficial de la Federación del 28 de junio de 2000.
Diario Oficial de la Federación del 26 de julio de 2000.
Diario Oficial de la Federación del 14 de febrero de 2001.
Diario Oficial de la Federación del 29 de junio de 2001.
Diario Oficial de la Federación del 14 de julio de 2004.
Diario Oficial de la Federación del 31 de marzo de 2005.
Diario Oficial de la Federación del 7 de agosto de 2006.
Diario Oficial de la Federación del 18 de diciembre de 2006.
Diario Oficial de la Federación del 6 de marzo de 2007.
Diario Oficial de la Federación del 20 de junio de 2007.
Diario Oficial de la Federación del 3 de diciembre de 2007.
Periódico Oficial, órgano del Gobierno del Estado de Baja California del 22 de febrero de 2008.

<http://capsula.info/nuke/html/index.php?name=Sections&req=viewarticle&artid=8&page=1>

<http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/revista/numerocuatro/ensenada.pdf>

http://www.descubrebajacalifornia.com/pagt/ensenada_evolucion_demo.html

<http://www.e-local.gob.mx/work/templates/enciclo/bajacalifornia/municipios/02001a.htm>

<http://www.eumed.net/tesis/2007/tesislsz/12.htm>

<http://www.investinbaja.gob.mx/industrias/logistica.htm>

<http://www.investinbaja.gob.mx/infra/transporte/maritimos.htm>
<http://www.ensenadahoy.com/ciudad/locali.php>
<http://www.puertoensenada.com.mx/conectividad.htm>
<http://www.puertoensenada.com.mx/distancias.htm>
<http://www.puertoensenada.com.mx/hinterlandyforeland.htm>
<http://www.puertoensenada.com.mx/pdfs/PMDP%202006-2011%20Ensenada.pdf>
<http://www.puertoensenada.com.mx/puertociudad.htm>
<http://www.puertoensenada.com.mx/ubicacion.htm>
<http://www.puertoensenada.com.mx/zonadeinfluencia.htm>
http://www.sinergiaempresarial.com.mx/articulos.php?id_sec=2&id_art=806&id_ejemplar=25