

ENSENADA, CERCADA POR UN MURO DE CONTENEDORES

El miércoles 26 el cabildo de Ensenada aprobó el cambio de uso de suelo de turístico a industrial en favor de una empresa harinera. En opinión de los vecinos que se oponen a la creciente movilización de contenedores -pues ya "cercan" áreas enteras de la ciudad-, esa autorización permitirá que muchas compañías, hasta ahora frenadas por violar las normas de edificación y el uso de suelo, puedan seguir acumulando y moviendo esos enormes contenedores que ponen en riesgo a la población y obstruyen el paisaje urbano.

Imagen tomada del archivo elaborado por el comité nacional de la columna 'Viva al Mar' en la designación del El Suroeste de Fructífer



Contenedores. Acumulación



MEDIO AMBIENTE

BENJAMÍN PACHECO LÓPEZ

ENSENADA, BC.- El municipio de Ensenada, tercero en población de Baja California y ubicado a una hora de Estados Unidos, recibe al viajero con un escenario contrastante: el frío oleaje del océano Pacífico y cientos de cajas de colores apiladas a lo largo del camino.

Tras pasar la caseta de peaje de San Miguel y siguiendo la carretera federal número 1, la constante son estos enormes equipos de metal, parecidos a vagones, rumbo a la delegación de El Sauzal de Rodríguez, antiguo poblado pesquero.

Dentro del medio marino están identificados con las siglas TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, contenedor de 20 pies). Este es el más popular, aunque también puede haber de 40 pies (FEU) y son usados globalmente para medir el tamaño y la capacidad de los buques, además de calcular la actividad portuaria.

La Administración del Sistema Portuario Nacional (Asipona) de Ensenada usa fotografías de buques cargados al tope para presumirse como “el puerto mixto más importante de México” y punto estratégico por estar a solo 110 kilómetros de la frontera sur estadounidense.

No obstante, la ubicación de El Sauzal se ha vuelto una desventaja para los pobladores: al estar a unos 10 kilómetros del recinto portuario de Asipona, las empresas transportistas hacen un recorrido corto para llegar a los patios de servicio, lo que ha generado que El Sauzal sea considerado “un patio de maniobras y estacionamiento indebido”, pues los choferes prefieren apearse en los acotamientos, incluso sin luces, en vez de pagar el Centro Regulador de Transporte (CRT), que es una pensión a cargo de la Asipona.

Habitantes de Ensenada, particularmente de la delegación El Sauzal de Rodríguez, exigen al gobierno federal que intervenga en la regulación de los patios para estos contenedores marítimos, pues las miles de cajas que anualmente llegan al puerto representan un riesgo para sus viviendas y una clara violación a los usos de suelo habitacional y turístico.

La población afectada considera que la ciudad se volvió “el basurero de Long Beach”, al irse acumulando los contenedores vacíos en la localidad en lugar de ser llevados al puerto californiano.

Durante años han denunciado que estos equipos, de hasta 28 toneladas, “cercan” su vida cotidiana al apilarse a un costado de casas y a poca distancia de un centro escolar en esta delegación. La invasión incluye la deforestación para ampliar áreas de depósito, exponen.

El sector empresarial, por su lado, justifica los 203 mil TEUs movilizados en 2022 (que implica el incremento de 213% en los últimos nueve años) con la derrama económica directa que generan: hasta 25 millones de pesos diarios. Y alega que el fondo es un “problema de planeación” del uso de suelo, que autoridades de los tres niveles han soslayado durante años.

“Llegamos primero”

Cuando Lizeth Araceli Elías Morales nació, en lo que hoy es la colonia Vista al Mar, apenas había unas cinco viviendas y las vacas pastaban. Hoy, las ventanas de su casa dan a pesqueras y el paisaje remata con los muros formados por cajas de metal.

Al descuido en el equipamiento urbano de la delegación, sin parques ni áreas verdes, se suma que los contenedores también han sustituido bosques de olivos.

La ahora abogada Elías Morales forma parte de un comité vecinal, en representación de 100 familias, que documentó en un extenso archivo la instalación de empresas que utilizaron factibilidades de uso de suelo aunque el gobierno municipal nunca lo cambió de manera oficial.

Una de las exigencias principales de los vecinos inconformes es que el ayuntamiento, encabezado por el alcalde morenista Armando Ayala Robles, revise la documentación y antecedentes de esta zona para evitar que el suelo pase de habitacional y turístico a industrial. “Nosotros llegamos primero. No somos invasores, como nos han querido hacer ver”, expresó una de las vecinas.

El comité advierte del peligro que implica vivir al lado de las cajas de 6.10 metros de largo, 2.44 de ancho y 2.59 de alto, pues incluso una de sus integrantes documentó cómo pasaban por encima de su casa cuando eran movidas por una grúa.

Un contenedor vacío pesa más de dos toneladas, pero con su máxima carga puede llegar hasta 28, y su costo es de 3 mil 500 a 4 mil 500 dólares.

El incremento de estos contenedores se disparó en 2018, cuando los residentes detectaron hasta 500 tractocamiones moviéndolos diariamente por la colonia. Los motores arrancaban desde las cuatro de la madrugada y seguía el ajetreo en los patios.

La mayoría de los contenedores llegan al recinto portuario a cargo de Asipona por mar, desde Asia, Europa, Sudamérica, el Canal de Panamá o el este de Estados Unidos. Son recibidos por los importadores para llevarse la mercancía (materias primas o producto terminado), pero como no hay espacio ni barcos que los esperen de regreso, van a la delegación. Ahí son clasificados para la exportación, en una di-

námica portuaria que tiene “asfijados” y “cercados” a los residentes.

“Ya no veo una parte de El Sauzal. Ya no vemos la Hacienda porque está todo tapado de contenedores alrededor. Nos están bardeando con contenedores. Fue en un pestaño”, describen los pobladores.

Desde 1997 el comité vecinal ha interpuesto por lo menos 50 denuncias, amparos y demandas contra diversas empresas empacadoras, procesadoras y de transportes. El Observatorio Ciudadano de El Sauzal, proyecto impulsado desde julio de 2017 por Gabriel Camacho Jiménez, director de la asociación civil Ciudadanía Mexicana, ha detectado 30 empresas que operan en el lugar en los últimos años.

Junto con los vecinos ha comprobado la falta de documentos que avalen la compatibilidad de las actividades con la zona, carencia de dictámenes de uso de suelo, de autorizaciones ambientales y de permisos. También tiraderos de sanguaza a la vía pública, contaminación del aire, derrame de aguas negras, fugas de amoníaco, deforestación, ruido, vibraciones e inseguridad vial, entre otros.

“Basurero de Long Beach”

José Enrique Ibarra de Alba, inversionista y presidente de la compañía inmobiliaria Mar de Cortés, e impulsor de la restauración de la Hacienda El Sauzal, señala que a Ensenada la convirtieron en el “basurero de Long Beach”, en referencia a la principal puerta de entrada estadounidense al comercio transpacífico, que en 2021 movió más de 9 millones de TEUs.

“La colonia se llamaba Vista al Mar, ahora se llama Vista a los Contenedores y a la corrupción. Son cerros de contenedores sin uso de suelo. Los terrenos donde están asentando los contenedores no tienen uso de suelo para eso”, remarca.

Considera que de 100 contenedores que llegan a Ensenada, 98 se quedan en la localidad y únicamente dos “se regresan a China”, lo que genera la acumulación y las problemáticas que han denunciado las familias afectadas.

“Somos el basurero de Long Beach: llegan de China, Corea, varias partes del mundo. En vez de descargar en Long Beach, descargan en Ensenada porque es más barato. Descargan la mercancía y luego la refunden en Ensenada”, pues al llegar la mercancía al puerto, es distribuida en tráileres a diferentes localidades, pero los contenedores se quedan.

Al respecto, Héctor Contreras Luengas, presidente del Consejo de Desarrollo Económico de Ensenada (Codeen), considera que la situación refleja una falta de planeación, al no estar “debidamente definidos los usos de suelo”.

Afirma que el puerto de Ensenada re-▶



presenta 70% de la actividad económica y que dependen del mismo Baja California Sur, Sonora y Chihuahua, además de que su influencia alcanza 30% del territorio nacional para industrias como la manufacturera, automotriz, electrónica, aeroespacial y química. "Dentro de cinco años el puerto va a estar el doble de grande", vaticina.

Jorge Medina Armenta, director general de la empresa Transpoint Intermodal y coordinador del Clúster para el Desarrollo Logístico de Ensenada, reconoce que el puerto requiere más área de almacenamiento para estas labores.

"No es basurero: son depósitos de contenedores, que son áreas dinámicas por completo. Lo que más creció en el puerto son los vacíos que salieron el año pasado: sacamos 80 mil cajas. Fue un crecimiento de 24% contra 2021", asegura.

Las cajas que llegan están llenas, prosigue, pues es mercancía para abastecer a la entidad y al noroeste del país.

"Puede ser que estén accidentados unos 20 y tardan en regresarlos. Debe haber en Ensenada 7 mil u 8 mil contenedores, con un promedio de estadía, fuera del puerto en esta zona de patios, de 21 días", calcula Medina Armenta.

El contenido abarca materia prima para productos electrónicos, automotriz, biomédicos, insumos para la industria alimentaria, madera, mármol italiano (usado en los hoteles de Los Cabos), piezas para aire acondicionado e incluso productos de consumo para Coppel, Costco, Walmart y Home Depot.

"Quien no entiende del comercio exterior, no sabe lo que está pasando. Es un sector superdinámico y las cajas rotan en forma permanente", concluye el coordinador del Clúster para el Desarrollo Logístico de Ensenada.



Ayala Robles. Complacencia

El comité de colonos, por su parte, defiende el uso de suelo vigente. Para ello muestra contratos de compraventa de terrenos fechados el 3 de julio de 1974; una Carta Urbana de 1995 que indica que es zona habitacional, y copia de la expropiación por el gobierno de Ernesto Ruffo Appel para dar certeza jurídica a los contratos privados de los fundadores.

Asimismo aporta un mapa del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Ensenada (PDUCP) para demostrar que la colonia está en una reserva territorial y que "no invadieron una zona industrial", y el PDUCP publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado el 13 de marzo de 2009.

Este último establece: "El Subsector S.2 (donde está Vista al Mar) tiene un uso de suelo predominantemente habitacional y, salvo actividades artesanales y de establecimientos menores, el uso industrial y actividades asociadas al mismo, como los

patios de maniobras o el estacionamiento de vehículos de carga pesada, son incompatibles con este subsector".

Decenas de fotografías tomadas durante la pasada temporada de lluvias regionales muestran vehículos y cajas atascados en el lodo y se evidencian accidentes: grúas aplastadas, contenedores derrumbados, cajas caídas que entorpecen el tránsito vehicular, así como choques de tractocamiones.

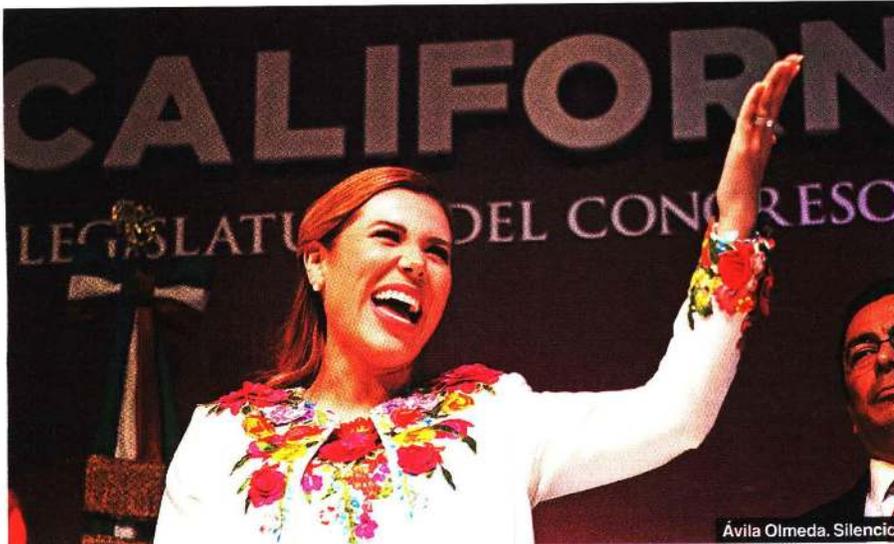
Gobiernos permisivos

Funcionarios de los tres órdenes de gobierno, tanto del PRI como del PAN, han tenido conocimiento de esto, pero lo han ignorado. Ahora la situación parece repetirse desde que Morena llegó al poder en Baja California, en 2019.

"Tienen las denuncias y tienen toda la información, pero ninguno se quiere comprometer. Los cambian de puesto y a ellos se les olvida. Deseamos negociar con el gobierno federal, y del municipal estaremos atentos a que no cambien el uso de suelo", enfatizan los inconformes.

En el archivo de los denunciantes destaca una grabación del presidente municipal, Armando Ayala Robles, durante un operativo de clausuras realizado el 6 de enero pasado. "También se tienen que manifestar ustedes contra los jueces. Yo cierro y después los jueces les otorgan el amparo. ¿A qué estamos jugando, pues? Aquí no se ha dado ningún permiso ni nada", dijo el funcionario.

Este semanario tuvo acceso a un reporte elaborado este año por la Dirección de Administración Urbana, Ecología y Medio Ambiente del ayuntamiento, donde se habla de operativos ejecutados contra patios de contenedores y pesqueras-harineras. Se identifican 26 de los primeros, de los que únicamente ocho "están completamente regulares hasta dictamen de uso de suelo".



Ávila Olmeda. Silencio

Omar Martínez Noyola/Cuartasur.com



MEDIO AMBIENTE

En cuanto a las segundas, registran 37 compañías dedicadas a diferentes actividades pesqueras, 14 de las cuales "están completamente regulares hasta licencia de construcción" y 12 "tienen permiso de uso de suelo, pero sin licencia de construcción".

El operativo referido fue contra Western Containers, MIR y TMM Logistics por incumplir condicionantes de las licencias ambientales; también se clausuró la Harinera San Miguel por violar el Reglamento de Edificaciones y tirar residuos que ponen en riesgo la salud de los residentes.

Pese a las promesas, el comité vecinal alertaba sobre los casos de la empresa DC5, interesada en instalar naves industriales y una estación de contenedores en casi seis hectáreas de un cerro, igual que de la compañía Live Bait (suspendida en la actualidad), por situarse a escasos metros de un jardín de niños.

Los tractocamiones tendrían que realizar maniobras en calles estrechas, sin importar la opinión técnica del IMIP de Ensenada, que el 9 de junio de 2020 pun-

tualizaba que la geometría de las vialidades "no es apropiada para el tránsito, estacionamiento y maniobra del transporte de carga pesada".

Sin embargo, el miércoles 26 el cabildo ensenadense aprobó, en forma sorpresiva y por mayoría, el cambio de uso de suelo de turístico a industrial en favor de la harinera. Esto le permitirá regularizar la construcción y operación de una nave industrial para la producción de harina de pescado fresco por un proceso a base de vapor, pese a la indignación de los vecinos, pues consideraron que se permitirá "la entrada a más empresas".

Gabriel Camacho Jiménez ya había advertido que el cabildo no podía autorizar los cambios de usos de suelo de la delegación, pues implicaría violentar la Ley de Desarrollo Urbano del Estado, que en su artículo 76 dice: "Los planes municipales y los programas de centros de población, parciales y sectoriales de desarrollo urbano deberán ser revisados, modificados o elaborados, según sea el caso, dentro de un plazo no mayor de seis meses a partir

del inicio de la gestión constitucional de los ayuntamientos".

Es decir, la actual administración municipal tuvo la oportunidad de hacer las modificaciones entre el 1 de octubre de 2021 y el 31 de marzo de 2022.

Casi una semana después de las declaraciones del alcalde de Morena durante los operativos, la también morenista gobernadora Marina del Pilar Ávila aseguró que "se brindarían alternativas para los contenedores". Esto, tras un análisis hecho en 2022 con Jorge Nuño Lara, titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), según dijo en su conferencia matinal del 11 de enero. Afirmó que brindaría todo el apoyo al gobierno del edil ensenadense, pero desde entonces no ha vuelto a tocar el tema.

Al respecto, Arturo Espinoza Jaramillo, titular de la Secretaría de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial (Sidurt), declaró que "los usos de suelo son temáticas exclusivas del gobierno municipal".



Invasión progresiva

Benjamin Padilla Torres

