

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICA
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**



**Tesis para obtener el grado de
Maestro en Administración Pública:**

“Political and legal structure for border”

Presenta:

Jorge Humberto Plantillas García.

Director de tesis:

MC. Humberto Hernández Soto

Mexicali, B. C. Abril de 2006

INDICE

INTRODUCCION.	1
I) Hacia el Transporte Para La Frontera	
REVISION DE LITERATURA.	4
II) Nuestro Campo de Estudio	
METODO DE INVESTIGACION.	9
III) Nuestras Fuentes	
1) Entrevistas	
a) Carlos Graizbord.	
b) David Fuentes.	
2) Consultas en Internet.	
3) Leyes mexicanas.	
RESULTADOS DE LA BUSQUEDA.	10
IV) Caminos Viables Hacia el Transporte para la Frontera.	
1) Marco Jurídico Mexicano.	
a) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.	
b) Convenios.	
c) Leyes Locales.	
2) Experiencia Sudamericana.	
a) Convenio Perú y Ecuador.	
3) Experiencia Europea.	
a) Transporte en la Unión Europea.	
b) Euro Airport.	
CONCLUSIONES.	18
V) Propuesta Final.	
1) Viabilidad Proyecto Sudamericano.	
2) Viabilidad Proyecto Europeo.	
3) México Frontera Singular Proyecto Final.	
BIBLIOGRAFIA.	23

Mexicali, Baja California Marzo 2006.

INTRODUCCIÓN

I) Hacia un transporte para la Frontera

Nuestra época se caracteriza por el increíble aumento del comercio internacional, que nos ha arrojado, como resultado la globalización esto es algo que no se puede negar ni ocultar inclusive, se podría llegar a decir que es una política económica expansiva que va en aumento y que al tratar de apartarse o resistirse a ella se estaría condenando al fracaso y al retraso económico.

También es muy cierto que la globalización como política económica nos ha traído mucha pobreza y miseria por los requerimientos de mano de obra barata por las empresas transnacionales que aprovechan la pobreza de los pueblos para instalarse en ellos y gastar menos de mano de obra, por el otro lado no se puede negar que la globalización trae el abaratamiento de las mercancías que todos compramos en el supermercado en las tiendas departamentales etc.

Sin embargo la globalización no es nuestro tema, motivo por el cual no nos podemos extender en su estudio, pero debemos hacer mención a ella ya que es una causa generadora de la detonación del intercambio de comercio, personas y mercancías a través de las fronteras y ese intercambio de personas es el que nos interesa a nosotros.

En la actualidad el dinamismo económico y social, entre los países nos ha llevado a enfrentar nuevos retos surgidos por esta misma dinámica en el presente proyecto se tiene

contemplado enfrentar uno de estos retos que nos acarrearán más de un beneficio en concreto.

Nuestro proyecto está enfocado a crear una estructura Política y Legal, que nos permita construir y sentar las bases para resolver el problema de la transportación transfronteriza de personas, es decir agilizar el tiempo de cruce a ambos lados de la frontera Mexicali-Calexico.

Debemos de considerar varias temáticas, en las cuales abordaremos al adentrarnos al estudio presente por ejemplo, el que es indispensable regular facilitar agilizar el tránsito de personas y vehículos privados y el tránsito de vehículos de pasajeros.

También tendremos que tomar en cuenta que para adecuar dicho tránsito a los requerimientos actuales es necesario simplificar y uniformizar los documentos y trámites, así como adoptar medidas que lo agilicen tanto a escala binacional como transfronteriza, llegaremos a concluir que es conveniente homologar documentos utilizados en los distintos regímenes y modalidades, de tránsito.

Concientes de todo lo que conlleva lo anterior, es por eso que tendremos que cautelar la seguridad y los derechos individuales de las personas que en uso de las facilidades que propiciaría nuestro proyecto transitaría de un lugar a otro sin dificultad alguna.

Nuestra tesis tiene por objeto construir un camino viable para la implementación de un transporte público binacional, mismo que estamos pensando tendrá una Estación de Transporte Público Binacional que nos ayude a agilizar el tránsito de personas por la frontera, cuyo consejo de administración deberá tener una integración plural y heterogénea que permita que ambas ciudades tengan representación en el mismo consejo.

La estructura que debemos construir es sui generis ya que no existe ninguna similar en el mundo debido a que la situación y las características de nuestra región transfronteriza tienen peculiaridades irrepetibles, es por eso que durante esta tesis nos avocaremos adentrándonos hacia, nuestro marco jurídico vigente para poder darle una viabilidad a este proyecto.

Dentro del presente estudio revisaremos las diversas leyes federales mexicanas y los tratados internacionales celebrados con nuestro vecino del norte, para poder encontrar la estructura Política y legal que nos permita desarrollar el presente proyecto.

Así como las atribuciones de nuestra ciudad en su calidad de Municipio y las facultades de la misma para poder realizar un proyecto de esta magnitud.

Se estudiarán otras regiones transfronterizas del mundo para poder realizar comparaciones, y diferenciaciones entre estas, esto nos nutrirá para entender como se ha resuelto este problema, evitando frenar el dinamismo de nuestra región, trayéndonos beneficios, Ecológicos, Económicos, Sociales y Culturales, en ambos lados de la frontera.

Con la creación de dicha estación de transporte público binacional, se pretende dar solución al añejo problema de tiempo de cruce de la frontera, hacia ambos lados y de paso disminuir, la contaminación, del aire, disminuir el gasto corriente de ambas ciudades, utilizado en oficiales de tránsito extras y la infraestructura así como los daños al comercio salud pública entre otros.

Sin duda que estamos concientes de lo ambicioso de nuestro proyecto, y de lo costoso que podría llegar a serlo así como el tiempo que se requerirá para llegar a construir un proyecto como en el que estamos pensando, pero el precio de realizarlo podría ser mayor, los daños al ambiente por la contaminación del aire, el daño a las personas por esta misma contaminación además del daño provocado a la salud de las personas provocado por la

contaminación por ruido, que provoca estrés y situaciones densas y tensas para las personas que esperan por varias horas para cruzar la frontera.

REVISION LITERARIA

II).-Nuestro Campo de Estudio

Dentro del presente capítulo enumeraremos los recursos Bibliográficos y Documentales en los que nos apoyaremos para realizar nuestro estudio y de igual forma enumeraremos las fuentes de nuestra investigación.

El presente trabajo por su naturaleza sui generis del mismo, y lo innovador, no existe un precedente directo ni literatura sobre el tema, y nuestra bibliografía, esta integrada por las entrevistas a especialistas en el tema y sitios en la red donde nos ilustran sobre la experiencia de otras regiones transfronterizas, que han resuelto con éxito este problema, sin frenar la dinámica trasfronteriza y al contrario incentivar y aprovechar dicha dinámica para el bienestar de la región.

Dado que se pretende crear una institución de carácter Binacional, y que la misma este a cargo de ambas ciudades, será pues una institución gubernamental, y toda vez que las instituciones y autoridades solo pueden hacer aquello que la Ley les faculta y permite expresamente, a diferencia de los particulares que pueden hacer todo aquello que no les prohíba la ley es lo que en el derecho se conoce como *Principio de Legalidad*.

Dicho lo anterior se debe de encontrar aquellos dispositivos legales, Normas, Leyes y Tratados en los cuales nos indican que autoridad es la facultada y la idónea para realizar esta actividad.

Luego entonces encontramos que dichas facultades se pueden encontrar en la Ley Federal sobre la Celebración de tratados, respecto de esta ley comentaremos que tiene por objeto regular la celebración de tratados y acuerdos interinstitucionales en el ámbito internacional, de esta ley podemos destacar` que esta ley es la que faculta a nuestro país para celebrar tratados internacionales con otros países o sujetos de derecho internacional publico.

De igual manera revisaremos la Ley Federal Sobre la Celebración de Tratados Internacionales en Materia Económica publicada en el diario oficial de la federación el 2 de Septiembre de dos mil cuatro, misma que nos darán la pauta para saber que autoridades pueden realizar tratados y convenios, con entidades extranjeras y nacionales en materia económica, ya que dicho tratado lo que busca velar porque a la celebración de un tratado se observen las normas de esta ley que establece que los tratados deben de contribuir a mejorar la calidad de vida y el nivel de bienestar de la población mexicana, propiciar el aprovechamiento de los recursos productivos del país, contribuir a la diversificación de mercados etc.

Del mismo modo revisáremos la Constitución Política de los estados unidos Mexicanos, Constitución publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de febrero de 1917, ya que en la fracción I del artículo 76 se establece que los tratados internacionales deberán ser aprobados por el senado y serán ley suprema de toda la unión cuando estén de acuerdo con la misma, en los términos del artículo del artículo 133 de la Propia Constitución.

En nuestra carta magna también estudiaremos la distribución de las facultades en materia de transporte público a los municipios, en donde se autoriza a los municipios a celebrar tratados con otros municipios y otros estados de la federación o dependencias Federales.

También nos avocaremos a penetrar en la LEY GENERAL DE TRANSPORTE PUBLICO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA Publicado en el Periódico Oficial No. 49, de fecha 09 de Noviembre de 2001, Tomo CVIII. Para conocer a fondo la normatividad local y la distribución de facultades y obligaciones en materia de transporte publico municipal.

Al igual se realizara un estudio de las tratados internacionales celebrados con los Estados Unidos de Norteamérica, para revisar si este tiene un apartado especifico donde se tenga contemplado el transporte publico binacional, y si este es mas viable y eficiente para nuestro propósito, dichos tratados son el Tratado de Libre Comercio Para América del Norte, (NAFTA).

Así como otros acuerdos binacionales como el FRONTERA 2012 programa que nace del Acuerdo sobre Cooperación para la Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente en la Región Fronteriza también conocido como acuerdo de la paz, mismo que fuese suscrito por los titulares de la Agencia de Protección al Ambiente de los Estados Unidos (EPA) y el de la Secretaria de Medio Ambiente de los Recursos Naturales en Octubre de dos mil uno.

Al mismo tiempo también se relazará un estudio sobre la región transfronteriza de la Unión Europea, la cual tiene su fundamento en el reglamento numero 684/92 del consejo, de dieciséis de marzo de mil novecientos noventa y dos, por el que se establecen las normas comunes para el transporte internacional de pasajeros por autobús y autocar , dicho reglamento deroga los anteriores 117/66, y el numero 516/92 y el 517/72 del consejo, dicho reglamento se aplica al transporte internacional de pasajeros por carretera para cualquier

parte del trayecto dentro de la comunidad, con vehículos matriculados en el estado miembro.

Se definen las nociones de servicios regulares, servicios de lanzadera, servicios discrecionales y transporte por cuenta propia.

Se precisa los procedimientos para la solicitud y la concesión de las autorizaciones para los servicios regulares y los servicios de lanzadera sin alojamiento. Los servicios discrecionales y los servicios de lanzadera con alojamiento, así como los servicios regulares especializados cubiertos por un contrato.

Trataremos de entender la naturaleza jurídica de una institución única en el mundo como lo es el Aeropuerto Internacional de Basilea, dicho Aeropuerto Internacional de Basel-Mulhouse como también es conocido, este aeropuerto se sitúa en el municipio de Blotzheim al sur de la región de Alsacia en Francia. El aeropuerto sirve a las regiones de Basilea, en Suiza, Mulhuose en Francia y un poco menos a la región de Friburgo en Alemania. También es llamado el EuroAirport por ser un aeropuerto fronterizo.

El aeropuerto de Basilea-Mulhouse fue inaugurado luego de solo dos meses de trabajos, el 8 de mayo de 1946. el proyecto había sido encargado durante la Segunda Guerra Mundial. Francia facilitó los terrenos y Suiza construyó las pistas y los edificios.

Se revisará igualmente el convenio entre Ecuador y Perú sobre tránsito de personas, vehículos, Embarcaciones fluviales, Marítimas y Aeronaves para poder hacer una interpelación, con junta de dicho cuerpo Jurídico y tratar de comprender el espíritu del legislador Sudamericano al realizar dichas normas, así como la ratio legis, y la rama en que

se aplica dicho convenio, así como las normas instrumentos de los cuales se vale para poder ejecutar dicho convenio.

Nos ayudara porque nuestros vecinos de Sudamérica, llegaron a la conclusión de que para regular y facilitar el transito de personas y vehículos es necesario adecuar dicho transito a los requerimientos actuales y por lo tanto simplificar y uniformizar los documentos y tramites así como adoptar medidas que lo agilicen, tanto a escala binacional como transfronteriza y como es que cautelan la seguridad y los derechos individuales de las personas que, en uso de las facilidades reconocidas por el presente convenio, transitan de un país a otro.

METODO DE INVESTIGACION

III).-Nuestras Fuentes.

1).- Nuestro método de recolección de información se restringe básicamente a entrevistas y consultas en el Internet así como el análisis comparativos de diversos cuerpos normativos, donde iremos descubriendo los caminos legales para nuestro trabajo, ya que como hemos dicho anteriormente la literatura en el tema es escasa o nula, por la peculiaridad y ambiciosos del proyecto.

a).- Nuestras entrevistas se han realizado al profesor Carlos Graizbord quien fungió como director de Implan en la Ciudad de Tijuana quien nos ha informado que el proyecto es ambicioso y realizable ya que tiene conocimiento de aeropuerto internacional en Europa, que funcionan con este modelo y que tiene éxito actualmente, en dichos aeropuertos.

b).-Entrevista al C. David Fuentes quien fungió como director de coplade y ha realizado estudios en materia de transporte público.

Mismo que nos comento que en nuestra ciudad de Mexicali no se tiene registró alguno de algún proyecto como el nuestro.

2).- Realizamos búsquedas en la red donde nos muestra otras regiones transfronterizas y sus problemas alrededor del mundo.

Se realizaron cálculos promedio y estimaciones de tiempo de cruce, en base a los tiempos que arroja las estimaciones de las empresas de la región que se dedican a calcular dicho tiempo así como las operaciones aritméticas para estimar las perdidas en horas hombre de trabajo en dinero consumo de combustible y horas oficial de tránsito.

RESULTADOS DE LA BUSQUEDA.

IV).-Caminos Viables Hacia el Transporte para la Frontera

1).- Marco Jurídico Mexicano.

Como ya hemos apuntado anteriormente nuestra búsqueda se enfocó en la revisión de nuestra legislación vigente, entrevistas y revisión de páginas de Internet.

a).- Empezaremos mencionando Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

“Artículo 76. Son facultades exclusivas del Senado:

I. Analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal con base en los informes anuales que el Presidente de la República y el Secretario del Despacho correspondiente rindan al Congreso; además, aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo de la Unión.”

Este artículo es el principal obstáculo, ya que se establece que será el senado de la republica quien puede aprobar los tratados y que estos tienen que ser celebrados por el ejecutivo de la unión.

“Título Quinto

De los Estados de la Federación y del Distrito Federal

Artículo 115. Los Estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa el Municipio Libre, conforme a las bases siguientes:

...VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros con apego a la ley federal de la materia.”

Este artículo nos da una esperanza para fundamentar nuestro proyecto, ya que faculta a nuestros municipios y centros urbanos para celebrar convenios con otros centros urbanos, para planear el desarrollo de dichas comunidades, el gran inconveniente es que este artículo se refiere a comunidades y centros urbanos dentro de nuestro territorio nacional.

“Artículo 117. Los Estados no pueden, en ningún caso:

I. Celebrar alianza, tratado o coalición con otro Estado ni con las Potencias extranjeras.

... IV. Gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su territorio.

VIII. Contraer directa o indirectamente obligaciones o empréstitos con gobiernos de otras naciones, con sociedades o particulares extranjeros, o cuando deban pagarse en moneda extranjera o fuera del territorio nacional.

...Los Estados y los Municipios no podrán contraer obligaciones o empréstitos sino cuando se destinen a inversiones públicas productivas, inclusive los que contraigan organismos descentralizados y empresas públicas, conforme a las bases que establezcan las legislaturas en una ley y por los conceptos y hasta por los montos que las mismas fijen anualmente en los respectivos presupuestos. Los ejecutivos informarán de su ejercicio al rendir la cuenta pública.”

El precepto antes citado contiene, una prohibición expresa a nuestro municipio para celebrar alianza, coalición o sociedades con potencias extranjeras.

“Artículo 122. Definida por el artículo 44 de este ordenamiento la naturaleza jurídica del Distrito Federal, su gobierno está a cargo de los Poderes Federales y de los órganos Ejecutivo, Legislativo y Judicial de carácter local, en los términos de este artículo...

...G. Para la eficaz coordinación de las distintas jurisdicciones locales y municipales entre sí, y de éstas con la federación y el Distrito Federal en la planeación y ejecución de acciones en las zonas conurbadas limítrofes con el Distrito Federal, de acuerdo con el artículo 115, fracción VI de esta Constitución, en materia de asentamientos humanos; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte, agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos y seguridad pública, sus respectivos gobiernos podrán suscribir convenios para la creación de comisiones metropolitanas en las que concurran y participen con apego a sus leyes.”

b).- Convenios.

El fundamento anterior al igual que el artículo 115 nos da las facultades para celebrar convenios con otras comunidades de nuestro país.

Y dado que nuestra constitución es la ley suprema en la nación y todas las leyes, y códigos de la misma deben estar emitidos y promulgados con apego a esta, es por eso que en nuestra opinión resulta innecesario revisar nuestros demás ordenamientos ya que no pueden contener disposición en contrario de nuestra constitución.

2).- Experiencia Sudamericana.

a) Convenio Perú y Ecuador.

El la revisión del tratado celebrado entre Perú y Ecuador nos encontramos con los siguientes conceptos que nos serian útiles;

La homologación de los documentos y tramites transfronterizos, así como el reconocimiento de los documentos de identidad nacional de parte reciproca, el transporte publico binacional es en taxis y en camiones, y la condición de estos es que el pasaje aborde en un país y baje al otro lado de la frontera exclusivamente.

Crearon un comité técnico binacional para revisar todos los tramites transfronterizo.

3) Experiencia Europea.

En nuestra búsqueda en la red encontramos experiencias de transporte público fronterizo en otros lugares del mundo como Europa y Sudamérica.

a).- Transporte en la Unión Europea

En primer término nos avocaremos en la experiencia Europea y dado que dicho continente se ha integrado en un solo bloque conocido como la unión Europea, es una realidad innegable el transporte transfronterizo ya que en dicho continente han desaparecido las fronteras y dicho transporte se realiza de las formas mas diversas que van desde taxi autobuses y trenes ligeros, mismos que pueden cruzar varias fronteras sin inconveniente alguno. La experiencia Europea nos muestra que el agilizar el transporte de personas y mercancías entre los países acarrea beneficios directos a la región transfronteriza.

Durante las entrevistas tuvimos la oportunidad de escuchar al doctor Carlos Graizbord quien nos comento respecto de nuestro proyecto que le parecía ambicioso pero realizable y con beneficios directos e inmediatos en ambos lados de la frontera que no tiene conocimiento de algo similar en el mundo pero que sabe de un aeropuerto en Europa que

comparten los países de Francia, Suiza y Alemania que cuentan con un consejo directivo integrado por miembros de los tres países mismos que se rotan la dirección de dicho consejo.

Durante la entrevista realizada al doctor David Fuentes investigador de la UABC y quien fungiera como director del Coplade. Nos manifestó que el presente proyecto le parece atractivo e innovador y en su experiencia en el transporte público no ha tenido conocimiento de un proyecto similar.

El intercambio de personas entre dos naciones o regiones transfronterizas propicia el desarrollo y crecimiento de esta a través de los lazos culturales, comerciales y fraternales las barreras entre las naciones están desapareciendo en los países mas desarrollados como en la unión europea, es la tendencia que marca el desarrollo y el crecimiento cultural entre las naciones ya que esto es el resultado de el desarrollo Solidario de las naciones America del Norte debe caminar con ese rumbo y nunca en el sentido inverso ya que esto nos divide y propicia el atraso, en la siguiente grafica se muestra la diferencia que existen entre el intercambio de personas a través de la frontera Canadá y Estados Unidos y México y Estados Unidos.

Tráfico de pasajeros de México a Estados Unidos y de Estados Unidos a México según modo de transporte

(Miles de visitantes)

[illegible]

Viajes con pernocta de residentes estadounidenses a México	16,377	19,221	20,302	18,194	17,735	17,463	19,285	18,623	18,501	17,566	19,370
Transporte aéreo	3,635	4,741	5,361	5,859	5,547	5,835	6,710	6,566	6,235	6,688	7,714
Transporte terrestre	12,742	14,480	14,941	12,334	12,187	11,628	12,575	12,058	12,266	10,878	11,656
Vehículos automotores	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Vehículos personales	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Autobuses interurbanos y de fletamento	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Transporte ferroviario interurbano	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Peatones	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Otros ^a	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Viajes de un mismo día de residentes estadounidenses a México	64,038	63,508	66,857	71,311	73,576	77,778	81,565	77,103	75,350	68,690	72,139
Transporte aéreo	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Transporte terrestre	64,038	63,508	66,857	71,311	73,576	77,778	81,565	77,103	75,350	68,690	72,139
Vehículos automotores	51,337	52,856	54,964	58,833	60,812	63,257	66,160	62,440	60,500	55,129	57,368
Vehículos personales	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Autobuses interurbanos y de fletamento	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Transporte ferroviario interurbano	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Peatones	12,701	10,652	11,893	12,478	12,764	14,521	15,405	14,663	14,850	13,561	14,771
Otros ^a	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N

^a Otros: Comprende embarcaciones, peatones y ciclistas.

SIGNOS CONVENCIONALES: N = No existente, NA = No aplicable, r = Dato revisado

[OPRIMA AQUÍ PARA NOTAS:](#)

México

Para información sobre encuestas de viajes de México y definiciones de las categorías de visitantes internacionales y los

[incluidos en las categorías particulares mostradas en el cuadro 9-1c, véanse las notas técnicas.](#)

Viajes de un mismo día de residentes mexicanos a Estados Unidos y de residentes estadounidenses a México: Los totales

no incluyen los viajes de un mismo día en los que se usó transporte aéreo.

OPRIMA AQUÍ PARA FUENTES:

México

Banco de México. Dirección General de Investigación Económica. Dirección de Medición Económica. (México, D.F.: varios años).

CONCLUSIONES

V).- PROPUESTA FINAL

Durante esta parte final de nuestro estudio, planeamos describir los resultados a los que llegamos y nuestra opinión personal, sobre la estructura Política y Legal para un crece fronterizo mas rápido eficiente, cómodo y menos costoso en todos los sentidos.

Hemos concluido que si bien es cierto que nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece como de competencia de los municipios lo relativo al transporte publico municipal y dado que nuestra ciudad de Mexicali tienen ese carácter de Municipio es pues que encaja perfectamente y esta facultada para ejercer dichas facultades comprendidas en la constitución situación que se ha venido realizando efectivamente en nuestro municipio.

Pero nuestro proyecto es solo transporte publico en Mexicali ya que si así fuera no estaríamos realizando este trabajo, si no que el transporte publico deberá ser Binacional y es aquí donde surgen varias vertientes que podemos tomar para darle viabilidad a nuestra idea, pero no solo encontramos esos caminos si no que deberemos escoger el mejor.

1).-Viabilidad Proyecto Sudamericano.

Nuestros vecinos del sur tienen libre transito, Perú y Ecuador en sus fronteras han logrado liberalizar el cruce fronterizo mediante la homologación de tramites y documentos para el cruce, a las personas basta con que muestren un documento de identidad nacional de su país de origen para que se les de acceso a la frontera.

También tienen un sistema de transporte publico eficiente ya que tienen regulado el trafico de transporte por autobús, y taxis este servicio se limita únicamente a los usuarios

de transporte binacional, es decir si se aborda a un transporte de este tipo su destino final necesariamente estará al otro lado de la frontera.

Esta modalidad es la ideal y es la que estamos pensando funcionaria solo respecto del transporte en lo que se refiere a la modalidad y sistema de pasajeros binacionales ya que en nuestra frontera existen diferencias mas marcadas, situación que propicia un interés desmedido y generalizado para emigrar ilegalmente a los Estados Unidos, motivo por el cual se debe de tener una identificación oficial que demuestre la calidad migratoria con la que esta cruzando y control sobre las personas que utilicen el transporte publico misma que deberán mostrar al conductor del autobús al subir en México este registro podría ser un registro tipo tarjeta sentry.

Esta experiencia es la que podemos tomar de nuestros amigos Sudamericanos

2).- Viabilidad Proyecto Europeo.

De la Unión Europea el caso es parecido ya que no existen las marcadas diferencia de nuestra frontera, pero de ellos podemos tomar su experiencia en lo que respecta al Aeropuerto Internacional de Basilea-Mulhuose, que en su concepción es el único enteramente Binacional. El Aeropuerto esta partido en dos, una parte francesa, considerado como la parte Schengen y la otra que es la sirve a los suizos, esta ultima parte se encuentra una zona aduanera, que esta unida con la ciudad de Basilea por una carretera especial.

El consejo administrativo esta compuesto por ocho miembros franceses, ocho miembros suizos y dos alemanes.

De los europeos podemos tomar como ejemplo la integración y el funcionamiento de su Euroairport, para poder construir nuestra estación de transporte público binacional que estaría integrada por miembros representantes de ambas ciudades fronterizas cuya dirección será rotatoria entre ambas ciudades.

Existe el camino que nos da la Celebración de Tratado de Libre Comercio sobre el transporte público en su anexo 1212 transporte terrestre artículo 2 inciso b) .

Después de adentrarnos al estudio y al revisar la problemática del Nafta podemos concluir que este es un camino no viable para nuestro proyecto ya que México en su calidad de parte firmante de dicho tratado interpuso una controversia comercial e impacto ambiental ante un panel Arbitral contemplado en el mismo tratado y cuyo objeto es conocer cuáles son las motivaciones de Estados Unidos de continuar la moratoria en servicios de inversión en transporte transfronterizo contra México.

El fallo de Panel los resultados son favorables para México, desde el punto de vista comercial; el panel considera que debe aplicarse el calendario de reducción de las reservas en relación al transporte transfronterizo e inversión y que no se debe condicionar a ningún otro elemento entre otras cosas porque los mismos Estados Unidos tenían conciencia durante las negociaciones del tratado de las diferencias de normatividad entre los tres países.

De tal manera el panel determinó que los Estados Unidos de Norteamérica debe terminar su moratoria contra el transporte mexicano y autorizar al mismo a circular por territorio norteamericano cuando su destino de Mercado sea los propios Estados Unidos.

Por otro lado encontramos que un comunicado de la Casa Blanca con respecto a las obligaciones de Estados Unidos de conformidad con los términos del acuerdo de Libre Comercio de América del Norte para permitir el cruce transfronterizo de los servicios de pasajeros y carga desde México a Estados Unidos en el cual el presidente urge al congreso que trate a México Objetivamente y no trate a la industria camionera mexicana de manera injusta, y sigue diciendo que la Cámara de Representantes y el senado han adoptado medidas diferentes para bloquear la apertura de la frontera,

La Cámara de Representantes inserto disposiciones para impedir el procesamiento de solicitudes de las empresas camioneras mexicanas.

La versión del Senado Norteamericano aprobada el primero de agosto, sometería a los camiones mexicanos a una amplia variedad de requerimientos que podrían postergar la apertura de la frontera por dos años más.

En este sentido el presidente de los Estados Unidos ha prometido vetar cualquier legislación que impida que Estados Unidos cumpla con sus obligaciones del NAFTA.

Es por todo lo anterior que nos resulta poco prometedor el camino del NAFTA ya que en estos momentos se encuentran inmersos una controversia y un conflicto de intereses internos y se trata de un régimen federado que deja la decisión y la elaboración del proyecto a las autoridades centrales.

3).- México Frontera Singular Proyecto Final.

Nuestra recomendación para viabilidad de este proyecto va encaminado a proponer que la creación de esta estación, se inicie entre las dos ciudades y el proyecto surja desde los niveles inferiores es decir que los proyectos no se elaboren en el centro, sino en el lugar

donde esta el problema porque en ninguna parte se conoce mejor el problema que donde nace este.

Si bien es cierto que los municipios no están facultados a celebrar tratados con organismos internacionales, también es cierto que ya hay experiencias muy exitosas entre los compromisos que asumen las ciudades fronterizas como lo son el, programa frontera 2012 en donde se han establecido Metas Objetivos e informes periódicos, y un informe Final y se le ha podido dar seguimiento con buenos resultados por las autoridades municipales de las fronteras.

BIBLIOGRAFÍA

Ley Federal Sobre La Celebración de tratados en Materia Económica
Publicado en le diario Oficial de la Federación el 2 de septiembre de dos mil Cuatro.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
Publicada en el diario Oficial de le Federación.

Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California
Publicada en el Periódico Oficial numero 49 de
Nueve de noviembre de 2001, tomo CVIII

Tratado de Libre Comercio para América del Norte.

Frontera 2012
Acuerdo sobre la Cooperación para la Protección y el Mejoramiento del Medio Ambiente
en la Región Fronteriza, También conocido como acuerdo de la paz .

Unión Europea, Reglamento numero 684/92 del Consejo, de dieciséis de Marzo de 1992.

Convenio entre Perú y Ecuador Sobre El Transito de Personas, Vehículos,
Embarcaciones, Fluviales Marítimas y Aeronaves.
http://WWW.usip.org/library/pa/ep/ep_annex_10261998.html

Ley Sobre la Celebración de Tratados,
Publicada el 23 de Diciembre de 1991.

Articulo Hacia una Gestión de la Calidad del Aire en Paso del Norte.
Instituto Nacional de Ecología.
<http://www.ine.gob.mx/ueajei/publicaciones/libros/233/cap7.html>

Minutas de la Reunión del Equipo de Trabajo de la Calidad del Aire Frontera 2012
De la Región Valle Imperial Mexicali.
http://www.epa.gov/usmexicoborder/taskforce/impmex_air_2004_03_min_esp.pdf

Boletín de Prensa
Esfuerzos de E. U. Para Reconciliar la seguridad de Camiones con Obligaciones del
NAFTA.
<http://www.usembassy-mexico.gov/st010907camiones.html>

Red Mexicana de Acción Frente al Libre Comercio.
Transporte Transfronterizo y TLCAN. Controversia Comercial e Impacto Ambiental.
<http://.rimalc.org.mx/trasporte/panel.htm>