

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Facultad de Estudios Superiores

"ARAGÓN"

Pérez Gutiérrez Eduardo

**Tema: El Impacto del Proyecto de Punta Colonet en los
Puertos Estadounidenses de Long Beach y Los Angeles
2009 - 2012**

Asesor: Mtro. Luis Manuel López Rojas

Tesina





Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS

A mis queridos padres Guillermo y Guadalupe por siempre enseñarme lo mejor de la vida, por darme la vida, su amor incondicional y comprensión; con su ejemplo me han impulsado para seguir adelante y me han demostrado que se pueden lograr todas metas y retos que se crucen en mi camino, además de ser parte fundamental en mi preparación y superación personal, ustedes son lo máximo y los amo con todo mi corazón.

A mi querida hermana Verónica y mi hermosa sobrina Emma, por su cariño y compañía juntos hemos vivido muchas aventuras y momentos especiales que han marcado mi vida, llenándome de alegría.

A mis amigos del alma Oswaldo, Rebeca, Carlitos (show) y Sandra, que siempre han y seguirán formando una parte importante en mi vida, ya que no solo consolidamos una amistad sino mas bien formamos una hermandad.

A Adryana aunque ahora estas lejos, llegaste a ser lo mejor de mi vida, gracias por las risas, bromas, besos, regaños, momentos y demás, que me hicieron crecer como persona, en verdad me enseñaste mucho, fuiste mi mejor amiga y mi mejor confidente y te agradezco todos los momentos de dicha y felicidad que me brindaste, que dios te bendiga y te lleve siempre por el camino del éxito.

A mis primos Jesús, Raúl y Daniel que siempre han estado en todo momento para mi, gracias por escucharme, darme consejos o un regaño, por todo lo que hemos vivido y viviremos, los quiero hermanos.

A mi asesor y profesor Luis Manuel López Rojas por su orientación, apoyo, paciencia y tiempo, además de creer en mí y en la realización de este trabajo.

A la UNAM casa abierta al conocimiento, ciencia, cultura y arte ya que en este 2010 cumplió 100 años de ser la mejor universidad de Latinoamérica, además de ser patrimonio cultural de la humanidad, siempre tender presente en mi mente y en mi corazón que soy orgullosamente puma de sangre azul y piel dorada.

Sé que hoy doy la vuelta a la pagina del libro de mi vida para escribir un capitulo nuevo en el, ya que aun me falta mucho por aprender, muchos lugares por conocer, muchas locuras por compartir, pero sobretodo mucho pero mucho por amar.

GRACIAS A TODOS

Eduardo

Índice

Introducción.....	1
1. Antecedentes del sector marítimo portuario en México.....	5
1.1. Condición actual del Puerto de Long Beach.....	9
1.2. Condición actual del Puerto de Los Angeles.....	12
2. Situación actual del proyecto de Punta Colonet.....	16
2.1. Presentación del Proyecto de Punta Colonet.....	18
2.1.1. Diseño de la licitación.....	22
2.1.2. Obligaciones de los concesionarios.....	25
2.2. Tenencia de las tierras y liberación del derecho del paso de vía.....	27
2.1. Desarrollo urbano de la región.....	28
2.2. Delimitación de los cruces fronterizos.....	31
2.3. Diseño del programa carretero federal y estatal.....	33
2.3. Calendario de la licitación.....	34
3. Perspectivas a futuro del Puerto de Punta Colonet.....	37
3.1. Beneficios para México.....	37
3.2. Perspectivas de trabajo 2010 – 2012.....	41
3.3. Visualización del Puerto al año 2019.....	43
Conclusiones.....	46
Bibliografía.....	49
Hemerografía.....	50
Mesografía	51
Anexos.....	52

Introducción

Con la siguiente tesina se pretende conocer cuál es el aspecto actual del Proyecto del Puerto Multimodal de Punta Colonet en el Estado de Baja California, asimismo, veremos el presente estado de los puertos marítimos más importantes de Estados Unidos como es el caso de Long Beach y Los Ángeles.

Se analizará, como este proyecto pretende impulsar a México en los mercados asiáticos que actualmente están creciendo y debido a esto los puertos de Estados Unidos enfrentan una saturación en cuanto a patios para contenedores. Además tampoco cuentan con un espacio para poder expandirse debido a que ya están saturados por la creciente demanda de la población.

Para México este es el proyecto económico de carga más relevante de la presente administración, por sus implicaciones para elevar la competitividad, y en el desarrollo de infraestructura y logística de transporte de calidad mundial, para atender el comercio internacional de América del Norte con la región de Asia.

Desde que se dio a conocer este tema de investigación, el acceso a la información ha sido bastante ágil, a pesar de no haber información variada, se puede encontrar todo lo relacionado a que es y de que consta el proyecto.

Después de un año de la presentación del proyecto, el mismo, se ha visto detenido debido a diversas problemáticas que se han presentado como son, la crisis económica que se deriva en una falta de presupuesto para que se lleve a cabo este y el aplazamiento de las licitaciones para las empresas que quieran participar en este plan.

Ante el difícil panorama económico, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes analiza la posibilidad de postergar una vez más la fecha de inscripción y registro de empresas inversoras interesadas en participar en el proyecto del mega puerto de carga Punta Colonet.

Con el siguiente trabajo se pretenden alcanzar los siguientes objetivos que nos ayudaran a comprender mejor la situación de este proyecto.

Determinar el impacto del Proyecto del Puerto de Punta Colonet en los puertos estadounidenses de Long Beach y Los Angeles desde 2009 al 2012; Estudiar cuales son las condiciones actuales de los puertos Estadounidenses de Long

Beach y Los Angeles; Conocer los antecedentes del proyecto de Punta Colonet; Analizar el presente del proyecto de Punta Colonet; Descubrir las fases actuales del proyecto del puerto de Punta Colonet; Puntualizar el panorama que se tiene respecto al futuro del proyecto de Punta Colonet y el impacto que tendrá en los principales puertos Estadounidenses.

Actualmente el atraso para el desarrollo de la infraestructura del proyecto de Punta Colonet es debido a la situación financiera internacional actual. Por lo que muchas empresas no deciden arriesgar su capital en un plan que no se sabe si será competitivo una vez construido.

Por lo anterior, es imprescindible que a la brevedad se presenten las propuestas a los inversionistas que cuenten con la suficiente solvencia económica y el reconocimiento para ser parte del desarrollo de dicho proyecto. A partir de que se invierta en este proyecto, podrá verse una mayor competencia entre los distintos puertos de México y de Estados Unidos, lo que generará que los puertos de México comiencen a desarrollar más su infraestructura, esto no sólo demostrará un beneficio a corto plazo sino también a largo plazo, ya que generará más empleo y reducirá el tiempo en cuestiones como la movilización de contenedores desde el momento en que son descargados del barco, hasta su almacenamiento y distribución correspondiente.

A partir de que inicie operaciones, este puerto contará con mayor tecnología y será el puerto más avanzado en cuanto a infraestructura; asimismo, será muy competitivo y tendrá muchos beneficios para los transportistas ya que con el desarrollo de nuevas rutas terrestres se reducirán los tiempos de entrega de las mercancías a sus principales destinos en Estados Unidos de una manera significativa. Si antes el tiempo de entrega de la mercancía era de cinco horas, con el desarrollo de nueva infraestructura se reducirá a la mitad ya que serán trayectos más directos y rápidos.

Asimismo el desarrollo de este puerto traería consigo el desarrollo de las comunidades cercanas, esto se traducirá en la implementación de nuevas fuentes de trabajo durante todo el desarrollo e inicio de operaciones, conjuntamente con el crecimiento de las zonas agrícolas y que dejen una importante derrama económica para el país. Es por tanto que este puerto significará la apertura y el mejoramiento de relaciones comerciales de México con los principales mercados estratégicos y que logren posicionar a este como uno de los grandes exportadores del mundo.

En el primer capítulo se expondrán los antecedentes de los puertos de México desde su creación y principales procesos que han pasado a lo largo de la historia

para convertirse cada uno en los puertos que conocemos y que hoy en día son principales puntos para la exportación e importación de mercancías.

Se analizaran dos puertos de la costa oeste de los Estados Unidos, podremos conocer su historia y como es su situación actual. El primero es de Long Beach, desde que año se inicia su construcción y como se fue modernizando ante las exigencias que se presentaron a lo largo del siglo XX y como llegó a convertirse en uno de los principales puertos de la Unión Americana.

El segundo puerto es el de Los Angeles, este puerto tiene mucha historia ya que sus inicios se remontan a la época de la colonia cuando México formaba parte de España, y a través de las situaciones que se presentaron entre México y los Estados Unidos, en el transcurso del siglo XVIII, como lo fue la guerra entre ambos países, que culminó con la anexión de territorios mexicanos a E.E.U.U., y así llega a pertenecer a este último y es desde este punto que empieza su desarrollo hasta lo que es hoy en día uno de los puertos más importantes en los Estados Unidos.

En el segundo capítulo se explicará cómo es que se planeó el desarrollo del mega proyecto del puerto multimodal de Punta Colonet. Desde cómo el gobierno al ver la situación actual en cuanto a las problemáticas que enfrentan y al paso de los años enfrentarían los puertos de Estados Unidos, es que decide la construcción de este mega puerto para así poder abrir el mercado mexicano hacia el mercado asiático, que actualmente representa una gran oportunidad de desarrollo e inversión y que sólo se encuentra dirigido a hacia los Estados Unidos.

Observando el creciente mercado que se tiene en Asia y viendo que la capacidad de expansión que tiene los principales puertos de Estados Unidos es como surge la propuesta de creación del Puerto de Punta Colonet. Es así como el gobierno se puso a trabajar en todos los rubros necesarios para la ocupación de los terrenos de bahía Colonet, que como bien sabemos son muchas las tierras de carácter ejidal, otras más tienen el carácter de terrenos nacionales y de dominio privado.

La creación de este mega puerto traerá varios beneficios a la población local ya que ayudará a la detonación de nuevos empleos y al desarrollo urbano de esta misma, asimismo, dejará una derrama económica muy interesante en las etapas de construcción y aún más en las diversas etapas que tendrá cuando entre en operación.

En el tercer capítulo se explicará cuál es la realidad de este proyecto el cual lamentablemente debido a los acontecimientos que se dieron a finales del 2008, que se derivaron en la actual crisis financiera, se vieron afectados muchos

proyectos que tenía el gobierno mexicano, entre los cuales se encontraba este mega proyecto de construcción del Puerto de Punta Colonet.

El mayor proyecto de infraestructura del actual gobierno, Punta Colonet, en el estado de Baja California, será reprogramada para cuando mejoren las condiciones económicas y se garantice que los mercados financieros contarán con los recursos económicos suficientes para apoyar la obra.

Punta Colonet está concebido como el puerto marítimo más grande del país; su licitación ya sufrió un retraso en octubre de 2008 y se tenía considerado abrir el proceso para el 26 de enero de 2009. Sin embargo, habrá de recalendarizarse en tanto terminan los análisis de viabilidad que realizan dos bancos estadounidenses, uno de ellos, Citibank. Las inversiones para este tipo de proyectos son complejas, más en las condiciones desatadas por la crisis económica. Los mercados financieros están saturados.

Si este proyecto no se concretara con el presente gobierno por diferentes razones o mínimo se dejaran las bases para que la próxima administración continúe con los trabajos necesarios, México dejaría escapar una grandiosa oportunidad para poder sobresalir a nivel internacional.

Recordemos que este proyecto es una fuente de ingresos para el país, como se puede hacer notar, el momento en el que se comience a trabajar, dejara una vasta derrama de empleos, que beneficiaran no sólo a las personas que laboren en su construcción, sino que también ayudara a la región de Bahía Colonet para que pueda lograr el desarrollo necesario. Y de no concretarse este proyecto se perdería no solo lo anterior sino que dejaría al país en la situación que hoy vive y la cual no deja que se dé el progreso que el país necesita y tendríamos que esperar a que llegara otro proyecto de tal magnitud en un futuro.

Si no se llegara a implementar este mega puerto, México perdería la oportunidad para sobresalir en cuanto a el transporte de mercancías se refiere, este proyecto haría que México diera un salto importante, porque lo posicionaría como uno de los principales receptores del creciente mercado asiático y esto a su vez dejaría grandes beneficios para el país.

1. Antecedentes del sector marítimo portuario en México

Los objetivos que se intentan alcanzar con este primer capítulo, son conocer las condiciones en las que se encuentran los puertos que tienen una mayor aproximación hacia los nuevos y crecientes mercados asiáticos, y como es que estos se han vuelto insuficientes en cuanto a la recepción de las mercancías. Asimismo se llegará a conocer como está conformado el sector marítimo portuario y como es que se vuelve una opción para poder competir y ganar un lugar como uno de los principales receptores de mercancías asiáticas.

Comenzaremos por conocer la historia acerca del sector marítimo portuario, desde sus inicios en los años del presidente Lázaro Cárdenas, analizaremos cómo se ha ido transformando a lo largo de la historia y como es que estos cambios han ayudado a que México obtuviera su primera flota marítima. En 1935, el presidente Lázaro Cárdenas reconoció en su primer informe de gobierno, la inexistencia de una marina mercante nacional y advirtió que esa carencia constituía un obstáculo para el desarrollo de la nación, situación que empeoró tras los problemas derivados de la expropiación petrolera en 1938.¹

Durante ese período, el gobierno limitó su participación en el desarrollo mercante a la adquisición de un grupo de buque tanques, los cuales fueron entregados a la nueva empresa creada para administrar el nacionalizado sector energético: Petróleos Mexicanos (PEMEX). La paraestatal virtualmente centralizó la mayor parte de la actividad marítima del país, coordinó de igual forma las actividades navales y asumió en principio la responsabilidad de elaborar los planes para el desarrollo de una marina mercante mexicana, bajo la responsabilidad de una dependencia estatal que fue el Departamento Autónomo de Marina. Por su importancia estratégica, la dependencia fue elevada al rango de Secretaría de Estado en diciembre de 1940.

Entre los primeros avances jurídicos en el subsector destaca la expedición del Reglamento para la Navegación de Cabotaje, el cual regulaba la participación de barcos ingleses y americanos en esa modalidad de tráfico ante la ausencia de una flota nacional. Asimismo, en 1946, se fundó la Escuela Náutica de Tampico, destinada a la preparación de oficiales mexicanos acordes con las necesidades de la nación.

A partir de 1949, la iniciativa privada decidió asumir una participación en el desarrollo de la marina mercante, con la instalación de la Compañía de Servicios

¹ Ortiz Federico Los Puertos Mexicanos Editorial Fondo de Cultura Económica., México 1976. p. 63

Marítimos. Su interés por incorporarse activamente derivó en la construcción de diversas obras portuarias y en apoyos a la Escuela Náutica de Mazatlán.

En la década de los cincuenta, las autoridades federales mostraron una preocupación creciente hacia los problemas imperantes en la estructura marítima portuaria del país, fortaleciendo la presencia estatal en el subsector, mediante proyectos de carácter nacional.

Por su parte el presidente Adolfo Ruiz Cortines, con el propósito de fortalecer dicho perfil, estableció como meta de su gobierno el desarrollo y consolidación de esa actividad. Ante tal objetivo, presentó en su primer informe el Programa de Progreso Marítimo, también conocido con el nombre de La Marcha al Mar, por sus planteamientos explícitos.²

El plan era muy ambicioso y consistía en trasladar los excedentes de población del altiplano y centro del país a las costas; aprovechar las riquezas del mar; integrar la red nacional marítimo portuaria; acondicionar y construir astilleros; mejorar las comunicaciones y transportes entre los puertos, las principales ciudades y centros industriales; así como establecer las bases para el desarrollo inmediato de la marina mercante.

A pesar del amplio proyecto poco se pudo hacer en la realidad, pues si bien se contaba aparentemente con la cooperación de la iniciativa privada, ésta finalmente mostró desconfianza en la seguridad de sus intereses, lo que estancó el proyecto.

Al reorganizarse varios años después la Secretaría de Marina, el Programa de Progreso Marítimo fue rehabilitado a instancias gubernamentales. Simultáneamente desapareció la Compañía Naviera Turística Mexicana, que dio paso al surgimiento de la empresa Transportación Marítima Mexicana (TMM) en 1958, cuya política de expansión propició la fundación de la Compañía Marítima Mexicana, con la finalidad de cubrir los servicios en el Pacífico.³

Posteriormente la Compañía Marítima Mexicana y Servicios Marítimos Mexicanos se unieron con TMM, para formar la línea Mexicana Pacífico. El gobierno del presidente Adolfo López Mateos apoyó con capital esta empresa naviera, lo que permitió afirmar en su informe presidencial en 1962, que la marina mercante del país consolidaba su desarrollo en el plano internacional.

² Ibídem. p. 70

³ Díaz B. Alejandro Los Puertos en México y la política económica portuaria internacional. Editorial siglo XXI., México 2007. p. 15

Dentro de la marina mercante nacional destacó la flota estatal, integrada principalmente por buques tanques, mientras el sector privado estaba conformado básicamente por buques para carga general. Mediante el establecimiento de disposiciones legales de Reserva de Carga, la flota contó con los volúmenes necesarios para desplegar operaciones rentables en algunas rutas regulares de carga.

Estas reservas se obtuvieron a través del control estatal en la asignación de carga, a fin de destinar una parte importante de los fletes a la marina mercante nacional. Esa protección contribuyó a transportar una proporción, cada vez mayor, del comercio marítimo del país en embarcaciones de bandera nacional, de acuerdo con el crecimiento programado de la flota.

Lo anterior permitió establecer las bases para el desarrollo del transporte marítimo y de la flota mercante nacional; contribuyó a evitar la fuga de divisas por pago de fletes; impulsó las exportaciones; generó fuentes de trabajo y ayudó a promover el desarrollo de la industria mexicana de la construcción naval.

El transporte marítimo representa un elemento básico para desarrollar el comercio exterior del país, toda vez que un gran porcentaje del intercambio de bienes y servicios con el extranjero se realiza por esa modalidad de traslado. Por ello, la política sectorial ha estado orientada a acrecentar la capacidad del sistema marítimo portuario y a mejorar las condiciones de su operación, para satisfacer las crecientes necesidades de transporte de mercancías y personas.

Hasta 1976, la Secretaría de Marina tuvo a su cargo la administración de puertos y la construcción de la infraestructura portuaria. A partir de 1977, se incorporaron a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes todas las actividades relacionadas con el fomento de la marina mercante, la provisión de la infraestructura, así como la administración y operación portuaria.⁴

La prestación de los servicios a los usuarios de los puertos nacionales requirió establecer sistemas integrados de organización, regulación y operación. Con ello las tareas ejecutivas incrementaron su rendimiento como consecuencia del ordenamiento de los métodos de trabajo, la mayor disponibilidad de maquinaria y equipo de maniobras, el mejoramiento de las instalaciones y de los sistemas de control y manejo de las cargas.

A fin de elevar la eficiencia en la operación de los servicios se tomaron medidas para mejorar la vialidad interna de los puertos y se realizaron adecuaciones para

⁴ Secretaría de Comunicaciones y Transportes http://e-mar.sct.gob.mx/seccion/biblioteca/revista/numero_tres/maritima.pdf Página visitada el 10 de diciembre de 2008.

asegurar que la recepción, clasificación y despacho de la carga en patios y bodegas, se efectuara ágilmente. Además se optimizó el sistema de ayudas a la navegación marítima, con el objeto de aumentar la seguridad del tráfico.

La introducción al proceso de modernización fue paulatina, habilitando terminales especializadas en la medida que el tráfico lo requería. Se promovió el desarrollo de sistemas operacionales para permitir el flujo expedito de los contenedores en dichas terminales, así como la capacitación de los trabajadores portuarios.

Estas acciones han contribuido de manera sustantiva a perfeccionar la operación marítima y sus mecanismos de enlace con el transporte terrestre, incluyendo las obras físicas, el equipamiento y la organización necesarios para fortalecer el sistema portuario nacional y el desarrollo integral de la marina mercante mexicana. En este sentido y ante la creciente demanda del transporte marítimo, tanto de altura como de cabotaje, se puso el mayor empeño en rehabilitar y ampliar la infraestructura portuaria.

Con la ejecución del Programa de Puertos Comerciales se logró el crecimiento de longitud de atraque de los puertos mexicanos, se incrementó la capacidad del área de almacenamiento y de los accesos, así como la modernización y ampliación del señalamiento marítimo. Para completar estas acciones, los puertos fueron dotados con equipo especial para el manejo de mercancías y se sistematizaron los métodos de trabajo, logrando que las tareas operativas incrementaran su rendimiento. Con el Programa de Puertos Industriales, se contribuyó a la desconcentración de las actividades fabriles creando nuevos polos de desarrollo y fomentando el asentamiento de nuevas industrias en áreas cercanas al mar.

La primera ocasión que se dio a conocer el proyecto del Puerto Punta Colonet fue a mediados de 2002, cuando las autoridades portuarias estaban considerando aumentar drásticamente la capacidad del puerto de Ensenada, para lo que necesitaban construir una línea férrea hacia Tecate. Esta habría de pasar por la principal vía de ingreso a Ensenada, atravesando una de sus más adineradas zonas residenciales. El proyecto fue finalmente desechado, pero en el transcurso de las discusiones varios ciudadanos mostraron que Punta Colonet era ideal para albergar un puerto y que ahí sería más fácil construir un ferrocarril.

1.1. Condiciones actuales del Puerto de Long Beach

El puerto de Long Beach es un pionero en el movimiento de bienes y en gestiones medioambientales. Valuado anualmente en más de 100,000,000 de dólares en cuanto a movimientos a través de Long Beach, lo hace el segundo puerto más activo de los Estados Unidos. Todo desde ropa, zapatos, muebles y electrónica llegan al puerto antes de hacer su viaje por todo el país para llegar a los principales comercios de la parte Oeste, Centro y Este de Estados Unidos. Asimismo cuenta con terminales especializadas para mover diversos productos como el petróleo, automóviles, cemento, madera, acero y otros productos.⁵

El puerto genera más de 30 mil puestos de trabajo en Long Beach. 316 mil puestos de trabajo a través de todo el sur de California y 1,4,000,000 de empleos en todo Estados Unidos. Asimismo genera alrededor de 16,000,000,000 de dólares en comercio anual en cuanto a salarios en todo el estado. Con una política de Puerto Verde guiando los esfuerzos para minimizar o eliminar el impacto ambiental negativo, el puerto es también un catalizador en cuanto a nuevos e innovadores programas ambientales. Que actúa como un modelo para los puertos de todo el mundo.⁶

Historia

La historia del Puerto de Long Beach se remonta al año de 1899 cuando se declaró que se construiría en la bahía de San Pedro. El Puerto de Long Beach fue fundado en 800 acres (3,2 km²) el 24 de junio de 1911 en la desembocadura del río de Los Ángeles. En 1917, se formó la primera Junta de Comisionados Portuarios para supervisar las operaciones del puerto. Debido a la pujante economía, los votantes de Long Beach aprobaron un bono de 5 millones para mejorar el puerto interior y exterior. A finales de 1920, más de un millón de toneladas de carga fueron manejadas junto con la construcción de muelles adicionales para acomodar el creciente negocio.⁷

⁵ Puerto de Long Beach [http://www.polb.com/about the port/](http://www.polb.com/about%20the%20port/) Página visitada el 20 de febrero de 2009.

⁶ Ídem.

⁷ Ídem.



Fuente: S/a. "Mapa de puerto de Long Beach en el año de 1899". <http://www.polb.com/about/history/1890.asp>
(Página consultada el 20 de octubre de 2008).

En 1921, se descubrió petróleo en el yacimiento petrolífero de Long Beach en y alrededor de Signal Hill, y en 1932 el enorme yacimiento petrolífero de Wilmington, el cuarto más grande en los Estados Unidos, fue descubierto, y mucho de este campo estaba debajo de Long Beach y en la zona del puerto mismo. Los cientos de pozos de petróleo de este campo proporcionan ingresos del petróleo para la Ciudad y Puerto de Long Beach, y el primer pozo de petróleo en alta mar en el puerto fue puesto en línea en 1937, poco después del descubrimiento del campo petrolífero, el puerto se comenzó a expandir.

La ampliación del puerto a mediados de la década de 1930 se produjo en gran medida debido a la necesidad de transportar el petróleo a los mercados extranjeros, la enorme cantidad de petróleo de la cuenca de Los Ángeles provocó una sobreoferta en los mercados de EE.UU... El hundimiento pronto se convirtió en una preocupación, ya que la extracción de cientos de millones de barriles de petróleo causó que la tierra comenzara a colapsarse en espacio vacío. Respondiendo rápidamente, ingenieros y geólogos fueron asignados para estudiar el problema y se construyeron diques para control de inundaciones.

A mediados del siglo XX se observó que el puerto tuvo un mayor crecimiento, la marina de los Estados Unidos adquiere cien acres de tierra de la terminal de la isla por un dólar y ahí establece una base naval. Es en este momento cuando la Suprema Corte de Justicia determina que la mitad de los ingresos del petróleo y el gas deben de ir al Estado de California y no a Long Beach.



Fuente: S/a. "Mapa del puerto de Long Beach en el año de 1940". <http://www.polb.com/about/history/1940.asp> (Página consultada el 21 de octubre de 2008).

El estado y funcionarios de la ciudad llegaron a un acuerdo sobre el tema de los ingresos. Long Beach regresa 120,000,000 de dólares al Estado y promete pagar el total de los ingresos del gas y el 50 % de todos los futuros ingresos del petróleo a California. En 1946, después de la Segunda Guerra Mundial, el Puerto de Long Beach fue establecido como "el puerto más moderno de América" con la finalización del primer período de nueve cobertizos de tránsito.⁸



Fuente: S/a. "Mapa del puerto de Long Beach en el año de 1990". Mapa disponible en <http://www.polb.com/about/history/1990.asp> (Página consultada el 23 de octubre de 2008).

⁸ Puerto de Long Beach <http://www.polb.com/about> the port Página consultada 15 de noviembre de 2008.

Para la última década del siglo XX el puerto de Long Beach creció enormemente. El acuerdo de explotación para el corredor alameda a 20 millas de tren y de autopista para camiones, es firmado por los puertos de Long Beach, Los Angeles, Santa fe y por los ferrocarriles de Pacifico Sur y Union Pacific.

El Puerto finaliza la compra en el Norte de 725 acres de tierra y el agua de la zona de la Union Pacific Resources Co. Es así como el Puerto de Long Beach se convierte en el puerto número uno de contenedores en los Estados Unidos después de mover 2,6,000,000 de TEU's.⁹

Para finales de la década el Puerto de Long Beach es el más grande operador de terminales en el mundo y en su año fiscal 96-97 cierra con un tope de 12.6% de aumento en el volumen de manipulación de contenedores, que es el equivalente a 3,38,000,000 de contendores¹⁰

1.2. Condiciones actuales del Puerto de Los Ángeles

El Puerto de Los Ángeles, es la puerta del comercio en el sur de California, está situado en la bahía de San Pedro, a sólo 20 millas al sur del centro de la ciudad de Los Angeles. El auge de los puertos marítimos no sólo mantiene su ventaja competitiva con récord de fijación de las operaciones de carga, sino que también es conocido por sus iniciativas ambientales, progresivas medidas de seguridad y diversas actividades recreativas y de educación.

El puerto es administrado y dirigido por el marco de un estado fiduciario de los municipios locales y estipula que las actividades deben estar relacionadas con el comercio, la navegación y la pesca. Los cinco miembros de la Junta de Comisionados de puerto son nombrados por el Alcalde y confirmados por el ayuntamiento de Los Angeles para proporcionar la dirección y crear la política para el Puerto.

Como una propiedad y un departamento de libre apoyo, el Puerto no está financiado con impuestos. En cambio, los ingresos se derivan de las tasas para los servicios de transporte marítimo, tales como muellaje, pilotaje, almacenamiento, propiedad de alquiler y otros servicios portuarios. Considerado un puerto propietario de tierras, el Puerto de Los Angeles alquila su propiedad a los inquilinos que a su vez, operan sus propias instalaciones.

⁹ Ídem.

¹⁰ Ídem.

El puerto abarca 7,500 acres, 43 millas de costa y cuenta con 27 terminales de carga, incluidos los líquidos y sólidos a granel, contenedores para automóviles, entre otros. Combinadas, estas terminales manejan casi 190,000,000 de ingresos de toneladas métricas de carga anualmente. En el 2008, el Puerto trasladó una cantidad impresionante de 8,5 millones de TEU's, que establece un nuevo récord nacional de manejo de contenedores. El puerto también es el hogar del complejo más seguro de pasajeros de la nación, el Centro Mundial de Cruceros.¹¹

Historia

El 2 de febrero de 1848, cuando California pasó al dominio de los Estados Unidos, los negocios en la bahía de San Pedro gozaban de gran prosperidad. Sin embargo, era evidente que el puerto debía ampliarse para poder acomodar el gran volumen de carga que entraba a la bahía para abastecer a la población de Los Ángeles en constante crecimiento.¹²

Hacia fines del siglo, la población de Los Ángeles había crecido a más de 100 mil habitantes. Consciente de este hecho, la ciudad anexó en 1906 una faja de terreno de 16 millas en las afueras de San Pedro y Wilmington, pueblos que tres años más tarde se juntarían con la ciudad de Los Ángeles. El Puerto se fundó oficialmente en 1907, con la creación de la Junta de Comisionados Portuarios de Los Ángeles.¹³

En 1914, la ciudad de Los Ángeles terminó de construir una de las grandes terminales municipales en el Puerto y en 1917, construyó su primer depósito de aduanas para almacenar mercancías. En 1923, la ciudad de Los Ángeles aprobó un bono de desarrollo portuario que condujo a la construcción de muelles adicionales para satisfacer las necesidades de las crecientes importaciones y exportaciones. En 1929, en un esfuerzo por modernizar la sección ferroviaria de embarque en el puerto, varias compañías ferroviarias consolidaron sus operaciones bajo el nombre de Harbor Belt Line Railroad (ferrocarril de circunvalación del Puerto).

¹¹ Puerto de Los Angeles <http://www.portoflosangeles.org/newsroom/> Página consultada el 13 de octubre de 2008.

¹² Ídem

¹³ Ídem.

A pesar de la debilidad de la economía, la Comisión Portuaria siguió realizando mejoras durante los años de la depresión, incluida la extensión del rompeolas que se terminó alrededor de 1937 y la construcción de nuevas terminales de carga y pasajeros. La Administración de Avance de Obras del gobierno federal ayudó al puerto a financiar las terminales de pasajeros y carga, así como a realizar mejoras en los muelles y de otro tipo.

Después de la Segunda Guerra Mundial, el Distrito del Puerto de Los Ángeles lanzó un amplio programa de restauración. Muchas de las instalaciones en el puerto exigían mantenimiento, el cual se había postergado durante los años de la guerra, el Distrito del Puerto de Los Ángeles renovó varios de sus edificios y eliminó muchas construcciones provisionales de los tiempos de guerra.

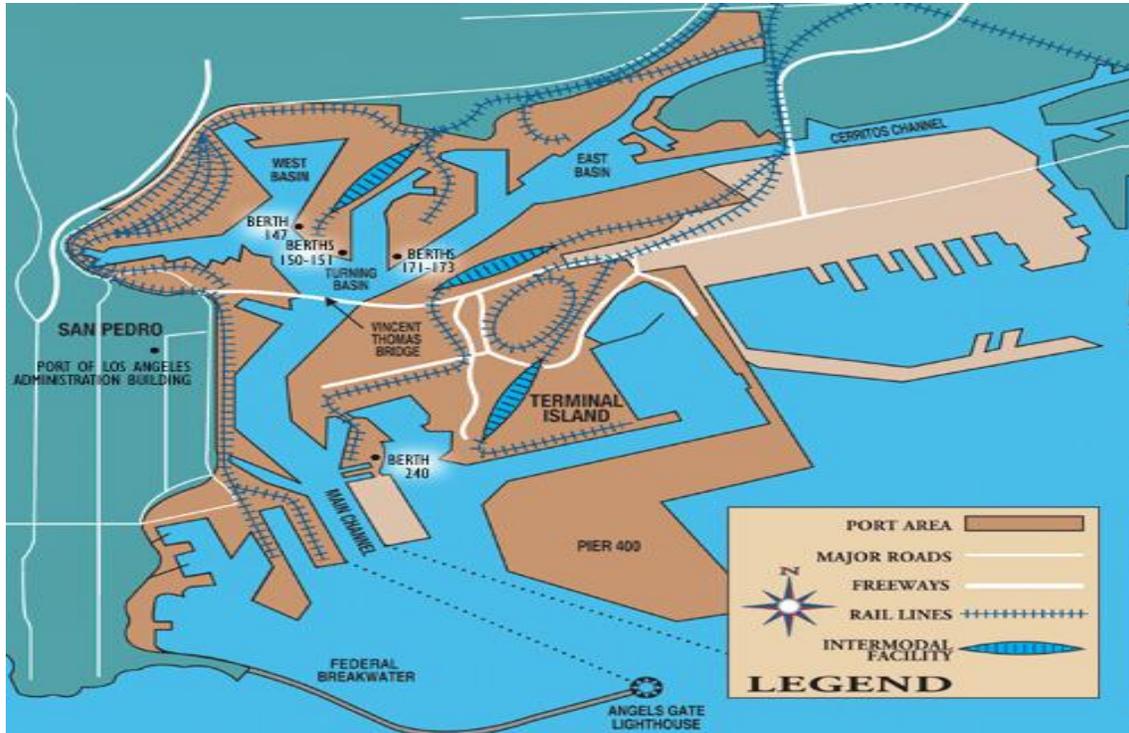
En los últimos años, la introducción del sistema de contenedores conllevó cambios dramáticos en el Puerto. Debido a este nuevo modo de embarque, el puerto, al igual que otras grandes terminales antiguas, modernizó sus instalaciones para satisfacer las necesidades de la nueva geometría que exigía el sistema de transporte en contenedores. Además de las nuevas configuraciones (basadas en el tamaño y forma de los contenedores), se requirieron grúas más grandes y muelles de concreto (que reemplazaron a los de madera) para manejar el extraordinario aumento de peso causado por los contenedores de carga.¹⁴

Otras grandes mejoras que se hicieron en el Puerto fueron la profundización del canal principal para acomodar embarcaciones más grandes que transportan contenedores y entran a la bahía, la adquisición de terrenos para expandir las terminales y el reemplazo de los muelles más viejos que no podían soportar el mayor peso de los contenedores más nuevos. Es en el año de 1985 cuando el Puerto maneja por primera vez un millón de contenedores. Cuatro años más tarde, el tráfico de contenedores superó los dos millones de contenedores.¹⁵

Ya en el nuevo milenio se finaliza el Pier 400, asimismo se terminan obras de dragado y vertido de residuos, siendo el mayor programa de este tipo en Estados Unidos, un hito importante en el posicionamiento del Puerto para dar cabida al enorme crecimiento en el comercio internacional hasta bien entrado el siglo 21. En 2006 Los puertos de Los Ángeles y Long Beach conjuntamente lanzan el Plan de Acción de Aire Limpio en la Bahía de San Pedro. Este plan tiene como objetivo histórico reducir las emisiones en un 50 por ciento durante los próximos cinco años. El Puerto de Los Angeles se fijó como una administradora del medio ambiente y modelo para los puertos de todo el mundo.

¹⁴ Ídem.

¹⁵ Ídem.



Fuente: S/a. "Mapa del puerto de Los Angeles". http://www.laporthistory.org/spanish/images/site_diagram.html (Página consultada el 1 de noviembre de 2008).

Conocimos un poco de la historia de cada uno de los puertos de México desde su creación y a través de todos los principales procesos que han pasado a lo largo de la historia para convertirse cada uno en los puertos que conocemos actualmente y que hoy en día son principales puntos para la entrega de mercancías.

Nos enfocamos a dos Puertos de la costa oeste de los Estados Unidos, pudimos conocer su historia y como es su situación actual. El primero fue el de Long Beach, conocimos desde que año se inicio su construcción y como se fue modernizando a las exigencias que se presentaron a lo largo del siglo XX y como llegó a convertirse en unos de los principales Puertos de la Unión Americana.

El segundo Puerto que pudimos observar fue el de Los Angeles, conocimos que este puerto tiene mucha historia ya que sus inicios se remontan a la época de la colonia cuando México formaba parte de España, y a través de las situaciones que se presentaron entre México y los Estados Unidos, llegó a pertenecer a este último y es desde este punto que empieza su desarrollo hasta lo que es hoy en día uno de los puertos más importantes en los Estados Unidos.

2. Condiciones Actuales del Proyecto de Punta Colonet

Observaremos cómo es que se tiene planeado el desarrollo del mega proyecto del puerto multimodal de Punta Colonet. Desde cómo el gobierno al ver la situación actual en cuanto a las problemáticas que enfrentan y que al paso de los años afrontarían los puertos de Estados Unidos, es que decide la construcción de este mega puerto para así poder abrir el mercado mexicano hacia el mercado asiático, que actualmente solo se encuentra dirigido a hacia los Estados Unidos.

El Proyecto del Puerto de Punta Colonet surge debido al principal reto que enfrentan los puertos de Long Beach y Los Angeles, el gran incremento del tráfico comercial, que aumentó 1.74 y 1.46 veces entre 1995 y 2000 en el Puerto de Los Angeles, y 1.45 y 1.31 veces entre 2000 y 2005 en el Puerto de Long Beach. Si la economía asiática y el intercambio comercial crecen a un más “modesto” promedio anual de 5%, el Puerto de Los Angeles y el Puerto de Long Beach, juntos manejarían una carga valorada en alrededor de 385,000 Millones de Dólares en 2010, 490,000 MDD en 2015 y 800,000 MDD en 2025.¹⁶

Suponiendo el mismo crecimiento para el tráfico de contenedores, el Puerto de Los Angeles y el Puerto de Long Beach tendrán que tener la capacidad de movilizar alrededor de 18 Millones de TEU's en 2010, 23 en 2015 y 30 en 2020. Por lo tanto, a nivel mundial existe un interés estratégico en duplicar la capacidad de movilización de carga marítima entre Asia y los EE.UU. hacia el año 2020. Este interés es obviamente mayor entre las compañías y países con mayor participación en este tráfico comercial.

La capacidad portuaria puede ser incrementada mediante tres medidas complementarias: aumentando la eficiencia, ampliando el área portuaria y construyendo nuevos puertos. No parece fácil incrementar eficiencia y seguridad simultáneamente, y es problemático aumentar el área que ocupan ambos puertos. En suma, todo parece indicar que la expansión comercial de los próximos años no pasará únicamente por los puertos de Los Ángeles y Long Beach.

En vista del creciente mercado que existe en Asia y de la falta de capacidad de expansión que tienen los puertos de Long Beach y de Los Angeles es como surge la propuesta de creación del Puerto de Punta Colonet. Consecuentemente el gobierno se puso a trabajar en todos los rubros necesarios para la ocupación de los terrenos de bahía Colonet, que como bien sabemos son muchas las tierras de carácter ejidal, otras más tienen el carácter de terrenos nacionales y de dominio privado.

¹⁶ Futuro Costa Ensenada [http:// futurocostaensenada.files.wordpress.com/2008/09/ptocolonetblog.doc](http://futurocostaensenada.files.wordpress.com/2008/09/ptocolonetblog.doc)
Pagina consultada el 1 de septiembre del 2010.

Con la creación de este mega puerto se espera la llegada de varios beneficios a la población local ya que ayudará a la creación de nuevos empleos y al desarrollo urbano de esta misma, asimismo dejara una derrama económica considerable muy interesante en las etapas de construcción y aun más cuando entre en operación. La construcción de un puerto en Punta Colonet es factible debido a las necesidades estratégicas del comercio mundial, la dificultad de aumentar hasta los niveles requeridos la eficiencia y el área que ocupan las actuales instalaciones portuarias y la ausencia de otro posible sitio en donde construir un nuevo puerto.

El proyecto de infraestructura portuaria Punta Colonet, en baja california, es considerado el más grande e importante del sexenio, ha sido concebido como un detonante del desarrollo regional del noroeste del país, debido a su impacto en materia de generación de empleos, beneficios económicos y a su posicionamiento como centro logístico de carácter mundial. De aquí la importancia de contar con un plan estratégico coordinado capaz de propiciar un crecimiento sustentable y ordenado.

El proyecto Punta Colonet pretende ser, un espacio de oportunidad ante las dificultades que tendrán los puertos y ferrocarriles del Pacífico estadounidense en un futuro próximo. Entre los retos planteados para el futuro está el citado desarrollo del comercio transpacífico de contenedores; la saturación de las conexiones entre las instalaciones portuarias; la estructura urbana de los puertos, que entorpece su expansión; las estrictas regulaciones ambientales en Estados Unidos, que obstaculizan el surgimiento de nuevos puertos y líneas ferroviarias; y la capacidad limitada en cuanto a operación de buques, administración de patios y terminales, y transferencia de tráfico.

Se ha visualizado Punta Colonet a largo plazo como un polo de desarrollo que generará una dinámica económica y social en la región a partir de las operaciones portuarias, valiéndose de ventajas como su ubicación estratégica, sus recursos naturales y la cooperación supramunicipal. Punta Colonet nace bajo un modelo competitivo y sustentable. Para ello, el Gobierno del Estado de Baja California publicó las Directrices de Desarrollo Urbano, en donde se establecen los objetivos y lineamientos básicos que aseguran un crecimiento ordenado del futuro centro de población.

2.1 Presentación del proyecto de Punta Colonet

Para poder iniciar debemos hacernos una sencilla pregunta ¿Qué es Punta Colonet?

Punta Colonet se trata del puerto comercial más grande del país en Baja California, con más de cinco mil hectáreas de terreno. Busca una inversión de, por lo menos, 2 mil millones de dólares.¹⁷

Punta Colonet es un proyecto que comparten el gobierno local y federal de México, que creará el puerto comercial más grande del país, con más de cinco mil hectáreas de terreno y que busca una inversión de por lo menos 2 mil millones de dólares.

Punta Colonet se encuentra ubicada a unos 130 kilómetros de Ensenada y a 240 de Tijuana. Los diseñadores de este proyecto buscan que su ubicación geográfica sea uno de los puntos de mayor ventaja para convertirlo en un epicentro comercial, el cual competirá y disminuirá el tráfico que tienen actualmente los puertos de Los Angeles y Long Beach en EU.

Para transportar los contenedores que arriben a lo que se considera el proyecto más grande en materia portuaria del presidente Felipe Calderón Hinojosa se contempla que se extiendan líneas férreas que crucen Mexicali para llegar a Calexico, California, y que sólo tendría unos 40 kilómetros de sierra como obstáculo físico.

El proyecto se prevé que sea finalizado en 2020 con una inversión adicional de mil 100 millones de dólares para la construcción de una planta de generación de electricidad y una regasificadora de gas natural. Además se pretende desarrollar una zona hotelera, una zona industrial, comercial y habitacional en el lugar.

De acuerdo con el diario Los Angeles Business Journal, Punta Colonet tendría una capacidad para movilizar anualmente más de seis millones de contenedores, los cinco años de entrar en operación.

¹⁷ El universal <http://www.el-universal.com.mx/>“¿Qué es Punta Colonet?”/notas Página visitada el 10 de noviembre de 2008.

El proyecto de Punta Colonet, que representa una inversión de casi 50 mil millones de pesos, fue inicialmente propuesto por la inversionista, desarrolladora y operadora de puertos Hutchison Port Holdings. El plan se presentó hacia finales de 2003 al entonces presidente de México, Vicente Fox Quesada.¹⁸

Para 2004 ya se comentaba que Hutchison y Union Pacific serían las que desarrollarían la infraestructura en esta bahía. La primera, por supuesto, construiría la terminal, y la segunda, la línea férrea que va desde Colonet hasta la entrada oeste de Estados Unidos.

Se pretendía que la obra se concluyera en 2010, sin que existiera alguna interrupción en su desarrollo, pero debido a la crisis económica que se atravesó en el año 2009 no se pudo concretar el plan original impuesto por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Punta Colonet sería el desahogo de Long Beach y Los Ángeles, puertos importantes para Estados Unidos que miran ya una saturación en sus patios, al mismo tiempo, el manejo de contenedores en Colonet se daría por el rubro de los 10 millones de TEUS.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes lanzó en agosto del año pasado las bases de licitación para recibir las propuestas económicas de las empresas que posiblemente se encargarían de edificar esta obra.

Para ese entonces ya no sólo eran Hutchison y Union Pacific las compañías que podrían participar. Se habían enlistado: Ferromex, Ferrosur, el Grupo IDEAL de Carlos Slim, quien incluyó en su Acuerdo de Chapultepec esta construcción y la colocó dentro de sus 10 puntos para elevar la competitividad del país.

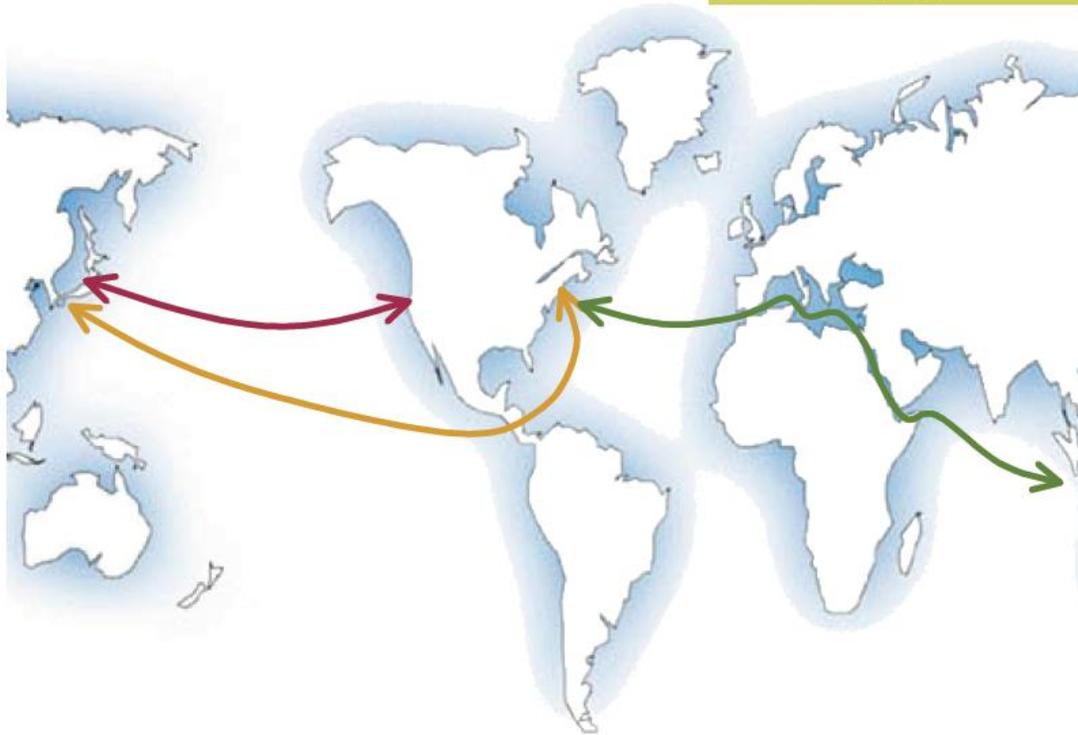
Por otra parte, Ernesto Ruffo Appel, ex gobernador de Baja California, presentó sus planos para dicha Terminal de Contenedores. Además, Kansas City Southern se apuntó para levantar la línea férrea.

En la Ruta de comercio Asia-EEUU, de las tres rutas principales de comercialización entre Asia y Norteamérica, los transportadores seguirán prefiriendo la ruta transpacífica debido a que presenta ventajas competitivas, especialmente en tiempos y costos de recorrido.

A continuación presentamos un mapa en el cual se nos muestra cuales fueron los movimientos en relación a carga contenerizada en el 2006.

¹⁸ Canal CNN <http://www.cnnexpansion.com/negocios/banobras-analiza-proyecto-punta-colonet> Página consultada el 10 de noviembre de 2008.

Volumen total Asia – EUA: 17.8M TEUs
 Importaciones: 13.1M TEUs
 Exportaciones: 4.7M TEUs



Asia a costa oeste de EUA ↔
 Importaciones 9.8 M / Exportaciones: 3.4 M

- La costa oeste representa el 75% de las importaciones de Asia
- Tiempo promedio de embarque: 12.3 días de China

Asia a Costa Este de EUA vía Canal de Panamá ↔
 Importaciones: 2.5 M / Exportaciones: 1.3 M

- El Canal de Panamá representa el 19% de las importaciones de Asia
- Tiempo promedio de embarque: 21.6 días desde China

Asia a costa este EUA vía Canal de Suez ↔
 Importaciones: 0.8 M

- El Canal de Suez representa el 6% de las importaciones de Asia
- Tiempo promedio de embarque: 21.1 días desde China

Fuente: S/a "Mapa del intercambio de contenedores por ruta, 2006". Mapa disponible en http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf. (Página consultada el 20 de noviembre 2008).

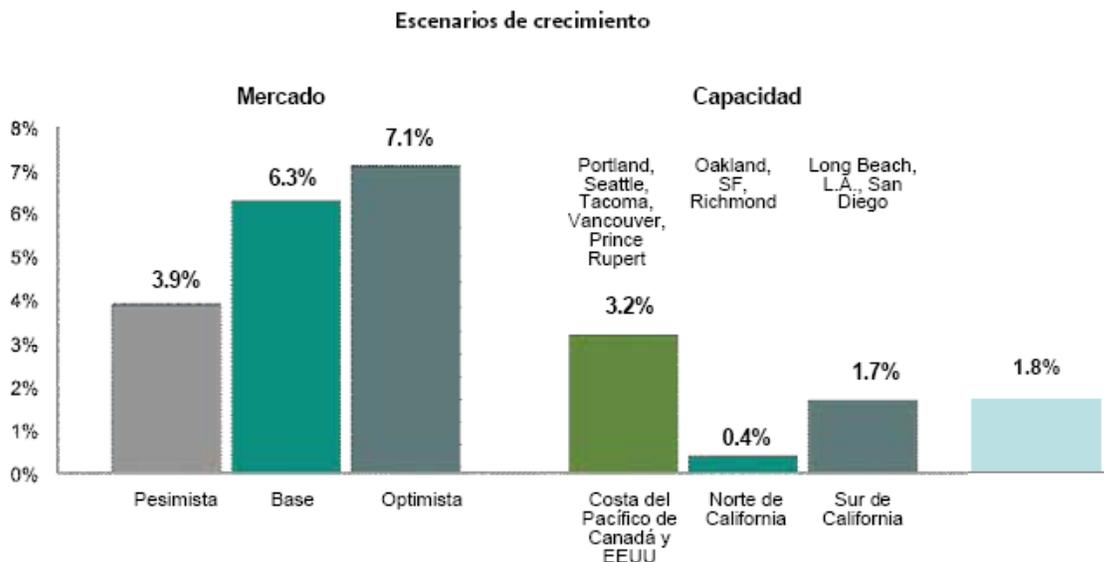
Es así como se presentan los retos que se deben de afrontar para resolver los problemas en cuanto a la saturación de los puertos y ferrocarriles

- En el periodo 2006-2010, la capacidad de los puertos de la Costa Oeste crecerá a una cuarta parte del comercio de contenedores transpacífico.
- La ubicación urbana de los principales puertos de la costa Oeste limita la mayoría de los proyectos de expansión.
- Las regulaciones ambientales estrictas en los Estados Unidos limitan el desarrollo de nuevos puertos y líneas ferroviarias.

- El crecimiento está limitado a una mayor eficiencia y productividad en la operación de buques, administración de patios, terminales y la transferencia del tráfico intermodal.

A continuación se presenta una grafica en la cual se presenta el pronóstico del comercio entre la costa Oeste de los Estados Unidos de América con Asia

Pronóstico de comercio Asia – Costa Oeste vs. Proyección de capacidad de manejo de contenedores en los puertos de la Costa Oeste, 2006-2010 (Tasa de crecimiento anual promedio)



Fuente: S/a “Grafica sobre el pronóstico del comercio con Asia de la Costa Oeste de los Estados Unidos” Grafica disponible en http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf. (Página consultada el 21 de noviembre 2008).

La pregunta que ahora se nos presenta en cuanto a este nuevo proyecto es ¿Qué beneficios traerá este proyecto a México?

Podemos observar que este proyecto trae diferentes beneficios desde el momento en el cual se piensa iniciar con la fase de construcción ya que:

- En la fase de construcción generara 24 mil empleos en cuanto a la creación de la infraestructura ferroviaria, portuaria y urbana.
- En la fase de construcción generara alrededor de 59 mil empleos por la actividad portuaria y ferroviaria.

- Impulso al desarrollo urbano e industrial en un área del Estado de Baja California.
- Adopción de tecnología e infraestructura para la actividad multimodal del proyecto y desarrollo de recursos humanos calificados y de clase mundial.
- Contribución al descongestionamiento de la frontera y a la distribución regional e interestatal de la actividad económica.

También observamos que para la región dejara una derrama económica muy interesante:

- En la fase de construcción se tiene un estimado de derrama económica de unos 125 millones de dólares anuales.
- En cuanto a su fase de operaciones se estima que deje una derrama de aproximadamente 390 millones de dólares.

2.1.1. Diseño de la licitación

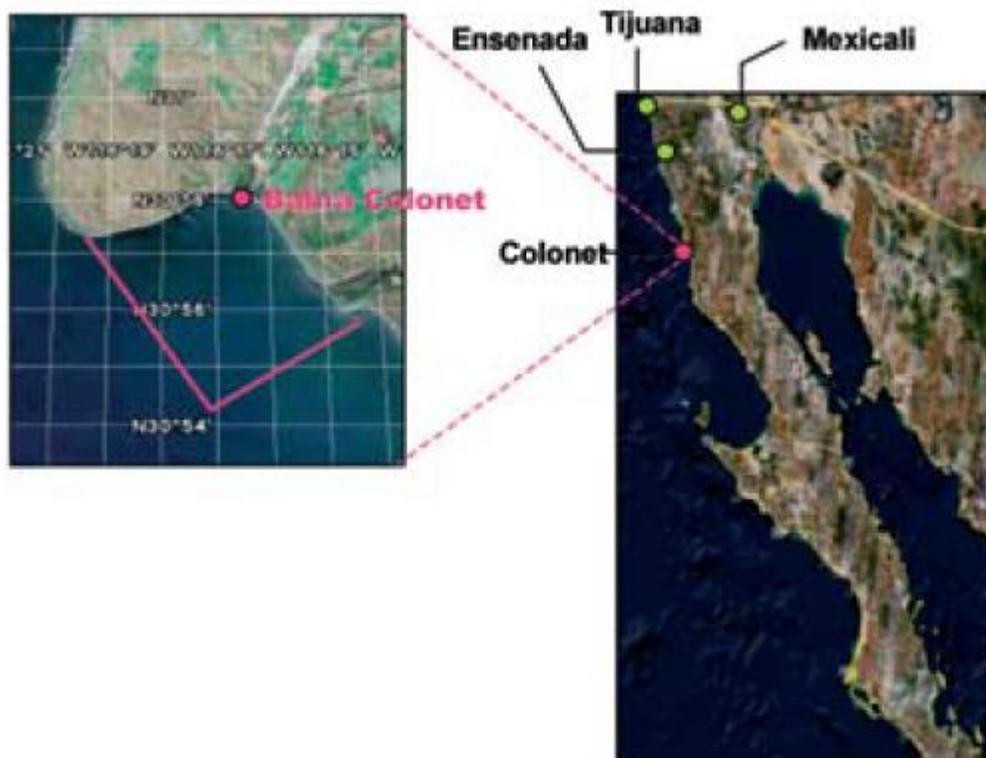
Para poder iniciar un proyecto como es el de Punta Colonet se necesita en primer lugar de una declaratoria de recinto portuario la cual delimitara el área a ocupar en la construcción de una terminal de contenedores y en la infraestructura del puerto.

En el caso de Punta Colonet la declaratoria de recinto portuario se publico en el Diario Oficial de la Federación y fue emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conjuntamente con la Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales con fecha del 18 de diciembre del 2006. Y entre los objetivos que se mostraron algunos fueron:¹⁸

- Delimitar el Recinto Portuario de Punta Colonet, Ensenada, Baja California, en el litoral del Pacífico Mexicano conforme a los planos oficiales.
- Superficie total de 2,769 has, integradas por 83 has de terrenos de dominio público de la Federación y 2,686 has de agua de mar territorial, según las poligonales envolventes del recinto.

¹⁸ Ídem

- Incorporar al recinto portuario bajo la administración de la SCT las zonas federales de agua y terrenos, que quedan destinados a los servicios portuarios.
- El Recinto Portuario queda sujeto a las disposiciones de la Ley de Puertos, y su administración y operación a cargo de la SCT, en tanto se otorga la concesión de API a alguna sociedad mercantil mexicana.
- Los usos, destinos y modos de operación de las diferentes zonas del Recinto Portuario se sujetarán al Programa Maestro de Desarrollo Portuario respectivo.
- Las construcciones e instalaciones realizadas por los particulares, adheridas a los bienes de dominio público quedan afectadas al recinto portuario y pasarán a la propiedad de la Nación al término de la vigencia del título de concesión respectivo.



Fuente: S/a "Mapa sobre la ubicación del mega proyecto del Puerto de Punta Colonet" Mapa disponible en http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf. (Página consultada 24 de noviembre de 2008).

El proyecto de Punta Colonet está desarrollado con el fin de lograr una escala para participar en el comercio con Asia y Norteamérica con una operación competitiva y sustentable en el menor plazo posible.

Es así como se otorga un plazo de las concesiones, con una duración de 45 años para la construcción y desarrollo de una Administración Portuaria Integral privada, una terminal de contenedores y ferrocarril y 20 años para la concesión radioeléctrica, con posibilidad de sus respectivas prorrogas, conforme las leyes que le son aplicables.

Asimismo, se emitieron las bases de la licitación, estas conllevan todos los criterios generales, requisitos y especificaciones técnicas que el concesionario deberá cumplir con el desarrollo del proyecto y sólo queda a propuesta de los licitantes las cuestiones del modelo de negocio, diseño técnico de la API, terminal y trazo del ferrocarril.

La regulación tarifaria no estará sujeta a regulación, esto para darle a los concesionarios flexibilidad para que puedan desarrollar su modelo de negocios, reaccionar ante los cambios del mercado y facilitar la competitividad internacional de este proyecto. Sólo en el caso de la API el título de concesión, establecerá los términos y condiciones correspondientes ya que se trata de terminales distintas a las de contenedores.

En el diseño de la licitación conjuntamente con la declaratoria de Recinto Portuario se expone todo lo que el proyecto otorga en el caso Punta Colonet, se explica la creación de una API privada, una terminal de contenedores, una vía férrea y una banda de frecuencia radioeléctrica para operar el ferrocarril ¹⁹

Los licitantes son consorcios que se dedican a las operaciones portuarias y ferroviarias y podrán participar con la presentación de una oferta para las concesiones de una API, terminal de contenedores, ferrocarril y frecuencia radioeléctrica. Así podrán participar otros inversionistas ya sean financieros, nacionales y extranjeros.

El gobierno federal concursara la licitación para la creación de una API y una terminal de contenedores. Los concursantes tendrán la opción de decidir su modelo de negocios, establecer tarifas, precios y servicios portuarios, así como renunciar a la adjudicación de la concesión de la API. En caso de que decida mantener la concesión de la API deberá renunciar a la adjudicación de la

¹⁸ Secretaria de Comunicaciones y Transportes <http://www.sct.gob.mx/uploads/media/> Página visitada el 10 de noviembre 2008.

concesión de la Terminal de Contenedores y celebrar un contrato de cesión parcial de derechos con la API, para la construcción y operación de dicha terminal.

El proyecto para la creación de la terminal, no tiene restricciones para la inversión extranjera, para el caso de la API la inversión extranjera está limitada al 49%.

En cuanto al ferrocarril, la autoridad establece la opción de construir la ruta de Punta Colonet a Santa Teresa, además de construir otra ruta a la frontera. Los cruces fronterizos serán negociados por las autoridades mexicanas, junto con el consorcio ganador y las autoridades norteamericanas.

En cuanto al caso de otros consorcios ferroviarios que ya operan, la inversión extranjera en el ferrocarril está limitada al 49%, pero tiene la posibilidad de aumentar la participación con aprobación de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras. La licitación incluye la concesión de la Banda de Frecuencia Radioeléctrica para la operación del Ferrocarril.²⁰

2.1.2. Obligación de los concesionarios

El concesionario se comprometerá a realizar las obras de infraestructura necesarias y a cumplir con una capacidad mínima inicial de volumen de contenedores.

Las obligaciones que los concesionarios tienen para con el proyecto son:

- Construir la Terminal de Contenedores y realizar las obras de infraestructura del puerto y del ferrocarril, de conformidad con su Propuesta.
- Construir las obras de infraestructura portuaria de conformidad con su Propuesta (ya sea el concesionario de la API o de la Terminal).
- Cumplir con una capacidad inicial mínima para la infraestructura portuaria y ferroviaria.

El Gobierno por su parte se compromete a:

- Negociar con las autoridades de EUA el permiso presidencial para los Cruces Fronterizos requeridos, así como lo relativo a la inspección aduanal.

²⁰ Ídem

- Gestionar y obtener la liberación del derecho de vía, conforme al trazo propuesto por el concesionario, y para lo cual el concesionario cubrirá todos los costos.
- Aplicar una estrategia de promoción en México y el extranjero para mantener informados a los interesados en el proyecto y a la opinión pública.

Asimismo, el concesionario aportaría recursos al desarrollo urbano, y pagaría una contraprestación por TEU's con base en volumen de operación que resulta mayor entre el real y el comprometido.

En cuanto al tema de desarrollo urbano. El concesionario aportará una cantidad de recursos para el desarrollo urbano de la zona y con estos recursos se creará un fideicomiso de administración para el desarrollo urbano del centro de población de Punta Colonet. El concesionario participará con voz y voto en el comité técnico de este fideicomiso. La planeación y demás acciones en materia de desarrollo urbano estarán a cargo de los gobiernos federales, estatales y municipales en el marco de su competencia.²¹

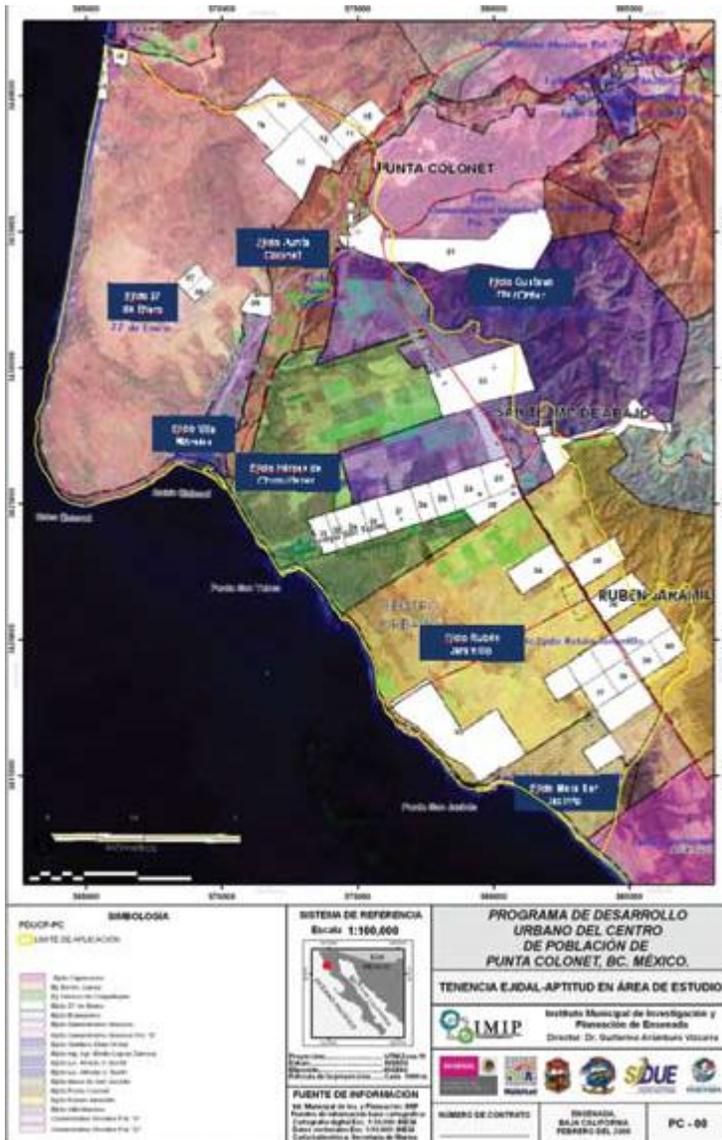
El proceso de evaluación para las propuestas que se presenten se revisara con base en su experiencia, capacidad técnica y financiera, exhibición de garantías. Las propuestas serán sujetas a una detallada evaluación técnica y económica para determinar su viabilidad y congruencia. Las proposiciones que aprueben la evaluación técnica y económica, serán sujetas a un análisis en base a la "variable de adjudicación". La variable de adjudicación que determinará al ganador de la licitación tiene por objeto identificar la propuesta que garantice el mayor volumen de contenedores en el menor tiempo dada una contraprestación por TEU.

En cuanto al tema de las contraprestaciones su monto está determinado por TEU's que deberá pagar el concesionario. Asimismo, permitirá que estas tarifas sean competitivas frente a los puertos internacionales alternativos. El monto de la contraprestación que el concesionario pagará al Gobierno se determinará con base en lo que resulte mayor en precio entre el volumen de operación real y el volumen de operación ofrecido en su propuesta.

²⁰ Ídem.

2.2. Tenencia de la tierra y liberación del derecho de paso de vía

Como sabemos las tierras de la bahía de Punta Colonet, son predominantemente ejidales, asimismo, existen tierras de dominio privado, terrenos nacionales y también de colonias.



Fuente: SCT. Ver: http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf. (Página consultada el 25 de noviembre 2008).

2.2.1. Desarrollo urbano de la región.

El proyecto del Puerto de Punta Colonet fue presentado a la comunidad de la delegación Punta Colonet, para que no pase lo mismo que el famoso aeropuerto alternativo de la Ciudad de México que a la mera hora resultó en severos enfrentamientos entre los pobladores de la localidad y fuerzas del orden. En estos momentos se está trabajando para que la gente entienda que no va a perjudicar a la región sino al contrario la va a beneficiar porque tendrán empleo.

En agosto de 2002, el gobierno federal canceló la construcción de un nuevo aeropuerto en el Estado de México, obra que requeriría una inversión superior a los 2,000 millones de dólares, por la inconformidad de los dueños de la tierra, bajo el régimen ejidal.²²

Según el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), la localidad Ejido Punta Colonet registró una población de 2,346 habitantes en el Censo Poblacional de 2000.

En este sentido, el director de la API de Ensenada comentó: “el problema son los terrenos de enfrente, por dónde saldría la carga. La mayoría es propiedad ejidal”.

Para el catedrático investigador de la Universidad Autónoma de Baja California, Guillermo Arámburo, recomendó “tomar en cuenta a todos los actores para hacer proyectos incluyentes para que la gente se involucre. Uno de los grandes problemas en general en México, es la desinformación por ello es importante que se informe”.

El catedrático, con doctorado, ha realizado investigaciones sobre el sistema portuario mexicano y los puertos de Long Beach y Los Ángeles.

Respecto a la propiedad ejidal, el presidente de la Comisión de Marina en la Cámara de Diputados, Sebastián Calderón Centeno, señaló que se tiene que hablar con los ejidatarios para cambiar el régimen de propiedad.

Si son tierras ejidales, más vale primero tener más que un acuerdo, un proceso de desarrollo jurídico completo sobre esas tierras y que estén completamente conscientes y de acuerdo todos los ejidatarios.

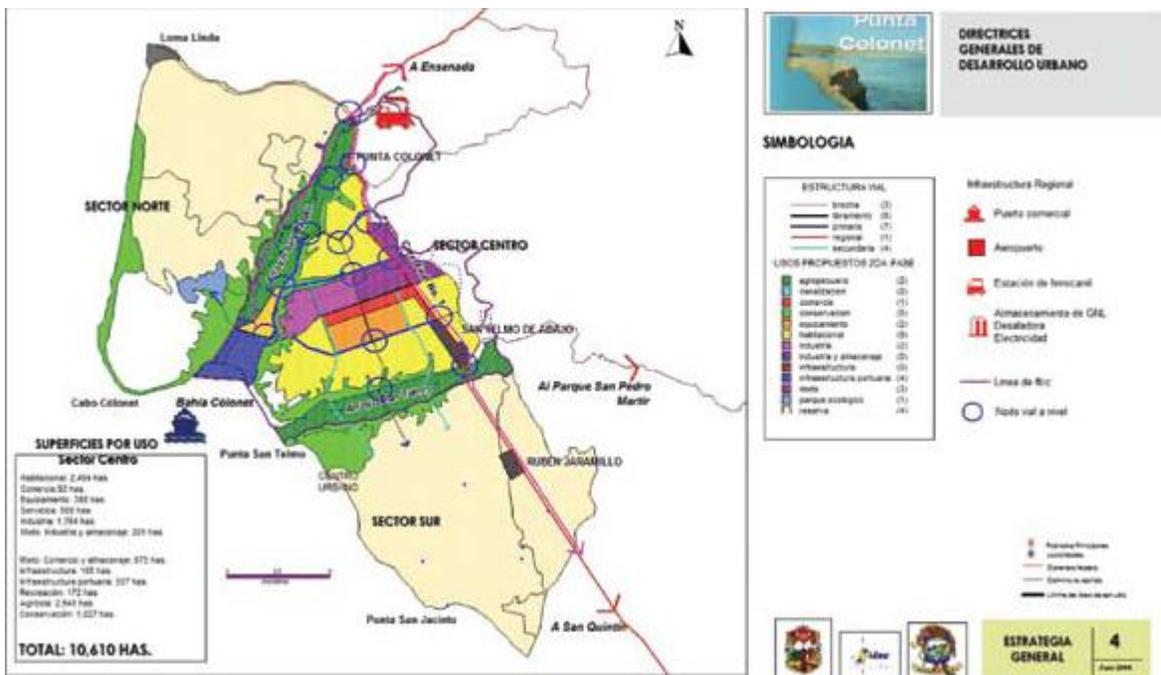
Las directrices de desarrollo urbano establecen lineamientos que aseguran un desarrollo ordenado del centro de población que soportará el crecimiento del Proyecto de Punta Colonet.

²¹ Ídem.

Las directrices de Desarrollo Urbano de Punta Colonet. Fueron expedidas por el Gobierno del Estado, y asimismo, publicadas en el Periódico Oficial del Estado de Baja California en junio de 2007.

Entre los objetivos que se publicaron encontramos:

- Planificar urbano regionalmente para posibilitar el desarrollo del Proyecto de Punta Colonet, atendiendo a las capacidades ambientales.
- Dirigir de manera ordenada la ocupación del suelo en la zona de Punta Colonet por medio de este instrumento de planeación primaria.
- Prever impactos ambientales al identificar y conservar las zonas de valor natural, de recarga acuífera y de alta productividad agrícola.
- Dar seguridad jurídica al proyecto.



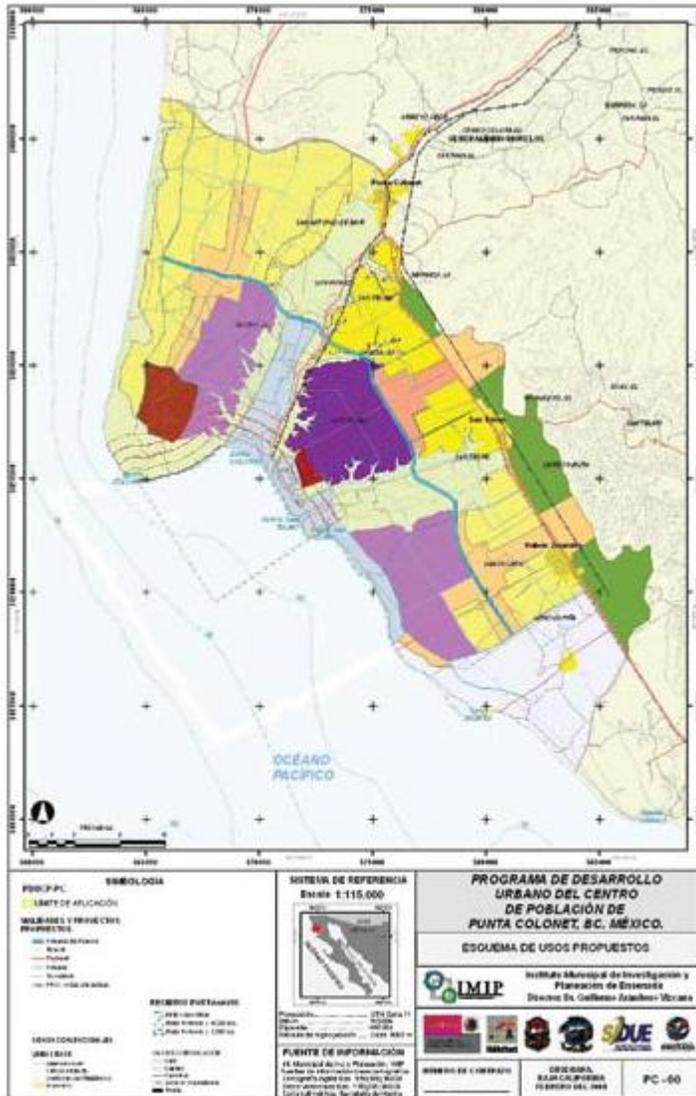
Fuente: SCT. Ver: http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf. (Página consultada el 5 de diciembre de 2008).

El Programa de Desarrollo Urbano delimitará las zonas urbanas y establecerá las vías de comunicación para asegurar un desarrollo ordenado del centro de población.²³

El Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Punta Colonet. Se encuentra en proceso de elaboración por la Secretaria de Desarrollo Social conjuntamente con el municipio de Ensenada y el Gobierno del Estado de Baja California. Y como objetivos podemos encontrar:

- Precisar las bases para el crecimiento ordenado del futuro centro de población y evitar el desarrollo caótico del centro urbano.
- Implantar los usos de suelo de la zona, reservando las superficies necesarias para la Zona de Desarrollo Portuario, y los patios del ferrocarril del Proyecto de Punta Colonet.
- Identificar los servicios urbanos (agua, drenaje, pavimentación, energía) y de equipamiento necesarios (vivienda, servicios de salud y educación).
- Proyectar el crecimiento e integración socioeconómica (oferta de empleos).

²³ Ídem.



Fuente: SCT. Ver: http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf. (Página consultada el 9 de diciembre 2008).

2.2.2. Delimitación de los cruces fronterizos

Los concursantes tendrán la posibilidad de escoger hasta dos cruces fronterizos entre diversas opciones.

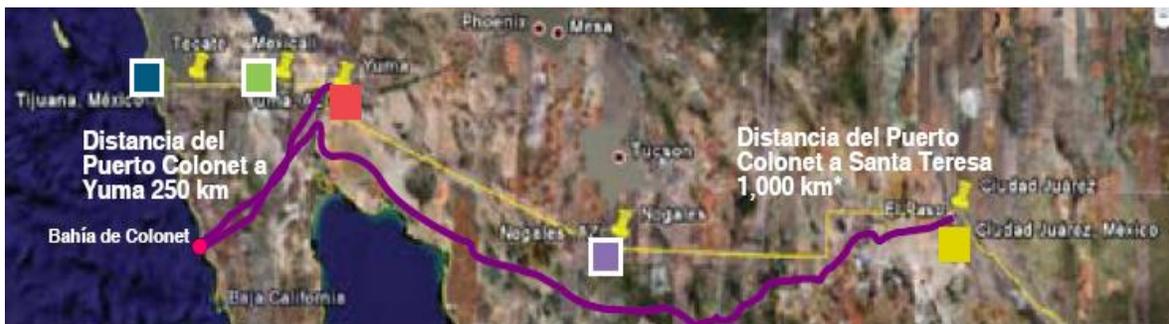
Entre los cruces fronterizos existentes hoy en día podemos encontrar:

- 1. Vía Corta Tijuana a Tecate. Asignado al Gobierno del Estado de Baja California. Empleado para tráfico de carga y asignado a transporte de pasajeros. Las vías no están en condiciones para el tráfico proyectado para Colonet. Cuenta con derecho de vía liberado.

- 2. Mexicali. Vía concesionada a Ferromex. Se puede utilizar el derecho de vía. Esta vía atraviesa la ciudad de Mexicali.
- 3. Nogales. Vía concesionada a Ferromex. Se puede utilizar el derecho de vía. Esta vía atraviesa la ciudad de Nogales.

Los concesionarios podrán asimismo escoger entre otras dos opciones existentes como son las de:

- 4. Área de Yuma.
- 5. Santa Teresa.



Fuente: S/a "Mapa sobre la delimitación de los cruces fronterizos del Proyecto de Punta Colonet" Mapa disponible en http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf. (Página consultada el 13 de diciembre 2008).

2.2.3. Diseño del Programa carretero Federal y Estatal

La Subsecretaría de Infraestructura actualmente está analizando las necesidades de infraestructura carretera para conectar el Proyecto Multimodal de Punta Colonet, de acuerdo a su crecimiento.

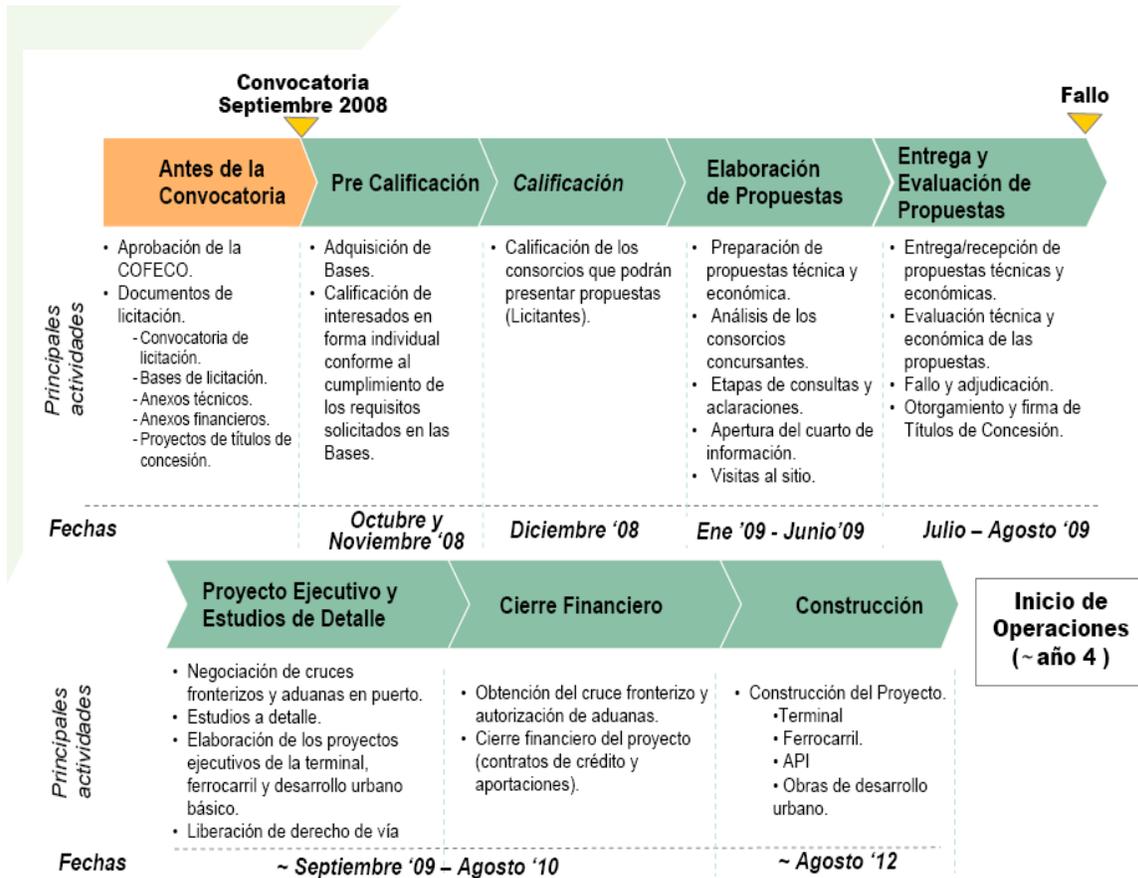


-  Obras Federales en Proceso
-  Otras Obras incluidas en el PNI
-  Obras estatales en evaluación
-  Obras estatales para ampliación
-  Obras que pueden aprovechar el derecho de vía ferroviario

Fuente: SCT. Ver: http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf. (Página consultada el 15 de enero 2009).

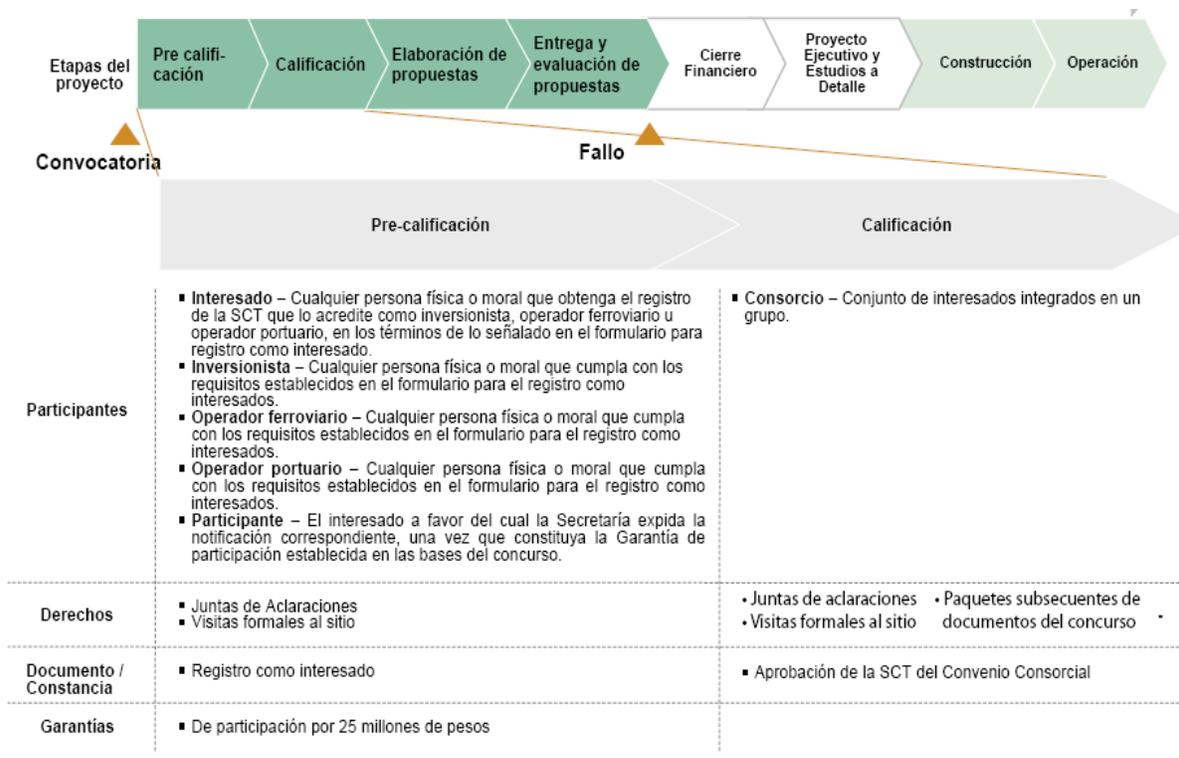
2.3. Calendario de la Licitación

A continuación se presenta el calendario de la licitación. Este propone que el proyecto podría iniciar operaciones a los tres años emitido el fallo de la licitación.



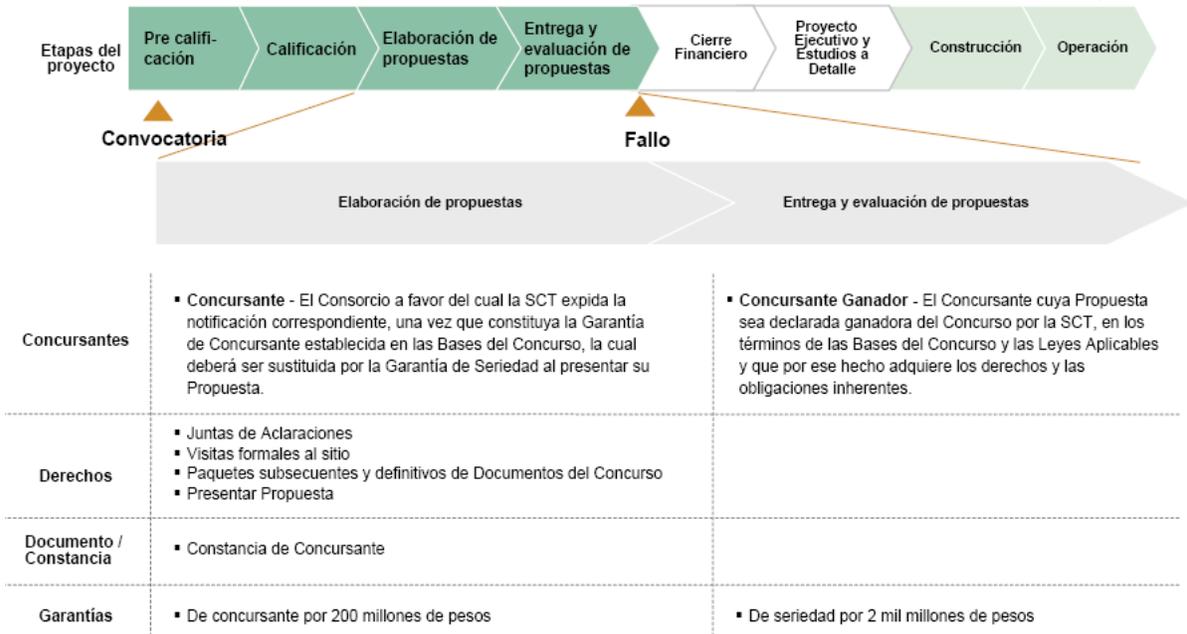
Fuente: S/a "Mapa del calendario de las licitaciones del Proyecto de Punta Colonet" Mapa disponible en http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf. (Página consultada el 17 de enero 2009).

En la etapa de pre-calificación y calificación. La licitación del proyecto está abierta a participantes que integren consorcios operadores que garanticen un desarrollo y operación de clase mundial del corredor multimodal.



Fuente: S/a "Mapa de calendario de las licitaciones del Proyecto de Punta Colonet" Mapa disponible en http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf. (Página consultada el 18 de enero 2009).

Para la elaboración, entrega y evaluación de propuestas. La evaluación de las propuestas se llevara a cabo bajo criterios técnicos, financieros, y jurídicos transparentes y equitativos para todos los concursantes.



Fuente: S/a "Mapa del calendario de las licitaciones del Proyecto de Punta Colonet" Mapa disponible en http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf. (Página consultada el 19 de enero 2009).

La creación de este mega puerto traerá varios beneficios a la población local ya que ayudara a la creación de nuevos empleos y al desarrollo urbano de esta misma, así mismo dejara una derrama económica muy interesante en las etapas de construcción y aun mas en las diversas etapas que tendrá cuando entre en operación.

Es así como se emitió el calendario para tener previsto como se llevaran a cabo las diversas etapas de la creación del mega puerto, actualmente observamos que el presente del proyecto se encuentra aun en las etapas de recepción de propuestas y será hasta el próximo año cuando se emita el fallo para decidir a qué consorcios se les entregara la licitación para que empiecen a trabajar.

3. Perspectivas a futuro del Puerto de Punta Colonet

Observaremos todo lo que tiene planeado para el futuro de este mega proyecto, aunque al momento solo se tenga pura hipótesis, se espera que este proyecto se pueda realizar para así poder hacer que México participe de una mejor manera en cuanto al comercio con los crecientes países Asiáticos. Y así poder tener un puerto que pueda competir con los mejores a escala mundial y asimismo tener una ruta más directa para el comercio con Asia.

Lamentablemente debido a los acontecimientos que se dieron a finales del 2008, que se derivaron en la actual crisis financiera, se vieron afectados muchos proyectos que tenía el gobierno mexicano, entre ellos se encontró este mega proyecto de la construcción del Puerto de Punta Colonet.

El mayor proyecto de infraestructura del actual gobierno, Punta Colonet, en el estado de Baja California, será reprogramada para cuando mejoren las condiciones económicas y se garantice que los mercados financieros contarán con los recursos económicos suficientes para apoyar la obra.

Punta Colonet está concebido como el puerto marítimo más grande del país; su licitación ya sufrió un retraso en octubre de 2008 y se tenía considerado abrir el proceso para el 26 de enero. Sin embargo, habrá de recalendarizarse en tanto terminan los análisis de viabilidad que realizan dos bancos estadounidenses, uno de ellos, Citibank. “Las inversiones para este tipo de proyectos son complejas, más en las condiciones desatadas por la crisis económica. Los mercados financieros están saturados”.

No obstante, se cuenta con 42 empresas interesadas en la construcción ya registradas y que solicitaron la documentación correspondiente, pero muchas por el momento están más preocupadas por sacar adelante sus propias finanzas.

3.1. Beneficios para México

Para México este proyecto puede beneficiar a toda una vasta diversidad de sectores como lo son el del empleo y el de los salarios, estos ayudaran a las personas que decidan laborar en este mega proyecto, y así también pueden dejar una considerable derrama económica en toda la región por donde se decida que abarcara el proyecto.

La construcción y operación del proyecto generará una serie de beneficios adicionales a la inversión física, tanto en las fases de construcción, como en la fase de operación.

	Fase de construcción	Fase de operación
Empleos	• 24 mil empleos durante la construcción de la infraestructura ferroviaria, portuaria y urbana	• 59 mil empleos generados por la actividad ferroviaria y portuaria
Salarios	• Aproximadamente 125 millones de dólares anuales	• Aproximadamente 390 millones de dólares anuales

Fuente: S/a “Datos acerca de la derrama económica en las fases de construcción y operación del proyecto del mega puerto de Punta Colonet”. Mapa disponible en http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf. (Página consultada el 15 de noviembre 2008).

Entre los beneficios adicionales que dejara este proyecto y que a su vez ayudaran a México a crecer podemos encontrar: ²⁴

- Desarrollo de infraestructura portuaria y ferroviaria para participar de manera competitiva en un mercado creciente de tráfico de carga contenerizada.
- Impulso al desarrollo urbano e industrial en un área del Estado de Baja California.
- Promoción al desarrollo de regiones y actividades económicas complementarias, alimentadoras y derivadas de la actividad portuaria, ferroviaria y del asentamiento poblacional.
- Adopción de tecnología e infraestructura para la actividad multimodal del proyecto y desarrollo de recursos humanos calificados y de clase mundial.
- Contribución al descongestionamiento de la frontera y a la distribución regional e interestatal de la actividad económica.

²⁴ Secretaría de Comunicaciones y Transportes <http://www.sct.gob.mx/uploads/media/> Página visitada el 10 de noviembre de 2008.

Este proyecto implica una inversión de 4 mil millones de dólares, el desarrollo de instalaciones de apoyo que van desde viviendas y hoteles hasta tiendas, y desde el mejoramiento de la carretera y de instalaciones ferroviarias hasta un aeropuerto.

De convertirse en centro marítimo multimodal, Punta Colonet sería el puerto más grande de México y el tercero más grande del mundo, después de los de Singapur y Hong Kong. Tendría una población de 250 mil personas para el año 2025.²⁵



Fuente: S/a "Ubicación preliminar del proyecto del mega puerto de Punta Colonet". Mapa disponible en <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=24624138> (Página consultada el 13 de noviembre 2008).

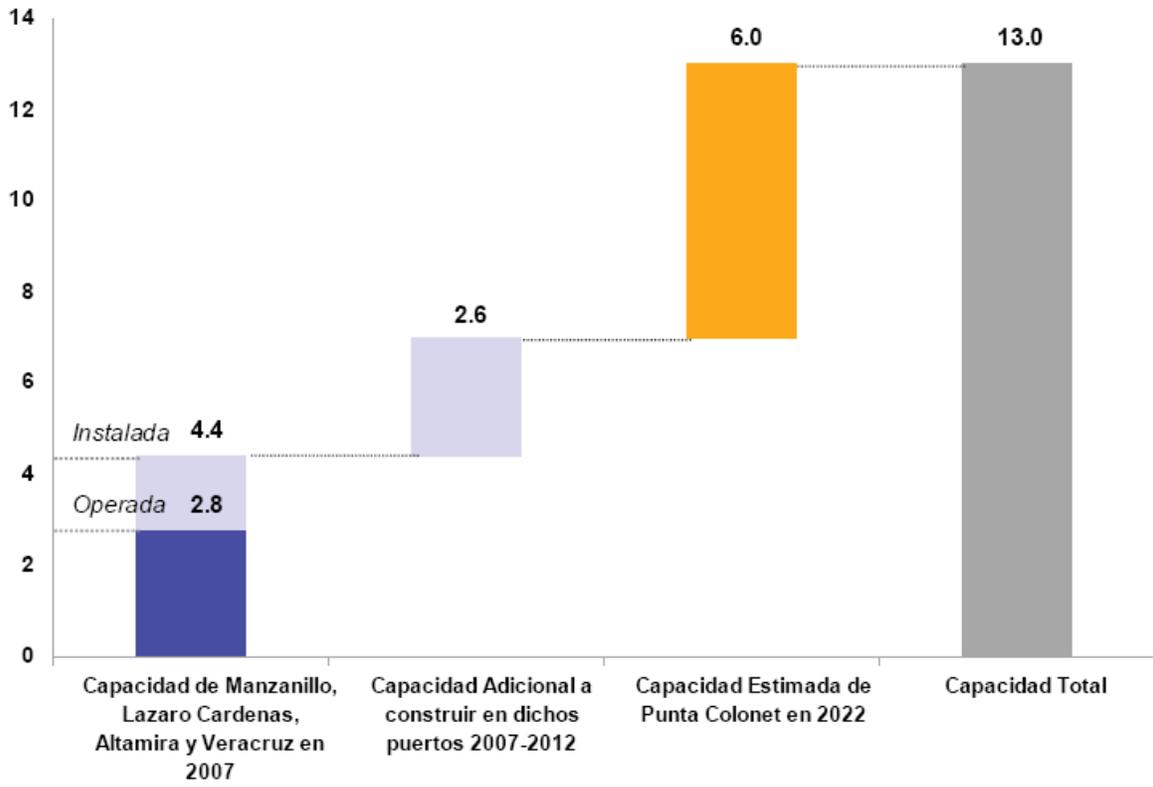
²⁵ Skyscrapercity <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=24624138> Página visitada el 12 de noviembre de 2008.

Los rotativos de la industria del cabotaje ya señalan al mayor operador mundial Hutchinson Port Holdings como el candidato para administrarlo. Mientras, Maritime Terminals Corp. Holdings anunció su interés en Punta Colonet en 2005 y formó la filial Maritime Terminal Corp. de México en 2006.²⁶

Estos pueden manejar hasta 6 millones de contenedores al año y así atenuar los problemas de contaminación en los puertos más usados de este lado del Pacífico, que son los de Los Ángeles y Long Beach, California.

El puerto de Punta Colonet puede tener una capacidad equivalente a casi el doble de carga contenerizada operada actualmente en México.

Capacidad de Carga Contenerizada en México
(Millones de TEUs)¹



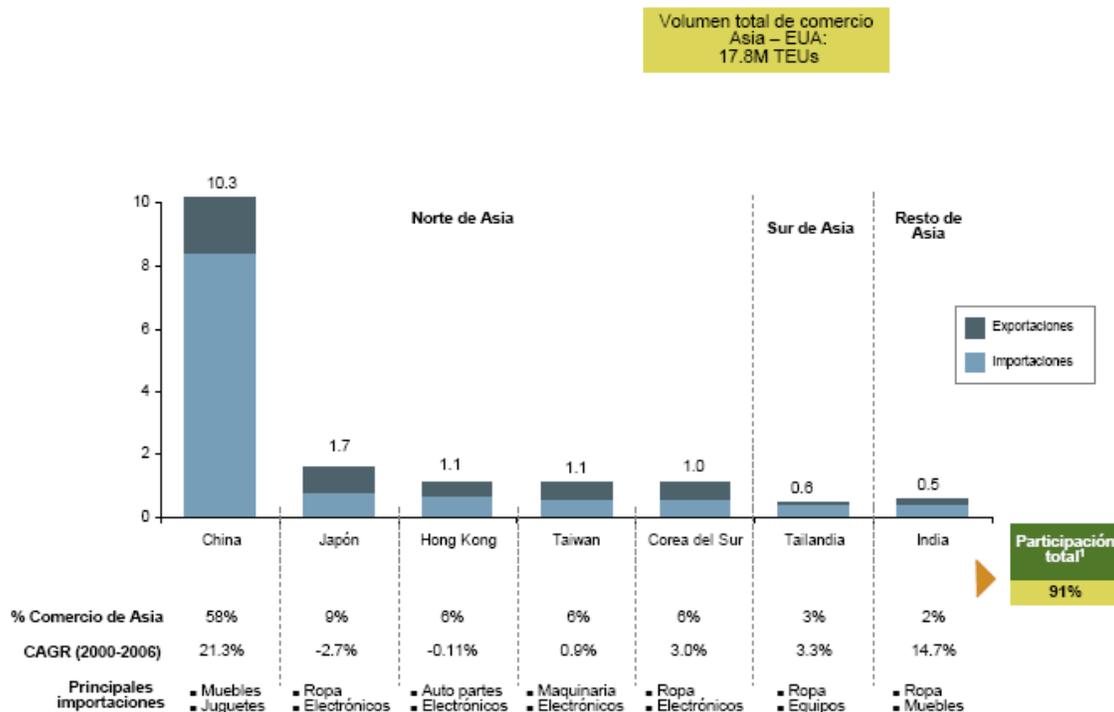
Fuente: S/a "Grafica acerca de la Capacidad de Carga Contenerizada en México y las expectativas de crecimiento para el año 2022". Mapa disponible en http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf. (Página consultada el 20 de noviembre 2008).

²⁶ Ídem.

3.2. Perspectivas de trabajo 2010 – 2012

Uno de los principales motivos que originaron el planteamiento de este mega proyecto es la creciente demanda de los mercados asiáticos; asimismo, la insuficiencia de los puertos norteamericanos para poder recibir la mercancía.

Exportaciones e importaciones de carga contenerizada de los principales países asiáticos desde y hacia EUA, 2006 (Sólo cajas con carga - Millones de TEUs)

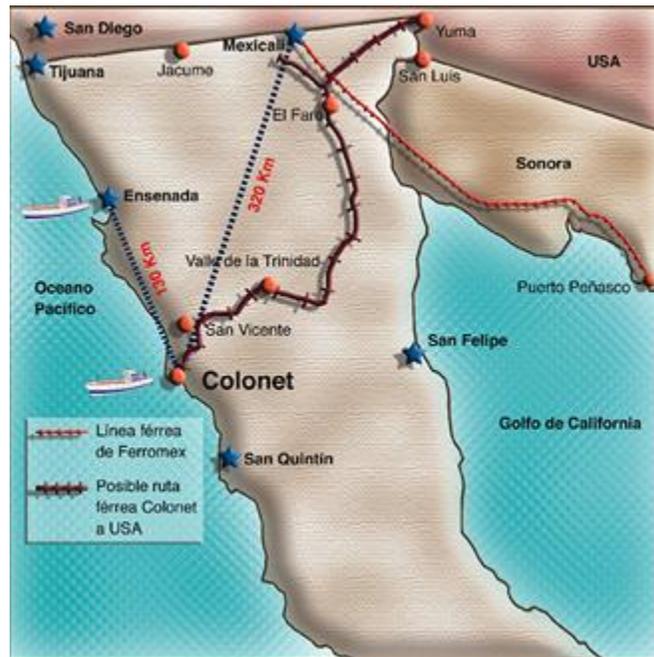


Fuente: S/a “Grafica de las exportaciones e importaciones de las cargas contenerizadas entre los países de Asia y los EUA”. Mapa disponible en http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf. (Página consultada el 15 de noviembre 2008).

El proyecto de Punta Colonet es un proyecto del cual no hay antecedentes, siendo Ensenada el lugar idóneo para la construcción de uno de los mayores puertos marítimos del mundo, el cual será considerado como la puerta principal de la cuenca Asia-Pacífico, que incluiría una vía férrea para conectarse a Estados Unidos, además de recintos fiscalizados, aeropuerto, carreteras, parques industriales, zonas habitacionales, hoteles, con una inversión que superará los 12 mil millones de dólares.²⁷

²⁷ Secretaría de Comunicaciones y Transportes <http://www.sct.gob.mx/uploads/media/> Página visitada el 10 de noviembre de 2008.

Punta Colonet estará asentada en la bahía del mismo nombre, a unos 150 kilómetros al sur del puerto de Ensenada, con un territorio de 3000 hectáreas, donde se pretende desfogar la recepción de mercancía que los puertos de Los Ángeles y Long Beach, en California, no pueden atender.

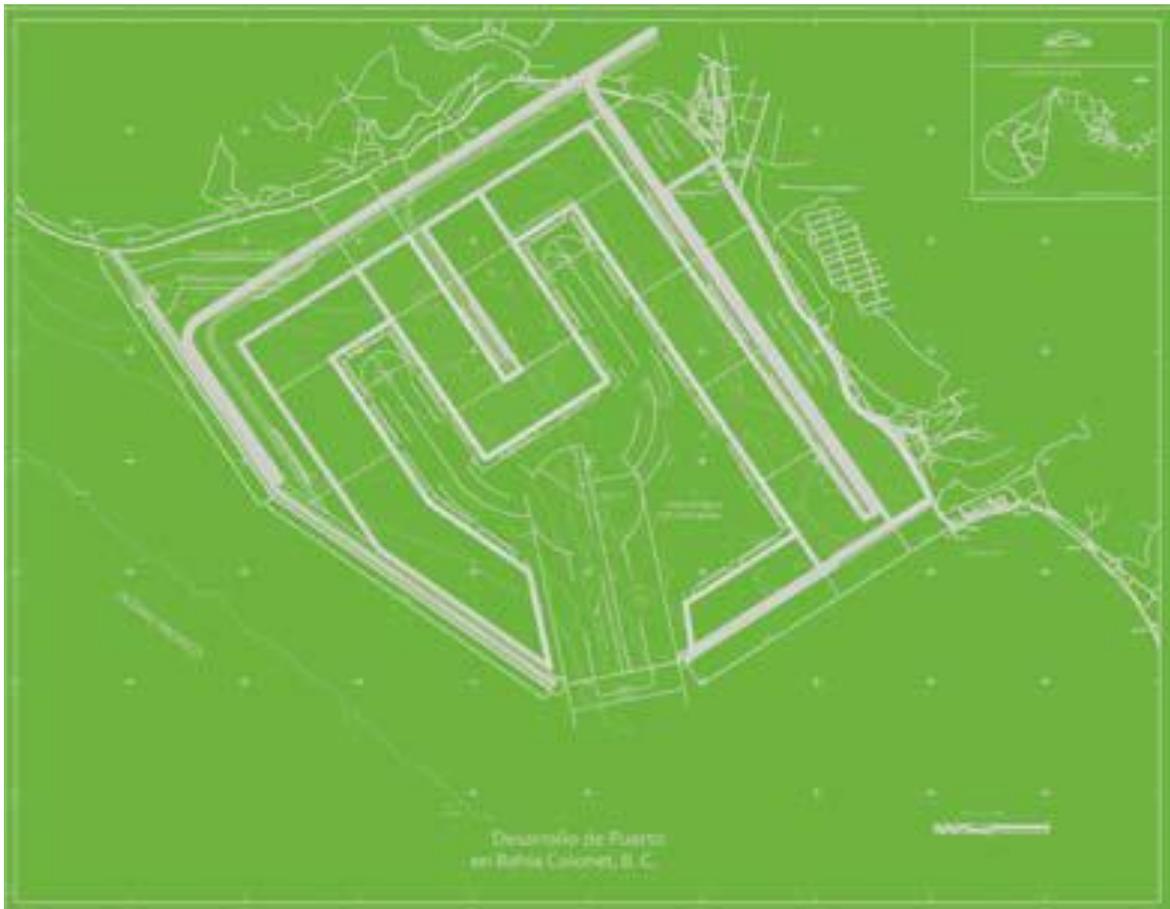


Fuente: S/a "Sitio donde se construirá el mega puerto de Punta Colonet". Mapa disponible en <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=24624138>. (Página consultada el 10 de noviembre 2008).

Por otra parte se pretende abrir talleres y brindar servicios como foros, tareas de educación, cultura, tareas de equipamiento, salud y muchos más, que sin duda alguna será de vital necesidad. Para finalizar, Punta Colonet generará una importante cantidad de divisas para Baja California, además de que se formará una nueva ciudad con importantes oportunidades de desarrollo.

3.3. Visualización del Puerto al año 2019

En una primera etapa se plantean 10 posiciones de muelles con 4 grúas en cada uno, la segunda parte planea duplicar el número de muelles hasta 20 posiciones de atraque, ya que la construcción de este mega proyecto tendrá la capacidad de 15 millones de contenedores de mercancía, dando inicio con dos millones por año.



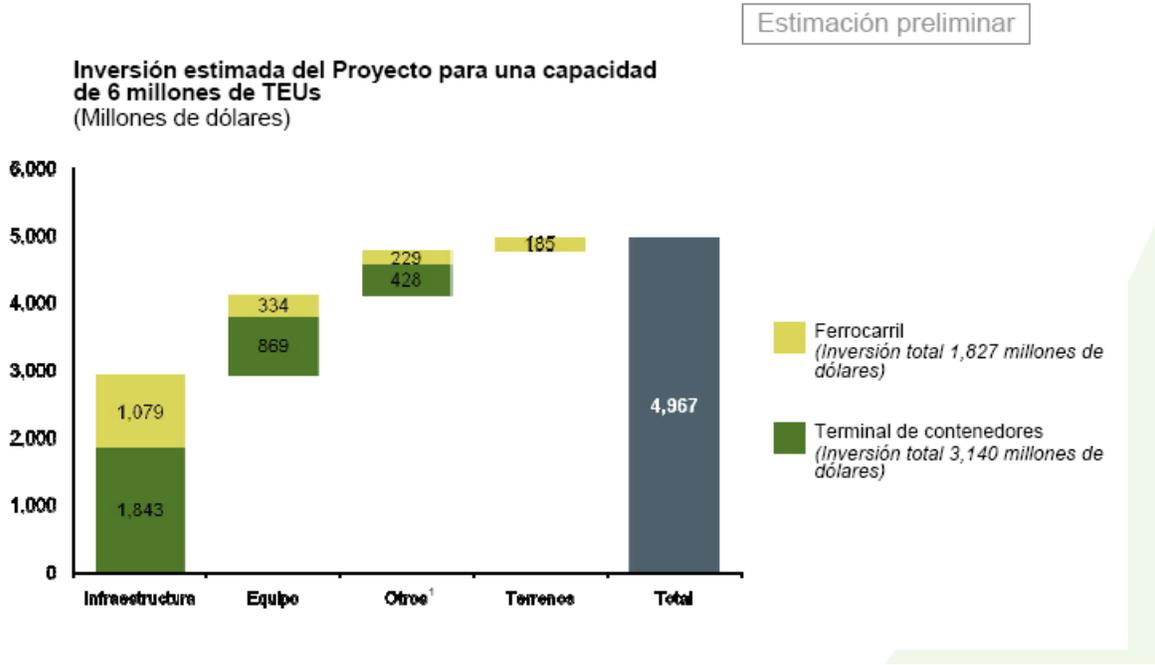
Fuente: S/a "Vista de cómo sería finalmente el mega puerto de Punta Colonet en el año 2019". Mapa disponible en http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf. (Página consultada el 17 de noviembre 2008).

El proyecto de Punta Colonet puede tener una oportunidad, se pronostica que para los años en los cuales este trabajando al 100% pueda manejar una capacidad de más del doble de carga contenerizada de lo que se opera actualmente en México.

Se espera aproximadamente que para el 2013 se dé la salida de los primeros contenedores

Se proyecta construir una nueva carretera con una extensión de 72 kilómetros desde Punta Colonet hacia el Valle de la Trinidad. La política de desarrollo en Punta Colonet es contar con una intercomunicación con el gobierno federal, municipal, participación con los medios, toma de decisiones éticas y públicas, desarrollo sustentable, transparencia y rendición de cuentas, legalidad, igualdad, evaluación de las acciones, eficiencia y eficacia, entre otros.

Se estima que para el año 20 de operación de Punta Colonet, el flujo de TEUs podría ascender a aproximadamente 6 millones. Lo anterior implicaría una inversión total aproximada de 5 mil millones de dólares.



Fuente: S/a "Grafica acerca de la inversión estimada del Proyecto para obtener una capacidad de 6 millones de TEUs". Mapa disponible en http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf. (Página consultada el 10 de noviembre 2008).

Lamentablemente debido a los acontecimientos que se dieron a finales del 2008, que se derivaron en la actual crisis financiera, se vieron afectados muchos proyectos que tenía el gobierno mexicano, entre ellos se encontró este mega proyecto de la construcción del Puerto de Punta Colonet.

El mayor proyecto de infraestructura del actual gobierno, Punta Colonet, en el estado de Baja California, será reprogramada para cuando mejoren las condiciones económicas y se garantice que los mercados financieros contarán con los recursos económicos suficientes para apoyar la obra.

Punta Colonet está concebido como el puerto marítimo más grande del país; su licitación ya sufrió un retraso en octubre de 2008 y se tenía considerado abrir el proceso para el 26 de enero. Sin embargo, habrá de recalendarizarse en tanto terminan los análisis de viabilidad que realizan dos bancos estadounidenses, uno de ellos, Citibank. Las inversiones para este tipo de proyectos son complejas, más en las condiciones desatadas por la crisis económica. Los mercados financieros están saturados.

Si este proyecto no se concretara con el presente gobierno por diferentes razones o mínimo se dejaran las bases para que la próxima administración continúe con los trabajos necesarios México dejaría escapar una grandiosa oportunidad para poder sobresalir a nivel internacional.

Recordemos que este proyecto es una fuente de ingresos para el país, ya que desde el momento en el que se comience a trabajar, dejara una vasta derrama de empleos, que beneficiaran no solo a las personas que laboren en su construcción, sino que también ayudara a la región de Bahía Colonet para que pueda lograr el desarrollo necesario. Y de no concretarse este proyecto se perdería no solo lo anterior sino que dejaría al país en la situación que hoy vive y la cual no deja que se dé el progreso que el país necesita y tendríamos que esperar a que llegara otro proyecto de tal magnitud en un futuro.

Si no se llegara a implementar este mega puerto, México perdería la oportunidad para sobresalir en cuanto a el transporte de mercancías se refiere, este proyecto haría que México diera un salto importante, ya que lo posicionaría como uno de los principales receptores del creciente mercado asiático y esto a su vez dejaría grandes beneficios para el país.

Conclusión

Con el trabajo anterior se pretendió conocer como es el proyecto del mega Puerto de Punta Colonet, como es que surge el proyecto para poder abrir las oportunidades con el comercios asiáticos que en la actualidad se concentra en los puertos de los Estados Unidos.

En la actualidad estos puertos ya nos son capaces de soportar al creciente mercado asiático y también estos puertos ya no tienen el espacio suficiente para poder expandirse debido a que la burbuja que representa a la población la ha alcanzado y así quitándoles el espacio para crecer en cuanto a infraestructura.

El problema que tiene este proyecto es la falta de agilización en los trámites para decidir que empresas trabajaran, en que zonas junto con la recandelarizacion de todo el proyecto, lamentablemente como hemos visto en el anterior trabajo este proyecto enfrenta un problema aun mayor y es la detención del mismo debido a la actual crisis financiera la cual dejo sin los fondos necesarios al gobierno mexicano para poder agilizar el proyecto.

A partir de que se invierta en este proyecto, podrá verse una mayor competencia entre los puertos de México y de Estados Unidos, lo que generará que los puertos de México comiencen a desarrollar más su infraestructura, esto no sólo demostrará un beneficio a corto plazo sino también a largo plazo, ya que generará más empleo y reducirá el tiempo en cuestiones como la movilización de contenedores desde el momento en que son descargados del barco, hasta su almacenamiento y distribución correspondiente.

A partir de que se inicie operaciones, este puerto contará con mayor tecnología y será el puerto más avanzado en cuanto a infraestructura; asimismo, será muy competitivo y tendrá muchos beneficios para los trasportistas ya que con el desarrollo de nuevas rutas terrestres se reducirán los tiempos de entrega de las mercancías a sus principales destinos de una manera significativa.

Si antes el tiempo de entrega de la mercancía era de cinco horas, con el desarrollo de nueva infraestructura se reducirá a la mitad ya que serán trayectos más directos y rápidos.

Para el futuro de este proyecto se tiene planeado que se abra la posibilidad de tener una ruta alterna para la recepción de las mercancías procedentes del creciente mercado asiático, y esto para que México participe de una mejor manera en el comercio exterior y tenga un puerto con los últimos adelantos de la tecnología.

Se estima que para cuando este Proyecto se haga realidad y este empezando a operar tenga una capacidad de recepción de carga contenerizada de alrededor de unos 2 millones de TEU's y para cuando esté operando al 100% se piensa que este puerto tenga la capacidad de 6 millones de TEU's.

Asimismo, el desarrollo de este puerto traería consigo el desarrollo de las comunidades cercanas, esto se traducirá en la implementación de nuevas fuentes de trabajo durante todo el desarrollo e inicio de operaciones, conjuntamente con el crecimiento de las zonas agrícolas y que dejen una importante derrama económica para el país.

Es por tanto que este puerto significará la apertura y el mejoramiento de relaciones comerciales de México con los principales mercados estratégicos y que logren posicionar a este como uno de los grandes exportadores del mundo.

La hipótesis usada para este trabajo no se ha podido comprobar debió a los acontecimientos por los cuales está pasando actualmente el proyecto, pero se espera que en los meses venideros mejore la situación y se comience a dar un avance favorable en el desarrollo de este mega puerto, para así poder comprobar lo antes establecido en este trabajo, el cual puede impulsar a México como uno de los mayores receptores de mercancías en todo el pacífico.

Por lo anterior, se hace la recomendación de que en el primer periodo después de superar la actual crisis y en el cual se vea fuerte la economía mexicana, se agilicen todos los proyectos pendientes, lógicamente incluimos el proyecto del puerto de Punta Colonet, ya que es un proyecto prioritario, el cual como sabemos en un periodo de largo plazo dejara una gran cantidad de ingresos que podrán beneficiar a todos los sectores involucrados y por consiguiente al país entero.

Asimismo, este proyecto tiene planeado traer múltiples beneficios al Estado de Baja California, ya que en sus diferentes etapas traerá una derrama económica muy interesante para el Estado. También se tiene planeado elevar el desarrollo de la población existente es por eso que se tiene planeado elevar la calidad de vida de la misma.

Bibliografía.

Baena P. Guillermina Instrumentos de Investigación: Tesis profesionales y trabajos académicos Editorial Editores Mexicanos Unidos., México 1986. 134 p.

Díaz B. Alejandro Los Puertos en México y la política económica portuaria internacional. Editorial siglo XXI., México 2007. 150 p.

Olveda Jaime Los Puertos noroccidentales de México Editorial siglo XXI., México 1994. 257 p.

Ortiz Federico Los Puertos Mexicanos Editorial Fondo de Cultura Económica., México 1976. 63 p.

Zorrilla Santiago Introducción a la metodología de la investigación Editorial Océano., México 1988. 372 p.

Aguirre R. Fernando Transporte Marítima Editorial Fundación de Cultura Universitaria., Uruguay 2000. 350 p.

Palacio L. Perfecto Transporte Marítimo de Contenedores Organización y Gestión Editorial Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación., España 2001. 287 p.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes Puertos Mexicanos México 2000. 300 p.

Carlos Tablada Comercio Mundial ¿Incentivo o freno para el desarrollo? Editorial Casa editorial Ruth., La Habana Cuba 2006. 320 p.

Marsh D. Bailey Comercio Mundial e Inversión Internacional. Economía de la interdependencia Editorial Fondo de Cultura Económica., México 2003. 250 p.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo El transporte Marítimo en 2007. Informe de la UNCTAD ONU., Nueva York 2007. 380 p.

Buyer Albert Les Trasportes Maritimes Prebbes Universitaires de France., Francia 1973. 350p.

Munzio Favio Il trasporti internazzionali: tipologie, incoterms, imballagi, norme, mudelli Editorial Milano IPSOA., Italia 2002. 320 p.

Hemerografía Básica

Herrera H., Claudia “Lanza mega proyecto de sexenio Calderón: Punta Colonet en BC” La jornada. Sección Economía 29 agosto 2008. México p. 9.

S/a “Punta Colonet no se cancela” El economista. Sección Negocios. 13 enero 2009. México p. 6.

S/a “¿Qué es Punta Colonet?” El universal. Sección Notas. 28 agosto 2008. México p. 2.

Cardoso S. Víctor “Punta Colonet será reprogramada para cuando mejore la economía, dice Téllez” La jornada. Sección Economía. 14 enero 2009. México p. 3

S/a “Se dilata el proyecto multimodal de Punta Colonet” Milenio Diario. Sección noticias. 24 febrero 2009. México. p. 5.

De la Rosa M., Tomas “Punta Colonet, mega puerto en la mira”. Transporte siglo XXI. Sección Nacional. No. 3248. 4 noviembre 2008. pp. 3 – 5

Mesografía Básica

S/a "Punta Colonet, proyecto viable y con futuro". En www.sct.gob.mx/puertos-y-marina-mercante/despliega-noticias/article/punta-colonet-proyecto-viable-y-con-futuro/ (página consultada el 14 de enero 2009).

S/a "Puerto de Long Beach". En [www.polb.com/port of Long Beach/seccion about the port, and history/](http://www.polb.com/port%20of%20Long%20Beach/seccion%20about%20the%20port%20and%20history/) (página consultada el 25 de octubre 2008).

S/a "Puerto de Los Angeles". En [www.portoflosangeles.org/port of los angeles/seccion about the port/](http://www.portoflosangeles.org/port%20of%20los%20angeles/seccion%20about%20the%20port/) (página consultada el 25 de octubre 2008).

Miriam Posada "Lanza mega proyecto de sexenio Calderon: Punta Colonet, en BC." Artículo del periódico la jornada que puede accederse en <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2008/08/29/lanza-calderon-punta-colonet-megaproyecto-del-sexenio>. (página consultada el 10 d febrero 2009).

S/a "El proyecto de Punta Colonet". En. http://www.e-comunicacionesytransportes.gob.mx/wb2/eMex/eMex_2c457_not682_emitira_sct_f (página consultada el 15 de noviembre 2008).

S/a "SCT relanzara en abril licitación para Punta Colonet". En <http://eleconomista.com.mx/notas-online/negocios/2009/01/26/sct-relanzara-abril-licitacion-punta-colonet>.

Víctor Cardoso. "Punta Colonet será reprogramada para cuando mejore la economía, dice Téllez". Artículo del periódico la jornada que puede accederse en <http://www.jornada.unam.mx/2009/01/14/index.php?section=economia&article=023n1eco> (página consultada el 20 de febrero 2009).

S/a "Colonet pdf". En http://www.sct.gob.mx/uploads/media/ColonetWWW_02.pdf (pagina consultada el 20 de noviembre 2008).

Leonardo L., Magain. "Los puertos mexicanos". En http://www.inboundlogistics.com.mx/panel_marzo07.html (página consultada el 10 de marzo 2009).

S/a "Transportes mexicanos". En http://www.sct.gob.mx/uploads/media/transpmex_02.PDF (página consultada el 20 de febrero 2009)

S/a "Punta Colonet.doc" Futuro Costa Ensenada En <http://futurocostaensenada.files.wordpress.com/2008/09/ptocolonetblog.doc> Pagina consultada el 1 de septiembre del 2010.

Anexos

Secretaría de Comunicaciones y transportes. Los puertos mexicanos en cifras 1994-2000. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 2001. México. 158 p.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Puertos: Espacio para la economía y los negocios. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 2008. México D.F. 127 p.