



Universidad Nacional Autónoma de México

# **Programa de Posgrado en Ciencias de la Administración**

## **T e s i s**

**Título de la tesis punta colonet**

**Que para obtener el grado de:**

**Maestro en: Administración**

**Presenta: Roberto Alfonso Valdivia Echaniz**

**Tutor Francisco Javier Estrada Serafin**

**México, D.F. 15 Marzo**

**2012**



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.

## Capitulo I

<u>1</u> INTRODUCCIÓN.....	4
<u>1.1</u> PUNTA COLONET.....	4
<u>1.2</u> MARCO CONCEPTUAL.....	4
<u>1.2.1</u> ¿QUÉ ES UNA PLATAFORMA LOGÍSTICA?.....	7
<u>1.2</u> MARCO TEÓRICO.....	8
<u>1.3</u> ANTECEDENTES.....	10
<u>1.4</u> PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.....	15
<u>1.5</u> HIPOTÉSIS.....	16
<u>1.6</u> OBJETIVO.....	16
<u>1.7</u> IMPORTANCIA DEL TEMA.....	17
<u>1.8</u> METODOLOGÍA.....	18

## Capitulo II

<u>2</u> SITUACIÓN ACTUAL.....	19
<u>2.1</u> INFRAESTRUCUTRA PORTUARIA EN EL PACÍFICO NORTEAMRICANCO.....	22
<u>2.1.1</u> LONG BEACH Y LOS ANGELES.....	23
<u>2.1.2</u> OAKLAND.....	27
<u>2.1.3</u> SEATTLE.....	29
<u>2.1.4</u> VANCOUVER.....	31
<u>2.2</u> TERMINALES PORTUARIAS EN MEXICO.....	32
<u>2.2.1</u> ENSENADA.....	34
<u>2.2.2</u> MAZATLAN.....	37
<u>2.2.3</u> MANZANILLO.....	38
<u>2.2.4</u> LÁZARO CÁRDENAS.....	40
<u>2.3</u> DESARROLLO DE PUNTA COLONET.....	41

### Capitulo III

<u>3</u> OPORTUNIDADES .....	48
<u>3.1</u> ACTIVACIÓN ECONÓMICA.....	48
<u>3.2</u> REPOSICIONAMIENTO DE MÉXICO EN EL COMERCIO.....	51
<u>3.3</u> CREACIÓN DE UNA NUEVA INDUSTRIA NAVIERA MEXICANA.....	54
<u>3.4</u> MOVIMIENTO DE CAPITAL HUMANO Y FUENTES DE EMPLEO .....	58

### Capitulo IV

<u>4</u> DESAVENIENCIAS.....	62
<u>4.1</u> DISPUTAS EN LA COMUNIDAD EJIDAL .....	64
<u>4.2</u> DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA.....	66
<u>4.3</u> IMPACTO ECOLOGICO .....	68
<u>4.4</u> POLÍTICAS CLARAS E INTERVENCIÓN ESTATAL Y PRIVADA .....	69
<u>4.5</u> CONCESION MINERA.....	69

### Capitulo V

<u>5</u> CONCLUSIONES .....	72
<u>5.1</u> REFLEXIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN .....	77

### Anexos y Tablas

## INTRODUCCIÓN

### PUNTA COLONET

Punta Colonet está situada al sur de Ensenada, se proyecta como la nueva plataforma logística en Baja California; con la construcción de un aeropuerto y una vía ferroviaria que comunicaría el puerto de Punta Colonet, con los Estados Unidos y el interior de la República Mexicana. Punta Colonet tendría mayor capacidad que el puerto de Los Ángeles y Long Beach juntos y con una inversión multibillonaria se convertirá en el mayor puerto de México, y el tercero en el mundo después de Singapore y el de Hong Kong.

### MARCO CONCEPTUAL

La importación y la exportación son las actividades, formas y medios comerciales más antiguos, hay varios documentos contables de caravanas comerciales que transportaban bienes entre China, India, Medio oriente y Europa los cuales datan mucho antes del nacimiento de la época moderna.

En la antigüedad los lugares exóticos y la búsqueda de ganancias económicas, atrajeron a muchos emperadores, reyes y conquistadores a la exploración, comercio y conquista de las nuevas tierras. Como ejemplo, está Alejandro Magno de Macedonia quien comenzó la conquista de medio oriente llegando a lugares tan remotos como Pakistán, el norte de India y Egipto. Alejandro Magno no solo conquistaba estos lugares, sino que también promovía el comercio de bienes, ideas y arte entre los territorios conquistados.

A través del pasar de los siglos, el comercio y la economía han sido dominados por diferentes naciones como lo comenta Zbigniew Brzezinski en su libro el Gran Tablero Mundial en donde potencias en diferentes épocas y lugares utilizaron su poder militar para proteger y expandir sus mercados e incrementar su poderío económico.

La invención de la máquina de vapor durante la revolución industrial, y la creación de los canales de Suez y Panamá, aumentaron y abrieron el comercio a nivel mundial. Después de la Segunda Guerra Mundial, el comercio internacional fue identificado como una de las fuerzas primarias económicas mundiales, que podría unir y mantener juntas a diferentes naciones y que gracias a esta coerción se ayudó a la reconstruir Europa y Japón. Dando como paso a una interdependencia mayor entre naciones con el fin de evitar guerras futuras.

Nuevas organizaciones como el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial, el *“General Agreement of Tariff and Trade”*, mejor conocido por sus siglas GATT, que mas adelante con la institución del *“General Agreement on Trade in Services”* GAST daría paso a la Organización Mundial del Comercio OMC ayudaron a regular y promover el comercio entre sus naciones miembro.

Nuevas tecnologías como el avión jet, barcos de contenedores, líneas de gas, fax/télex, computadoras, internet, y sistemas globales bancarios, apoyaron la explosión global en el comercio internacional y bajo el concepto de que todo el intercambio, (y quizás toda la economía), está sustentada en dos fáciles conceptos, *“Escases”* y *“Costo de oportunidad”*.

La Escases, simplemente significa que, inclusive las naciones más ricas, no pueden tener todo lo que quieren y desean, y por este hecho, es necesario tomar decisiones que conlleven el principio de costo de oportunidad para la utilización de recursos no renovables. La manera en que se maximiza la producción, se concentran en hacer lo que mejor se puede hacer, para después obtener por medio del intercambio, otros productos que no se tienen localmente por la falta de tiempo, habilidades o recursos para ser producidos. Es en este sentido como el mundo se encuentra envuelto en el intercambio.

En la décadas de los 80 Alvin Toffler escribió un libro llamado *"The Third Wave"*, o tercera ola. Las olas a las que se refería Toffler, eran los cambios que la producción y la economía en general, sufren al entrar en una nueva era de desarrollo y evolución tecnológica. La primera ola fue una revolución agrícola, que llevó al ser humano, de ser un grupo nómada, cazador y recolector, a crear sistemas agrícolas y evolucionar a un grupo sedentario. Esta oleada duro aproximadamente de 8,000 a.c., a alrededor de 1750 d.c.

La segunda oleada fue la revolución industrial, la cual se desarrolló de 1750 a 1950 con la aparición de la máquina de vapor y conceptos aplicables en la administración y producción en serie, la tercer oleada fue la revolución en los servicios, que tuvo lugar alrededor de 1955 a 1990 con los servicios financieros, bancarios, informática etc. Que impulsó a la aparición de una cuarta oleada en la década de los 90's, quien asumió una reforma enfocada a la integración global; rompió las barreras entre las naciones, y generó una competencia internacional mayor, que más adelante llevaría a la cooperación mundial.

Esta cuarta oleada llegó con un espíritu de desarrollo mundial integrador, con la esperanza de que los emprendedores, tomaran el riesgo de comenzar y administrar nuevos negocios alrededor del mundo, en mercados abiertos, que proveyeran incentivos desde los sectores agrícolas, a los industriales y de servicio, para trabajar mejor y producir más.

Esta cuarta etapa significó, que las fronteras internacionales fueran menores, que el trabajo, capital y movimiento de materiales fuera más libre sin embargo esta interacción, lleva a grandes controversias políticas y económicas, que las empresas enfrentan con enormes retos. Esta estructura mundial, acuñó consigo el término de globalización, en donde no solo los bienes y servicios entre países se llevan a cabo, sino también la inversión de capital, a través de la compra de acciones de empresas, en otros países (Nickels & Mc Hugh, 2001).

### ¿QUÉ ES UNA PLATAFORMA LOGÍSTICA?

Según la Asociación Europea de Plataformas Logísticas (Europlatforms Asociación Civil de administradores y proveedores de servicios logísticos en Europa) la define como:

“Una zona delimitada, en el interior de la cual se ejercen, por diferentes operadores logísticos, todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para el tránsito nacional como para el internacional.”

Las plataformas logísticas concentran también, puntos o aéreas de ruptura de las cadenas<sup>1</sup> de transporte y logística en los que se concentran actividades y funciones técnicas y de valor añadido carga/descarga, intercambio modal: en donde la carga cambia de un medio de transporte por ejemplo marítimo a ferrocarril, etiquetado, paletización, consolidación,

---

<sup>1</sup> Lugares (bodegas) donde se modifica algún bien para que este cumpla con los requisitos no arancelarios para la nacionalización de dicho bien.



desconsolidación, almacenamiento, etc. Gracias a la evolución y necesidades de los mercados internacionales, ha llevado a los puertos a convertirse en centros o ciudades de transporte, en otros casos denominados zona de actividades logísticas, o parque logístico, para llegar a ser verdaderas plataformas logísticas, dentro de la cuales están todas las actividades relativas al transporte, la logística y la distribución de mercancías, tanto para tránsito nacional como internacional, pudiendo intervenir varias empresas del sector transporte. Dentro de sus condiciones para operar, tienen regímenes de libre competencia, para todas las empresas interesadas por las actividades anunciadas. Debe también estar dotada de todos los equipamientos necesarios, para el buen funcionamiento de las actividades multimodales de arribo y partida de todos los medios de transporte, y comprender servicios comunes para las personas y para los vehículos de los usuarios.

## MARCO TEÓRICO

Se hace presente que el capitalismo como sistema económico predominante mundial busca hoy en día mucho más que la simple acumulación de capital, el crecimiento, evolución y desarrollo del mismo lo ha llevado la necesidad de buscar además de esta acumulación de bienes económicos a tener un posicionamiento geoestratégico con el fin de lograr el control sobre algunas áreas de la producción, dentro de una o varias economías regionales o de integración global. Por esto que el sistema capitalista se sustenta en la explotación de los recursos económicos, humanos y materiales con el fin de encontrar un supuesto progreso, desarrollo y crecimiento social “Desarrollar al máximo el

potencial de cada uno, se trata de una sensación autosuperadora permanente” (Arteaga & Solís, 2005). Buscando por el consumidor nuevos artículos, innovaciones tecnológicas, productos de consumo básico que al mismo tiempo sean ofrecidos por productores que en buscan sistemas de producción, distribución, venta, financiamiento etc. para hacer llegar estos bienes y servicios. Estos productores buscan también la protección nacional en cuanto a sus bienes y finalmente las naciones la sensación de un bienestar y soberanía.

Cabe mencionar que dentro del sistema vigente capitalista uno de sus más grandes retos es la dependencia que se tiene por recursos naturales dentro y fuera de las naciones, que son obtenidas por empresas locales y foráneas y que a su vez tienen dependencia de mercados locales y foráneos y de tecnología de origen nacional o foránea para la distribución, enajenación y comercialización de los bienes y servicios obtenidos.

Con lo anterior también se generó una disparidad económica en la repartición de la riqueza en cuanto a los países menos desarrollados o de tercer mundo que fueron absorbidos por esta dinámica del sistema actual capitalista. De los hechos más significativos que la Globalización trajo consigo fue la movilidad de mercancías y la aparición de bloques económicos.

La teoría de los sistemas aplicada en las ciencias sociales, administración y economía propone identificar la relación que existe entre los diversos actores sociales, económicos y políticos a nivel global y por la interacción que estos actores realizan entre sí. Dando por consenso que un sistema se define como “un complejo de objetos o elementos relacionados directa o indirectamente entre sí, de modo que cada uno de ellos tenga la

propiedad de ser función de algún otro elemento” (Giron & Pajovic, 2000) Por lo que la teoría de los sistemas se basa en el análisis de la relación e interacción de dos o más unidades diferentes y los resultados que esta interacción genera (Del Arenal, 1990) dentro de la globalización estos sistemas se forman por la diferenciación, es decir, por las actividades de cada unidad por separado que al final supone la integración total de las partes dentro del sistema con el fin de que el sistema funcione. Por otro lado la antítesis generada de la teoría de sistemas conocida como teoría del caos trata de explicar el funcionamiento en sistemas dinámicos que varían drásticamente con una pequeña modificación dentro de sus condiciones iniciales, a este comportamiento se le conoce como sistema caótico y que se aplican fácilmente a fenómenos sociales, físicos, y a la evolución en este caso del sistema internacional (Tomassini, 2010).

## ANTECEDENTES

La interacción en el sistema comercial que tiene los países de la costa asiática, principalmente China e India que son parte del acrónimo BRIC acuñado en noviembre del 2001 por el jefe de investigación económica global de Glodman Sach, Jim O’Niel, representan la mayoría del crecimiento económico mundial. Este movimiento comercial va dirigido principalmente como destino final a los consumidores Estadounidenses, utilizando como principal medio de transporte la carga en contenedores especializados o carga contenirizada<sup>2</sup> en sus diferentes tipos (ver anexo 1), vía marítima.

---

<sup>2</sup> Contenerizado: es un sistema de transporte de carga que utiliza contenedores que pueden ser cargados y sellados para la seguridad de la carga en buques de carga para contenedores, ferrocarriles, aviones y chasis de camión.

Los puertos naturales para el atraque de los buques cargueros de contenedores, son los que se localizan en la costa oeste de Estados Unidos, es aquí donde comienza su distribución multimodal, por vía férrea o carretera y/o aérea, hacia el resto de la Unión Americana. Por esta razón, la mayoría del incremento del comercio fue absorbido a partir de que se reconoció al BRIC como potencia exportadora saturando los puertos naturales de entrada, llegando a situaciones críticas por falta de infraestructura y capacidad en sus operaciones desde la década de los 90's, no tan solo en los arribos de los buques, sino que también por consecuencia de vías terrestres existentes, utilizadas en el movimiento de carga de los puertos, al resto de los Estados Unidos.

Hay estudios y propuestas hechos por las diferentes autoridades Estadounidenses portuarias que más adelante analizaremos y que proponen encontrar soluciones a los problemas de saturación ya sea con la ampliación de los puertos existentes, y que se ven afectadas por diferentes variables como su entorno actual, o por estar rodeados por zonas urbanas y la oposición de las estas mismas comunidades adyacentes a los puertos para la expansión de los puertos, pues argumentan que estos son los principales contaminadores del aire, en el caso de los puertos de Los Ángeles y Long Beach esta el plan estratégico 2006-2011 (Knatz, 2011), que implican un costo económico, político, administrativo y de logística, que más adelante como ya se dijo serán comentados.

Por otro lado, hay variadas restricciones ambientales en el sistema portuario reguladas por la Agencia de Protección del medio Ambiente de los Estados Unidos (Jackson, 2012), que restringen y encarecen las actividades comerciales, y a pesar de los intereses

económicos que se tienen, es prácticamente imposible cambiarlas y permitir un crecimiento mayor de los puertos.

A lo anterior, de acuerdo al plan de desarrollo del puerto de los Ángeles y Long Beach 2006-2011, cabe mencionar, han limitado sus actividades por conflictos laborales y sindicales en numerosas ocasiones. Huelgas y disputas laborales, han detenido en repetidas ocasiones las operaciones normales de dichos recintos portuarios; aumentando los tiempos de descarga y carga de buques, internación y salida de aduanas de contenedores, cargos por almacenajes y demoras, que finalmente se ven reflejados en problemas logísticos para todos los involucrados, en el movimiento de la carga.

Esta situación ha tenido nuevos retos con las medidas de seguridad internacional, "*C-TPAT Customs-Trade Partnership Against Terrorism, BASC Business Anti-Smuggling Coalition Customs and Border Protection*" entre otras, que fueron implementadas después de los ataques terroristas del 11 de septiembre del 2001, medidas que incrementan los tiempos de entrada a territorio estadounidense, que si no son aplicadas correctamente, se tendrán sanciones o multas, o decomiso de la carga por errores en la documentación de la carga.

Como resultado los puertos de Los Ángeles, Long Beach y Oakland, resultan muy caros para las empresas navieras e intermediarios logísticos, haciendo muy difícil el asegurar una entrega oportuna "*JIT*" - *Just in Time*-, de los contenedores, a su destino final.

Este escenario afecta a grandes empresas trasnacionales como Costco y Wall Mart que buscan tener más eficiencia y eficacia en su logística, buscado opciones incluso fuera del

sistema portuario estadounidense, y situando sus mirada en el sistema portuario mexicano.

De acuerdo al Programa Maestro de Desarrollo, Puerto Lázaro Cárdenas 2006-2011 el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, contaba en el periodo 2006-2011 con tan solo infraestructura para la recepción de materias primas. Con este programa se tuvo la oportunidad de diversificarse en terminales de Contenedores (Isla de En medio e Isla Cayacal), Terminales de Usos Múltiples (Medina, 2010), que ayudó a compañías como Wall Mart, a ingresar los productos que importaba de Asia por medio de este puerto, sustituyendo el ingreso de su carga por los puerto de Los Ángeles y Long Beach. Gracias a este Programa de desarrollo, diferentes empresas navieras como Maersk Line, CSAV, China Shipping, Hamburg Sud, Happag Lloyd entre otras, utilizan este puerto con servicios semanales y quincenales, incrementando su importancia en el acceso a la costa este de los Estados Unidos. Los Objetivos que este programa buscó y que de acuerdo al director del puerto Rubén Medina González logrón concretar los siguientes puntos:

- “1.- Maximizar la aportación de valor del Puerto a las cadenas productivas para coadyuvar al desarrollo económico y social de su zona de influencia.
- 2.- Aumentar la rentabilidad (económica y social) con crecimiento.
- 3.- Optimizar Costos.
- 4.- Desarrollar inversiones productivas.
- 5.- Maximizar ingresos.
- 6.- Ser reconocidos como la mejor opción de enlace para las cadenas productivas vinculadas con sus oportunidades de negocio.
- 7.- Diversificar los productos y servicios.
- 8.- Conseguir nuevos clientes / usuarios.
- 9.- Mejorar, innovar y sistematizar los procesos a las necesidades de los clientes / usuarios.
- 10.- Mejorar la disponibilidad de la infraestructura a las nuevas necesidades.
- 11.- Garantizar el cumplimiento de los rendimientos operacionales de las terminales portuarias.
- 12.- Garantizar coherencia estratégica de inversiones.
- 13.- Atraer inversiones privadas.
- 14.- Mejorar la coordinación entre los actores, para consolidar a la comunidad portuaria.

- 15.- Mejorar los procesos de investigación de mercado.
- 16.- Promover la Integración de los servicios en las cadenas de transporte multimodal.
- 17.- Vincular el desarrollo Puerto – Ciudad.
- 18.- Fomentar una cultura de protección, seguridad y conservación del medio ambiente.
- 19.- Desarrollar conocimientos y competencias clave.
- 20.- Contar con sistemas de información eficientes y confiables que permitan el desarrollo del puerto.
- 21.- Orientar los actores clave a la estrategia y el cambio cultural.
- 22.- Conseguir que el equipo humano esté comprometido y motivados con el sistema de gestión”.

Cosco también intentó de manera similar durante las temporadas estacionales donde se incrementa el movimiento de carga vía (Septiembre, Octubre, Noviembre y Diciembre de cada año), el internar la carga de importación de Asia por el puerto de Ensenada, para liberar el congestionamiento que sufrían y aun sufren los puertos estadounidenses. En ambos puertos, una vez ingresada la mercancía a territorio nacional, como importación temporal, se llevaron a los Estados Unidos por vía terrestre, ya sea por carretera o ferrocarril.

Es necesario mencionar que las terminales portuarias mexicanas mencionadas, presentan ciertas desventajas.

Ensenada llegó a su mayor crecimiento posible, por su localización rodeada de asentamientos urbanos, y el Puerto de Lázaro Cárdenas presenta problemas, por la distancia que tiene con los Estados Unidos. De aquí es que surge la necesidad de un nuevo puerto de altura, próximo a los puertos de la costa oeste estadounidenses de Los Ángeles, Long Beach y Oakland, con capacidad de crecimiento y expansión en un futuro. Diversos estudios de factibilidad realizados por empresas navieras internacionales, Maersk Lines, China Shipping, Nippon Yusen Kaisha entre otras, en conjunto con autoridades mexicanas

como el Centro de Investigación Científica y de Educación Superior de Ensenada, Baja California (Maske, Lares, & Álvares, 2011), la Secretaría de Economía y su Plan Nacional de Infraestructura 2007-2012, así como la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, proponen como solución, que Punta Colonet, ubicada a 130 km. al sur del Puerto de Ensenada, puede ser la opción más viable, que está apoyado con Alianza para la Seguridad y Prosperidad en América del Norte, (ASPAN) y proponen la posibilidad de que agentes aduanales norteamericanos, estén presentes en recintos y terminales mexicanas, aumentando la rapidez en los tiempo en tránsito de contenedores a su entrega final en Estados Unidos, gracias a que los trámites aduanales, pago de impuestos, inspección del contenedor y nacionalización de la carga, se realizarían en el puerto mexicano; esto agilizaría el cruce en la frontera México-Estados Unidos, donde se presentan los mayores retrasos.

De materializarse dicho proyecto, México podría posicionarse como eje estratégico del comercio inter-oceánico, lugar que ocupó durante varias décadas y que posiblemente ayude a que también se desarrolle comercio con el centro y sur de América, y como conexión al Caribe y Europa.

### PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Al construir la Plataforma Logística Punta Colonet en Ensenada Baja California, México tendrá beneficios al reposicionarse como un eje estratégico del Comercio Internacional?



## HIPOTÉISIS

La construcción de la Plataforma Logística Punta Colonet, representa un beneficio a México, como actor internacional en el Comercio Internacional

## OBJETIVO

La finalidad del trabajo propuesto, es la de evaluar los obstáculos que presenta el proyecto de Punta Colonet, así como los beneficios que traería. El primer interés, es el de superar los retos que la etapa previa a su construcción presenta, y en segundo lugar, los beneficios se darán en forma permanente para México.

Cabe mencionar de que conforme la estrategia de desarrollo y competitividad sectorial prevista en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2001-2006 y que aparece en el Diario Oficial de la Federación el 7 de Agosto 2006 habilitando a Bahía Colonet en el municipio de Ensenada como puerto de altura y cabotaje, tienen un rechazo por parte del Grupo Minero de Baja California el cual ha ido perdiendo fuerza ya que a partir de agosto del 2007 el Gobierno Federal canceló la concesión minera con el título 225263 a favor de dicho grupo, que estaba situado en la zona de interés para la construcción de la Plataforma Logística Punta Colonet, y que a pesar de que legalmente ya no tiene actividad en la zona el Grupo Minero recibió diferentes propuestas por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), con el fin de negociar varias posiciones de atraque de buques, en Punta Colonet. La SCT también propone reubicar la concesión minera, de cualquier forma la resolución tomada por el gobierno federal parecería que se libera el

único escollo que mantenía el gobierno alrededor del proyecto Punta Colonet (Vargas, 2009).

Existen también algunos intereses dentro de la comunidad ejidal donde se podría construir el puerto, la falta de infraestructura de transporte básica para el acceso y funcionamiento del puerto que son puntos de análisis para la construcción del puerto.

Como beneficios de la construcción de la plataforma logística, aporta la activación económica de toda la región involucrada, inversión extranjera directa, oportunidades de empleo calificado, así como los beneficios que traería a todo el país, la posibilidad de convertir a México en un eje nodal del comercio internacional, apoyado de prácticas y políticas estatales claras y transparentes y de una inversión pública y privada abierta. Si pudiese lograr esto, se compensaría fácilmente el reto de enfrentar la construcción de la plataforma logística en Punta Colonet.

### IMPORTANCIA DEL TEMA

Punta Colonet es el proyecto de infraestructura transexenal más grande en la historia de México, que inicia con el decreto de habilitación hecho Presidente Vicente Fox Quesada durante su sexenio 2000-2006 para que Bahía Colonet tenga facultades de puerto de altura y cabotaje y que continua por medio de licitaciones hechas por Presidente Felipe Calderón Hinojosa y que continúan actualmente como propuesta y desarrollo para su construcción y posicionamiento en el mercado. Se trata de una inversión a largo plazo multimillonaria que busca la participación de la iniciativa privada nacional e internacional, junto con la inversión pública, que crearía nuevos asentamientos urbanos, con el fin de

cubrir las necesidades del puerto. De aquí su importancia, la cual radica en las repercusiones económicas y sociales. También involucra el desarrollo de comercio y aprovechamiento de tratados comerciales que México ha firmado

Una gran cantidad información periodística y publicaciones especializadas, tanto en México como en los Estados Unidos, muestran interés por invertir en el proyecto, entre las que están Hutchison Port Holdings, y DP World Marine Terminals Corp (Rice, 2008).

## METODOLOGÍA

La investigación se basa en una observación cualitativa de acuerdo a la guía para la recolección e interpretación de datos sobre innovación, Manual de Oslo Tercera Edición. Ya que Punta Colonet es un proyecto que no se ha llevado a cabo, donde la información técnica, es de carácter confidencial, no es posible presentar un estudio total cuantitativo sobre las repercusiones del proyecto. El análisis cualitativo se lleva a cabo por medio de los elementos que rodean la construcción del puerto y que la construcción del mismo, resultará favorable para México.

La información oficial es de carácter confidencial o restringido al uso particular o institucional. De aquí que las fuentes de información que se utilizan son primordialmente notas e publicaciones oficiales y de instituciones públicas y fuentes consultadas en la hemeroteca, así como entrevistas a personas involucradas.

## SITUACIÓN ACTUAL

Asia se considera como el principal actor del crecimiento mundial del comercio de acuerdo a análisis presentados por el Fondo Monetario Internacional (Akhtar, 2009) y por Goldman Sachs Group Inc. acuñó el término BRIC hace 10 años, para agrupar a Brasil, Rusia, India y China como los mercados emergentes con mayores posibilidades de expansión y desarrollo.

Estos cuatro países fueron considerados en su momento los próximos motores de la economía mundial y, en efecto, jugaron un papel muy importante durante la crisis financiera del 2008, debido a su fuerte industria manufacturera, así como su dinamismo en la compra y venta de diferentes productos y servicios (Birones, 2012).

Esta zona geográfica por sí misma, genera dos terceras partes del movimiento de carga marítima en buques graneleros y en buques portacontenedores o carga contenizada en el mundo. Los principales países contribuyentes en el aumento comercial son: China, India, Japón, los Tigres Asiáticos (Hong Kong, Taiwán, Singapore y Corea del Sur) y Rusia.

El Ingreso de China a la Organización Mundial del Comercio (*World Trade Organization WTO*) en el 2001, permitió que ganara acceso mayor a los mercados internacionales, lo cual ha aprovechado para incrementar enormemente el movimiento de carga dirigida principalmente a Norteamérica. Representando China 10.4% de las exportaciones mundiales totales, por lo que ocupa el primer lugar a nivel mundial seguido por Estados Unidos con el 8.4% y por Alemania con el 8.3% (Lamy, 2012).

Miles de millones de dólares y porcentaje 2010									
Orden	Exportadores	Valor	%	Variación porcentual anual	Orden	Importadores	Valor	%	Variación porcentual anual
1	China	\$ 1,578	10.4	31	1	Estados Unidos	\$ 1,969	12.8	23
2	Estados Unidos	\$ 1,278	8.4	21	2	China	\$ 1,395	9.1	39
3	Alemania	\$ 1,269	8.3	13	3	Alemania	\$ 1,067	6.9	15
4	Japón	\$ 770	5.1	33	4	Japón	\$ 694	4.5	26
5	Países Bajos	\$ 573	3.8	15	5	Francia	\$ 606	3.9	8
6	Francia	\$ 521	3.4	7	6	Reino Unido	\$ 560	3.6	16
7	Corea, República de	\$ 466	3.1	28	7	Países Bajos	\$ 517	3.4	17
8	Italia	\$ 448	2.9	10	8	Italia	\$ 484	3.1	17
9	Bélgica	\$ 412	2.7	11	9	Hong Kong, China	\$ 442	2.9	25
10	Reino Unido	\$ 406	2.7	15	10	Corea, República de	\$ 425	2.8	32
11	Hong Kong, China	\$ 401	2.6	22	11	Canadá a	\$ 402	2.6	22
12	Rusia, Federación de	\$ 400	2.6	32	12	Bélgica	\$ 390	2.5	11

Fuente: (World Trade Organization, 2012)

Actualmente el 37% de las importaciones de los Estados Unidos provienen de Asia y el 19.3% de China (CIA World Fact Book, 2012). Por esta razón, no es difícil entender que se tengan problemas de saturación, almacenaje y demoras que han sufrido los puertos del pacífico de Estados Unidos, y a mediano plazo solo parecen agravarse estos problemas.

El año 2008 se considera parte importante en la historia de la economía y el comercio mundial. El crecimiento de la economía mundial, representado por el producto interno bruto, se desaceleró rápidamente en la última parte de 2008, al entrar en una segunda fase, más aguda, la crisis financiera que había empezado en los Estados Unidos en 2007.

“El PIB mundial no creció sino un 2,0%, tasa muy inferior al 3,7% de 2007 y al promedio anual del 3,5% registrado durante el período 1994-2008. La pauta general fue de crecimiento continuado en los tres primeros trimestres de 2008, en los que los países exportadores de petróleo se beneficiaron en particular de los elevados precios, sin precedentes, de los productos básicos, seguido por un crecimiento vacilante a finales de 2008 y en el primer semestre de 2009 —que se manifestó ante todo en las regiones desarrolladas y se extendió después a las economías en desarrollo y los países con economías en transición (Secretaría de la UNCTAD, 2009)”

Crecimiento del volumen del comercio mundial de mercancías 2005-2010						
Exportaciones			Variación Porcentaje Anual	Importaciones		
2005-10	2009	2010		2005-10	2009	2010
3.5	-12.0	14.0	Mundo	3.0	-13.0	13.5
-3.0	-17.5	9.0	Canadá	1.5	-16.0	14.5
3.5	-14.5	21.5	México	3.0	-20.0	23.5
4.0	-14.0	15.5	Estados Unidos	-0.5	-16.5	15.0
1.0	-8.0	5.5	América del Sur y Central	9.5	-16.5	23.5
1.5	-14.0	11.0	Europa	1.0	-14.0	9.5
1.5	-14.5	11.5	Unión Europea (27)	1.0	-14.0	9.5
-1.5	-3.0	-3.0	Noruega	3.5	-13.5	9.0
2.0	-15.5	9.0	Suiza	2.5	-10.5	9.5
3.0	-5.0	6.0	Comunidad de Estados Independientes (CEI)	7.5	-28.0	18.5
3.5	-4.5	12.5	Australia	5.5	-11.0	10.0
13.0	-10.5	28.5	China	11.5	3.0	22.0
-7.5	-1.0	-16.5	Hong Kong, China	5.0	-5.5	17.5
11.5	-6.0	22.0	India	13.5	3.5	13.0
3.5	-25.0	27.5	Japón	0.0	-12.0	10.0
7.0	-7.5	20.0	Seis países comerciantes del Asia Oriental*	4.0	-13.0	19.5

\* Hong Kong, China; Malasia; República de Corea; Singapur; Tailandia; y Territorio Aduanero Distinto de Taiwán, Penghu, Kinmen y Matsu (Taipéi Chino).

Fuente: (World Trade Organization, 2012)

Es conveniente mencionar que de acuerdo a los ciclos económicos mundiales de acuerdo a la teoría de Nikolai Kondratieff se espera un crecimiento y recuperación económica y del intercambio comercial regrese a sus niveles anteriores, y probablemente los rebase después de los movimientos actuales de recesión mundial (Arrighi & Silver, 2001).

Igualmente se analizará la situación de los puertos del Pacífico en Norteamérica en cuanto a aumento de movimiento y capacidad de carga durante la última década, y la problemática que presentan. Además, se compara en el mismo periodo 2000-2010 la situación de los puertos del pacífico mexicano. Consecutivamente, se ubica el puerto de Bahía Colonet, en términos comparativos con proyectos alternos como la ampliación del

canal de Panamá y el proyecto transístmico en el Istmo de Tehuantepec, para finalmente hacer un esquema de las circunstancias generales que involucran al puerto Bahía Colonet.

### INFRAESTRUCUTRA PORTUARIA EN EL PACÍFICO NORTEAMRICANCO

De acuerdo a los motivos expuestos, los puertos del océano Pacífico son de los más activos del mundo. En 2008 el total mundial del comercio de carga en contenedores ascendió, según las estimaciones, a 137 millones de contenedores de 20' (TEUS siglas en ingles para *"Twenty Feet Equipment Units"* (1.300 millones de toneladas), lo que representa un incremento del 5,4% respecto del año anterior y con un decremento del 15% para el año siguiente 2009 de acuerdo a la información mundial disponible (Johnson, 2011).

Cabe mencionar que los puertos asiáticos en China, Japón, Hong Kong, Malasia, Corea, Singapur Tailandia e India y conjuntamente, mueven tráfico de altura es decir carga en contenedores, buque tanques y barcos graneleros, como lo hacen casi exclusivamente los puertos Norteamericanos, y que además poseen una acelerada actividad de cabotaje es decir la capacidad de mover carga con buques más pequeños (*"Feeders"*) dentro de los puertos de un mismo país, como resultado del enorme comercio inter-asiático. Los puertos asiáticos, a pesar de operar con un mayor volumen de contenedores, no presentan las dificultades de saturación, en relación a las que sufren los puertos norteamericanos. Esto es el resultado de una mejor distribución y eficiente logística en los puertos del continente asiático, producto de una larga tradición portuaria y avances

tecnológicos; y sobre todo, a un gran control del estado sobre las organizaciones obreras, que ayuda a evitar huelgas o paros que dificulten la operación portuaria.

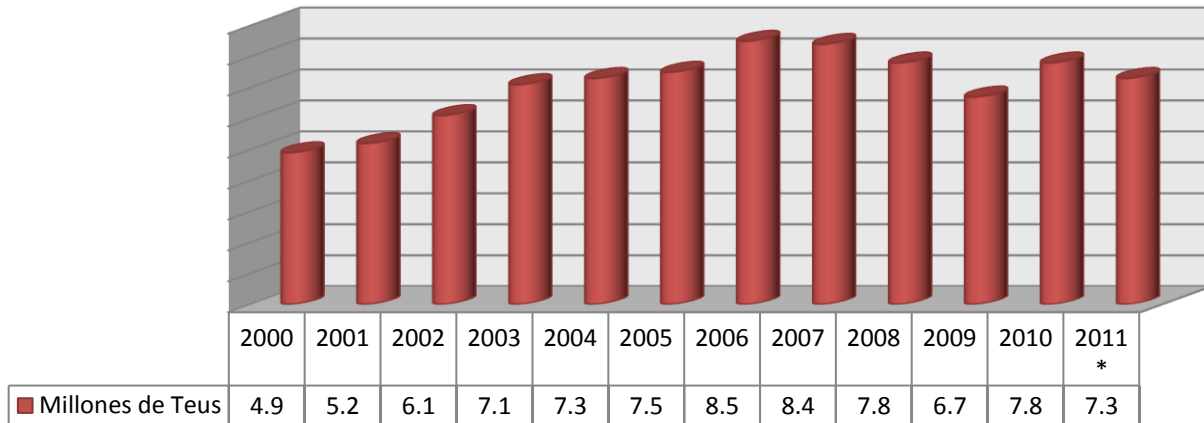
Después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, el sistema portuario estadounidense amplió sus medidas de seguridad, tramites de internación de mercancía y burocratización a la importación. Las nuevas implementaciones tomadas, aumentan el número de filtros de seguridad por los que debe pasar el contenedor, documentación requerida y avisos previos a la salida de la carga en los puertos de origen. Como resultado se tiene un aumento en los costos pues las regulaciones de seguridad y las implementaciones que estas tienen aumentan al necesitar operativos y documentos extra que a su vez tienen un tiempo para realizarse y llevar a su operación los puertos de Estados Unidos.

### LONG BEACH Y LOS ANGELES

Ubicados ambos puertos (Long Beach y Los Ángeles) en la bahía de San Pedro, en el condado de Los Ángeles, uno al lado del otro, son considerados como un mismo sistema portuario. Ambos puertos representan el mayor movimiento de carga contenirizada de los Estados Unidos, moviendo, únicamente el puerto de Los Ángeles un total de 7.8 millones de TEUS en el 2010 (The Port of Los Angeles, 2012).



## Millones de Teus 2000-2011

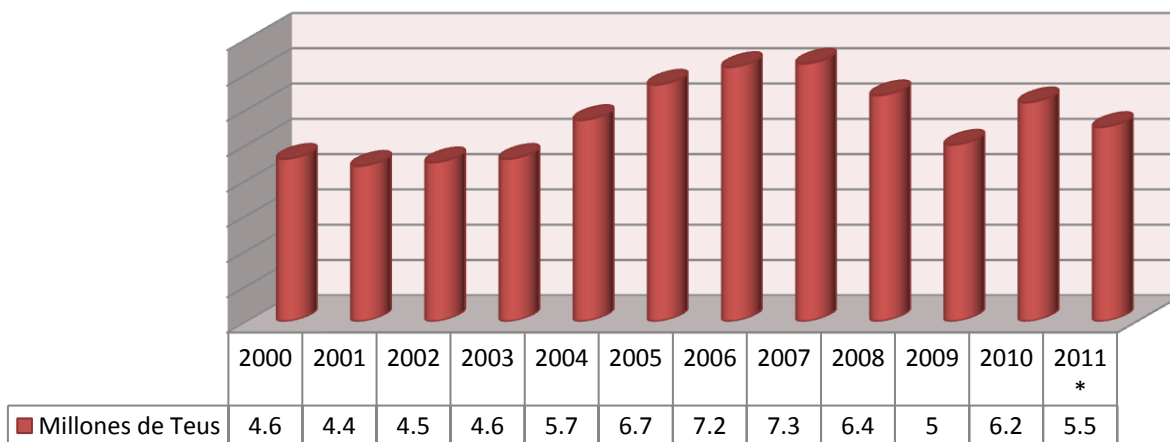


\*a Noviembre 2011

Fuente: Elaboración propia con datos del puerto de Los Ángeles

El puerto de Long Beach movió un total de 6.2 millones de TEUS en el 2010 (Port of Long Beach, 2012). A nivel mundial se encuentran en el 7° lugar Los Ángeles, y en el 8° lugar Long Beach, seguidos por Hamburgo en Alemania y Amberes en Bélgica (Rosenberg, 2011).

## Millones de Teus 2000-2011



\*a Noviembre 2011

Fuente: Elaboración propia con datos del puerto de Long Beach

El principal movimiento de carga de estos puertos es con China, Japón, Taiwán, República de Corea y Tailandia, en ese orden, con operaciones cercanas a los 223 mil millones de dólares durante el 2009. Tanto Long Beach como los Ángeles cuentan con terminales especializadas para carga contenirizada, movimiento de líquidos en ISO Tanques y buques petroleros, servicio RoRo "*Roll on Roll off*" para automóviles<sup>3</sup>, carga a granel y manejo y almacenamiento de carga peligrosa. Por estas estadísticas podemos decir que ambos puertos son el eje nodal para el comercio entre Asia y Norteamérica.

No obstante, aunque los puertos de Long Beach y Los Ángeles cuentan con grandes activos en posiciones de atraque, grúas, almacenes, zonas para desconsolidación y consolidación de carga, etc. se ven afectados por diversos problemas. Dentro de los que caben mencionar están: congestiónamiento de carga, problemas laborales, huelgas y problemas relacionados con la contaminación del medio ambiente que limitan el crecimiento de ambos puertos.

Los problemas de saturación que los puertos enfrentan, no permiten que estos crezcan con el ritmo comercial que enfrenta la región. El resultado es que los tiempos de carga y descarga de mercancía, así como trasbordos e internación de contenedores, sean elevados para las compañías marítimas, y los gastos por demoras y almacenajes, impacten directamente al importador en sus precios finales de venta.

---

<sup>3</sup> El servicio Roll on/Roll off son buques diseñados para mover carga que dentro de su naturaleza cuente con ruedas como automóviles, camiones, vagones de ferrocarril, maquinaria pesada etc.

Durante el 2007 y 2008 los sindicatos de estibadores y astilleros, han sido los principales causantes en el mal funcionamiento de los puertos, aunados a ellos está el sindicato de transporte terrestre por camión, que dificulta la entrega oportuna de la carga.

Las propuestas planteadas en el Plan Estratégico 2006-2011 hecho por la Dra. Geraldine Knats, primer director ejecutivo mujer, del puerto de los Ángeles, para subsanar el congestionamiento dentro de los puertos es la construcción de más vías terrestres (carreteras y vías férreas), que comuniquen a los puertos y den salida a los contenedores del puerto, se está trabajando un proyecto para aumentar la profundidad de los canales, de manera que se puedan recibir embarcaciones que requieran un mayor calado, y con mayor carga de TEUS. De acuerdo con la Dra. Knats, la carencia de terreno no es un problema para el crecimiento de los puertos, ya que existe la posibilidad de tener un desarrollo mar adentro, y así aumentar la eficacia y eficiencia, de acuerdo a su artículo *“National Port Planning: A Different Perspective”* (Knatz, 2006) prevé que para el año 2025, esta opción será sobrepasada por las necesidades del puerto, con la consecuencia de que los Estados Unidos, se queden sin la posibilidad de tener una infraestructura portuaria necesaria, dado el incremento comercial mundial. Actualmente el proyecto por la Dra. Knatz está siendo evaluado para verificar que los puntos propuestos se hayan cumplido, sin embargo por la recesión que se vivió en los Estados Unidos algunas de las obras de infraestructura carretera y servicio ferroviarios propuestas están detenidas por falta de fondos.

Podemos también citar las limitantes que grupos ambientalistas locales (i.e. Greenpeace, Green Environmental Group, CPS Environmental Group etc.) y la Agencia de Protección del

Medio Ambiente de los Estados Unidos quienes presionan a las autoridades portuarias y regulan de una manera muy importante las operaciones portuarias con el fin de evitar el deterioro del medio ambiente, estas organizaciones han logrado convencer al público de los efectos dañinos para el medio ambiente, con la ampliación masiva de las vías de acceso a los puertos, ya que el aumento de carga, por el movimiento de camiones y ferrocarriles, generaría gases nocivos por la combustión de energéticos fósiles, sin contar los daños al ecosistema marítimo, por el dragado para la profundización de los canales.

Por el Sistema de Administración del Medio Ambiente de la Dra. Geraldine Knatz el cual busca el apoyo de las organizaciones portuarias y agencias navieras, y se intentará tener un consenso entre los grupos ambientalistas y los residentes, para no dañar intereses de terceros. Sin embargo acepta que se podrán tener problemas relacionados con la contaminación, pero estos pueden ser superables.

“Tenemos iniciativas revolucionarias como el programa de limpieza de camiones, numerosos esfuerzos para electrificar las actividades del puerto para reducir el consumo de energéticos fósiles y evitar los gases que llevan a efectos de tipo invernadero (Knatz, 2011)”

## OAKLAND

El puerto de Oakland, comparte su actividad en la misma bahía con el puerto de San Francisco, de aquí que pudieran ser analizados y ser estudiados como uno mismo, sin embargo la mayor actividad portuaria relacionada a carga, se concentra en el puerto de Oakland ya que el puerto de San Francisco a partir del 2004 cerró operaciones para carga contenirizada y derivó sus actividades portuarias a la pesca, buques de pasajeros y carga suelta (Port of San Francisco, 2012).

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
------	------	------	------	------	------	------

**Carga Suelta / BREAKBULK**

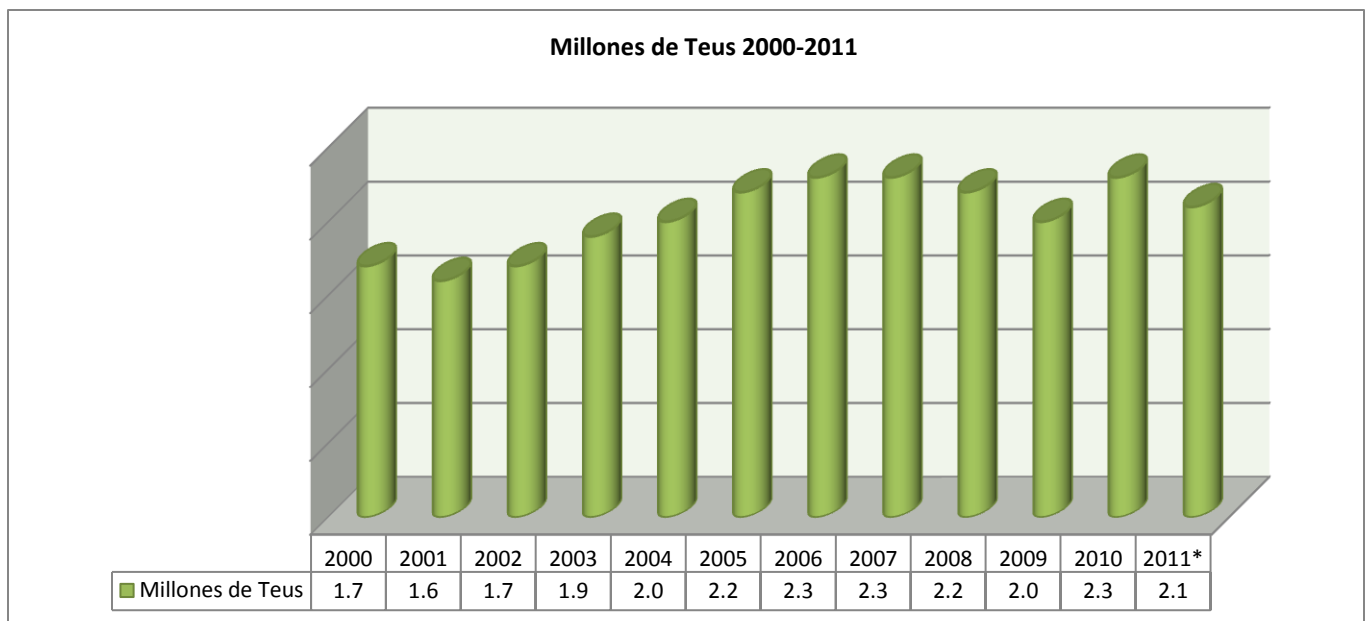
Importaciones	223,900	220,800	252,700	160,750	79,530	11,570	21,286
Exportaciones	500	7,200	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>224,400</b>	<b>228,000</b>	<b>252,700</b>	<b>160,750</b>	<b>79,530</b>	<b>11,570</b>	<b>21,286</b>

**Carga / CONTENEDORES**

Importaciones	427,548	0	0	0	0	0	0
Exportaciones	223,502	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>651,050</b>						

Fuente: Elaboración propia con datos del puerto de San Francisco

Considerado por su propia autoridad portuaria, como el cuarto puerto de carga más importante en los Estados Unidos. En el 2010 movilizó 2.3 millones de contenedores, cuenta también con un aeropuerto internacional, con el cual puede realizar operaciones multimodales aéreas, y cuenta también con posibilidades para tránsitos terrestres (Port of Oakland, 2012).



\*a Noviembre 2011

Fuente: Elaboración propia con datos del puerto de Oakland

Siendo un puerto primordial en el comercio Asia-Estados Unidos, tiene una gran desventaja que no permite su desarrollo y sustentabilidad a mediano plazo, pues no puede crecer por la falta de espacio disponible. En 1990, el puerto de Oakland adquirió por medio de un arrendamiento una base naval en desuso, para poder seguir expandiendo el puerto y dar un mejor servicio, pero dicho espacio se está agotando (Girard, 2004) y es difícil o casi imposible encontrar espacio para seguir creciendo.

El crecimiento mar adentro, tampoco es una posición que el puerto pueda tener, pues existen leyes y reglamentos que limitan su desarrollo, a partir del litoral que ocupan. Hay dos factores que han limitado el crecimiento del puerto, el primero fueron los ataques terroristas del 11 de septiembre 2001, que desvió varios de los recursos destinados al desarrollo de infraestructura portuaria, ahora dirigidos a aumentar la seguridad en el puerto. Como segundo factor al igual que en Long Beach y Los Ángeles, los grupos ambientalistas de la ciudad de Oakland, han logrado suspender el crecimiento y dragado del puerto por el daño ecológico, y la falta de espacio para colocar el material extraído del fondo del mar. Por lo que se considera que para el año 2025 este llegue a su punto máximo, en cuanto a actividad comercial se refiere (Knatz, The Port of Los Angeles, 2011).

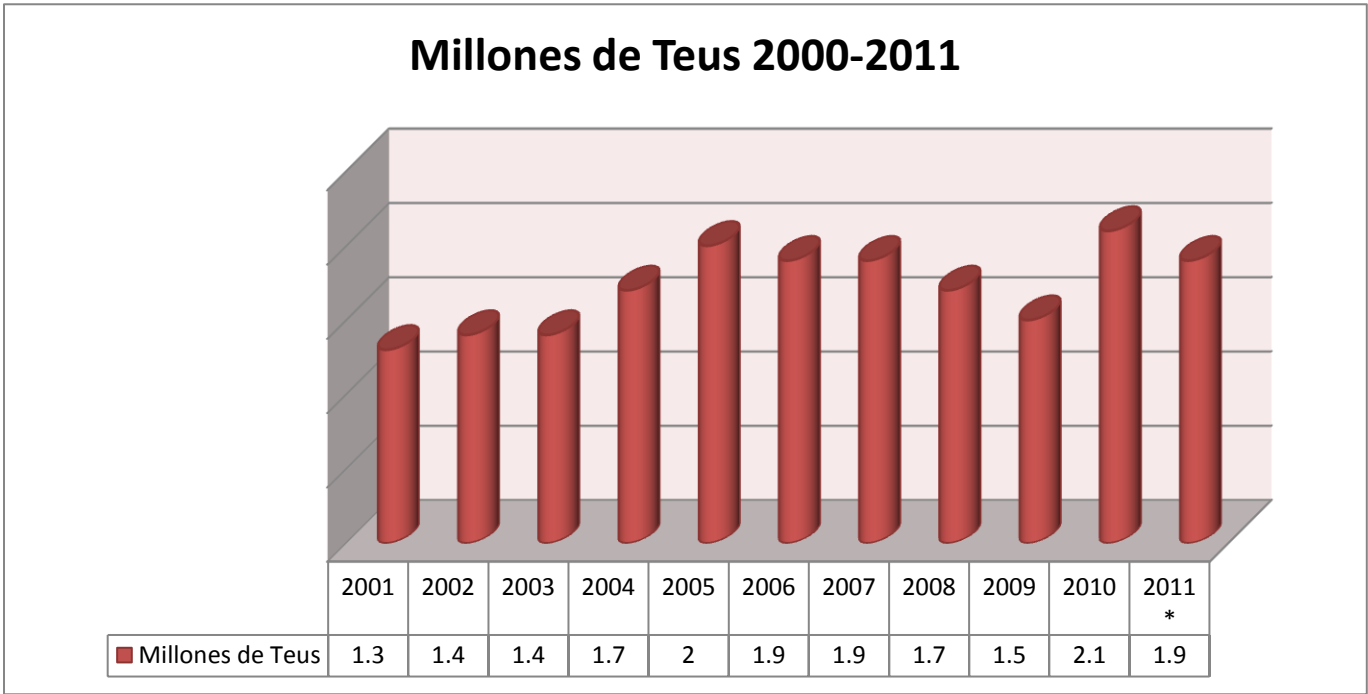
## SEATTLE

El puerto de Seattle tiene la capacidad de recibir a las embarcaciones de alto calado<sup>4</sup>, cuenta también con la posibilidad de dar servicio multimodal para carga aérea y terrestre para importación, o reexportación de carga dentro y fuera de los Estados Unidos. Su

---

<sup>4</sup> Embarcaciones que por la cantidad de carga bruta mayor a 35 mil toneladas necesitan una profundidad que cubra la parte sumergida del buque para su arribo a puerto.

localización geográfica lo sitúa como el puerto estadounidense más próximo al continente asiático. Tuvo un movimiento en 2011 de alrededor de 1.9 millones TEU'S y aproximadamente el 65% de la carga contenirizada tuvo como destino final, zonas fuera del aérea del puerto, convirtiendo a Seattle en un centro de distribución nacional e internacional (Port of Seattle, 2012).



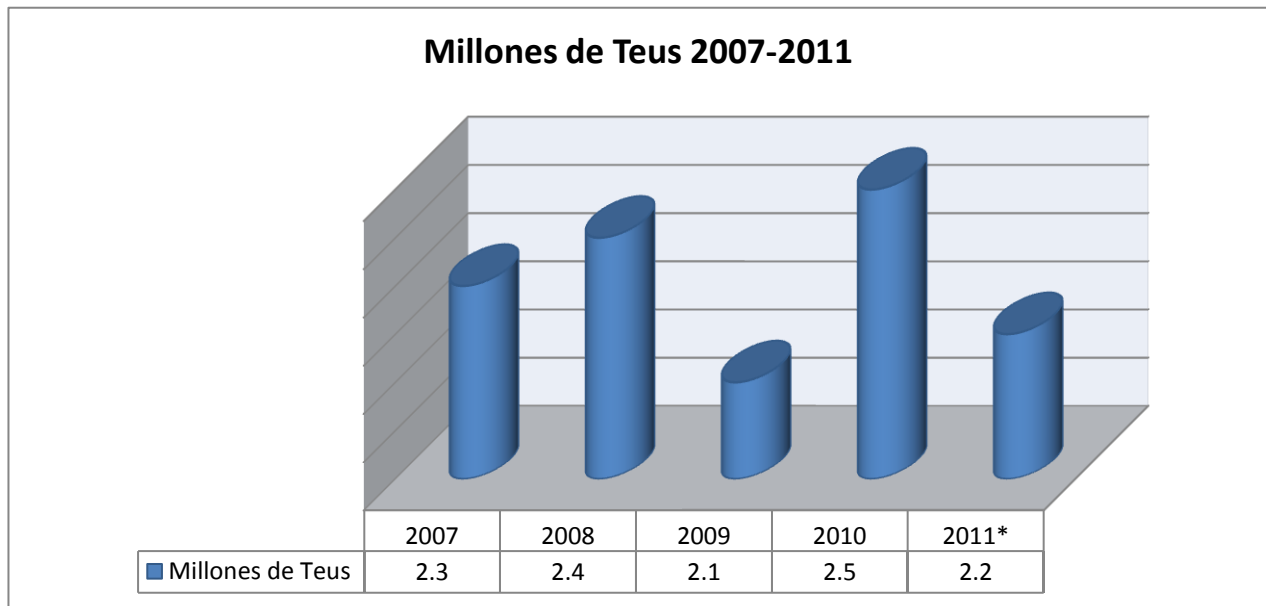
\*a Noviembre 2011

Fuente: Elaboración propia con dato del puerto de Seattle

Por otro lado, el aeropuerto de carga “*Seattle-Tacoma International Airport*” situado al sur del puerto marítimo, confronta agudos problemas de saturación, a pesar de los programas de desarrollo propuestos por el departamento de Investigación y análisis del mismo aeropuerto y de la adquisición de nuevos terrenos para la construcción de una tercera pista que entró en operación en 2004, las autoridades del aeropuerto pronostican que este llegara de nuevo a una saturación para el año 2020 (Port of Seattle, 2012).

## VANCOUVER

Es el puerto canadiense más importante. Que desplazó en el 2010 un total de de 2.15 millones de TEUS. Vancouver está perfectamente bien conectado con el medio oeste de la Unión Americana, y cuyo principal punto de arribo de carga, es la ciudad de Chicago. El movimiento de contenedores es hecho primordialmente por medio de líneas férreas de *Canadian Pacific Railway* y *Canadian National Rail*, que dan servicio intermodal “*Double Stack*”, con trenes que mueven dos niveles de contenedores, y conexión por carreteras (Port of Seattle, 2012).



\*a Noviembre 2011

Fuente: Elaboración propia con datos del puerto de Vancouver

Algunos de sus planes de desarrollo, contemplan la capacidad de recibir 5 millones TEUS para el año 2020. Una especial relación entre el puerto de Vancouver con el puerto más grande del sur de China, Guangzhou, ha ayudado a incentivar el movimiento de carga de China a Canadá (Silvester, 2010). Aunque esta relación ha sido estrecha y beneficiosa para



ambos puertos, los importadores y exportadores chinos buscan opciones portuarias, dados los problemas existentes en Vancouver.

A pesar de su infraestructura y de su buena comunicación, se ve enfrascado en problemas de congestión e ineficiencia, lo cual genera a la vista de los comerciantes asiáticos, una imagen no muy confiable y eficaz. El puerto de Vancouver está sujeto a su vez, por varias restricciones ambientales, que restringen su actividad portuaria, así como su expansión. En el año 2005 hubo una huelga de camioneros que ocasionó pérdidas de mercancías y mayores tiempos de entrega. En Julio del 2006, empeoró el conflicto, ya que los transportistas exigían un límite en el número de licencias otorgadas, para el movimiento de carga, con el fin de que la oferta de transporte no afecte los salarios de los camioneros, y puedan contar con empleo. Esto lleva a que algunas empresas marítimas, utilicen puertos como el de Seattle, y otros puertos menores en Canadá, que no cuentan con una infraestructura suficiente para soportar actividades a una gran escala.

### TERMINALES PORTUARIAS EN MEXICO

La política proteccionista, característica de los mandatos gubernamentales post-revolucionarios (1911) hasta 1982, se definió por una economía de carácter excluyente, enfocado a un desarrollo económico cerrado, los puertos mexicanos por consecuencia, no fueron desarrollados de manera importante para el crecimiento comercial del país. La única excepción, fue el Programa de Progreso Marítimo (1952-1958) denominado “Marcha al Mar”, impulsado por el Presidente Ruíz Cortines, donde fueron creados y mejorados setenta puertos (Muñoz, 2007). Como consecuencia, los puertos mexicanos

eran ineficientes con políticas laborales inapropiadas, tecnología de infraestructura limitada (excepto los puertos petroleros como Salina Cruz, Altamira y Coatzacoalcos), y con administraciones viciadas, que llevaron a servicios y actividades en los puertos de baja calidad. En el momento en que México decide adoptar un cambio de modelo económico en la presidencia de Carlos Salinas De Gortari 1988-1994, fue el motor que llevó a que los puertos mexicanos comenzaran su desarrollo.

Con la modernización de los puertos mexicanos propuesta por el Presidente Carlos Salinas de Gortari y la ley de puertos de 1993, surgió la necesidad de un sistema de transporte, que pudiera mover el comercio y la carga de forma local e internacional. Esto se lograría por medio de una descentralización de los puertos mexicanos, permitiendo la participación privada y la modernización de la infraestructura, y de grúas y equipo en los principales puertos del país (Altamira, Coatzacoalcos, Veracruz, Manzanillo, Tampico, Lázaro Cárdenas entre otros).

En desempeño en algunos casos, logró llegar a estándares internacionales los cuales analizaremos de acuerdo a su ubicación en el Océano Pacífico más adelante, en cuanto al manejo de contenedores, carga a granel, atracó y salida de buques. Por otro lado al integrar la cadena de suministro con el transporte terrestre, se suscitaron dificultades como congestionamientos, falta de transportistas terrestres y lugares para almacenamiento de carga que llevan a retrasos y costos adicionales para operadores y usuarios de los puertos. El resultado fue que a pesar de que se logró aumentar la competitividad y calidad en los servicios de los puertos, después de la inversión privada,

este crecimiento se vio disminuido por falta de comunicación y coordinación entre puerto y vías terrestres.

Ahora analizaremos de forma más detallada, la infraestructura de los cuatro principales recintos portuarios en el Pacífico mexicano, que por su ubicación geográfica son importantes para este estudio, por su cercanía con Asia y los Estados Unidos.

### ENSENADA

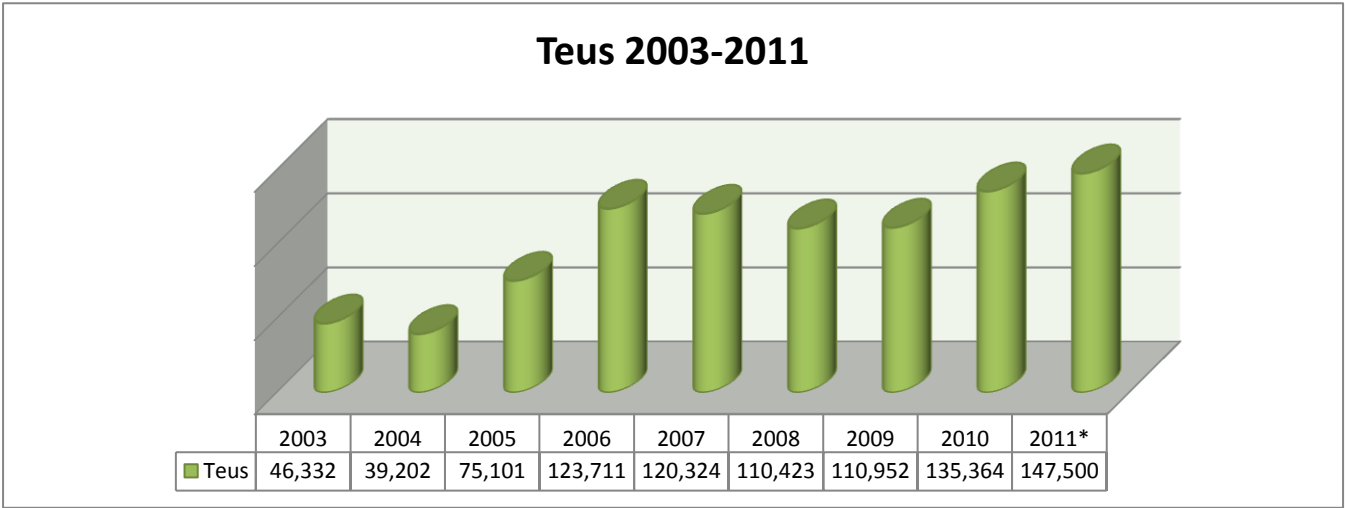
Se caracteriza por ser el puerto Mexicano con mayor cercanía a Asia, así como la costa oeste de Estados Unidos. La zona de influencia del puerto se conforma por los puertos del pacífico estadounidense y canadiense, y los países de la cuenca del pacífico. El puerto de Ensenada comparte su zona de influencia, con los puertos de mayor concentración de carga, a nivel mundial, los puertos de Los Ángeles y Long Beach.

El puerto de Ensenada cuenta con tres cruces fronterizos en Tijuana, Tecate y Mexicali, en Baja California, así mismo impacta otros tres en Sonoita, Nogales y Agua Prieta, en el estado de Sonora. La red ferroviaria asciende a 26,662 kilómetros, y es operada por 6 empresas; en Baja California existe un total de 223.2 km, la mayor estación se encuentra en Mexicali, con una amplia cobertura hacia el sur del país, denominado Corredor del Pacífico, asimismo existen una conexión directa entre Mexicali y Caléxico con *Union Pacific*, que tiene un alcance a Estados Unidos, e incluso Canadá (Administración Portuaria Integral de Ensenada S.A. de C.V., 2011). Además, en la región se cuenta con más de 80 parques y centros industriales (Parques Industriales, 2011), y la concentración de 1,130 maquiladoras, en su mayoría de exportación, (dentro de la zona de influencia del puerto,

se encuentra el 34.7% de total de maquiladoras establecidas en el país) (Directorio de la Industria Maquiladora de Baja California, 2012).

“En la actualidad la industria maquiladora, ubicada en su mayoría en las ciudades de Tijuana, Mexicali y Tecate, aun cuando durante el año 2009 sufrió un debacle, se encuentra en proceso de recuperación, lo que se ha visto reflejado en el incremento paulatino de las importaciones a través del Puerto de Ensenada” (Comercialización: Administración Portuaria Integral de Ensenada S.A. de C.V., 2012).

La actividad económica de la región parece ser alta, sin embargo el tráfico portuario comercial, es reducido, con un movimiento en el 2010 de 135,366 TEUS.



\*a Noviembre 2011

Fuente: Elaboración propia con datos del puerto de Ensenada

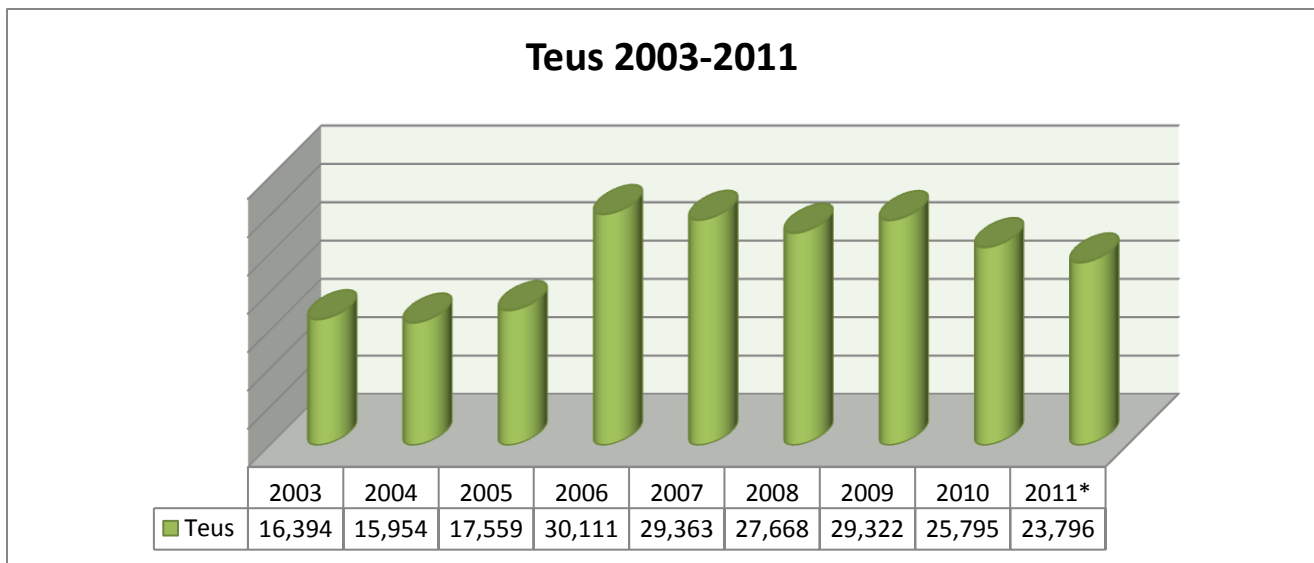
Este puerto es utilizado por diferentes navieras (Maersk, Hapag Lloyd, APL, China Shipping), y de forma eventual y regular, para carga que tiene como destino Estados Unidos, cuando existen contratiempos como alternativa en los puertos de Los Ángeles y Long Beach.

A pesar de la privilegiada ubicación estratégica, hay diversos factores que limitan el desarrollo a este puerto; Ensenada está rodeado de zonas urbanas y sus posibilidades de crecimiento son limitadas. El Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2006-2011, Recinto Portuario de Ensenada, El Sauzal y Costa Azul prevé el desarrollo de la zona, con 21 hectáreas disponibles para futuros desarrollos, 12.6 hectáreas tienen una vocación náutica – turística, y solamente 8.4 tienen una vocación comercial. Las oportunidades de desarrollo que se presentan en el Puerto, son más de índole turística y pesquera (Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2006-2011, 2005). De esta manera, no parece existir posibilidades de incrementar de manera significativa una mayor cantidad de carga. De acuerdo con la Administración Portuaria Integral de Ensenada el Programa Maestro fortaleció y consolidó los negocios existentes, a través de cadenas productivas, basado en el concepto de cluster, el cual permitirá mantener un mejor control de los negocios que se desarrollan en el puerto.

El principal problema que enfrenta el puerto de Ensenada, es la falta de carreteras y efectivos sistemas ferroviarios que ayuden a comunicar al puerto. Esto es consecuencia principalmente de los altos costos de construcción y mantenimiento de las carreteras en la zona, por la inestabilidad de la tierra por ser una zona sísmica, el suelo tampoco es lo suficientemente sólido como para construir líneas férreas, y los volúmenes de carga que se manejan en TEUS, no justificarían sus altos costos, y, aunque se ampliara el puerto, los contenedores enfrentarían graves congestionamientos, antes de llegar a su destino final.

## MAZATLAN

El puerto de Mazatlán tiene una disposición principalmente turística, por el enfoque que las autoridades portuarias disponen. Su actividad comercial es limitada y se enfoca al tráfico de cabotaje, (mover carga entre puertos del territorio nacional) con un movimiento en el 2010 de 25,795 TEU'S (Administración Portuaria Integral de Mazatlán S.A. de C.V., 2012).



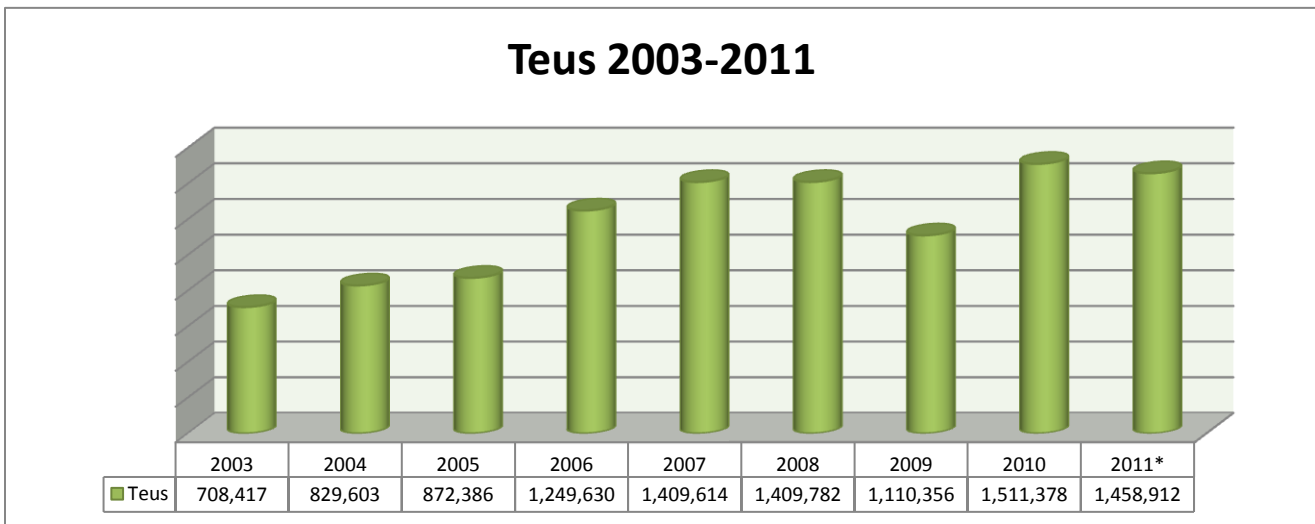
\*a Noviembre 2011

Fuente: Elaboración propia con datos del puerto de Ensenada

De aquí que este puerto no pueda ser visto como una alternativa para la carga, cuyo origen esté en Asia, o cuyo destino es el mercado de la costa oeste de los Estados Unidos, o bien como puente al Golfo de México y el Caribe. De cualquier forma, vale la pena mencionar que Mazatlán se ha especializado en el manejo de carga suelta o *“Break Bulk”*, y servicio de productos pesados como automóviles servicio RoRo.

## MANZANILLO

Debido a la cantidad de contenedores que maneja el puerto de Manzanillo, lo convierte en uno de los puertos más activos de México, con un movimiento de 1.5 millones de TEUS en el 2010. Su localización geográfica hace que sea un puerto estratégico para el comercio internacional con el norte, centro y sur del continente americano, de igual forma con los países de la cuenca del pacífico. El puerto de Manzanillo, cuenta con instalaciones de clase mundial para todo tipo de carga, y se compone de 437 hectáreas, mismas que incluyen zonas de agua, muelles y almacenamiento. Actualmente tiene 19 posiciones de atraque 14 comerciales, 3 para hidrocarburos y 2 para cruceros (Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V., 2012).



\*a Noviembre 2011

Fuente: Elaboración propia con datos del puerto de Manzanillo

El puerto de Manzanillo también tiene problemas que afectan su competitividad. En primer punto, la insuficiencia logística que afecta las conexiones marítimo – terrestre por carretera, y las conexiones marítimo ferrocarril, que aunque tienen una integración

establecida y ofrecen diferentes opciones para internar la mercancía al centro y norte del país, con ayuda de plataformas multimodales como Puerta México, sigue habiendo incertidumbre en los tiempos de entrega de la mercancía, al igual que no hay un control adecuado sobre la mercancía en tránsito por la saturación que el puerto experimenta durante las temporadas estacionales de mas carga (Agosto – Diciembre).

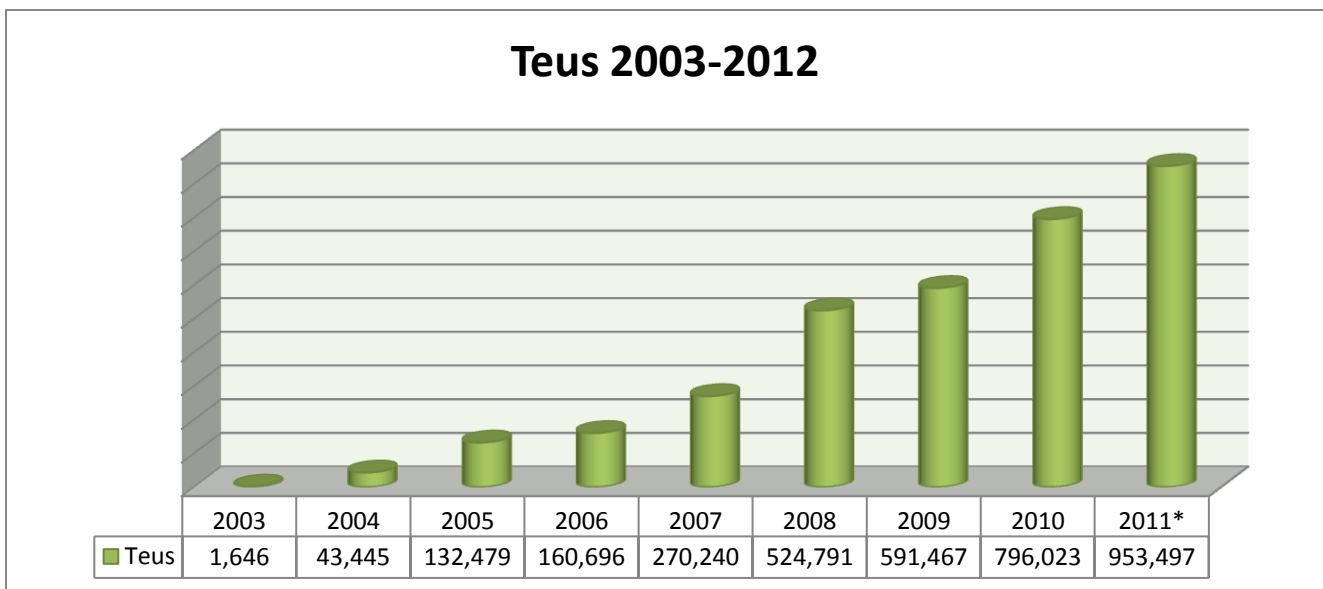
En segundo plano, la saturación del puerto con líneas navieras, y los problemas de comunicación entre autoridades portuarias y usuarios, afecta los tiempos para la internación de la carga, nacionalización de la mercancía, y retrasos en general. En temporadas altas de importación, esto se agudiza, y la certeza en la entrega, se vuelve más difícil. La problemática derivada de la actividad portuaria, se da a conocer a través de un Comité de Operaciones, en el cual intervienen representantes de todas aquellas figuras que de una forma u otra, intervienen en el puerto, y es presidido por la Administración Portuaria Integral de Manzanillo.

Se menciona sobre la posibilidad de ceder, mediante licitación pública, instalaciones, terminales, o áreas para el establecimiento de nuevas instalaciones especializadas. También se contempla, el otorgamiento de contratos para la prestación de servicios portuarios, mediante el establecimiento de reglas claras, que permiten la libre competencia. Se abre la posibilidad a la inversión extranjera, hasta con un 100% de su capital, sujeto a que la aportación sea realizada en empresas constituidas en México (Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V., 2012)



## LÁZARO CÁRDENAS

Es el primer puerto que posee la profundidad necesaria para recibir buques de sexta generación llamados Ultra Large Container Ships (ULCS) que tiene 397.7 metros de eslora, manga de 56.4 metros y calado de 16 metros y que puede transportar hasta 14,500 TEUS (Gutierrez, 2009). Y a pesar de ser uno de los puertos con el mayor movimiento de carga contenirizada en México, con un total de 953,497 TEUS en el 2010 (C.V., Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas S.A. de C.V., 2012).



\*a Noviembre 2011

Fuente: Elaboración propia con datos del puerto de Lázaro Cárdenas

La infraestructura del puerto está especializada en el movimiento de materias primas, (petróleo, metales, granos). Su ubicación geográfica favorece el acceso a los puertos de la Cuenca del Pacífico, es el puerto del pacífico mexicano más cercano al centro del país, con conexiones ferroviarias y carreteras a los Estados de Michoacán, Jalisco, San Luis Potosí,

Morelos, Puebla, Veracruz, Tamaulipas, Distrito Federal, Querétaro, Edo. de México, Guerrero, Guanajuato y Nuevo León.

Lázaro Cárdenas además enfrenta algunas dificultades. Entre ellas destacan la tenencia de la tierra para el establecimiento de empresas, la rehabilitación del recinto fiscal estratégico, y rehabilitación del parque de la pequeña empresa, además de problemas sociales y laborales (Programa Maestro de Desarrollo Puerto de Lázaro Cárdenas 2006-2011).

La empresa Hutchison, operadora de este puerto, tenía planeado invertir 200 millones de dólares para ampliar y mejorar el recinto. Sin embargo, después de haber realizado Hutchinson Port Holding un estudio de factibilidad de Punta Colonet con el apoyo del Gobernador de Baja California Eugenio Elorduy el 29 de Marzo 2004 decidió Hutchinson Port Holding utilizar recursos para el desarrollo de Punta Colonet (Ayala, 2004).

### DESARROLLO DE PUNTA COLONET

Una vez esbozada la situación presente de los principales puertos del Pacífico Mexicano, junto con los puertos de Estados Unidos y Canadá, podemos comentar que enfrentan retos significativos como problemas de espacio para crecimiento en cuanto a lugares para almacenamiento de carga, recepción de buques (muelles), recintos fiscales y aduanales, áreas y patios para el cambio multimodal de transporte, saturación de actividades en temporadas estacionales de carga, con sus diferentes causas, debido a la naturaleza de cada uno de los puertos. Pero a modo de resumen, se tienen similitudes en cuanto a

problemas laborales, falta de inversión, infraestructura, vías de comunicación y distribución.

Existen algunas propuestas por parte de las autoridades portuarias de cada recinto para solucionar las saturaciones y bajos rendimientos de los puertos del Pacífico, para la alcanzar destinos en la zona oeste del continente Americano.

Como alternativa al movimiento a estas saturaciones en los puertos del pacífico norteamericano esta ampliación del Canal de Panamá propuesta por la comisión tripartía de los Gobiernos de Panamá, Estados Unidos y Japón. El programa de ampliación, consiste en la construcción de dos complejos de esclusas<sup>5</sup>, de tres niveles cada una, con tres tinas de reutilización de agua por nivel, una en el lado Pacífico y otra en el lado Atlántico.

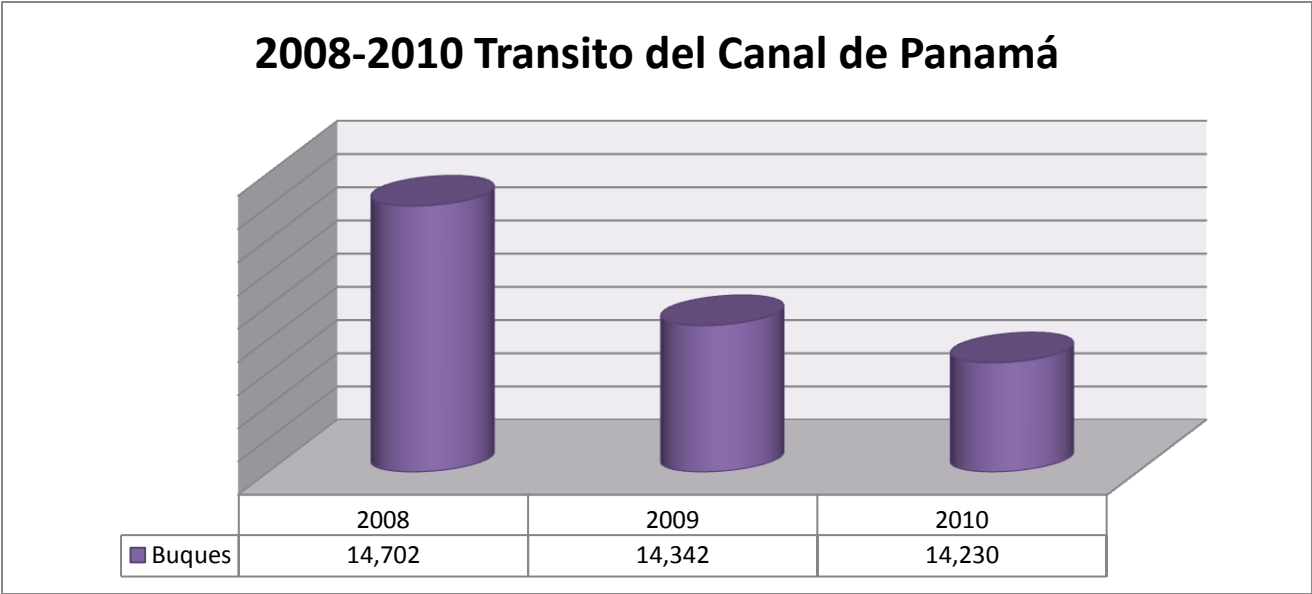
También es parte del programa el ensanche y la profundización de los cauces de navegación existentes del Lago Gatún, y de las entradas del mar del Pacífico y del Atlántico, así como la profundización del Corte Culebra. Para conectar las esclusas del Pacífico, con el Corte Culebra, se llevará a cabo la excavación en seco de un nuevo cauce de acceso de 6.1 km de largo (Roux, 2009).



Fuente: BBC Mundo, El Canal de Panamá

<sup>5</sup> Puertas de entrada y salida de buques que son utilizadas en sincronía para nivelar los niveles de agua en el océano pacífico y el atlántico para permitir el paso de ida y regreso de los buques de carga por el canal de Panamá

Estados Unidos es el principal país de destino de la carga en contenedores que transita por el Canal de Panamá, pero debido a la baja en el consumo de la economía norteamericana 2008-2010, se creó una contracción de la demanda por parte de los consumidores, lo cual ha impactado en los volúmenes de carga del comercio mundial, y por ende los tránsitos por el Canal de Panamá disminuyen (Alemán, 2010).



Fuente: Elaboración propia con datos del informe anual del Canal de Panamá

Se tiene un estimado de que el 23% del tráfico entre Asia y la costa este de Estados Unidos, pasa por el canal de Panamá Estados Unidos, estuvo en recesión desde diciembre de 2007 hasta junio de 2009. Esta recesión ha sido la más profunda y de mayor duración en el período de posguerra y la recuperación de la misma ha sido lenta (Informe Anual 2010 Canal de Panamá). Sin embargo el recorrido que tienen que hacer los buques que llegan de Asia, para acceder al océano Atlántico y alcanzar los mercados en las costas este, de los continentes Norte y Centroamericano, y el Caribe, son de al menos 6,000 millas lo que se traduce en tiempos de transito mayores que hacer un servicio multimodal de

transporte marítimo a terrestre en los puertos del océano Pacífico de Norte America, y costos por operación por cruzar el canal, que se ven reflejados en el precio final de los bienes.

En resumen, el impacto de ampliación del canal de Panamá el cual de acuerdo a las autoridades de este tendría una finalización de su construcción para el año 2014 para entrar en operación de inmediato. A pesar de que le movimiento es importante no representa un competidor serio para los puertos del Pacifico Norte pues estos tienen la mayor parte de carga que llega de Asia a Norteamérica.

El Presidente Ernesto Zedillo Ponce de León en 1996, presentó el Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec, que plantea el desarrollo de un sistema intermodal como alternativa al Canal de Panamá. En 2001 el Presidente Vicente Fox Quezada, anuncia el Plan Puebla Panamá, que apoya el desarrollo del corredor transístmico, para movilizar mercancías y combustibles en la región, para lograr su construcción se necesitan obras carreteras y ferroviarias que conecten el puerto de Salina Cruz en Oaxaca, con el puerto de Coatzacoalcos en Veracruz. Ambos puertos tendrían que ser ampliados y remodelados para que puedan ser parte nodal del comercio entre Asia y Europa.

Esta propuesta de construcción del corredor transístmico en el Istmo de Tehuantepec, al sur de México. Que es el área más estrecha del país con tan solo 264 km de distancia entre el océano Pacífico y el Golfo de México, pero que por el momento también se encuentra como proyecto, pues en la región se encuentran los bosques y selvas tropicales más importantes del país, de donde se extrae el 90% de la producción nacional de

petróleo, y se le considera la zona con mayor potencial del mundo para la generación de energía eólica (Castillo, 2007).

El proyecto del Istmo de Tehuantepec, resulta también atractivo pero seguramente necesita de varias condiciones y consideraciones para su construcción, así como de análisis de factibilidad, retos y obstáculos para que sea viable, su desarrollo atravesaría la reserva ecológica más importante del país, que seguramente afectaría en la sustentabilidad ecológica de la zona, también es un lugar densamente poblado por comunidades indígenas protegidas, las cuales tendrían que ser reubicadas con los problemas sociales y económicos que conlleva el movimiento de esta población.

Al desarrollarse el corredor transístmico, este podría generar en el sur del país, un polo de desarrollo, al igual que Punta Colonet lo haría en el norte, pero lo importante y que no se debe de perder de vista, es que son proyectos con magnitudes muy diferentes. Ambos proyectos, más que competir, el uno con el otro, se complementarían debido a que, de especializarse, podrían obtener los mejores resultados atendiendo a mercados diferentes.

El objetivo principal de Punta Colonet, es el de recibir mercancía proveniente de Asia, para el movimiento de la misma, dentro la costa este, centro y oeste de Norteamérica. El objetivo del corredor Transístmico, parece ser ideal como nexo entre los puertos Asiáticos del Pacífico y los puertos Mediterráneos Europeos y de África. De esta manera, el Transístmico, no representa competencia para Punta Colonet, sino para el Canal de Panamá, ya que significa una vía más rápida y directa hacia los puertos de Estados Unidos, cerca del golfo de México, que es uno de los mercados principales del Canal de Panamá.

De aquí nace la alternativa más viable de construir un nuevo puerto en el pacífico mexicano, que pueda resolver la demanda de servicios portuarios de la costa oeste de Norteamérica. Se examinaron algunos puntos en la costa de Baja California, por su proximidad con los puertos de Los Ángeles y Long Beach, por lo que después de diversos estudios y análisis de factibilidad, hechos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en agosto del 2008, El Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos en agosto 2008, El Instituto de Planeación Municipal de Ensenada en octubre 2009, entre otros y por Hutchison Port Holding empresa naviera, se concluyó que Punta Colonet sería la mejor opción, ya que su ubicación a tan solo 250 km. al sur de la frontera, cuenta con las condiciones geográficas y geológicas apropiadas de profundidad, de anchura de la bahía, y demás condiciones de terreno que permiten una fácil salida hacia la zona fronteriza. Así también, la ubicación del puerto aprovecharía la condición favorable fiscal y comercial de los estados fronterizos en México, con Estados Unidos.

Si bien el principal destino de los contenedores que lleguen a Punta Colonet, serán los Estados Unidos, resulta lógico pensar que también pueda convertirse en receptor de mercancías destinadas a México, para surtir a empresas y establecer vínculos con empresas asiáticas, que llevaría a el desarrollo de la zona de Baja California, que geoestratégicamente, esta desconectada del centro del país, y cuya densidad poblacional es de las más bajas. Con una buena planeación y crecimiento adecuado, podría desarrollarse como un nuevo centro económico y comercial, que beneficie los intereses de México, y lo situé como actor principal en el tránsito de mercancías entre Asia y América.

El plan del gobierno del Presidente Felipe Calderón Hinojosa, contempla que se extiendan líneas férreas que crucen Mexicali para llegar a Caléxico, California, y que sólo tendría unos 40 kilómetros de sierra, como obstáculo físico. Desafortunadamente por motivos que más adelante explicaremos el proyecto se ha ido aplazando y la construcción del ferrocarril aun no ha comenzado a pesar de ya está habilitada Punta Colonet como puerto de altura.

El proyecto se preveía que sea finalizado en 2020, con una inversión inicial de mil 100 millones de dólares aportada por iniciativa privada y pública. Con 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 Ángeles Business Journal, Punta Colonet tendría una capacidad para movilizar anualmente más de seis millones de contenedores, a los cinco años de entrar en operación (De la Rosa, 2008).

El siete de agosto del 2006, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto mediante el cual se habilita como puerto de altura y cabotaje a Bahía Colonet, dándose así el primer adelanto para la cimentación del puerto, (ver anexo 2) El siguiente paso fue la convocatoria que lanzó la Secretaria de Comunicaciones y Transportes el 2 de septiembre del 2008, para participar en el concurso que tiene como objetivo otorgar una concesión para la construcción y operación de una vía ferroviaria, con la ruta de Bahía Colonet a la frontera con Estados Unidos, (ver anexo 3) que seguramente llevará a una licitación



pública más, para la construcción y administración de este puerto, donde las empresas interesadas, muestran a las autoridades, sus proyectos para realizar dicha obra.

El secretario de Comunicaciones y Transportes, Luis Téllez. Destacó que el proceso de desarrollo de la obra continúa y mantendrá su vigencia por ser uno de los proyectos de infraestructura portuaria más importantes en la historia del país y agregó que dadas las condiciones internacionales, el Gobierno mexicano debe mantener una actitud prudente respecto a la ejecución del proyecto.

### OPORTUNIDADES

Es lógico suponer que la construcción de la plataforma logística Punta Colonet, traería consigo, formidables beneficios, no solo a la región del puerto, sino al país como la activación económica, reposicionamiento de México en el comercio mundial, creación de una nueva industria naviera mexicana, movilización de capital humano y fuentes de empleo. Esto se debe a que un proyecto de tal magnitud y dimensiones, como ningún otro en la historia de México, podría servir como motor de impulso al desarrollo de estos sectores.

### ACTIVACIÓN ECONÓMICA

La mejor forma de explicar la trascendencia económica que aportaría la plataforma logística Punta Colonet, es la de ilustrar primero sus efectos inmediatos, orientándose en las cuestiones locales, para después comentar aquellos de carácter regional y nacional.

Punta Colonet, debido a toda la infraestructura paralela necesaria, transformaría de manera decisiva el entorno actual y futuro de la zona.

“Es el proyecto de mayor dimensión del Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012 en materia portuaria y de transporte multimodal. Tiene visión a futuro, concebido para que México pueda beneficiarse con el desarrollo del comercio marítimo entre Asia y América del Norte, a través del Océano Pacífico, una de las rutas con mayor crecimiento comercial en el mundo. La construcción y operación del proyecto generará 83 mil empleos -24 mil durante la construcción y 59 mil en su operación-, y tendrá una derrama económica estimada en alrededor de 500 millones de dólares anuales.” (Tellez, 2009)

En cuanto a los requerimientos de capital humano, se puede suponer la creación de una nueva ciudad en Baja California, para lo cual es necesario una planeación extensa, esto crea una estipulación por parte de inversionistas y dueños de territorio, que fomentan un incremento constante al valor del predial en la zona. Desde las primeras etapas de la construcción del puerto, se generarían empleos, creando un flujo mayor de inmigrantes en las cercanías de la zona, que impulsaría el crecimiento de la economía local. Una vez que Punta Colonet, comience operaciones, se crearían trabajos especializados en diferentes áreas y niveles, tanto técnicos, administrativos y operativos, Derivado de estas razones, el ex Delegado Municipal de Punta Colonet, Guillermo Fuentes Arrieta, y la mayoría de los ejidatarios y la población en general, están a favor del desarrollo del proyecto (Secretaría de Desarrollo Social, 2008). Esto es importante pues para tener la posibilidad de tener la infraestructura para la construcción, es preciso contar con tierra que por el momento es propiedad de los ejidatarios y población, así como el apoyo para de estos grupos sociales para el desarrollo de la zona.

El crecimiento económico, resultado de la una muy importante inversión, impactaría a toda la región. En primer lugar, se lograría una especialización en las actividades logísticas

marítimas de expansión en el estado. En este sentido, los puertos aledaños del Sauzal y Ensenada podrían especializarse en actividades portuarias distintas *id est* el Sauzal en actividades pesqueras, Ensenada de tipo turístico, y punta Colonet en el manejo de carga. Por lo anterior, el estado de Baja California podría fortalecer aún más su posición para la recepción de migrantes, que no solo serían obreros y/o técnicos operativos poco calificados, sino también atraería, debido a la aparición de industrias paralelas, mano de obra especializada, que aumentaría el valor agregado a la producción y actividad logística. La región podría aprovechar los diversos tratados y acuerdos comerciales que México ha firmado a nivel mundial, como el Acuerdo de Asociación Económica y Fomento a las Inversiones, que se tiene con Japón, que busca fomentar relaciones con empresas japonesas que deseen producir, dentro del territorio nacional, para aprovechar el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá, para el ingreso de productos con beneficios arancelarios, mismos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte TLCAN, algunas empresas automotrices como Toyota, están buscando actualmente el aprovechar las ventajas mencionadas.

“Al principio, estas empresas abastecedoras de componentes se establecen manteniendo una vinculación directa y exclusiva con alguna de las filiales de las corporaciones, pero paulatinamente desarrollan sus propios clientes entre las empresas ya establecidas en la localidad, diversificando sus ventas y eventualmente sus líneas de productos (Carrillo & Contreras, 2008)”.

En el ámbito nacional, Punta Colonet generaría grandes beneficios, comenzando con los ingresos por las operaciones inherentes en la logística (cargos por operaciones portuarias, derechos de atraque de buques, servicios de despacho aduanal, consolidación, desconsolidación de carga y divisas captados por los conceptos de aduanas). Estos recursos podrían ser utilizados para la mejoría y creación de obras de infraestructura

relaciona al puerto como carreteras, vías férreas, aeropuertos, servicio ferry<sup>6</sup>, etc. en beneficio del país, así mismo el estado podría aprovechar este puerto, en la exportación de gas natural y petróleo al continente asiático, región que debido a su crecimiento y participación en la economía mundial, requiere de más insumos por el crecimiento que China tiene previamente mencionado. Punta Colonet también podría beneficiarse de los numerosos acuerdos comerciales, de los cuales México forma parte.

### REPOSICIONAMIENTO DE MÉXICO EN EL COMERCIO

Durante los siglos XVI, XVII y XVIII, México, ocupó un lugar privilegiado y fundamental de enlace comercial entre Asia, América y Europa, y era considerado como punto nodal para el movimiento de mercancías, mediante la ruta Filipinas-Acapulco-Veracruz-Rotterdam. Recorrido que proporcionó a México la oportunidad de figurar como referente en el transporte de carga internacional (Enríquez, 1998), la moneda mexicana que tuvo uso corriente durante esta época, fue un medio de intercambio legal.

“... se calcula que unos cuatrocientos millones de pesos de plata salieron desde las colonias mexicanas hasta las Filipinas en pago por las mercancías, que durante 250 años transportó el Galeón de Manila en régimen de monopolio... el dinero se expandió por todo el continente asiático y fue utilizado por los chinos en sus monedas hasta principios del siglo XVII. (Martos, 2010)”

(Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1993) Con la propuesta de la plataforma logística en Punta Colonet, México, se podría reposicionar como un eje principal entre el comercio de Asia y América, sirviendo como punto de arribo,

---

<sup>6</sup> Servicio marítimo que carga principalmente pasajeros, vehículos y carga entre dos puntos cercanos divididos por agua

almacenamiento, consolidación y distribución de mercancía, en dirección a ambos sentidos.

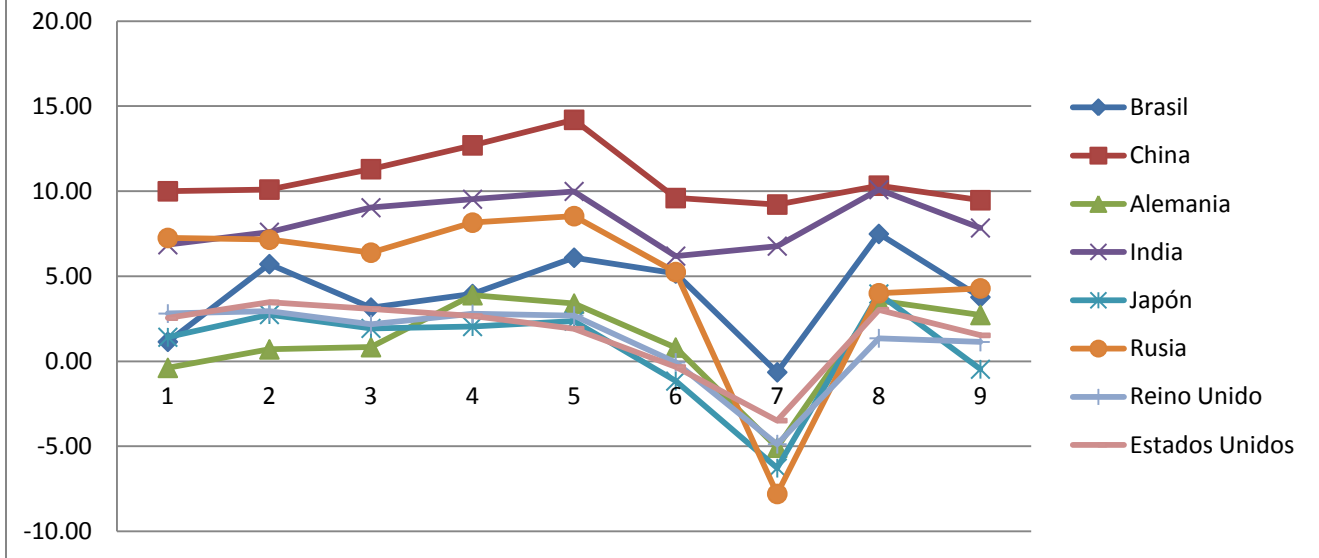
La construcción de Punta Colonet como plataforma logística, proporcionaría la oportunidad de aprovechar las ventajas que tiene respecto a su situación geográfica, por la proximidad con Estados Unidos, y el tránsito directo con la costa Asiática e India, donde se encuentran las economías de más rápido crecimiento, Rusia, India y China, a quienes junto con Brasil, se les conoce con el acrónimo de BRIC, acuñado por la compañía financiera y de análisis de riesgo Goldman Sachs (Building Better Global Economic BRICs, 2001).

#### Porcentaje de crecimiento anual PIB

<b>Pais</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011*</b>
<b>Brasil</b>	1.15	5.71	3.16	3.96	6.09	5.16	-0.65	7.49	3.77
<b>China</b>	10.00	10.10	11.30	12.70	14.20	9.60	9.22	10.33	9.47
<b>Alemania</b>	-0.39	0.70	0.83	3.89	3.39	0.81	-5.08	3.56	2.73
<b>India</b>	6.85	7.59	9.03	9.53	9.99	6.19	6.77	10.09	7.84
<b>Japón</b>	1.41	2.74	1.93	2.04	2.36	-1.17	-6.28	3.96	-0.47
<b>Rusia</b>	7.25	7.15	6.39	8.15	8.54	5.25	-7.80	4.00	4.29
<b>R. Unido</b>	2.81.	2.95	2.17	2.79	2.69	-0.07	-4.88	1.35	1.14
<b>E.U.A.</b>	2.54	3.47	3.07	2.66	1.91	-0.34	-3.49	3.03	1.53

\*Estimados por parte del Fondo Monetario Internacional  
Fuente: Elaboración propia con datos del Fondo Monetario Internacional

## Porcentaje crecimiento PIB 2003-2011



Fuente: Elaboración propia con datos del Fondo Monetario Internacional

Así mismo se convertiría en un centro de operaciones atractivo a nivel internacional, por las ventajas competitivas en cuanto a los costos operativos y laborales que puede ofrecer el país. De poder reunir y concretar las ventajas citadas por la construcción de la plataforma logística, generaría para México ganancias principalmente económicas.

El proyecto seguramente aumentaría el peso comercial y de negociaciones internacionales, extendiendo la presencia y poder geopolítico que el país tiene en la esfera internacional, sobre todo en negociaciones con los Estados Unidos, ayudando como palanca o punto de partida para futuras negociaciones, que beneficien más al bienestar de México. Además, Punta Colonet se convertiría en un "HUB<sup>7</sup>" de distribución de bienes para exportación entre Asia, Norteamérica y América Latina, siendo el núcleo de empresas que realicen dichas actividades, sabiendo capitalizar bien esta situación.

<sup>7</sup> Sistema utilizado para generar una red de conexión y cuyo origen permite enlazar diferentes destinos para el envío de carga.

## CREACIÓN DE UNA NUEVA INDUSTRIA NAVIERA MEXICANA

Geoestratégicamente el aprovechamiento de los litorales y la relación económico-política que de aquí se deriva, ha sido en búsqueda del aumento de un poder nacional complementado por el adecuado uso del espacio terrestre y marítimo de cada nación. En cuanto al poder marítimo se puede analizar desde dos perspectivas; la económica la cual recae sobre las actividades relacionadas con la pesca, extracción y traslado de petróleo, flujo de mercancías y actividades portuarias, la segunda tiene un enfoque político por la necesidad del control y utilización de rutas marítimas, espacio nacional y aprovechamientos de recursos naturales (Del Peon, 1990).

El poder marítimo es la conjunción del poder naval y los intereses nacionales marítimos lo cual se define como:

“La capacidad de integrar los recursos de una nación para hacer uso de sus aguas como instrumentos de acción política o militar y como factores para su desarrollo y crecimiento económico-social (Buenrostro, 2011)”

Con lo anterior el poder marítimo se entiende que tiene un poder geoeconómico y en un mundo globalizado, lograr la capacidad de transportar mercancías para sus diferentes fines marca la diferencia entre ser competitivo y no serlo (Centro de Estudios Superiores Navales, 2003). El transporte marítimo es el que históricamente ha sido más empleado, actualmente representa entre un 80% y 90% del comercio internacional (Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, 2012) de aquí la importancia de las líneas navieras quienes son las responsables del movimiento de esta carga.

“El transporte naviero de carga es una rama de la logística, que guarda una relación directa con el comercio exterior, y juega un papel trascendental en el desarrollo económico y social de los países de la comunidad mundial, que cuentan con puertos, ya que la gran mayoría de su comercio se realiza a través de este medio de transporte (American Chamber México, 2008)”

La industria astillera en México encargada de la construcción y diseño de barcos, estaba sometida a un modelo económico de desarrollo donde el comercio exterior no era primordial hasta la entrada del neoliberalismo en el sexenio del expresidente Carlos Salinas de Gortari 1988, la economía antes de esta fase neoliberal se enfocaba a un mercado cerrado y “autosuficiente”, por lo que únicamente la producción reducida de buques para carga, era para el servicio de cabotaje, es decir, transporte especializado para movimiento de carga dentro de los puertos del territorio nacional.

Analógicamente la industria astillera, como muchas otras industrias nacionales, se desarrollaron de forma tal, que no podían ser competitivas con los estándares internacionales regulados por la Organización Marítima Internacional (OMI) generados por el libre mercado y competencia, por este atraso y falta normatividad las empresas navieras mexicanas, preferían alquilar embarcaciones extranjeras con permiso para operar en territorio nacional, para realizar sus actividades, lo que promovió el detrimento de la industria nacional.

A principios y mediados de la década de los 90's, surgieron tres situaciones que agudizaron la situación de la industria astillera mexicana. En 1991 el gobierno de los Estados Unidos, decidió imponer un embargo a las importaciones de atún, procedente de México, que hizo que muchas embarcaciones mexicanas dedicadas a la pesca se fueran a la quiebra. Después del error de diciembre en 1994, que llevaría a México a la crisis



financiera del 95, dejó sentir sus efectos en las finanzas de los astilleros nacionales, acelerando el deterioro de la ya de por sí mala situación de la industria.

La crisis financiera de 1995, y la enorme depreciación del peso frente al dólar, hizo que los astilleros mexicanos que tuvieran deudas con acreedores estadounidenses, se vieran imposibilitados a cubrir las mismas, siguiendo un efecto dominó, que llevaría a que muchos más de ellos salieran del mercado por la banca rota, y los que consiguieron continuar con actividad económica comercial, quedarán en una situación muy precaria.

Una tercera variable que afectaría a la industria astillera mexicana, sería la Nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimo promulgada por el expresidente Vicente Fox Quesada, que entró en vigor el 1 de Julio 2006. Esta ley en su artículo 42, deroga la restricción para que embarcaciones extranjeras realicen actividades de cabotaje, sujetos a diversas disposiciones dentro la misma ley, de igual forma, se promueven incentivos fiscales a navieras extranjeras, que arrenden embarcaciones relacionadas con actividades petroleras, (ver anexo 4). El resultado al otorgamiento de contratos a compañías y firmas extranjeras, cuyas ganancias obtenidas, producto de estas actividades, que estando en control de extranjeros, entran como ingresos a sus respectivos países de origen, y no forman parte de una reinversión en México.

“La administración de Vicente Fox Quesada, deja una marina mercante en ruinas, donde impera el caos administrativo y laboral, derivado de la negligencia del secretario Pedro Cerisola para administrar el sector, así como de la nueva Ley de Navegación y Comercio marítimos, que entró en vigor en junio pasado, y ya ha provocado conflictos legales que podrían llevar a México a las cortes internacionales... Fox recibió la marina mercante mexicana con 109 barcos, que manejaban un millón 100 mil toneladas de registro bruto, al final del sexenio se cuentan 89 barcos con 783 mil 305 toneladas de registro bruto. Apenas el 0.1 por ciento de la marina mercante mundial (Pérez, 2006)”.

Expuesto lo anterior México se encuentra en una crisis en cuestiones marítimas; ignorando la importancia económica que representa este sector y desaprovechando la situación geográfica al ser un territorio con acceso al océano Pacífico y Atlántico que son puertas de acceso para el mercado nacional e internacional.

Con la plataforma logística Punta Colonet, se podría tener un punto de partida para que el incremento de tráfico marítimo. De acuerdo al informe del secretario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes Luis Téllez en 2009 pronostica que Punta Colonet podría recibir seis millones de contenedores anualmente, y con su construcción beneficie a la industria astillera nacional. Sería necesaria más inversión por parte de la iniciativa privada y pública para la construcción de barcos de carga y pesqueros, que tengan una mayor capacidad en sus operaciones. Se puede vislumbrar una oportunidad, aprovechando los beneficios del movimiento de contenedores, para apoyar a la industria naviera mexicana, si pudiese ser posible legislar la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, promulgada en 2006, procurando que el nuevo mercado de transportación marítima que surja de Punta Colonet, sea realizado por medio de embarcaciones mexicanas. Que no necesariamente sea hecha por grandes embarcaciones nacionales, ya que la construcción de buques de carga, toma tiempo, sino que estas, se encarguen de actividades de: dragado, remolque o transporte, que requiera embarcaciones menores para tener un punto de partida, y después se acumule experiencia y capital, para que en un futuro la nueva y fortalecida industria naviera mexicana. Pueda llevar a cabo actividades más demandantes. La actividad que Punta Colonet podría ofrecer en materia de transporte, sería tan grande y abundante, que permitiría acumular experiencia y capital necesario para su desarrollo.

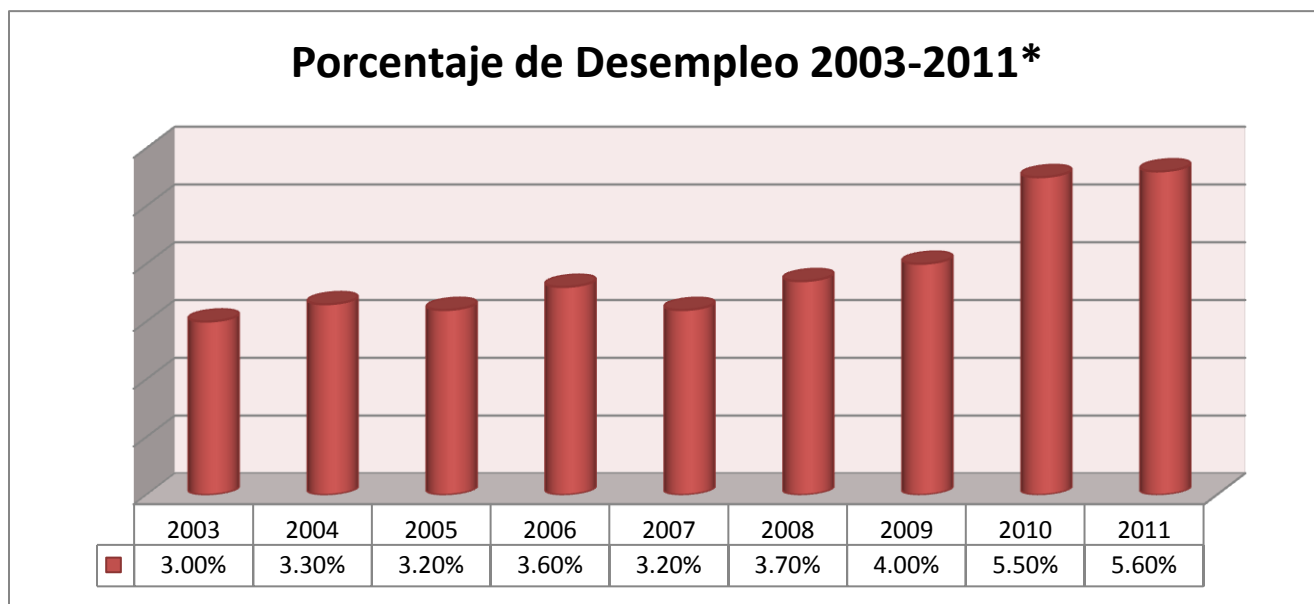
La Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (CANEINTRAM), proporciona datos de los servicios que las embarcaciones extranjeras proporcionan a México para cabotaje y movimiento de carga y pasajeros. (Ver anexo 5). Por cuarto año consecutivo, las solicitudes de permisos de navegación sufrieron un decremento importante, que dio un total de 255 permisos, siendo que en el año 2009 se registraron 368 solicitudes. De esas 255 solicitudes recibidas en el 2010, el 22% fue para embarcaciones tipo abastecedor, 12% para varios. 9% para buques tanques, y 7% para lanchas de pasaje y buques graneleros (Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo, 2010).

México es un país que, por su situación geográfica privilegiada y amplios litorales, tiene un gran potencial naviero de carga. La complejidad del transporte marítimo obliga a un estudio más complejo que permita inducir proyectos para su reactivación y fomento para el fortalecimiento de la propia industria marítima mexicana.

### MOVIMIENTO DE CAPITAL HUMANO Y FUENTES DE EMPLEO

Punta Colonet representa grandes oportunidades de inversión y reinversión, y crea una oportunidad en una situación muy particular, que no solo se vive en México, sino que, socialmente está presente alrededor del mundo y que afecta a un sector específico con la fuga de capital humano preparado, el cual aportara sus habilidades, conocimiento e investigaciones en países desarrollados este movimiento de capital humano es el resultado de la búsqueda de oportunidades de trabajo, buenas prestaciones y mejores beneficios económicos, que no están presentes en el país de origen, y que, en este caso, se traduce hacia México. La actual crisis económica y desempleo que se vive, pareciera

acentuar esta migración de capital humano preparado, sin tomar en cuenta a la migración ilegal que busca trabajo principalmente en Estados Unidos.



\*Estimado INEGI

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía

Es en este sentido, es que un gran número de trabajadores especializados de origen mexicano, que actualmente están laborando en Estados Unidos principalmente en California, Chicago y Nueva York. Punta Colonet, se tendría la capacidad de retener a la población joven o el capital humano preparado en diferentes sectores, pero que principalmente trabajen en estas áreas y enfocarían sus servicios en la industria del transporte, que esté interesada en radicar en Baja California y no migrar a los Estados Unidos.

Entre la mano de obra especializada que podría aportar su conocimiento y experiencia en México, se puede mencionarse a inspectores, operadores de grúas, operadores de vías férreas, así como un gran número de trabajadores en áreas logísticas, y diseñadores de

conexiones intermodales, alijadores, consolidadores, operadores de barcos, remolcadores etc.

En 1995 entró en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, y con esto un aumento de carga y crecimiento de tráfico de contenedores, movilizados por los puertos mexicanos, por lo que fue necesario desarrollar los corredores NAFTA (NAFTA siglas en ingles para Tratado de Libre Comercio de América del Norte), que son aquellas rutas para movimiento de carga marítima y terrestre, divididas por su área de influencia en el Corredor del Pacífico, Corredor Centro Oeste, Corredor Centro Este, y Corredor del Atlántico.

El corredor Pacífico abarca toda la banda geográfica formada por la cadena de las Montañas Rocosas y la costa del Pacífico. Una amplia red de transporte (autopistas, ferrocarriles, aeropuertos, instalaciones portuarias) facilita el comercio entre la parte occidental de Canadá, la costa Este de Estados Unidos y México. En la frontera entre Estados Unidos y México, el corredor atraviesa dos puntos de entrada importantes: San Diego/Tijuana, el punto fronterizo de mayor movimiento de toda la frontera, y Calexico/Mexicali, con una alta concentración de maquiladoras.

El corredor Centro Oeste utiliza una de las rutas comerciales más viejas del continente llamada Camino Real o Camino del Rey. La ruta une la ciudad mexicana de Chihuahua con Denver (Colorado) a través del Paso del Norte: los puertos de entrada El Paso/Ciudad Juárez entre Chihuahua y Texas y Santa Teresa, en Nuevo México.

El Corredor Centro Este El Centro Este tiene dos corredores comerciales, uno urbano, que pasa por las ciudades más grandes de América del Norte y las cuencas industriales del

centro Este, otro es un corredor de camino rural. La división urbana conecta a la mitad de la población norteamericana en menos de un día de autopista entre Montreal (Canadá) y México. El corredor pasa por el bastión industrial de Canadá y su mayor mercado. Entra en Estados Unidos en Port Huron y en Windsor, donde atraviesa el puente Ambassador, el más transitado de América del Norte, para llegar a Detroit (Michigan) donde se encuentran los gigantes de la industria automotriz. El división rural incluye las Grandes Llanuras: Dakota del Norte, Dakota del Sur, Nebraska, Kansas, Oklahoma y Texas, y las provincias de las Praderas de Canadá: Saskatchewan, Manitoba y Alberta.

El Corredor Atlántico comprende cuatro zonas económicas: la costa Este de Canadá y Estados Unidos, el corredor Champlain-Hudson, la región de los Montes Apalaches y el Golfo de México. El comercio transcontinental del corredor utiliza el corredor del Golfo de México o las rutas marítimas de la costa Este de Estados Unidos. El corredor conecta a tres Estados en México: Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas con todo el noreste del continente. Pasa por las ciudades de Monterrey, San Antonio, Austin, Houston y Baton Rouge para llegar al tráfico de la costa atlántica. El paso fronterizo Nuevo Laredo/Laredo, entre Nuevo León y Texas, es el paso con más movimiento de la frontera entre Estados Unidos y México, con más de 3 millones de camiones por año (Foro Sobre la Integración Norte Americana, 2000).

Con la plataforma logística propuesta en Punta Colonet, se podría alcanzar economías de escala, por la movilización de carga y la necesidad de empleos. En donde Punta Colonet podría desarrollar un poder, para retener y movilizar capital humano en este sector.

## DESAVENIENCIAS

De acuerdo con lo expuesto en el capítulo anterior que la construcción de Punta Colonet, el mayor proyecto de infraestructura en la historia del país, se tiene el lugar indicado para un recinto portuario, existen algunas dificultades que pueden desacelerar la realización de dicho proyecto. Como los intereses particulares involucrados de la iniciativa privada, carencia de infraestructura para acceso, comunicación y servicios y la corrupción por parte de funcionarios públicos, y por último una concesión previamente fue otorgada en la zona a Grupo Minero de Baja California, y que fue revocada en marzo del 2009 por el tercer tribunal de Circuito con Sede en Mexicali y que resolvió a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el desarrollo de Punta Colonet.

De acuerdo con el secretario de gobierno de Baja California Bernardo Martínez Aguirre, la Consejería Jurídica de la Presidencia, ya emitió un dictamen que garantiza al municipio y al estado, la viabilidad del proyecto portuario (Lorena, 2007).

La Ley General de Bienes Nacionales, establece en su artículo noveno, que cuando un proyecto se sitúe en territorio estatal, como es el caso, se requiere la aprobación del Congreso local (ver anexo 6). A este respecto, la legislatura estatal de Baja California, puso en autorización la creación del puerto.

Es evidente que el desarrollo de Punta Colonet, crea intereses políticos y en los particulares involucrados, como resultado de la especulación económica y la plusvalía de la tierra, lo que a su vez dificulta el proceso de negociación para concluir el proyecto. Es necesario comentar que, a pesar de que no se tiene evidencia concluyente, se especula

que existen casos de tráfico de influencias, abuso de información privilegiada, entre otras irregularidades.

Uno de los casos más mencionados, es el que gira en torno al ex-gobernador de Baja California, Ernesto Ruffo Appel. Quien fue señalado por el diputado Emilio Ulloa Pérez miembro del Partido de la Revolución Democrática el 13 de octubre de 2006, con el cargo de enajenación de información privilegiada sobre la posibilidad de construir un puerto, para enfrentar la problemática existente en los puertos de la costa oeste de Estados Unidos, dicha información recabada mientras Ruffo Appel desempeñaba el cargo de comisionado para asuntos de la frontera norte, puesto creado ex profeso por el gobierno del presidente Vicente Fox, y que ya no existe. A su vez Ernesto Ruffo y Roberto Curiel, empresarios de ensenada, fundaron la empresa Punta Colonet, Infraestructura mediante la cual adquirieron 1,315 hectáreas al módico precio total de 2 millones de dólares, los cuales están valuados actualmente en más de 100,000 millones de pesos, de acuerdo con el mismo diputado (Cámara de Diputados LX Legislatura, 2006).

“Ruffo y socios, buscaron la compra de 500 hectáreas más, para poder explotar con mayor capacidad los materiales pétreos. Es posible comentar que, a través de esta empresa, estas personas desean participar en la licitación para la construcción y operación del proyecto portuario, y de la misma forma, ser parte de la otra licitación, para un aeropuerto internacional de carga, para dicha tarea se han asociado con grandes navieras internacionales” (Rivapalacio, 2006).

Otro de los actores involucrados y cuyos intereses en el desarrollo son muy notorios, es la naviera China Hutchinson Port Holding, ya que la Secretaria de Comunicaciones y Transportes permite vislumbrar en su Plan Maestro de Desarrollo 2006-2012 cierto interés para que participe en la licitación y administración del puerto, esto provoca aún más tensiones entre los interesados ya mencionados en el proyecto portuario. Ya que debido a



que China Hutchinson, fue una de las empresas que financió el estudio de factibilidad para la construcción de Punta Colonet. De acuerdo con versiones de China Hutchinson, esta empresa ya ha adquirido una parcela de Ejido Villa Mores, lo que permite aclarar la idea que esta compañía está confiada en ganar parte de la licitación correspondiente. Hay que recalcar que la licitación es una convocatoria pública, abierta a todos los interesados en participar y La Secretaria de Comunicaciones y Transportes, debería ser un actor imparcial. Todas estas posturas tan diversas y contradictorias, obstaculizan el inicio del proyecto, ya que todas las partes, por separado, están buscando influir, para que prevalezcan sus intereses. Ante esta situación, ninguno de los involucrados, especialmente las autoridades, han estado dispuestos a hacer pública la información en torno al proyecto, aumentando así las sospechas en torno al mismo. Hasta el momento no hay una fecha precisa de publicación para la licitación en cuestión. El 6 de Abril del 2010, La Secretaria de Comunicaciones y transportes, publicó las bases de la licitación del Proyecto Punta y será concesionado por 45 años, y la inversión extranjera no podrá ser mayor al 49% de su totalidad (Diario Oficial de la Federación, 2010).

#### DISPUTAS EN LA COMUNIDAD EJIDAL

Punta Colonet tiene dentro de su zona territorial 6 ejidos: 27 de Enero, Villa Morelos, Héroes de Chapultepec, Mesa de San Jacinto, Rubén Jaramillo. De acuerdo a las reformas al sistema de ejidos surgidas durante la administración del presidente Carlos Salinas de Gortari, esta figura sufrió cambios fundamentales. La Nueva Ley Agraria menciona, entre otras cosas, la división de los ejidos en parcelas, otorgando a cada ejidatario un título de

propiedad, que lo autoriza a tener pleno uso y disfrute de la tierra e incluso a venderla. En Punta Colonet, ya está parcelizada la tierra, por lo que no hay limitaciones legales en las transacciones de compra y venta.

No obstante, es importante destacar que con la parcelización de los ejidos en la década de los 90, por diferentes motivos, algunos ejidatarios obtuvieron más tierra que otros del mismo ejido, al momento de hacer la división de la tierra, se gestionó en consenso y no se tuvo conflicto alguno. Ahora, con la reciente venta de algunas tierras que permanecieron de uso comunal (co-propiedad), aquellos propietarios que fueron menos favorecidos con el tamaño de la tierra, reclaman mayor porcentaje de la ganancia de la venta, mientras que los otros quieren que se distribuya la ganancia en partes iguales. Estas fricciones entre miembros de la comunidad, pueden dar pie a dificultades, en el momento de comprar y vender los terrenos para el puerto.

Simultáneamente, está latente la preocupación sobre el impacto que el puerto pueda tener en la comunidad. Son dos los asuntos de gran interés para los locales: la urbanización y el medio ambiente. El tema de la urbanización, generó en algunas personas descontento, ya que no quieren que crezca el poblado para seguir viviendo como tradicionalmente se ha hecho, según lo expresó el delegado municipal Guillermo Fuentes Arrieta. La urbanización traería flujos migratorios y desarrollo que alteraría su forma de vida; las principales fuentes de trabajo que estrechamente se relacionan a la agricultura y la pesca, se enfocarían a actividades de servicio al puerto, dejando de ser una localidad agricultora y pesquera. En lo referente al impacto ambiental, de acuerdo con el señor Fuentes, hay preocupación por la posible contaminación del mar y del aire, que

repercuten en la salud de los habitantes y en la recolección de almejas, fuente local de alimento.

Algunos ejidatarios de la zona, a pesar de los argumentos de los opositores, comentan que los pobladores de Punta Colonet, han dejado poco a poco de ser agricultores debido a la escases del agua. Los propietarios de las tierras a favor del puerto, consideran que sus tierras no valdrán mucho por no ser cultivables, y reconocen los enormes beneficios que el puerto llevaría a la zona. Son pocos lo que se oponen, pero no hay que subestimarlos. Los interesados se reúnen periódicamente para hablar del proyecto, y se organizan para poder participar en él. Han ido a varias instancias municipales y hasta al Congreso Estatal en Mexicali, para solicitar información y dar su opinión en torno al proyecto. Es evidente que tienen un poder de organización y convocatoria lo suficientemente importante, como para obstaculizar cualquier acción que no les favorezca.

### DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA

La infraestructura con que cuenta Bahía Colonet, para efectos prácticos, es nula, ya que a excepción de la Carretera Transpeninsular de sólo 2 carriles, las pocas vías de comunicación aledañas, no son más que caminos de terracería. Dichos caminos de terracería enlazan con la carretera Transpeninsular, que pasa por el poblado de Punta Colonet. Aun así, la carretera Transpeninsular está en malas condiciones. A ello hay que añadirle el hecho de que carece de servicios adecuados de agua, drenaje y electricidad, por lo que se tendría que empezar con todos los proyectos que involucran al desarrollo

portuario. Punta Colonet incluiría, como se ha mencionado, las instalaciones necesarias propias del puerto, (muelles, zonas de almacenaje, patios (por mencionar solo algunas), carreteras amplias y el terreno plano, así como conexiones con redes ferroviarias, que lo comuniquen con la frontera con los Estados Unidos, planta generadora de energía eléctrica, desalinsadora, aeropuerto internacional de carga, plantas regasificadoras, un complejo industrial, complejo residencial, hotelero y de negocios, así como la procuración de servicios sociales y educación pertinentes a una ciudad.

De acuerdo con el Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2008 planea impulsar la construcción de un ferrocarril que comunique al Puerto de Punta Colonet, con la ciudad fronteriza de Mexicali, por las conexiones ferroviarias con que cuenta Caléxico, y California, que a su vez es un punto de intercambio de líneas férreas, hacia el resto de Estados Unidos. Así mismo, empresas como *“Union Pacific”* entre otras, consideran crear enlace por tren, entre Yuma, Arizona y Punta Colonet.

De esta manera, dado que no se tiene infraestructura actual, tan solo la construcción del puerto y de la línea férrea, tendría un costo monetario muy alto, y sería necesario contar con trabajadores que laboren en la obra, que en su mayoría serían foráneos, pues Punta Colonet tiene una población estimada de 2,500 habitantes, y la ciudad más cercana es Ensenada, que se localiza a 130 km de distancia, teniendo así nuevos retos económicos y demográficos para el desarrollo del puerto.

Así, deben considerarse todos los desafíos que implica un proyecto de tales magnitudes, en una zona carente de una infraestructura viable y confiable: altos costos económicos; retrasos por negociaciones por grupos de interés; urbanización rápida de una zona casi

despoblada; organización logística de los insumos, así como del capital humano necesarios para las obras de construcción, entre los de mayor magnitud.

### IMPACTO ECOLOGICO

No se ha hecho ningún estudio de impacto ambiental, a pesar de las graves deficiencias de agua en la zona, que es desértica y tiene sobreexplotados los mantos acuíferos. La desalinizadora que se tiene prevista, sólo será una solución parcial considerada, y generará otra serie de problemas, como la necesidad extra de electricidad, y el excedente de sal.

Es necesario tener la certeza de que la construcción de la plataforma logística Punta Colonet, sea amigable con el ambiente por lo que La Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales publicó el 6 de Agosto del 2010 en el Diario Oficial de la Federación un convenio de coordinación con el objeto de establecer las bases para expedición, ejecución y evaluación de un programa de estudio ecológico en Punta Colonet. A lo cual se suma la colaboración de las Universidad Autónoma de Baja California y el municipio de Ensenada en el Estado de Baja California para diseñar la metodología, estandarizar y evaluar el impacto en la flora y fauna de la zona y pronosticar el impacto que la plataforma logística tendría al comenzar sus actividades.

## POLÍTICAS CLARAS E INTERVENCIÓN ESTATAL Y PRIVADA

Como ya se mencionó, es claro que Punta Colonet crea intereses políticos y particulares por el control y aprovechamiento de la plataforma logística, es necesario tener una visión holística, en cuanto a los actores participantes en sectores públicos y privados para crear una licitación autentica, que prometa ventajas para la explotación, cuidado, desarrollo y mejoramiento de la zona y del país. Evitar nepotismos y favoritismos a grupos elites, y cuidar que se tenga la mayor transparencia y oportunidad para todos los interesados.

## CONCESION MINERA

Jurídicamente fue el desafío más grande, para el desarrollo y consolidación de Punta Colonet, este conflicto resuelto a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en Marzo del 2009 por el Tercer Tribunal de Circuito con sede en Mexicali y el Grupo Minero Lobos, subsidiara del Grupo Minero de Baja California propiedad de Grupo México.

El grupo Minero de Baja California tenia la concesión minera número 225262, otorgada por la Secretaria de Economía, en 2005 para que se pueda explotar titanio en la zona. Es importante mencionar un aspecto fundamental acerca de la concesión minera, ya que esta fue otorgada sobre un área de explotación localizada en el mar. A pesar de estar localizada en el agua su ubicación, está en la misma bahía en que se espera desarrollar el puerto. Dado que no era propietaria de las tierras aledañas a la bahía, y no tenía intención

de comprarlas, solicitó la concesión sobre el mar, para que existiera la necesidad de negociar con ellos, antes de desarrollar el puerto.

De aquí que, Grupo Minero Lobos, solicitó la autorización para establecer una base portuaria, como auxiliar para las actividades propias de la minería, (es conveniente mencionar que para esas fechas, ya se especulaba en los círculos empresariales y políticos, sobre la creación del mega puerto en Punta Colonet). Posteriormente, en Agosto del 2006, la SCT y La Presidencia de la República, publicaron en el Diario Oficial de la Federación la habilitación de Bahía Punta Colonet, como puerto de altura y cabotaje. La zona que fue concesionada al grupo minero, se considera como necesaria, para el desarrollo de la plataforma logística, lo cual llevó a un conflicto de intereses.

En la Ley de Minas, derivada del artículo 27 de la Constitución, se establece la supremacía de las concesiones mineras, sobre cualquier otro tipo de concesión otorgada.

Así mismo, el grupo minero necesitaba de un permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para poder construir su puerto, por lo que ambos actores vieron forzados a llegar a un arreglo, o recurrir a la Suprema Corte de Justicia. Al parecer los intereses de dicho grupo empresarial, iban más allá de la mera explotación minera, para enfocarse en la actividad portuaria. Lo anterior se dedujo lo siguiente: la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, después de haber intentado infructuosamente solicitar la cesión de algunas hectáreas de la concesión minera, ofreció al grupo minero, dentro de las instalaciones del puerto en Punta Colonet, varias posiciones de atraque para que pudiera desarrollar su actividad, a lo que el grupo se opuso.

En cambio la compañía minera, buscó aliarse con la naviera estadounidense *Maritime Terminal Corporation*, para que en caso de que se limitara o se retirara la concesión, se pudiera ejercer presión contra las autoridades mexicanas, recurriendo a la amenaza de demanda ante la Casa Blanca, por supuestas prácticas discriminatorias, por estar asociados con una empresa norteamericana.

Otro factor que parece mostró que el verdadero interés del grupo minero era tener su propio puerto, sin participar en la licitación de ley, para aprovechar la dinámica comercial que se espera tener en la región, y es el resultado del estudio geológico hecho por la Universidad Nacional Autónoma de México en 2006, el cual concluye que la concentración mineral existente en las tierras de la concesión, no justifica la explotación. Se pudo observar que a un año y medio después de haber recibido la concesión, no habían iniciado actividad minera alguna. Cabe mencionar que el Grupo México, dueño de Grupo Minero de Baja California, así como de Ferromex, como se aprecia, deseaban quedarse con el negocio completo, con la actividad portuaria y el ferrocarril. En este contexto, el Grupo Minero de Baja California, abogó por la construcción de dos puertos, tal y como lo dijeron los titulares de la concesión Gabriel Chávez (administrador único del grupo minero) y Adolfo Rodríguez Haro (socio mayoritario del grupo minero), el 9 de noviembre de 2006: el mega puerto que se someterá a licitación, y otro con fines comerciales y turísticos bajo el control del grupo minero. Para esto, la Secretaria de Comunicaciones y Transportes le ha solicitado al grupo minero que retire la petición de amparo, y que presentara estudios técnicos sobre su proyecto portuario. De acuerdo con algunos análisis, lo óptimo en costos, fue el desarrollo de solamente un puerto.



Es importante mencionar que para evitar este tipo de situaciones, la Secretaría de Economía, emitió una iniciativa de ley para que se modifique la Ley de Minas, y así el gobierno federal, a través de la Coordinación General de Minería, tenga facultades para revocar concesiones mineras que hayan sido otorgadas, bajo el argumento del interés nacional a lo cual la cámara de Diputados realizó una reforma que fue publicada el 26 de Junio 2006 para dicha tarea.

Se observa que el desarrollo del proyecto portuario en Punta Colonet, enfrente en este aspecto importantes desafíos que fueron resueltos para poder seguir adelante con el plan. Aun así las enormes oportunidades y beneficios que generará el proyecto, fueron más que suficientes para que se le diera prioridad a la construcción de este puerto, por encima de intereses particulares.

## CONCLUSIONES

Si bien existen altas expectativas sobre los beneficios que traerá el puerto, no solo a zona, sino a todo el país, se debe tener en cuenta que esto sucederá, en buena medida, solo si se logra crear un verdadero programa ya que en un mundo globalizado la industria del transporte marítimo puede ser el detonante de beneficios económicos y sociales, esto ha sido el puntal para países considerados como potencias marítimas, así mismo el impulso que la industria portuaria resalta dentro de los ciclos económicos internacionales por la estacionalidad de carga anual cíclica (Agosto-Diciembre).

La importancia que tiene el Estado, como ente perene y no del gobierno como actor coyuntural y de la iniciativa privada están presente en el desarrollo de la plataforma

logística Punta Colonet con esta mancuerna se puede llegar a la reactivación de una gran cantidad de sectores relacionados con el puerto pero es necesario vincular el desarrollo en Punta Colonet, con otras actividades económicas del país, para que logre convertirse en el proyecto que marque una nueva etapa en el desarrollo nacional por medio de. Y podría servir como parámetro, para medir proyectos posteriores, ya que después de todo, se habla de una inversión directa cercana a los veinticinco mil millones de dólares, el cual se tiene planeado que sea 100% capital privado, de la empresa que gane la licitación, y donde las autoridades intervendrían para dirimir el conflicto relacionado con la tenencia de la tierra. Hay que aclarar que sea cual fuera la empresa que se quede con la licitación, no sería la propietaria del puerto, sino solo la poseedora de la concesión otorgada por el gobierno.

Hay que tener en mente que es fundamental que existe un Plan Maestro de Desarrollo Portuario 2007-2030, propuesto por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes elaborado por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante por medio de la Dirección General de Puertos, que facilitará llevar a la práctica los compromisos que el Gobierno Federal asume en el Programa Sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia portuaria así como incorporar a la organización portuaria al desarrollo estratégico del sistema portuario nacional.

“El Programa Nacional de Desarrollo 2007-2012 establece que los retos principales, en materia portuaria, son la construcción de nuevos puertos y la modernización de los existentes, además de llevar a cabo el reordenamiento costero y la regulación de las actividades económicas que se realizan en los litorales nacionales, aprovechando mejor las ventajas comparativas del transporte marítimo, para ello señala la necesidad de:

- Potenciar a los puertos como nodos articuladores para crear un sistema integrado de transporte multimodal que reduzca los costos logísticos y fomenten la competitividad, para ofrecer servicios con calidad y precios acordes a estándares internacionales.

- Desarrollar terminales, corredores y proyectos multimodales de gran envergadura, que permitan a México constituirse en una plataforma logística que facilite los intercambios comerciales al interior y hacia el resto del mundo” (Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030).

El Programa para 2030 se estructura en cuatro capítulos. En el primero de ellos se presenta el desempeño del sistema portuario nacional en los últimos años y su situación actual. Así como los elementos de planeación estratégica empleados para definir los objetivos, políticas y estrategias del Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2030, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes.

En el capítulo II se presentan las tendencias de las fuerzas que impulsan el desarrollo de los puertos mexicanos, se señalan las perspectivas de la producción y el comercio exterior de México con una visión al año 2030 en el contexto de las expectativas sobre la economía y el transporte marítimo internacional, ello permite mostrar más claramente los retos y oportunidades que enfrenta el sistema portuario nacional.

En el capítulo III del programa se presenta la visión y la misión del sistema portuario nacional a largo plazo, las políticas públicas a seguir para alcanzar el estado deseado para nuestros puertos, costas y litorales y los temas estratégicos del mismo.

Finalmente, los objetivos, indicadores, metas y las iniciativas del programa, así como, la descripción de los proyectos estratégicos se ubican en el capítulo IV.

En suma el Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030 busca guiar los esfuerzos en la construcción y, posteriormente, el manejo y administración del puerto en este caso Punta Colonet, para evitar que surja una inmigración desordenada que pueda poner en riesgo el desarrollo estable y bien planificado de la comunidad, que se planea

crear en torno al puerto. La finalidad es controlar el flujo de capital humano para evitar un excedente de oferta de mano de obra y actividades relacionadas con el narcotráfico que fechas recientes después de que el Presidente Felipe Calderón comenzó con su programa de limpieza contra el narcotráfico ha generado tensión en la relación bilateral por la cercanía que Punta Colonet tiene con los Estados Unidos.

En lo referente a los planes y proyectos existentes, para hacer del puerto un proyecto sustentable, cabe mencionar que hay diferentes grados de avance, dependiendo del aspecto que se trate. En su construcción y administración es donde se registran los mayores avances, ya que a pesar de los inconvenientes previamente mencionados, ya se ha materializado la habilitación de la zona, como recinto portuario, mediante un decreto en el Diario Oficial de la Federación (Diario Oficial de la Federación, 2006), además de que se ha delimitado el área para su construcción, y que existen proyectos, tanto del gobierno federal como del estatal, y de una empresa privada Hutchison Port Holdings Subsidiaria de Hutchinso Whampoa Limited considerada como una de los inversionistas en actividades portuarias más grandes del mundo (Hutchinson Port Holdings).

Tratando de lograr un crecimiento ordenado del puerto, existe el plan de qué tipo de empresas se establecerían, y qué cantidad de mano de obra podrían aceptar, tanto el puerto, como la ciudad, en torno al mismo puerto.

Sin embargo aun no se han desarrollado los mecanismos y criterios, mediante los cuales se llevaría a cabo una migración ordenada hacia la zona. Por último, dada la información que se ha encontrado, recién se empieza a formular un plan maestro, para vincular las actividades del puerto, a otras de la economía nacional.

No hay que perder de vista que los protagonistas de los principales programas de crecimiento económico exitoso, en las últimas décadas, han sido los países que han dado al desarrollo de su infraestructura, un papel primordial. Desde las grandes obras que impulsa el gobierno chino, o las patrocinadas por países de la Unión Europea, para lograr desarrollar a sus miembros más recientes, hasta los proyectos muy específicos que han impulsado países como Singapur, (que se propuso tener el mejor puerto del mundo como eje de su desarrollo), o el Emirato de Dubái, que está emprendiendo acciones similares, Punta Colonet puede convertirse en el eje de desarrollo más importante de México.

Si México no lo lleva a cabo, otro país podría tomar su lugar. Canadá ya estudia la factibilidad de desarrollar un mega puerto en su costa oeste. México debe aprovechar los avances ya concretados del plan en Punta Colonet, para no quedarse a medio camino.

Ante esto, la imperante necesidad de superar los obstáculos que se le presentan a este plan, ya que vistos en perspectiva, parecen ser muy pequeños, comparados con la magnitud del proyecto y los beneficios que pueda traer al país. El crecimiento del intercambio comercial que está experimentando la cuenca del pacifico, impulsado principalmente por la dinámica de desarrollo que están alcanzando países como China e India, aunada a la saturación de los puertos más importantes de la región, (Los Ángeles y Long Beach), y a la falta de capacidad de los otros puertos del océano Pacífico como Oakland, Seattle, Vancouver, Ensenada, Mazatlán, Manzanillo y Lázaro Cárdenas para manejar este crecimiento, Los puertos mexicanos, hacen inmediata la necesidad de un mega proyecto. Los estudios realizados por la Secretaria der Comunicaciones y Transportes, La Universidad Nacional Autónoma de Baja California y el municipio de

Ensenada en el Estado de Baja California, demuestran que Punta Colonet es el lugar indicado para hacerlo, tanto por su ubicación geográfica, como por las características geológicas de la zona en que se encuentra.

Por la continuidad que se le ha dado en la última y presente administración del Expresidente Vicente Fox y el Presidente Felipe Calderon, se trata del proyecto más avanzado y prometedor existente en el país. Pese a los obstáculos que se han presentado, las posibilidades reales para su materialización, son amplias dado que hay consenso de su necesidad entre todos los actores involucrados, si bien solo se difiere en quién debe estar al frente de su realización, para cuyo caso existen los mecanismos institucionales para decidir.

#### REFLEXIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

Queda pendiente el continuar el estudio del puerto, pues durante su construcción es muy probable que se sitúen cambios y situaciones no previstas, por las diferentes variables que tiene al desarrollar el proyecto Punta Colonet, y que después de la crisis económica y la falta de recursos en el mercado financiero, han puesto el proyecto en una pausa momentánea esperando la reactivación económica mundial.

Sin embargo, es necesario más adelante, realizar estudios que complementen este trabajo y que no fueron contemplados por las limitantes del mismo.

Se sugeriría investigar en los siguientes rubros:

1. Desarrollo de conectividad con ferrocarriles de Estados Unidos, i.e. Union Pacific y Kansas City Rail.
2. Desarrollo de infraestructura carretera en la zona.
3. Desarrollo de un aeropuerto internacional de carga.
4. Sustentabilidad Social y Planeación en construcción de asentamientos humanos.
5. Impactos Ecológicos por el dragado del puerto, y asentamientos sociales.
6. Entrada de camioneros mexicanos a Estados Unidos.
7. Implementaciones de Seguridad Portuaria.
8. Aprovechamiento de Energías sustentables en la zona.

- Administración Portuaria Integral de Ensenada. (2005). *Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2006-2011*. Ensenada: Secretaria de Comunicaciones y Transportes.
- Administración Portuaria Integral de Ensenada S.A. de C.V. (10 de 10 de 2011). *Administración Portuaria Integral de Ensenada S.A. de C.V.* Obtenido de Administración Portuaria Integral de Ensenada S.A. de C.V.: <http://www.puertoensenada.com.mx>
- Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V. (16 de 1 de 2012). *Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V.* Obtenido de Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V.: <http://www.puertomanzanillo.com.mx>
- Administración Portuaria Integral de Mazatlán S.A. de C.V. (13 de 1 de 2012). *Administración Portuaria Integral de Mazatlán S.A. de C.V.* Obtenido de Administración Portuaria Integral de Mazatlán S.A. de C.V.: <http://www.apimazatlan.com.mx>
- Administración Portuaria Integral Lázaro Cárdenas 2006-2011. (2005). *Programa Maestro de Desarrollo Puerto de Lázaro Cárdenas 2006-2011*. Lázaro Cárdenas: API Lázaro Cárdenas.
- Akhtar, Z. (2009). *Asia: Década de Transformación*. Viena: Fondo Monetario Internacional.
- Alemán, A. (2010). *Informe Anual 2010 Canal de Panamá*. Balboa: Gestión Corporativa, Equipo de Responsabilidad Social Empresarial.
- American Chamber México. (2008). *Logística Manual Básico para México*. En A. C. México, *Logística Manual Básico para México* (pág. 76). México: American Chamber México.
- Arrighi, G., & Silver, B. (2001). *Caos y Orden en el Sistema-Mundo Moderno*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Arteaga, C., & Solís, S. (2005). Necesidades Sociales y Desarrollo Humano. Un acercamiento metodológico. En C. Arteaga, & S. Silvia, *Necesidades Sociales y Desarrollo Humano. Un acercamiento metodológico* (pág. 29). México D.F.: Unam, Plaza Valdés.
- Ayala, D. (2004). Los Puertos Mexicanos Podrían Tomar Tráfico de L.A. *Transporte Siglo XXI*, 12-16.
- Birones, M. (6 de Enero de 2012). *BRICS, Tendencia de la década*. Obtenido de El Economista: <http://www.economista.com.mx>
- Buenrostro, H. (2011). *Tesis: La importancia de una política marítima de Estado para el fomento de la competitividad de la industria del transporte marítimo mexicano*. México: Tesiunam.
- C.V., A. P. (2012). *Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas S.A. de C.V.* Obtenido de Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas S.A. de C.V.
- C.V., A. P. (16 de 1 de 2012). *Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas S.A. de C.V.* Obtenido de Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas S.A. de C.V.: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx>



- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1993). *Ley de Puertos*. México: Diario Oficial de la Federación.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2006). *Ley Aduanera*. México: Diario Oficial de la Federación.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2006). *Ley de Navegación y Comercio Marítimos*. Mexico: Diario Oficial de la Federación.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2006). *Ley Minera*. México: Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2007). *Ley General de Bienes Nacionales*. Mexico: Diario Oficial de la Federación.
- Cámara de Diputados LX Legislatura. (2006). *Diario de los Debates*. México: Cámara de Diputados.
- Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo. (2010). *Informe de Labores 2010*. México: Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo.
- Carrillo, J., & Contreras, O. (2008). Serie de Desarrollo Productivo "Trayectoria tecnológicas en empresas asiáticas en México". En J. Carrillo, & O. Contreras, *Serie de Desarrollo Productivo "Trayectoria tecnológicas en empresas asiáticas en México"* (pág. 19). México: Naciones Unidas Cepal.
- Castillo, M. A. (2007). Cumple 100 años modernización de corredor transistmico. *Negocios T21*, 12-14.
- Centro de Estudios Superiores Navales. (2003). *Poder marítimo mexicano*. México: CESNAV.
- CIA Wolrd Fact Book. (10 de 1 de 2012). *CIA World Fact Book*. Obtenido de CIA World Fact Book: [www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook)
- Comercializacion: Administración Portuaria Integral de Ensenada S.A. de C.V. (13 de 1 de 2012). *Administración Portuaria Integral de Ensenada S.A. de C.V.* Obtenido de Administración Portuaria Integral de Ensenada S.A. de C.V.: <http://www.puertoensenada.com.mx>
- Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo. (19 de 1 de 2012). *Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo; Estrategia marítia portuaria regional*. Obtenido de Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo: [www.cocatram.org.ni](http://www.cocatram.org.ni)
- De la Rosa, T. (2008). Punta Colonet, mega puerto en la mira. *Transporte Siglo XXI*, 9-13.
- Del Arenal, C. (1990). *Introducción a las Relaciones Internacionales*. Madrid: Technos.
- Del Peon, L. (1990). *Geopolítica Geoestrategia y Topics*. México: Herro.

Diario Oficial de la Federación. (2006). Habilitación Puerto Colonet. *Diario Oficial de la Federación*, 1.

Directorio de la Industria Maquiladora de Baja California. (13 de 1 de 2012). *Directorio de la Industria Maquiladora de Baja California*. Obtenido de Directorio de la Industria Maquiladora de Baja California: <http://www.industriamaquiladora.com>

Echavarría, L. (1983). *El transporte marítimo*. Pamplona: Aranzadi.

Enríquez, D. (1998). *El Buque: Una Introducción al Estudio del Estatuto Jurídico de las Embarcaciones*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Foro Sobre la Integración Norte Americana. (2000). *Corredores Comerciales Norteamericanos*. Montreal: Nafi.

Girard, D. (2004). *Base to Port Of Oakland; Deed Transfer to Take Place*. Oakland: Gale Group.

Giron, J., & Pajovic, S. (2000). El mediterraneo a finales del siglo XX. En J. Giron, & S. Pajovic, *El mediterraneo a finales del siglo XX* (pág. 34). Oviedo: Universidad de Oviedo.

Goldman Sachs. (2001). Building Better Global Economic BRICs. *Global Economics*, 66.

Gutierrez, M. (2009). *Transporte Multimodal*. México D.F.: Academia de Ingenieria de México.

Hutchinson Port Holdings. (23 de Enero de 2012). *Hutchinson Port Holdings Company Profile*. Obtenido de Hutchinson Port Holdings: <http://www.hph.com>

Instituto de Investigaciones Jurídicas. (2011). *Ley de Puertos*. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas.

Jackson, L. P. (5 de Enero de 2012). *United States Environmental Protection Agency*. Obtenido de United States Environmental Protection Agency: [www.epa.gov](http://www.epa.gov)

Johnson, D. (10 de Diciembre de 2011). *Research And Innovative Technology Administration Bureau of Transportation Statistics*. Obtenido de RITA: <http://www.bts.gov>

Knatz, G. (2006). *National Port Planning: A Different Perspective*. Washington: Transportation Research Board.

Knatz, G. (02 de julio de 2011). *The Port of Los Angeles*. Obtenido de The Port of Los Angeles: <http://www.portoflosangeles.org>

Lamy, P. (10 de 01 de 2012). *World Trade Developments*. WTO. Obtenido de World Trade Organization: <http://www.wto.org>

Ley de Puertos. (1993). *Reglamento de la ley de puertos*. México: Diario Oficial de la Federacion.

- Lorena, R. (14 de Julio de 2007). Punta Colonet Negocio Transexenal. *Contralínea Baja California*, págs. 60-66.
- Martos, J. A. (2010). La gran Aventura del Galeón de Manila. *Muy Interesante*, 70.
- Maske, H., Lares, L., & Álvares, G. (10 de Diciembre de 2011). *Centro de Investigación Científica y de Educacion Superior de Ensenada Bajacalifornia*. Obtenido de Centro de Investigación Científica y de Educacion Superior de Ensenada Bajacalifornia: <http://www.cicese.edu.mx/>
- Medina, R. (11 de Octubre de 2010). *Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas*. Obtenido de Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx>
- Muñoz, L. (2007). *El Golfo-Caribe, de límite a frontera de México*. Mexico: Instituto de Investigaciones del Colegio de México.
- Nickels, W., & Mc Hugh, J. (2001). *Understanding Business*. Boston: Irwin.
- Parques Industriales. (11 de 10 de 2011). *Estado de Baja California: Parques Industriales*. Obtenido de Parques Industriales: <http://www.parquesindustriales.org.mx>
- Pérez, A. L. (2006). Los mercaderes de la marina. *Fortuna Negocios y Finanzas*, 30.
- Port of Long Beach. (10 de 1 de 2012). *Port of Long Beach*. Obtenido de Port of Long Beach: <http://www.polb.com>
- Port of Oakland. (11 de 1 de 2012). *Port of Oakland*. Obtenido de Port of Oakland: <http://www.portofoakland.com>
- Port of San Francisco. (11 de 1 de 2012). *Cargo Statistics: Port of San Francisco*. Obtenido de Cargo Statistics: Port of San Francisco: <http://www.sf-port.org>
- Port of Seattle. (13 de 1 de 2012). *Airport Programs: Port of Seattle*. Obtenido de Port of Seattle: <http://www.portseattle.org>
- Port of Seattle. (13 de 1 de 2012). *Port Metro Vancouver*. Obtenido de Port Metro Vancouver: <http://www.portmetrovancover.com>
- Port of Seattle. (13 de 1 de 2012). *Seaport Statistics: Port of Seattle*. Obtenido de Port of Seattle: <http://www.portseattle.org>
- Rice, B. (12 de 4 de 2008). *Port World*. Obtenido de Port World: [www.portworld.com](http://www.portworld.com)
- Rivapalacio, R. (29 de Diciembre de 2006). Estrictamente Personal. *El Universal*, págs. 30-32.
- Rosenberg, M. (2 de 3 de 2011). *Busiest Ports in the World: About.com*. Obtenido de Geography About: <http://geography.about.com>

- Roux, R. (31 de 12 de 2009). *Canal de Panamá*. Obtenido de Canal de Panamá:  
<http://www.pancanal.com>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes . (2007). *Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes .
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2008 ). *Programa Nacional de Desarrollo Portuario*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Secretaría de Desarrollo Social. (2008). *Programa de Desarrollo Regional "Region Colonet"*. México: Inken.
- Secretaría de Gobernación. (06 de Agosto de 2010). Diario Oficial de la Federación. *Diario Oficial de la Federación*, págs. 40-45.
- Secretaria de la UNCTAD. (2009). *Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Dearrollo*. Ginebra: Unctad.
- Silvester, R. (2010). *2050 a Port Metro Vancouver Initiative*. Vancouver: Port Metro Vancouver.
- Tellez, L. (2009). *Comunicado de Prensa No. 012.- Punta Colonet, proyecto viable y con futuro*. México D.F.: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- The Port of Los Angeles. (10 de 1 de 2012). *LA The port of los Angeles*. Obtenido de La The port of los Angeles: <http://www.portoflosangeles.org>
- Tomassini, L. (20 de Junio de 2010). *El Comercio*. Obtenido de El Comercio: <http://www.elcomercio.pe>
- United States Environmental Protection Agency. (1 de Diciembre de 2011). *EPA* . Obtenido de EPA: <http://www.epa.gov>
- Vancouver, P. o. (2008). *Projects & Planning 2010-2050*. Vancouver: Metro Vancouver.
- Vargas, E. (1 de Agosto de 2009). *Un recuento de algunos de los hechos que trascendieron en la historia de Ensenada en el 2009* . Obtenido de Ensenada. Net: <http://www.ensenada.net>
- World Trade Organization. (10 de 1 de 2012). *Wolrd Trade Developments*. Obtenido de World Trade Organization: <http://www.wto.org>

## Anexos

### Anexo 1

## Tipos de Contenedores, Sus Usos y Dimensiones

### DRY - GENERAL - DV



Uso habitual: Cargas secas: bolsas, cajas, packs termocontraíbles, máquinas, muebles, etc.

Los datos informados son estandarizados. Un container de 20 pies, puede almacenar hasta 23.000 kg. de producto, caso el volumen del mismo lo permita.

Es recomendable, especialmente en productos alimenticios, no superar los 22.000 kg. de carga neta.

Las indicaciones de carga útil de cada container, así como su código y número de identificación están inscriptas en sus puertas.

Tamaño	Peso Kg.		Dimensiones internas mm			
	Peso bruto	Tara	Carga útil	Longitud	Ancho	Alto
20 pies	24,000	2,200	21,800	5,902	2,350	2,392
40 pies	30,480	3,800	26,680	12,032	2,350	2,390

Tamaño	Puertas Abiertas mm		Vol.
	Ancho	Altura	
20 pies	2.341	2,280	33.2
40 pies	2,338	2,280	67.6

## High Cube - HC



Uso habitual: Cargas secas: se diferencia del container de 40 pies tradicional, debido a que es mas alto. (ver cuadro abajo), lo que le da más capacidad de volumen pero no así de peso.

Tamaño	Peso Kg.		Dimensiones internas mm			
	Peso bruto	Tara	Carga útil	Longitud	Ancho	Alto
40 pies	30,480	3,900	26,580	12,033	2,350	2,695

Tamaño	Puertas Abiertas mm		Vol.
	Ancho	Alto	
40 pies	2,338	2,585	76.2

## Open Top - OP



Uso habitual: Dado que se abre por su techo, este tipo de container es conveniente para cargas grandes que no pueden cargarse por las puertas, como ciertas maquinarias, mármoles, vidrios, maderas, etc.

Tamaño	Peso Kg.		Dimensiones internas mm			
	Peso bruto	Tara	Carga útil	Longitud	Ancho	Alto
20 pies	24,000	2,140	21,860	5,894	2,344	2,347
40 pies	30,480	3,700	26,780	12,027	2,344	2,347

**Tamaño Puertas Abiertas mm    Vol.**

-	Ancho	Alto	Capacidad
20 pies	2.336	2,275	31.5
40 pies	2.336	2,275	67.0

**Bulk - BLK**

Uso general: Están diseñados para cargas de productos a granel. Disponen bocas de carga superiores. Apto para productos químicos, fertilizantes, algunas harinas, azúcar, sal, materiales plásticos en grumos, etc.

**Tamaño                    Peso Kg.                    Dimensiones internas mm**

	Peso bruto	Tara	Carga útil	Longitud	Ancho	Alto
20 pies	24,000	2,800	21,200	5,888	2,332	2,338

**Tamaño Puertas Abiertas mm    Vol.**

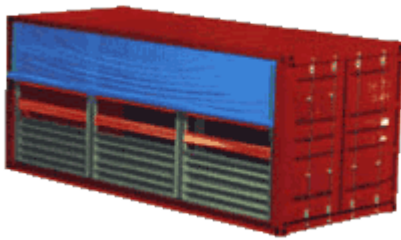
-	Ancho	Alto	Capacidad
20 pies	2.340	2,263	32.4

**Flat - Plataformas Plegables - FLT**

Uso General: Cargas difíciles de manipular, bobinas de metal, cables, vehículos pesados, madera, maquinarias especiales, etc.

Tamaño	Peso Kg.		Dimensiones internas mm			
	Peso bruto	Tara	Carga útil	Longitud	Ancho	Alto
20 pies	25,400	3,080	22,320	5,988	2,398	2,231
40 pies	45,000	5,300	39,700	12,064	2,369	1,943

### Open Side - OS



Uso habitual: similar al Open Top (que abre por arriba), pero en este caso su apertura es lateral: Conveniente para las cargas de volumen que no pueden cargarse a través de puertas convencionales. Ideal para cargar y descargar en estaciones ferroviarias.

Tamaño	Peso Kg.		Dimensiones internas mm			
	Peso bruto	Tara	Carga útil	Longitud	Ancho	Alto
20 pies	25,400	2,930	22,470	5,896	2,310	2,255

Tamaño	Puertas Abiertas mm		Vol.
-	Ancho	Alto	Capacidad
20 pies	2,236	1,960	31.0

### Reefer - RF



Uso habitual: Para transportar productos perecederos tales como verduras, frutas, carnes, etc.



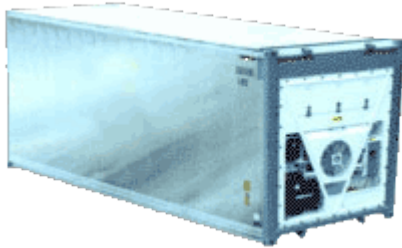
**Tamaño                      Peso Kg.                      Dimensiones internas mm**

	Peso bruto	Tara	Carga útil	Longitud	Ancho	Alto
20 pies	25,400	2,870	22,530	5,460	2,240	2,225
40 pies	32,500	4,535	27,965	11,550	2,250	2,215

**Tamaño Puertas Abiertas mm      Vol.**

	Ancho	Alto	Capacidad
20 pies	2.240	2,180	31
40 pies	2,250	2,160	65

**Reefer High Cube - RH**



Uso habitual: similar al Reefer normal, pero con más capacidad de volumen, pero no de peso.

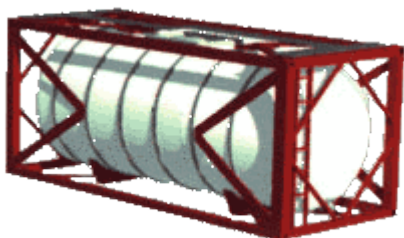
**Tamaño                      Peso Kg.                      Dimensiones internas mm**

	Peso bruto	Tara	Carga útil	Longitud	Ancho	Alto
40 pies	32,500	4,630	27,870	11,583	2,286	2,554

**Tamaño Puertas Abiertas mm      Vol.**

	Ancho	Alto	Capacidad
40 pies	2,294	2,571	67.6

## Iso Tank - ISO



Uso habitual: Diseñado para transporte de sustancias líquidas, desde peligrosas como químicos tóxicos, corrosivos, altamente combustibles, así como aceites, leche, cervezas, vino, agua mineral, etc.

Tamaño	Peso Kg.		Dimensiones internas mm			
	Peso bruto	Tara	Carga útil	Longitud	Ancho	Alto
20 Pies	30,480	3,070	27,410	-	-	-

Tamaño	Puertas Abiertas mm		Vol.
	Ancho	Alto	Capacidad
20 Pies	-	-	21,000 litros

## SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

**CONVOCATORIA para participar en el Concurso que tiene como objeto el otorgamiento simultáneo de una concesión para la construcción, operación y explotación de una Vía General de Comunicación Ferroviaria que contemplará la o las rutas con punto de origen Bahía Colonet, Ensenada, Baja California con uno o dos puntos de destino en la frontera de los Estados Unidos Mexicanos con los Estados Unidos de América, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y los permisos para prestar los servicios auxiliares correspondientes en dichas rutas; una concesión para la administración portuaria integral para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio público de la Federación que formen parte del Recinto Portuario, ubicado en Bahía Colonet, Ensenada, Baja California, y una concesión para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público de la Federación en el Recinto Portuario de Bahía Colonet, ubicado en el Municipio de Ensenada, Estado de Baja California y la construcción, operación, explotación de una terminal comercial de uso público para contenedores y la prestación de los servicios portuarios correspondientes.**

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

**CONVOCATORIA para participar en el Concurso que tiene como objeto el otorgamiento simultáneo de:**

- I. Una concesión para la construcción, operación y explotación de una Vía General de Comunicación Ferroviaria que contemplará la o las rutas con punto de origen Bahía Colonet, Ensenada, Baja California con uno o dos puntos de destino en la frontera de los Estados Unidos Mexicanos con los Estados Unidos de América así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y los permisos para prestar los servicios auxiliares correspondientes en dichas rutas;
- II. Una concesión para la administración portuaria integral para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio público de la Federación que formen parte del Recinto Portuario, ubicado en Bahía Colonet, Ensenada, Baja California, y
- III. Una concesión para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público de la Federación en el Recinto Portuario de Bahía Colonet, ubicado en el Municipio de Ensenada, Estado de Baja California y la construcción, operación, explotación de una terminal comercial de uso público para contenedores y la prestación de los servicios portuarios correspondientes.

Considerando que el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, plantea entre sus objetivos contar con una economía competitiva que ofrezca bienes y servicios de calidad a precios accesibles, mediante el aumento de la productividad, la competencia económica, la inversión en infraestructura, el fortalecimiento del mercado interno y la creación de condiciones favorables para el desarrollo de las empresas y establece como una estrategia para potenciar la productividad y competitividad de la economía lograr un crecimiento económico sostenido y acelerar la creación de empleos, aprovechar el entorno internacional para potenciar el desarrollo de nuestra economía, considerando que el comercio internacional permite un mayor acceso para los productos mexicanos en otros mercados, y favorece la entrada de bienes de capital e insumos en términos más económicos. También considera que la inversión extranjera directa lleva a la generación de empleos y permite una transferencia de tecnología de punta.

En este sentido, el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, del Sector Comunicaciones y Transportes tiene como objetivo convertir a México en una de las principales plataformas logísticas del mundo, aprovechando nuestra posición geográfica y nuestra red de tratados internacionales; y con esto, elevar la generación de empleos permanentes e impulsar el desarrollo sustentable.

Para esto, el Programa Nacional de Infraestructura tiene como estrategia atender los problemas de interconexión ferroviaria en puertos, fronteras y zonas metropolitanas; incrementar la infraestructura portuaria, especialmente la capacidad de manejo de contenedores; así como desarrollar corredores multimodales para hacer más eficiente el transporte de mercancías, dando especial atención a los corredores que unen los puertos del pacífico con las fronteras, incluyendo la construcción de terminales intermodales de carga y el inicio de operación del proyecto Punta Colonet.

Con fundamento en los artículos 27, 28 y 134 párrafo tercero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 36 fracciones I, VII, XII, XVIII, XIX, XX, XXIV, XXVII y demás aplicables de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2 fracción II, 3 fracción III, 4, 6 fracción IV, 28 fracción V, 72 al 77, y demás aplicables de la Ley General de Bienes Nacionales; 1, 2, 3 fracción II, 4, 5, 6 fracciones I, II, III, IV y IX, 7 fracciones I y II, 8, 9, 11, 12, 14, 17, 27, 35, 36, 37 y demás aplicables de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 1, 2, 3, 4, 16 fracciones I, II, IV, VII y XIV, 20 fracción I, 21, 22, 23, 24, 38 y demás aplicables de la Ley de Puertos; 1, 16 y demás aplicables del Reglamento de Puertos; 1, 4, 29 y demás aplicables del Reglamento del Servicio Ferroviario; 4 y 5 fracciones XI y XVIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y toda vez que se cuenta con las autorizaciones necesarias, el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, convoca a los interesados en participar en el concurso para el otorgamiento simultáneo de: i) Una concesión para la construcción, operación

y explotación de una Vía General de Comunicación Ferroviaria que contemplará la o las rutas con punto de origen Bahía Colonet, Ensenada, Baja California con uno o dos puntos de destino en la frontera de los Estados Unidos Mexicanos con los Estados Unidos de América así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y los permisos para prestar los servicios auxiliares correspondientes en dichas rutas; ii) Una concesión para la administración portuaria integral para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio público de la Federación que formen parte del Recinto Portuario, ubicado en Bahía Colonet, Ensenada, Baja California, y iii) Una concesión para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público de la Federación en el Recinto Portuario de Bahía Colonet, ubicado en el Municipio de Ensenada, Estado de Baja California y la construcción, operación, explotación de una terminal comercial de uso público para contenedores y la prestación de los servicios portuarios

## SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

**CONVOCATORIA para participar en el Concurso que tiene como objeto el otorgamiento simultáneo de una concesión para la construcción, operación y explotación de una Vía General de Comunicación Ferroviaria que contemplará la o las rutas con punto de origen Bahía Colonet, Ensenada, Baja California con uno o dos puntos de destino en la frontera de los Estados Unidos Mexicanos con los Estados Unidos de América, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y los permisos para prestar los servicios auxiliares correspondientes en dichas rutas; una concesión para la administración portuaria integral para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio público de la Federación que formen parte del Recinto Portuario, ubicado en Bahía Colonet, Ensenada, Baja California, y una concesión para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público de la Federación en el Recinto Portuario de Bahía Colonet, ubicado en el Municipio de Ensenada, Estado de Baja California y la construcción, operación, explotación de una terminal comercial de uso público para contenedores y la prestación de los servicios portuarios correspondientes.**

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

**CONVOCATORIA para participar en el Concurso que tiene como objeto el otorgamiento simultáneo de:**

- I. Una concesión para la construcción, operación y explotación de una Vía General de Comunicación Ferroviaria que contemplará la o las rutas con punto de origen Bahía Colonet, Ensenada, Baja California con uno o dos puntos de destino en la frontera de los Estados Unidos Mexicanos con los Estados Unidos de América así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y los permisos para prestar los servicios auxiliares correspondientes en dichas rutas;
- II. Una concesión para la administración portuaria integral para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio público de la Federación que formen parte del Recinto Portuario, ubicado en Bahía Colonet, Ensenada, Baja California, y
- III. Una concesión para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público de la Federación en el Recinto Portuario de Bahía Colonet, ubicado en el Municipio de Ensenada, Estado de Baja California y la construcción, operación, explotación de una terminal comercial de uso público para contenedores y la prestación de los servicios portuarios correspondientes.

Considerando que el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, plantea entre sus objetivos contar con una economía competitiva que ofrezca bienes y servicios de calidad a precios accesibles, mediante el aumento de la productividad, la competencia económica, la inversión en infraestructura, el fortalecimiento del mercado interno y la creación de condiciones favorables para el desarrollo de las empresas y establece como una estrategia para potenciar la productividad y competitividad de la economía lograr un crecimiento económico sostenido y acelerar la creación de empleos, aprovechar el entorno internacional para potenciar el desarrollo de nuestra economía, considerando que el comercio internacional permite un mayor acceso para los productos mexicanos en otros mercados, y favorece la entrada de bienes de capital e insumos en términos más económicos. También considera que la inversión extranjera directa lleva a la generación de empleos y permite una transferencia de tecnología de punta.

En este sentido, el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, del Sector Comunicaciones y Transportes tiene como objetivo convertir a México en una de las principales plataformas logísticas del mundo, aprovechando nuestra posición geográfica y nuestra red de tratados internacionales; y con esto, elevar la generación de empleos permanentes e impulsar el desarrollo sustentable.

Para esto, el Programa Nacional de Infraestructura tiene como estrategia atender los problemas de interconexión ferroviaria en puertos, fronteras y zonas metropolitanas; incrementar la infraestructura portuaria, especialmente la capacidad de manejo de contenedores; así como desarrollar corredores multimodales para hacer más eficiente el transporte de mercancías, dando especial atención a los corredores que unen los puertos del pacífico con las fronteras, incluyendo la construcción de terminales intermodales de carga y el inicio de operación del proyecto Punta Colonet.

Con fundamento en los artículos 27, 28 y 134 párrafo tercero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 36 fracciones I, VII, XII, XVIII, XIX, XX, XXIV, XXVII y demás aplicables de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2 fracción II, 3 fracción III, 4, 6 fracción IV, 28 fracción V, 72 al 77, y demás aplicables de la Ley General de Bienes Nacionales; 1, 2, 3 fracción II, 4, 5, 6 fracciones I, II, III, IV y IX, 7 fracciones I y II, 8, 9, 11, 12, 14, 17, 27, 35, 36, 37 y demás aplicables de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 1, 2, 3, 4, 16 fracciones I, II, IV, VII y XIV, 20 fracción I, 21, 22, 23, 24, 38 y demás aplicables de la Ley de Puertos; 1, 16 y demás aplicables del Reglamento de Puertos; 1, 4, 29 y demás aplicables del Reglamento del Servicio Ferroviario; 4 y 5 fracciones XI y XVIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y toda vez que se cuenta con las autorizaciones necesarias, el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, convoca a los interesados en participar en el concurso para el otorgamiento simultáneo de: i) Una concesión para la construcción, operación

y explotación de una Vía General de Comunicación Ferroviaria que contemplará la o las rutas con punto de origen Bahía Colonet, Ensenada, Baja California con uno o dos puntos de destino en la frontera de los Estados Unidos Mexicanos con los Estados Unidos de América así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y los permisos para prestar los servicios auxiliares correspondientes en dichas rutas; ii) Una concesión para la administración portuaria integral para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio público de la Federación que formen parte del Recinto Portuario, ubicado en Bahía Colonet, Ensenada, Baja California, y iii) Una concesión para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público de la Federación en el Recinto Portuario de Bahía Colonet, ubicado en el Municipio de Ensenada, Estado de Baja California y la construcción, operación, explotación de una terminal comercial de uso público para contenedores y la prestación de los servicios portuarios



Lo dispuesto en el párrafo anterior no aplicará cuando la embarcación para la cual se solicita el permiso, cuente a criterio de la Secretaría, con características técnicas de extraordinaria especialización, de conformidad con el artículo 10, fracción I, inciso e) de esta Ley, y el reglamento respectivo.

Salvo el caso del contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo, mismo que deberá contar de modo exclusivo con tripulación mexicana, cuando la embarcación extranjera para la cual se solicite el permiso temporal de navegación o su renovación, esté contratada por un naviero mexicano bajo cualquier contrato de fletamento, por lo que, en los permisos temporales de navegación y sus renovaciones, que otorgue la Secretaría, se dará prioridad al naviero cuya embarcación cuente con el mayor número de tripulantes mexicanos, de conformidad con el certificado de dotación mínima respectivo.

**Artículo 41.-** Habiendo agotado el procedimiento de licitación con la prelación dispuesta en las fracciones I y II, del artículo anterior, se podrá otorgar el permiso para un nuevo procedimiento que incluya a navieras extranjeras con embarcaciones extranjeras.

**Artículo 42.-** Los navieros mexicanos y extranjeros, dedicados a la utilización de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje de conformidad con esta Ley, se sujetarán a las siguientes disposiciones en materia de permisos para prestación de servicios:

I. Requerirán permiso de la Secretaría para prestar servicios de:

A. Transporte de pasajeros y cruceros turísticos;

B. Turismo náutico, con embarcaciones menores de recreo y deportivas mexicanas o extranjeras;

C. Seguridad, salvamento y auxilio a la navegación;

D. Remolque, maniobra y lanchaje en puerto, excepto cuando tengan celebrado contrato con la administración portuaria, conforme lo establezca la Ley de Puertos;

E. Dragado, en los casos de embarcaciones extranjeras; y

F. Las embarcaciones extranjeras para prestar el servicio de cabotaje, siempre y cuando no exista una nacional que lo haga en igualdad de condiciones.

II. No requerirán permiso de la Secretaría para prestar servicios de:

A. Transporte de carga y remolque;

B. Pesca, excepto en los casos de embarcaciones extranjeras, de conformidad con lo previsto por la Ley que rige la materia y sus disposiciones reglamentarias, así como los Tratados Internacionales;

C. Dragado, en los casos de embarcaciones mexicanas; y

D. Utilización de embarcaciones especializadas en obra civil, construcción de infraestructura naval y portuaria, así como las dedicadas al auxilio en las tareas de prospección, extracción y explotación de hidrocarburos, condicionado al cumplimiento de lo establecido por la legislación en materia ambiental y de contratación administrativa.



El hecho que no se requiera de permiso de la Secretaría, no exime a las embarcaciones dedicadas a los servicios señalados en la fracción II de cumplir con las disposiciones que le sean aplicables. La Secretaría estará facultada a verificar el acatamiento de dichas normas.

El requisito de obtención de un permiso para la prestación de servicios, de conformidad con lo dispuesto en este artículo o bien la ausencia de tal requisito, no prejuzga sobre la necesidad de contar con el permiso temporal de navegación de cabotaje o el deber de abanderamiento, de conformidad con lo dispuesto por esta Ley.



## Anexo 5



**ARTÍCULO 7.-** Son bienes de uso común:

I.- El espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el derecho internacional;

II.- Las aguas marinas interiores, conforme a la Ley Federal del Mar;

III.- El mar territorial en la anchura que fije la Ley Federal del Mar;

IV.- Las playas marítimas, entendiéndose por tales las partes de tierra que por virtud de la marea cubre y descubre el agua, desde los límites de mayor reflujo hasta los límites de mayor flujo anuales;

V.- La zona federal marítimo terrestre;

VI.- Los puertos, bahías, radas y ensenadas;

VII.- Los diques, muelles, escolleras, malecones y demás obras de los puertos, cuando sean de uso público;

VIII.- Los cauces de las corrientes y los vasos de los lagos, lagunas y esteros de propiedad nacional;

IX.- Las riberas y zonas federales de las corrientes;

X.- Las presas, diques y sus vasos, canales, bordos y zanjas, construidos para la irrigación, navegación y otros usos de utilidad pública, con sus zonas de protección y derechos de vía, o riberas en la extensión que, en cada caso, fije la dependencia competente en la materia, de acuerdo con las disposiciones legales aplicables;

XI.- Los caminos, carreteras, puentes y vías férreas que constituyen vías generales de comunicación, con sus servicios auxiliares y demás partes integrantes establecidas en la ley federal de la materia;

XII.- Los inmuebles considerados como monumentos arqueológicos conforme a la ley de la materia;

XIII.- Las plazas, paseos y parques públicos cuya construcción o conservación esté a cargo del Gobierno Federal y las construcciones levantadas por el Gobierno Federal en lugares públicos para ornato o comodidad de quienes los visiten, y

XIV.- Los demás bienes considerados de uso común por otras leyes que regulen bienes nacionales.

**ARTÍCULO 8.-** Todos los habitantes de la República pueden usar los bienes de uso común, sin más restricciones que las establecidas por las leyes y reglamentos administrativos.

Para aprovechamientos especiales sobre los bienes de uso común, se requiere concesión, autorización o permiso otorgados con las condiciones y requisitos que establezcan las leyes.

**ARTÍCULO 9.-** Los bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación estarán exclusivamente bajo la jurisdicción de los poderes federales, en los términos prescritos por esta Ley, excepto aquellos inmuebles que la Federación haya adquirido con posterioridad al 1o. de mayo de 1917 y que se ubiquen en el territorio de algún Estado, en cuyo caso se requerirá el consentimiento de la legislatura local respectiva.



El decreto o acuerdo mediante el cual la Federación adquiera, afecte o destine un inmueble para un servicio público o para el uso común, deberá comunicarse a la legislatura local correspondiente. Surtirá efectos de notificación a la propia legislatura del Estado, la publicación en el Diario Oficial de la Federación del decreto o acuerdo correspondiente, a partir de la fecha de la misma publicación.

Se presumirá que la legislatura local de que se trate ha dado su consentimiento, cuando no dicte resolución alguna dentro de los cuarenta y cinco días naturales posteriores al de la publicación en el Diario Oficial de la Federación, excepto cuando esté en receso, caso en el cual el término se computará a partir del día en que inaugure su periodo inmediato de sesiones. La negativa expresa de la legislatura correspondiente, dejará al inmueble sujeto a la jurisdicción local.

Una vez obtenido el consentimiento, en cualquiera de los supuestos señalados en los párrafos primero y tercero de este artículo, será irrevocable.