

Punta Colonet

El megapuerto de la discordia



Por su tamaño e inversión, el megapuerto de Punta Colonet es comparado en su trascendencia económica con el Canal de Panamá

POR SU TAMAÑO e inversión, el megapuerto de Punta Colonet es comparado en su trascendencia económica con el Canal de Panamá.

Se señala, asimismo, que en cinco años Punta Colonet podría quintuplicar la capacidad de carga y descarga de todos los puertos del país, es decir, anualmente se mueven en los recintos portuarios nacionales 2 millones de contenedores y a través de esa megaterminal portuaria se tendría un movimiento de 10 millones de ese tipo de carga.

Esto lo convertiría en el tercer puerto en importancia mundial en el Océano Pacífico, sólo por debajo de Hong Kong y Singapur, con ello representaría el proyecto de inversión en infraestructura de transporte más importante de México en las últimas cinco décadas.

Un proyecto que va de la mano con la instalación de una línea de ferrocarril y la necesaria construcción de una nueva ciudad a 130 kilómetros al sur del puerto de Ensenada.

Los efectos económicos son estratosféricos, difíciles de comprender todavía, los daños ambientales diversos y también por cuantificar.

Lo que sí son reales, tangibles y presentes son los conflictos políticos generados por ese proyecto portuario.

Por lo menos tres grupos político-económicos se enfrentan ya en torno a lo que se ha llamado "el megapuerto de la discordia".

EL LONG BEACH MEXICANO

De acuerdo al director de la Administración Portuaria Integral de Ensenada, Carlos Jáuregui González, en Los Ángeles y Long Beach se maneja el 87 por ciento de la mercancía y contenedores que ingresan a los Estados Unidos por la Cuenca del Pacífico. En Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Ensenada sólo se moviliza un 4 por ciento de esa carga.

Ensenada ya no puede crecer, en Los Ángeles y Long Beach

POR GERARDO SÁNCHEZ

FOTOS ROBERTO BURGOS

el crecimiento estimado no podrá atender la sobre demanda de mercancías provenientes de Asia: La opción sería Punta Colonet.

La inversión estimada es de 12 mil millones de dólares, ya que además de los muelles y recinto portuario, se requiere de una vía férrea, recintos fiscalizados, aeropuerto, una planta eléctrica, carreteras, parques industriales, zonas habitacionales, hoteles, centros comerciales, oficinas públicas, etc.

Su ubicación geográfica: 38° 58' latitud norte y 117° 20' longitud oeste. La extensión que ocuparía es de 5 mil hectáreas de terreno. El canal de navegación es de 18 metros, un farallón de 4.5 kilómetros de largo para protección del puerto y amplios espacios planos.

TRES EN DISCORDIA

Si usted ha percibido que a lo largo de este artículo se ha escrito en tiempo condicionado, es decir: podría, sería, convertiría, etc., es porque ante grandes inversiones y proyectos surgen también grandes disputas y conflictos.

De forma general podríamos definir tres fuertes grupos político-económicos que giran en torno a esta megainversión: Hutchison Port Holding-Elorduy, Grupo Minero Lobos-Gabriel Chávez y Ernesto Ruffo Appel-Amaya Curiel.

En mayo del 2006, durante su gira por Asia, el Gobernador de Baja California, Eugenio Elorduy, firmó un convenio con el grupo Hutchison Port Holding para el estudio de factibilidad del proyecto de Punta Colonet.

Ese corporativo maneja actualmente los puertos de Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Ensenada, los más importantes del país en manejo de carga.

La inversión estimada es de 12 mil millones de dólares, ya que además de los muelles y recinto portuario, se requiere de una vía férrea, recintos fiscalizados, aeropuerto, una planta eléctrica, carreteras, parques industriales, zonas habitacionales, etc.



El conflicto con la concesión minera ha generado incertidumbre en Punta Colonet.

Una empresa internacional, que según Jaime Martínez Veloz -feroz crítico de este proyecto-, tiene una larga cauda de acciones de corrupción en los países donde opera, entre ellos México.

Martínez Veloz cuestiona también el hecho de que el Gobierno del Estado hubiera suscrito el mencionado acuerdo, ya que daría condiciones preferenciales a esa empresa en caso de una posterior licitación y además porque el desarrollo portuario es o debería ser del asunto y ámbito del Gobierno Federal.

Otro de los aspectos más denunciados es la especulación inmobiliaria que se desató en Punta Colonet, un ejido en el cual según el Censo Poblacional del INEGI del 2000 había tan sólo 2 mil 346 habitantes.

Ejidatarios que con ironía han sido bautizados como "los nuevos Beverly Hills" de Baja California debido a la demanda millonaria que tienen ya los terrenos en esa zona.

En ese sentido, el ex gobernador Ernesto Ruffo Appel es señalado como uno de los principales especuladores. Se le acusa de haber comprado mil 315 hectáreas en predios privilegiados, tanto para la explotación de los materiales que se requerirían para construir los muelles, como en la zona donde se construirían vialidades y centros habitacionales.

GAMBUSINOS VS PORTUARIOS

Pero lo que parecía un proyecto que avanzaba viento en popa, y con un frenético sonar de la máquina registradora de ganancias, de pronto se enfrentó con un problema no previsto: el otorgamiento de una concesión minera que comprende el área núcleo de lo que se pretende sea el megapuerto.

El permiso minero se otorgó en mayo del 2005, un año antes de que el Gobernador Elorduy firmara con la poderosa transnacional portuaria el convenio mencionado.

Esto complicó las cosas, pues la legislación mexicana da prioridad a las actividades mineras sobre otras actividades y el área concesionada cubre gran parte de la zona donde se pretende construir el puerto.

Los representantes de dicha compañía minera aseguran que su proyecto en términos económicos es más importante que el megapuerto, pero se dicen dispuestos a permitir que pudieran desarrollarse ambas actividades.

Sin embargo, esto, además de afectar a quienes ya especulaban con los terrenos, podría contraponer legislaciones mineras y portuarias, pero sobre todo contradice una ley básica de la física: dos cuerpos no pueden ocupar el mismo espacio al mismo tiempo.

Diversos analistas nacionales comentaron que en junio del año pasado Vicente Fox, quien realizó el acto del Día de la Marina en Ensenada, había elegido este puerto y esa fecha para anunciar el inicio del proceso de licitación del Puerto de Punta Colonet, sin embargo, el conflicto con la concesión minera aplazó el anuncio y ha generado incertidumbre sobre qué ocurrirá entre mineros y portuarios.

Tanto el gobernador Eugenio Elorduy, como el secretario general de Gobierno, Bernardo Martínez Aguirre, han hecho declaraciones sobre una supuesta investigación que realizó el gobierno federal de lo que han llamado "sospechosa concesión minera otorgada" y el hecho de que supuestamente no hay mineral que explotar, lo que generó la reacción inmediata del grupo minero, que rechazó esas afirmaciones.

UN TRENECITO

Según funcionarios de la administración estatal, el proyecto del puerto no puede entenderse sin un ferrocarril que conecte Punta Colonet con la estación Delta de Mexicali (unos 280 kilómetros), luego con Caléxico y de ahí al sistema ferroviario estadounidense.

En este proyecto ferrocarrilero estaría involucrado Union Pacific, el mayor operador de trenes de carga en el vecino país del Norte.

Rogelio Vélez, director general adjunto de Ferromex, concesionario de la mayor ruta del sistema ferroviario nacional, aseguró en mayo del 2006 que no existe un plan en torno a construir un sistema que enlace al multicitado megapuerto con Mexicali.

Se estima que cada kilómetro de vía tendría un costo de un millón de dólares, en terrenos con condiciones normales, o hasta de 4 millones de dólares en terrenos con condiciones muy accidentadas.

Pero de instalarse el ferrocarril se convertiría en otro detonante inmobiliario, económico, agrícola, turístico e industrial.

De cualquier manera, por tren o carretera, la mercancía que llegue a Punta Colonet tendrá que ser transportada hacia el Norte, advierte Carlos Jáuregui, director de la API Ensenada.

En estos momentos las autoridades federales tienen una oportunidad histórica para decidir en torno a este proyecto que transformaría la economía de toda la región.

Prácticamente generaría el surgimiento de una nueva ciudad en la zona sur de Ensenada y también diversos y grandes problemas ambientales, políticos, gubernamentales y urbanos. Las cifras en cuanto a la inversión varían, se habla de miles de millones de dólares, cantidades que son además difíciles de cuantificar debido a los diferentes efectos que tendría un desarrollo de tal magnitud.

Construir un megapuerto e instalar un ferrocarril, que estarían operando en menos de cinco años. Suena simple y sencillo. Lástima que en México lo simple y sencillo se complique exponencialmente, como si fuera una obra de Kafka. ■