

En 1995 iniciamos la desmistificación de la Vía Transistmica Pacífico-Atlántico (mejor conocida como Transistmico) como ruta interoceánica de comunicación. Descartamos su viabilidad como obra magna concebida dentro del proyecto Alfa-Omega. Demostramos que es menos viable que el proyecto del Canal Seco en Costa Rica, el del Canal de Nicaragua y que no es alternativa al Canal de Panamá. El 31 de diciembre iniciamos el análisis sobre los perfiles del sureste mexicano, teniendo como eje rector el abandono de la idea del Transistmico en su connotación más socorrida: vía transoceánica, entre los puertos petroleros de Salinas Cruz y Coahuacoalcos.

Orientamos el análisis del proyecto hacia una tentativa de desarrollo intermodal y de detonación del transporte integrado, cuyo objetivo sea el desarrollo de la región más atrasada de México: el sureste. Sin embargo, el martes pasado se comentó en otro espacio editorial que el Transistmico podría ser alternativa al Canal de Panamá y que existe interés por este proyecto de la firma japonesa Kintetsu World Express, según el diputado federal por Boca del Río, Veracruz, Fidel Herrera tras su gira por el sudeste asiático. Esto nos obliga a considerar algunos puntos claves que no se deben perder de vista.

1. El Canal de Panamá ha tenido una caída inegable en el movimiento de buques superiores a 65,000 toneladas de peso muerto (TPM) o los famosos "Panamax". Esto hizo imposible el paso de los megacarriers por dicha vía y aientó el desarrollo de megapuestos o HUB (como es el caso de Los Angeles Long Beach) para concentrar los grandes volúmenes de carga

Marea alta

- Más bemoles sobre el Transistmico Mexicano
- Inviabile como alternativa al Canal de Panamá

a ser movilizados a través de las cadenas intermodales Este-Oeste. Ante ello, una alternativa al Canal de Panamá, sería una vía interoceánica que permita el paso de buques superiores a 65,000 TPM o "post Panamax", ante lo cual el proyecto del Transistmico mexicano (además de obsoleto), nada tiene que hacer.

2. Existe gran diferencia entre Canal y Land bridge (puente terrestre). El primero, es una vía de paso o cruce y el segundo, es un punto intermodal de transbordo: de confluencia entre líneas navieras con servicios regulares, en las que coinciden embarques y desembarque de la carga y cuyos extremos, se distinguen como sistemas de consolidación y desconsolidación de la carga.

En tal sentido, el transistmico se acerca más a la connotación de Land Bridge que a ruta transoceánica. El problema es que "los extremos" (Salinas Cruz y Coahuacoalcos) manejan líquidos antes que carga general y contenedores, lo que hace menos atractivo al Transistmico. Coahuacoalcos maneja un promedio anual de 30

millones de toneladas de petrolíferos y Salinas Cruz cerca de 16 millones de toneladas de igual producto, en tanto que el volumen de carga general y contenedores entre ambos puertos es muy pobre.

3. Si de alternativas se trata, resulta más viable el Ferrocarril Nacional de Panamá (FNP), paralelo al Canal de Panamá mismo y concesionado al Kansas City-Southern Industries (KCSI) socio de TMM en el Ferrocarril del Noreste (FNE), que cualquier otro proyecto de vía transoceánica. Sencillamente en la comparación de las distancias: 300 kilómetros entre Salinas Cruz y Coahuacoalcos versus 77 kilómetros del FNP, el Transistmico-mexicano sale perdiendo.

4. Gran parte de los famosos Tráficos Pendulares, mediante los cuales se movilizaban (vía el Canal) las cargas del transpacífico al transatlántico y viceversa, fueron sustituidos por las cadenas intermodales Este-Oeste de Estados Unidos, país que en el futuro habrá de preeminenciar la capacidad de atención de las cadenas citadas, mediante la puesta en marcha de los puertos HUB, como es el caso del binomio Los Angeles-Long Beach (incluso Seattle-Tacoma) antes que pensar en vías transoceánicas.

Como decimos, los puertos mexicanos habrán de integrarse a la competencia interna-

cional, sólo como parte del engranaje de los HUB, puesto que más allá de los buenos objetivos de Lázaro Cárdenas y Altamira, ningún puerto nacional puede decir todavía que avanza hacia esa modalidad del transporte y centros de consolidación. Son los cruces intermodales a través del territorio nacional, con los puertos como verdaderos centros de acopio y distribución de mercancías, lo que debería buscarse como objetivo futuro para enfrentar con posibilidades de éxito la feroz competencia global. Sería más sano el diseño de una estrategia de desarrollo intermodal del Sureste, cuyo acicate podrían ser los tramos en que será dividido el Ferrocarril del Sureste (FSE) para su próxima licitación, que hablar del Transistmico como vía interoceánica. No tiene sentido regresar a los alegatos sobre una obra que además de revivirse estérilmente cada sexenio, resulta inviable. Le recomendamos a Fidel Herrera que antes de hablar de alternativas al Canal de Panamá, se ponga a estudiar intermodalismo y desarrollo regional. Por lo menos, debería dejar claro si hablar de algún tramo ferroviario del FSE o de los distintos bemoles de proyecto Alfa-Omega.

PAGINA DE FONDO: Señores "desarrolladores y diseñadores de políticas regionales", el sureste mexicano no requiere limosnas ni dádivas de ningún tipo: demanda puentes, caminos, escuelas, carreteras, hospitales y sobre todo empleo. Es decir: integración horizontal. Un sistema de transporte intermodal con polos de desarrollo intermedio no resolvería todos los problemas, pero al menos podría generar los elementos más significativos para dignificar a la región más atrasada del país. ¿O no?