

# La empresa del Canal Interoceánico del Istmo, espejismo de los puertos de transbordo

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith  
Lunes, 05 de Abril de 2021 14:33

---



## La empresa del Canal Interoceánico

### del Istmo, espejismo de los puertos de transbordo

**Hugo Sergio Gómez Smith**

*El presidente López Obrador acaba de vacunar diversos bienes contra la privatización: escrituró a nombre de los estados de Tabasco, Chiapas, Veracruz y Oaxaca, así como de la Secretaría de Marina el patrimonio de la empresa Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, organismo paraestatal creado según la publicación del Diario Oficial de la Federación, el 14 de junio de 2019.*

**¿QUÉ BIENES** integran este patrimonio?: los ductos para gas, los 10 parques industriales, los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos y otros de carácter paraestatal. En el marco de este evento el presidente López Obrador señaló: “Tenemos la idea inicial que el complejo quede bajo custodia de la Secretaría de Marina y de los estados de Tabasco, Chiapas, Oaxaca y Veracruz, van a ser los dueños de todo este proyecto, se va a escriturar a la Marina y a los cuatro estados. “Incluyen el ferrocarril de Palenque a Coatzacoalcos y el del Istmo a Tapachula, se le va a entregar a la Secretaría de Marina y a cuatro estados con un plan para que las utilidades sean en beneficio de los trabajadores de Marina, los trabajadores al servicio del Estado”.

La intención es noble, ni duda cabe; pero la salvedad que uno debería hacer es ¿qué va a pasar si estos proyectos en vez de ganar, se encuentran en la encrucijada de absorber enormes pérdidas? ¿Se lo van a repartir entre los cinco socios beneficiarios? No veo al

## La empresa del Canal Interoceánico del Istmo, espejismo de los puertos de transbordo

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith  
Lunes, 05 de Abril de 2021 14:33

---

gobernador Murat, así como aparece hoy en múltiples videos publicitarios, peleándose por incluir en su presupuesto, los gastos monumentales de mantenimiento de los puertos que no pueda cubrir la dichosa empresa paraestatal. Ni a los estados de Oaxaca, Tabasco Chiapas y Veracruz negociando su parte del ferrocarril. La Secretaría de Marina tal vez pueda desarrollar alguna estrategia, pero el sistema portuario nacional está pauperizado, pues ahora que se quedó con los puertos tuvo que ceder el Fideicomiso de los excedentes de las tarifas a la obra de la dichosa empresa del Istmo. En los puertos mexicanos hay pocos avances dado que se ha concentrado la visión portuaria en esta gran obra. Mientras otras naciones se preparan ya para rediseñar su estrategia y fortalecer sus plataformas logísticas que han dado un abrupto giro al cambiar los hábitos de consumo de los habitantes de las grandes urbes a razón del confinamiento, México apuesta por el trasbordo de las cargas de terceros países mediante una empresa propiedad del Estado y a quitar la carga mexicana al Canal de Panamá.

Con todo y los buenos deseos de la 4T, el problema que resuelve un puerto es el del transporte, no el de la pobreza. Déjeme decirle algunos motivos. Ningún país del mundo se aventaría a desarrollar un puerto de trasbordo a costa de su presupuesto por la sencilla razón de que un puerto es un instrumento para fomentar su comercio exterior. No el de terceros países. ¿O usted le construiría a su vecino u otro cualquiera una banqueta a medio patio de su casa para que pase y no se enlode los zapatos? Yo creo que no. Qué beneficios nos podría traer a los mexicanos el paso de cargas que ni tocan la aduana, ni pagan servicios intermodales de internación; pero si dejan la enorme contaminación en su movilidad. Pero déjeme enmendar la plana. México sí es de estos países que sirve a fines ajenos al interés nacional. Recuerde usted cuando se planeó construir un puerto de trasbordo en la Punta Colonet en la Baja California, el cual desfogaría mediante una interconexión el puerto de Los Ángeles y Long Beach y que fue sustituido por un puente terrestre que opera hoy desde el puerto de Lázaro Cárdenas hasta la costa este de Estados Unidos; pero claro que este proyecto es privado, pues en propiedad del consorcio Maersk Line y el ferrocarril de Kansas City Southern. No hay ninguna injerencia estatal, salvo la concesión del espacio en el puerto de Lázaro Cárdenas. Ahí tiene el ejemplo de cuál es la perspectiva del trasbordo de contenedores.

### Las diferencias de Ursua con el AMLO

Déjeme decirle la lógica con la que se propone este proyecto. En apariencia podría justificar bajo la siguiente premisa: México uno de los cinco mayores usuarios del canal de Panamá con el 15 por ciento de la carga, los otros países son Estados Unidos, China, Japón, Chile ¿ podría ser posible que esta carga que ahora cruza por Panamá se bajara en los puertos de Coatzacoalcos o Salina Cruz? es la pregunta del millón y sobre la que descansa la viabilidad de este proyecto pues la otra sería que se utilizará por terceros países como puertos de trasbordo lo que solo nos dejaría contaminación. Y es que en una ocasión leí por ahí una declaración del director de la empresa del Corredor Interoceánico. Al respecto decía que si

## La empresa del Canal Interoceánico del Istmo, espejismo de los puertos de transbordo

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith  
Lunes, 05 de Abril de 2021 14:33

---

lograba atraer ese porcentaje de carga el proyecto quedaba totalmente justificado. Solo que la apertura de la tercera esclusa del Canal de Panamá configuró nuevas rutas que deshacerlas se ve remoto, ni que influya alguna nueva variable o que un nuevo puerto traiga cambios; pero no es a la carga la que se tiene que atraer, sino a las líneas navieras que han conformado consorcios de logística, pues mas allá de la variable de la distancia, hay un amplio cúmulo de factores para elegir un puerto: Está en primer lugar la creación de valor. El buque forma parte de un cluster de servicios logísticos que acompañan al transporte. Estas empresas forman enormes conglomerados de gran poder, pues solo 10 líneas navieras manejan el 70 por ciento de los contenedores que circulan por el mundo: Manejan la carga con acuerdo de tarifas preferenciales a enormes conglomerados empresariales del país como Walmart y Femsa; pero vamos por partes.

Por principio de cuentas el proyecto fue concebido con fines de privatización. Y no como una empresa paraestatal. Al menos así lo decía el ex secretario de Hacienda Carlos Ursúa Macías, al reportero Hernán Gómez Bruhera y que publica en su edición 2228 de la revista Proceso en julio de 2019 ¿Serían estas diferencias parte de los motivos de su renuncia?

“Yo no me opongo a los grandes proyectos. Creo que un país como el nuestro debe tenerlos. Tengo mucha fe en algunos de ellos que creo serán exitosos y no serán muy caros. Uno de ellos es el corredor interoceánico, que en dos años puede empezar a funcionar. La clave es tener una empresa que brinde el servicio y no que quede en manos del Estado; Ahí hay una diferencia entre el gobierno. Obviamente no se pretende ganarle a Panamá, pero hay buques inmensos que no caben en el Canal y podrán utilizarlo. Algo que no se sabe es que por el Canal de Panamá circula gran cantidad de mercancía mexicana que podrá pasar por ahí”

### Transístmico, proyecto que pasa por la historia

La idea de crear una zona de comercio que aproveche esta fortaleza de nuestro país uniendo los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, por una vía terrestre no es nueva. Pasa por historia. Desde los tratados McLane Ocampo hasta el presente, en que presidentes, incluso gobernadores como Miguel Alemán de Veracruz, quisieran promover esta idea. Los nombres han variado, desde Alfa Omega o corredor intermodal etc. Pero de los errores más grandes que se han cometido en la planeación de los puertos, es pensar que lo que se haga en tierra firme, determina el destino de los buques; pero es al revés. Los puertos son un subsector de la industria marítima y es ésta la que determina el destino de los puertos sin garantía de fidelidad. No hay nada más volátil que el tráfico marítimo de transbordo. De la noche a la mañana los buques se marchan como si nada. Dejan a la deriva enormes inversiones. Y se van por deficiencias en la operación o simplemente por carecer de carga que mover mejores

alternativas en los tiempos de operación.

La idea de presentar una opción viable a uno de los tráficos más complejos de la industria, es decir, esos gigantes que no pueden cruzar el Canal de Panamá, cuyas capacidades oscilan entre 18,000 y 22,000 Teus (capacidad cúbica de un contenedor de 20 pies) reclama algo más que dos inciertos puntos de arribo. Estos buques se denominan a la sazón triple E, en alusión a los parámetros que los definen: economía, ecología y eficiencia. Son buques que realizan tráficos en sentido del Ecuador. Sus costos se estructuran de la siguiente manera: 70 por ciento costó de manipulación, 20 por ciento costos por uso de infraestructura y 10 por ciento servicios portuarios. De ahí que los grandes puertos que los reciben se enfocan a responder con planeación meticulosa, manipulación automatizada y uso de inteligencia artificial, servicios portuarios de vanguardia y paquetes tarifarios que recompensan su inversión en medio ambiente. Habría que ver si una empresa del Estado puede responder con buenas intenciones a esas demandas.

En este contexto, la lógica de la distancia es solo un factor adicional. Si tiene usted lector alguna duda solo tendría que revisar el proyecto frustrado de Tuxpan Port Terminal (TPT) en que un empresario, poseedor de más de 50 terminales en el mundo y uno de los grandes operadores de los puertos mexicanos SSA México, inauguró en marzo de 2017 y que Hapag Lloyd la única línea usuaria dejó en 2019 quedando sin carga. Esto deja la interrogante de por qué si este puerto que está a solo 2 horas y media de la Ciudad de México el mayor núcleo urbano del país no hubo líneas navieras interesadas pues la gran mayoría de la carga que mueve por el puerto de Veracruz que está a cinco horas. Le doy una posible respuesta: pues porque este último tiene toda una red intermodal tejida alrededor de la Ciudad de México. Para que vea usted que la distancia entre dos puntos no es determinante.

### **Ferrocarril, otros inconvenientes**

Déjeme decirle que una de las grandes preocupaciones a lo largo del desarrollo de México, ha sido la comunicación intermitente entre los centros urbanos combinando los diversos medios y modos de transporte que el país tiene a su alcance para llevar las diversas mercancías que la población demanda. Se les conoce hoy con redes logísticas o cadenas de transporte. Dependen del nivel de desarrollo y perfil geográfico de cada nación y de la disposición de medios y modos de transporte. El modo, definido por la geografía y los medios por la capacidad financiera Y es que en el trazo del arco terrestre que se tiene que recorrer, descansa la provisión de mercancías baratas hacia diversos núcleos y centros urbanos. Porfirio Díaz inició esta labor de intercomunicar a México por medio del ferrocarril. A su llegada en 1884 solo había 670 kilómetros de vía, ya a su partida en 1911 dejó 25000. Claro que enlazadas a la

## **La empresa del Canal Interoceánico del Istmo, espejismo de los puertos de transbordo**

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith  
Lunes, 05 de Abril de 2021 14:33

---

economía de Estados Unidos. Una de estas magnas obras fue el ferrocarril del Istmo que operaron el gobierno mexicano y Samuel Pearson And Son que tenían a su cargo los más de 300 kilómetros de vía; pero que fue devuelto al gobierno mexicano en su totalidad al abrirse el Canal de Panamá en agosto de 1914.

Pero el ferrocarril amén de carga era un excelente medio de para transportar miles de pasajeros a comunidades remotas. Para garantizar este fin a partir de 1909 se creó la empresa nacional de ferrocarriles. Y es que ahí está la esencia de este medio. Los pasajeros no son negocio para los gobiernos. De hecho, en Europa es un transporte estratégico que no sobrevive sin el apoyo del estado. Alemania otorgó en 2019 más de 14000 millones de euros de subsidio a la empresa nacional de ferrocarriles Deutsche Bahm. Pero otro ejemplo claro es que dejó Ernesto Zedillo cuando en 1995 privatizó los ferrocarriles y modificó el artículo 28 de la Constitución para concesionar el ferrocarril por 50 años a Transportación Ferroviaria Mexicana TFM, asociada con Kansas City Southern así como Ferrosur de grupo México y otros fueron los ganadores. Pero estas empresas el tráfico de pasajeros no era rentable y procedieron a cancelar el servicio de pasaje dejando incomunicadas a muchas comunidades que dependían del ferrocarril para su movilidad. Esto indica que sin el subsidio no hay tránsito de pasajeros. Ahora bien, cómo se amortizarían los subsidios que demanda este complejo, las diversas pérdidas que represente este medio sin subsidio al combustible. ¿Será esa la razón por la cual el ex Secretario de Hacienda Carlos Usua decía que debía ser operado por una empresa privada?

### **México, un país pagado de elefantes blancos sexenales**

México es un país caro de abastecer pues sus principales núcleos de población están en el altiplano y cada uno tiene una larga red de comunicación que conduce a un puerto. La zona entorno a la ciudad de México y la zona de Puebla llegan por Veracruz; Guadalajara a Manzanillo y el Núcleo de Monterrey a Altamira y las zonas noreste a la zona minera de Michoacán a Lázaro Cárdenas. El proyecto del Istmo está la deriva pues tanto Coatzacoalcos como Salina Cruz, son puertos petroleros que ahora están fuera del sistema portuarios nacional pues forman parte de una empresa independiente. Esto le dará sin duda una gran autonomía: pero madurar proyectos de contenedores es complejo pues hay una sobre oferta de servicios en el país. Actualmente se tienen 22 millones de Teus instalados y solo se usan seis millones. Si se le suman 1.7 más será aún mayor la competencia ¿Qué caso tendría quitarle carga a Veracruz perjudicando la economía de escala?

En la geografía nacional, la concatenación de los elementos que llevan la carga a los puertos están tierra adentro y configuran una compleja logística; pero se ha carecido de continuidad de

## La empresa del Canal Interoceánico del Istmo, espejismo de los puertos de transbordo

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith  
Lunes, 05 de Abril de 2021 14:33

---

planes políticas y programas sexenales. No existe el cabotaje; Se depende en más de 80 por ciento del autotransporte, así que conectar estas remotas regiones a las zonas de alto consumo requiere más estudios de estrategias posibles. Se carece de grandes ciudades costeras empezando por enorme concentración la ciudad de México y su zona conurbada. En sentido contrario vemos ejemplo tenemos a Argentina cuya ciudad capital Buenos Aires está en la costa ya demás cuenta con esa enorme vía de comunicación que es el río Paraná. Otro caso es Perú cuya capital Lima cuenta con su puerto, el Callao solo a 10 kilómetros en la ciudad de ese mismo nombre. Otro caso es Montevideo capital de Uruguay que es un enorme puerto marítimo. En México hay que recorrer cientos de kilómetros tierra adentro.

Una vía de comunicación aislada de otros elementos no satisface las demandas de los clientes que requieren crear valor. Cada sexenio, el país se llena de proyectos faraónicos. Elefantes blancos que están ahí para la posteridad. Por ahí pasa el canal Intracostero de Tamaulipas, los puertos industriales de López Portillo; Puerto Matamoros; la refinería frustrada del expresidente Calderón. Y otros. Cada gobernador quiere un puerto. El proyecto del canal Interoceánico del Istmo de muy alta incertidumbre. Atraer a las poderosas líneas navieras requiere algo más que un proyecto popular en manos del Estado. Suerte a la Secretaría de Marina y a los estados ahora como empresarios.