



PERIÓDICO

PÁGINA

FECHA

SECCIÓN

LaJornada

PP-16-17

30/06/2024

NACIONAL

Va más allá del solo cruce de mercancías

Listo, el corredor del istmo como un eje de desarrollo en el país

● Transforman en la zona materias primas en bienes de consumo final

● Mayor potencial para aprovechar la relocalización y generar empleos

● Se invierte en la tecnificación de las aduanas: director de Salina Cruz



PERIÓDICO

PÁGINA

FECHA

SECCIÓN

LaJornada

PP-16-17

30/06/2024

NACIONAL

Une el océano Pacífico con el Golfo de México



▲ Desde su inauguración en diciembre pasado, el tren, parte del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), se ha mantenido con una ocupación de entre 75 y 85 por ciento, que es para 600 personas. La mayoría ha sido de turistas, más que gente de la región. "Nunca pensé que fuera a volver el servicio de

pasajeros", dijo Carmen Lara, de Puebla. El CIIT se integra, además del ferrocarril para el traslado de carga y personas, de 12 polos de desarrollo con servicios e incentivos fiscales para atraer inversión y cuatro puertos para entrada y salida del comercio exterior. Foto Víctor Camacho

**AGREGAR VALOR, CLAVE EN EL PASO POR EL CORREDOR INTEROCEÁNICO**

En marcha, la gran obra que detonará el desarrollo económico en el Istmo

Descargar, mover, procesar y volver a cargar, el ciclo que define el proyecto // Va más allá de ser simple alternativa al Canal de Panamá

DORA VILLANUEVA

ENVIADA

SALINA CRUZ, OAX.

Cincuenta tolvas cargadas con maíz sinaloense salieron la tarde del viernes de este puerto con destino a Coatzacoalcos. Al final de 308 kilómetros de recorrido en ferrocarril, el grano –que inició su travesía en Topolobampo– regresaría algunos pasos a Jáltipan para ser procesado y, eventualmente, una parte volver a embarcarse en forma de harina y productos finales hacia otros países.

Descargar, mover, procesar y volver a cargar es una suerte de ciclo que resume el proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT). Más allá del mero cruce de mercancías, a manera de lo que sucede en el Canal de Panamá, se busca crear una franja industrial que en un punto reciba materia prima y que a su paso por el estrecho continental se transforme en otro producto “con mayor valor agregado”.

La idea de establecer en el Istmo de Tehuantepec un desarrollo industrial para producir bienes intermedios y finales se arrastra desde

el sexenio pasado bajo las llamadas Zonas Económicas Especiales (ZEE), que serían concesionadas a privados. El proyecto se retomó durante esta administración, bajo la tutela de la Marina, secretaría a la que también se entregó la administración y operación de los puertos y del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT).

Pensar en el CIIT como una competencia al Canal de Panamá resulta reduccionista, explican funcionarios durante un recorrido por algunas obras que lo componen. Su objetivo no se ciñe a ser un paso de mercancías desde Asia hacia la costa este de Estados Unidos, sino de ubicar, a lo largo de una franja de más de 3 mil hectáreas entre el Pacífico y el Atlántico, complejos industriales que también generen empleo formal en la región.

Como un cubo soma, el CIIT se integra por una serie de empresas

y organismos de diferente tamaño y especialización. Una parte es el FIT, mil 96 kilómetros (km) de vías férreas para el traslado de carga y personas; otra los Polos de Desarrollo para el Bienestar (Podebis), 12 territorios con servicios básicos e incentivos fiscales para atraer inversión; y, por último, cuatro puertos –Salina Cruz, Puerto Chiapas, Dos Bocas y Coatzacoalcos– que sirvan como puerta de entrada y salida para el comercio exterior.

El FIT es un sistema que dará servicios de pasajeros y carga mediante tres líneas de ferrocarril: la Z, que va de Coatzacoalcos a Salina Cruz (308 km); la FA, que va de Coatza-

coalcos a Palenque (329 km); y la K, de Ixtepec a Ciudad Hidalgo (459 km). Es el esqueleto de una zona conformada por los 12 Podebis a desarrollarse en región, en los que se pretende ubicar industrias eléctricas y electrónicas; semiconductores; vehículos eléctricos; autopartes y equipos de transporte; dispositivos médicos; farmacéuticas, agroindustrias; metales y petroquímicas; entre otras.

Pero así como la rehabilitación del ferrocarril –que de acuerdo con funcionarios de la Secretaría de Marina ya está llevando carga sobre la línea Z en las tardes y noches, para no empatar con el servicio de pasajeros– se requiere la ampliación y restauración de los puertos, para que puedan recibir buques de calado similar a los que transitan el Canal de Panamá.

Tecnificar aduanas

Los llamados Panamax y New Panamax, nombrados así por el canal, son montículos navegantes que de base llegan a medir 2.4 y 3 campos de fútbol, respectivamente. Para recibir este tipo de navíos, en Salina Cruz se levantó un segundo rompeolas para cerrar la herradura que haga más estable el puerto, la obra es una muralla de roca de más de 176 mil toneladas en el mar y que de longitud abarca más de un kilómetro y medio.

Además de la infraestructura física, parte esencial para que el CIIT represente una alternativa, “o complemento” al Canal de Pa-



namá, se encuentra en la tecnificación de las aduanas. De acuerdo con el capitán de navío, Julio César Cabrera Alonso, director general de la Administración del Sistema Portuario Nacional (Asipona), en Salina Cruz, ya se está realizando ese tipo de inversión.

“La ruta fiscal se está equipando con nuevos equipos no intrusivos, para revisar las cargas que salgan control y agilización del comercio exterior”, comentó Cabrera Alonso. Esa “ruta fiscal”, agregó, se está construyendo de tal manera que al bajar la mercancía de un buque todos los equipos permitan un flujo continuo y si se detecta alguna anomalía, la revisión de esos contenedores se realice en el siguiente puerto.

El presidente Andrés Manuel López Obrador ha comentado que el objetivo del CIIT no es competir con el Canal de Panamá, sino ser “un complemento”. Esa vía fluvial tiene una longitud de 80 kilómetros y se navega en alrededor de 8 a 10 horas. Sin embargo, la espera para cruzar puede llevar hasta dos semanas debido a la congestión agudizada por la sequía, que hace bajar los niveles de agua necesarios para mover su sistema de elevadores hidráulicos.

Cabrera Alonso comentó que frente a esa situación, una ventaja del CIIT es disminuir el tiempo de traslado; cruzar el Istmo en ferrocarril toma de ocho a 10 horas para servicios de carga. Sin embargo, este movimiento no contempla el tiempo de descarga y carga de los buques que en el Canal de Panamá no tienen necesidad de bajar su mercancía para ser movidos a través de las esclusas —una suerte de elevadores hidráulicos para que los barcos puedan transitar hasta 27 metros por encima del nivel del mar— y de nuevo regresar al océano.

De ahí la otra meta del CIIT: la transformación de materia prima en bienes intermedios y finales en los Podedbis, es el proyecto sobre el que se ve mayor potencial, sobre todo a la luz de la relocalización de cadenas de suministro global —común *nearshoring*. Funcionarios de Marina comentan que hasta la fecha no han concretado un proyecto para trasladar mercancía internacional de puerto a puerto del corredor, aunque se han acercado empresas de China, Singapur y España.

Por lo pronto, se tienen ope-

raciones con empresas e industrias nacionales para mover mercancía en el corredor.

Edgar Javier Vilchis Bravo, capitán de fragata, especialista administrativo de la FIT, comenta que desde octubre se empezó a dar servicio de carga. Entre los principales clientes se cuentan las cementeras Cruz Azul y Cemex. Es reciente el convenio con Maseca —destino de los granos provenientes de Topolopambo— y se tiene avanzada una negociación con Bachoco. Además de los servicios que usa y requerirá Petróleos Mexicanos.



► Detalle de la estación de Ixtepec. Foto Víctor Camacho





▲ Un navío descarga maíz para ser transportado en el Ferrocarril del Istmo. Fotos Víctor Camacho

▼ El FIT parece una opción más económica para los viajeros. Foto Víctor Camacho

