



EL FUTURO DEL

ISTMO DE TEHUANTEPEC,

BAJO EL PODER DE LAS LÍNEAS NAVIERAS GLOBALES

Hugo Sergio Gomez S.

Los grandes desatinos están hechos como las cuerdas gruesas, de una multitud de fibras

Victor Hugo

Hoy, dentro de los grandes proyectos de la llamada **Cuarta Transformación**, se desarrolla el corredor interoceánico de Istmo de Tehuantepec que va de Salina Cruz a Coatzacoalcos, cuyos resultados medirán, en gran parte, el éxito o fracaso de esta nueva filosofía que se sustenta en el bienestar social, causa encomiable para reivindicar a tanta gente olvidada en las regiones más pobres de México, pero que sin embargo, deberá medirse con el rasero empresarial de grandes entes que movilizan el comercio mundial.

Escrito por Hugo Sergio Gomez S.
Domingo, 27 de Septiembre de 2020 23:36

UNA VEZ CONCLUIDO ESTA vía serán las grandes líneas navieras internacionales quienes decidirán si es de utilidad a sus fines logísticos o queda a la posteridad como un monumento más a una intención materializada sin estudios previos que en la lógica de la distancia podría ofrecer ventajas a los grandes buques de dimensiones mayores que usan puentes terrestres para evitar largas navegaciones: Pretende a la vez ofrecer mejores condiciones que el Canal de Panamá en los tráficos de transbordo; pero que analizando algunas variables, como es la concentración de carga, puede fracasar. Tal como quedaron los viejos proyectos que pretendían descentralizar al sector industrial del país mediante la construcción de distritos alternativos a finales de los años setenta en Laguna del Ostión y Lázaro Cárdenas, incluso el mismo Salina Cruz, lo que, según el viejo programa, a la postre disminuiría el costo logístico del abasto de materia prima, la contaminación y contribuirá a contener la explosión demográfica en la capital de nuestro país. O quizá, de fracasar, también le haga compañía en los archivos al viejo sueño tamaulipeco que, abrigado por la cobija del Tratado de Libre comercio con Estados Unidos, el gobierno del estado de Tamaulipas, quiso construir un canal intra costero para conectar aguas de México con la red de canales de Estados Unidos allá por 1994. O quizá, pueda levantarse un monumento al lado de Puerto Matamoros, que pretendió quitar la carga mexicana a sus competidores estadounidenses de la frontera que por siempre desangran a los puertos mexicanos por ofrecer menores costos y mejores servicios; pero ¿qué razón puede haber para pensar de manera tan pesimista?

El éxito o fracaso, descansa sobre tres factores: personas, sistemas e infraestructuras

Bueno, la causa de un posible fracaso, está presente en la posible decisión de las líneas navieras que puedan considerar esta vía como una alternativa para construir un corredor de transporte. La incertidumbre, radica en que un buque de quinta generación, tal como se categorizan los que no pueden cruzar el Canal de Panamá, demandan servicios también de quinta generación; puertos ultramodernos que utilicen en gran parte la cultura digital y un mínimo de trámites ya que el 70% de los costos operativos de estos gigantes del mar radican en las maniobras de carga y descarga en los puertos donde arriban y exigen precisión de relojero en la coordinación de las operaciones de manipulación de los contenedores. El éxito de una cadena logística o corredor de este tipo, se sustenta, según John Gattorna (*Living Supply Chains*

Prentice Hall, 2006) en la capacidad del factor humano con un 45% pues estas infraestructuras demandan para su manejo verdadero expertos. Otro 45% descansa en la tecnología

y sistemas o sea, mecanismos tecnológico para controlar información y planear las operaciones. Y finalmente la infraestructura física o sea muelles y rieles solo el 10%.

Regularmente los países receptores de estos buques descargan todos sus contenedores en un solo puerto y de ahí se distribuyen en buques más pequeños. En este marco el proyecto de la empresa Inter oceánica del Istmo se ha diseñado bajo la premisa presidencial de 90% de honestidad y 10% capacidad, lo que pone en duda según lo anterior su éxito. Ante este escenario y el posible cambio en la administración nacional de los puertos que mudan de la

Escrito por Hugo Sergio Gomez S.
Domingo, 27 de Septiembre de 2020 23:36

Secretaría de Comunicaciones a la de Marina, es pertinente un análisis de impactos en el segmento tarifario que mantenga a los puertos mexicanos en la competencia portuaria y como opción viable, puesto que este cambio impactará de alguna manera las tarifas portuarias dado que los costos administrativos tal vez se elevarán considerablemente. No precisamente en los puertos, pero si a nivel central donde ya de 10 departamentos para administrar la Marina Mercante se pasó a 91 jefaturas, direcciones y sub direcciones, ¿cuántos departamentos y direcciones se van a crear para administrar los puertos y sus administraciones? Son preguntas que sin duda inquietan a todo el sector. ¿Cuánto costará ahora administrar una tonelada de peso muerto de un buque?, ¿cuánto costará controlar cada metro de tramos de atraque? En un gobierno pobre este dato importa. Y al sector empresarial con mayor razón pues regularmente esto incide en las tarifas de los servicios y contraprestaciones. Si no se miden pueden desalentar las inversiones en el sector privado, que se reparten de manera inequitativa: 80% sector privado y 20% gobierno.

Las líneas navieras, el poder de Oriente

En el presente, los otrora gigantes marítimos como Inglaterra, Noruega, Holanda y otros países marítimos, han sucumbido ante el la ferocidad del dragón de Oriente que parece abarcarlo todo en el mundo de los buques y los puertos. Es ostensible la dominación de chinos, coreanos, japoneses y demás países asiáticos quienes han desarrollado flotas que amenazan con ser los mayores navieros, operadores portuarios globales y constructores navales del siglo XXI. En el mundo de los astilleros suenan como sinónimo de grandeza en ingeniería naval los nombres de *Hundai, Daewoo, Samsung*; ¿Usted hubiera imaginado a Corea sur, un país que sostuvo una encarnizada guerra a durante los 50s, como uno de los grandes proveedores de plataformas petroleras de aguas profundas y buques tanque del mundo en el 2011? Los hechos que la realidad impone nos da pie a pensar en lo lejos que México ha quedado de países que alguna vez vimos con desdén como Vietnam o Malasia.

Este auge concentrado puntos neurálgicos, quizá explica la caída en la participación de las incipientes flotas mercantes de América Latina en el comercio mundial. Claro está, lejos de la deformación que provocan las dichas banderas de Conveniencia. La explicación tal vez la encuentre en la globalización. Viéndola no como la causa omnipresente de todos los males de los países, sino como un factor catalizador de abruptos cambios que dieron al traste con el viejo orden geopolítico para dar cabida al viejo concepto de nacionalismo y hacer surgir al ciudadano del mundo. Entiéndase por ésta además, ya en la práctica, como la movilidad de los factores de la producción por todo el orbe. Tierra, trabajo, capital y organización que se diseminan en diversos países para dar cabida a un nuevo tipo de empresas. Las globales, que hacen sus operaciones en tiempo real en los cinco continentes: Estos grandes cambios dejaron al margen de sus flujos comerciales a la Salina Cruz, cuyo

Escrito por Hugo Sergio Gomez S.
Domingo, 27 de Septiembre de 2020 23:36

caudal de carga se mudó a Manzanillo. Mientras Coatzacoalcos con grandes limitantes urbanas y dominio del petrolíferos, yace sobre un caudaloso río cuya biodiversidad está en duda por la prevalencia de la contaminación. Son considerados puertos inviables para la concentración de los flujos comerciales que derivan de una relación que tejen, más allá de los deseos de los gobiernos y que impone obligaciones a compradores, vendedores y transportistas marítimos formando una extensa red de corredores intermodales como el que va de Lázaro Cárdenas a la Costa este de los Estados Unidos. En esa lógica le queda un largo tramo por avanzar al corredor intermodal del Istmo de Tehuantepec.

En otro orden de ideas, la naciente era globalizada, dio vida a un nuevo tipo de forma de servicio del mismo tipo de alcance mundial. En este plano las líneas navieras del mundo iniciaron a mediados de los noventa una reorganización de tal magnitud que no les quedó otro camino que centrar su estrategia en una serie de alianzas y fusiones y adquisiciones: nacían las nuevas formas de competencia. Una líneas devorando a otra hasta formar enormes oligopolios que concentraron su poder en Oriente. La idea de que una línea naviera por sí misma no podría brindar los servicios que se requieren ni hacer las cuantiosas inversiones impactó a las empresas que no encontraron otra alternativa que formar verdaderas alianzas continentales de líneas navieras (*Grand Alliance, New World Alliance, United Alliance*). EL resultado ha sido alentador ya que se han incrementado las frecuencias, las rutas y los buques además de multiplicarse, han ido creciendo en tamaño. Se habla ya de gigantismo como el del *Emma Maersk*

. Lo que ha disminuido el costo de los fletes de la carga general contenerizada. Y por ende se beneficiaron los consumidores. Le doy un dato: en 1990 transportar un contenedor del puerto de Yokohama Japón a la Ciudad de México costaba 3100 dólares, ya para 1998 los costos habían caído a 1900 y en la actualidad son tan bajos que muchas líneas navieras sufren para hacer rentable una ruta, por lo que el control de sus tarifas es meticuloso y cualquier incremento les ahuyenta hacia otros puertos. Así han dejado colgados a muchos países: puertos de Uruguay y España han sufrido estos embates.

El cruce interoceánico, el gran debate entre Panamá. Nicaragua y el Istmo de Tehuantepec

La idea de conectar dos océanos inició desde la conquista; pero cobró auge durante la fiebre de oro en California. Al principio la abanderó Ferdinand de Lesseps, quien fundara la Gran Empresa del Canal de Panamá y arrastraría en su fracaso la fama de Gustave Eiffel, diseñador de la torre simbólica de París y a otros expertos que se dejaron atrapar seducidos por la capacidad de publicista de Lesseps y de su fama ganada durante la construcción del Canal de Suez. Fue su locuacidad de publicista, no sus conocimientos de constructor los que lograron involucrar a la empresa a miles de franceses que compraron bonos de la que se consideró el mayor fracaso empresarial del siglo XX. Para tal efecto y convencer a muchos interesados en

Escrito por Hugo Sergio Gomez S.
Domingo, 27 de Septiembre de 2020 23:36

construir un canal a raíz de la superficie terrestre a nivel de los océanos de ahí Lesseps que era considerado un hombre ilustre en Francia, convocó en el año de 1879, el quince de mayo para ser más preciso, en París al **Congreso Internacional para Estudio del Canal Interoceánico** donde en el gran salón de la Sociedad Geográfica reunió expertos de veintidós naciones con el objeto de tomar la mejor decisión de dónde construir un cruce interoceánico que expusieron divergencias. El delegado por México fue Francisco de Garay que llevaba como encomienda defender la propuesta del Istmo de Tehuantepec; pero la delegación más numerosa fue la de Estados Unidos encabezada por el almirante Ammen Menocanal y el almirante Selfridge con miembros de la Academia Nacional de Ciencias y Geografía y la municipalidad de San Francisco.

De todas las comisiones que se formaron en el citado congreso, solo la técnica era digna de tomarse en cuenta pues en las demás prevalecían intereses políticos y no había ingenieros; solo el 30% de los asistentes, así que Lesseps impuso su proyecto ya que no se discutió a fondo ningún otro. Si bien decían que este hombre era de buen corazón y bienintencionado también era muy ambicioso. Le decisión flotaba en dos ambientes: se decidiría por un proyecto con esclusas y otro a ras de suelo. Es decir depredado la selva a la que habría que partir en dos cortando la cordillera central que cruza Panamá: el resultado fue atroz más de 25 mil muertos a causa de los derrumbes y la malaria que llevaron a un juicio donde hubo una condena para Lesseps y sus principales socios por el engaño.

Pero en esa histórica Convención hubo un hombre el barón Godin de Lépinay, propuesto que se hiciera el actual proyecto con esclusas y lagos artificiales pero ni siquiera las consideraron dignas de una discusión. Mientras el del Istmo de Tehuantepec ni siquiera fue tomado en cuenta. Otro fue llevado al pleno fue el canal de Nicaragua cuando se dictamina que debido a su alta incidencia volcánica sería peligroso desarrollar esa vía. A la hora de la votación dos proclamas causaron controversia. La del barón de Lépinay que en la negativa señaló: *“Aunque he sido incapaz de que triunfara mi proyecto, no lo abandonaré. Y para no cargar en mi conciencia con muertes innecesarias y gastos inútiles no lo abandonaré, digo NO”*. pero fue abucheado ruidosamente. Cuando fue el turno a Lesseps, Grito Voz en cuello *“Si y he aceptado el mando de la empresa”* Ahí se supo que era él quien estaría al frente de la empresa.

Estados Unidos ante el fracaso de Lesseps terminaría el canal que abrió el 15 de agosto de 1914 cuando el vapor Ancón surcó sus aguas. El costo fue enorme, pues si sumamos los gastos de Lesseps, se erogaron 639 millones de dólares, es el costo mayor pagado a valor presente por un infraestructura. Le doy datos. La compra de los territorios de Alaska, Filipinas, Luisiana y los comparados a México ascendieron a 74 millones de dólares. Este país usufructuaría el canal hasta el 31 de diciembre de 1999, en que lo entregó a Panamá. A partir de ahí se ha iniciado una carrera por competir con Suez en algunas rutas. Siempre

Escrito por Hugo Sergio Gomez S.

Domingo, 27 de Septiembre de 2020 23:36

adaptándose al progreso de la industria. En sus inicios allá por 1908 a las dimensiones del *Titanic*

y del buque de guerra norteamericano más grande que, en aquellos años, definieron su amplitud a 32 metros. O sea la industria portuaria se adapta a los cambios de la marítima y le dejó la interrogante: ¿cómo reaccionará la industria marítima hoy ante esta nueva infraestructura? ¿Se adaptará a las condiciones del país? ¿Cómo incidirán los cambios estructurales en la administración portuaria en los costos tarifarios de esta nueva empresa paraestatal? ¿Se podrá repetir en esta gran empresa paraestatal del Istmo los errores del pasado que lanzaron al mayor fracaso empresarial del siglo XX? ¿Podrán ser los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz receptores de los buques más avanzados del mundo? Solo los tiempos venideros nos darán la posible respuesta; pero ronda el fantasma de Ferdinand de Lesseps y la visión de un solo hombre, como antaño.