

TRANSPORTE UNIMODAL E INTER-MODAL EN MÉXICO Y CENTROAMÉRICA

David Stea L.

Introducción

El presente trabajo explora varios aspectos de la incorporación de México y algunos países de Centroamérica a la red internacional que ahora llamamos “transporte intermodal” o “transporte trans-global”, que forma actualmente parte integral de la “globalización”.

Consideramos las ideas de un canal interoceánico y seguimos con el proyecto para conectar el centro de Estados Unidos con los puertos de Asia a través de los puertos de México, el cual se remonta a fines del siglo XIX, durante la dictadura de Don Porfirio. Después de la Segunda Guerra mundial, el petróleo, cuya producción fue nacionalizada en 1938 en la República Mexicana, comenzó a volverse materia indispensable para la producción industrial, lo cual derivó en la construcción de barcos gigantes para su transporte. Con el gran incremento en el comercio mundial, algunos países, sobre todo EEUU, iniciaron planes para incrementar las vías intermodales, considerando tanto los límites impuestos por el Canal de Panamá y los puertos de EEUU, como el poder de los sindicatos de trabajadores portuarios durante la segunda parte del siglo XX. Se comenzó con la propuesta de ampliación de conexiones al nuevo puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, así como algunos otros proyectos de transportes intermodales en México, Nicaragua y Honduras. Todo ello tiene serias implicaciones para los migrantes nacionales e internacionales, como aquí veremos.

Transportes unimodales

Los sistemas de transporte unimodal entre los dos mares involucran la construcción de canales. Después del fracaso de los franceses en construir un canal a través de Panamá, algunos expertos propusieron un canal por Nicaragua. Después de la falla de negociaciones con Colombia, el gobierno de EEUU fomentó un levantamiento de Panamá contra Colombia, resultando en la construcción del Canal de Panamá por la potencia del norte entre 1905 y 1914.

El Canal trabajó de manera productiva y funcional hasta la Segunda Guerra Mundial, cuando el intercambio de barcos de la flota atlántica y la flota pacífica fueron necesarios y algunos acorazados y portaviones no pudieron pasar debido a su tamaño. Más tarde, el transporte de petróleo por mar adquirió mayor importancia y la construcción de

barcos con mayores dimensiones fue necesaria. El tránsito de los barcos más grandes por el Canal de Panamá fue ya imposible, haciendo necesaria la navegación por el peligroso Cabo de Hornos, en el punto bajo de Sudamérica, un viaje mucho más largo. Actualmente están ampliando dicha vía acuática con un costo de más de 5 mil millones de dólares, no obstante, la ampliación no será suficiente para el paso de los barcos más grandes, construidos por japoneses y coreanos. Por ello se está retomando un plan alternativo de fines del siglo XIX: un canal a través de Nicaragua. El gobierno de Nicaragua ha negociado con una empresa china la construcción interoceánica de un canal que pasará desde el Lago Nicaragua hasta el Océano Pacífico. El costo estimado es de 40 mil millones de dólares y China va a recibir un contrato de 50 años, pagando 10 millones de dólares anualmente. Este canal va a ser más ancho que el Canal de Panamá incluida su ampliación, y va a tener también una vía de ferrocarril paralela.

Transportes intermodales

Honduras. Otro proyecto involucra la construcción de un ferrocarril multi-vial interoceánico en Honduras. Los trenes recibirán los contenedores de los barcos atlánticos y los transportarán hasta un puerto al lado del Océano Pacífico, donde los mismos contenedores serán depositados en otros barcos con destino al continente asiático. Este también es un proyecto de una empresa china y costará 20 mil millones de dólares aproximadamente. El ferrocarril pasará por una parte del país de baja población y los beneficiarios no serán los campesinos ni los residentes de pueblos interinos del país, únicamente serán los habitantes de los puertos de ambos océanos y naturalmente, las empresas chinas multinacionales.

México. En 1995, el gobierno mexicano anunció la privatización de los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) en cuatro sistemas principales. Menos de dos años después, en 1997, FNM anunció la suspensión de trenes de pasajeros. El ferrocarril Kansas City Southern (actualmente Kansas City Southern de México o KCS de M) compró la parte del sistema Ferrocarriles Nacionales de México que consistió de una red que conecta a Laredo, Tejas, con México, D.F., Monterrey y el puerto pacífico de

Lázaro Cárdenas. De esta manera, pasando por Laredo/ Nuevo Laredo y Piedras Negras/Eagle Pass, KCS de México formó una conexión por ferrocarril entre el centro de la Republicana Mexicana y los EE.UU. Así mismo, otra sección del sistema Ferrocarril Mexicano o Ferromex, conecta México y Guadalajara con el Puerto de Manzanillo. Por otra parte, Ferrosur conecta México con los puertos ubicados al sureste del D.F., principalmente Veracruz. Además, hay planes para la construcción de una conexión por carretera entre Veracruz y el puerto de Lázaro Cárdenas. Los puertos se encuentran en un proceso de ampliación. El costo de la expansión de Veracruz es de alrededor de 5 mil millones de pesos, por una compañía china. Posiblemente las expansiones planeadas para los puertos de Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Ensenada serán mayores. Actualmente el puerto de Lázaro Cárdenas tiene una terminal para contenedores; sin embargo, dentro de siete años, en 2020, el incremento de la capacidad del puerto se multiplicará a su quinta potencia; este también es un proyecto de una empresa china: Hutchinson-Whampoa Ltd, propiedad del billonario chino Li Ka-Shing, empresa que tiene control de 35 puertos en el mundo, incluyendo los cuatro puertos más importantes de México. En el puerto de Ensenada, 150 km al sur de la frontera con EEUU y a menos de 200 km del puerto de San Diego, California, la misma empresa china está ampliando las instalaciones del puerto, despejando la cala para incrementar su capacidad para recibir barcos más grandes y para manejar contenedores transportados de manera intermodal. Adicionalmente, un acuerdo entre la empresa china y el gobierno del Estado de Baja California Norte involucra la construcción de un ferrocarril de 150 km conectando Ensenada con la ciudad fronteriza de Mexicali. La compañía ferrocarrilera KCS de M es la conexión principal entre algunas ciudades fronterizas y el puerto de Lázaro Cárdenas. Con el incremento del tráfico de camiones por las carreteras, esta línea es cada día más importante, consta de un mayor número de trenes y también son más largos. KCS de M consiguió el control del 60% de la ruta de Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM), pasando por la frontera México-Estados Unidos. La adquisición de TFM por KCS de M fue facilitada por la legislación reciente del gobierno federal de México, que permite el transporte sin restricciones de contenedores desde los países del Borde del Pacífico hasta EEUU, pasando por la República Mexicana.

Colonet. El proyecto Colonet es un secreto a voces. La población actual consiste de un ejido de menos de tres mil habitantes. El plan es convertir la Bahía Colonet, cerca de la Punta Colonet, que es una cala con muy pocos habitantes, en un puerto mega-contenedor con la capacidad de recibir algunos de los barcos más grandes del mundo. El mega-puerto que va costar miles de millones de dólares cubrirá un área equivalente a la extensión territorial de los puertos de



Puerto Lázaro Cárdenas

Los Ángeles y Long Beach, juntos. Cuando el trabajo esté terminado, el puerto intermodal de Punta Colonet será el puerto más grande de la República Mexicana y el tercero del mundo, después de Singapur y Hong Kong. La operación del puerto necesitará una ciudad con una población de casi 200,000 personas, conectado con EEUU por medio de un ferrocarril de más de 300 km. Y otra vez, las constructoras propuestas podrían ser las empresas chinas: Hutchison Whampoa y una compañía llamada “Marine Terminals”, que tiene su base en California y es propiedad de Evergreen, Yang Ming, Hanjin y China Shipping. Los otros interesados incluyen la empresa “DP World” de Dubai y naturalmente, Carlos Slim.

Implicaciones para la migración

Las economías nacionales. En el caso de Punta Colonet y Lázaro Cárdenas, la gran mayoría de la carga que entrará a México se quedará en México, y la gran mayoría de la carga de exportación estará constituida de productos mexicanos. El comercio más importante consiste de carga entre EEUU y Asia, principalmente la República Popular de China. Aproximadamente 30 millones de contenedores cruzaron el Océano Pacífico en el año 2012, mostrando un incremento de aproximadamente 10% anual por más de una década. Sin embargo, la situación en el sur de California es aún peor. Los objetivos principales en México —lo cual se aprecia con mayor intensidad que en Honduras y Nicaragua— no es el mejoramiento de la economía nacional. Es, en primer lugar, proveer alternativas a los puertos congestionados del sur de California, principalmente Los Ángeles y Long Beach. En segundo lugar, bajar los costos del movimiento de materiales en los puertos. Tercero, reducir el poder de

los sindicatos de trabajadores portuarios, que son los más poderosos de EEUU. El tráfico de contenedores entre China y Los Ángeles / Long Beach está incrementándose a una tasa de 15% por año, empeorando el problema de congestión, lo cual ubica a los puertos de México como la mejor solución.

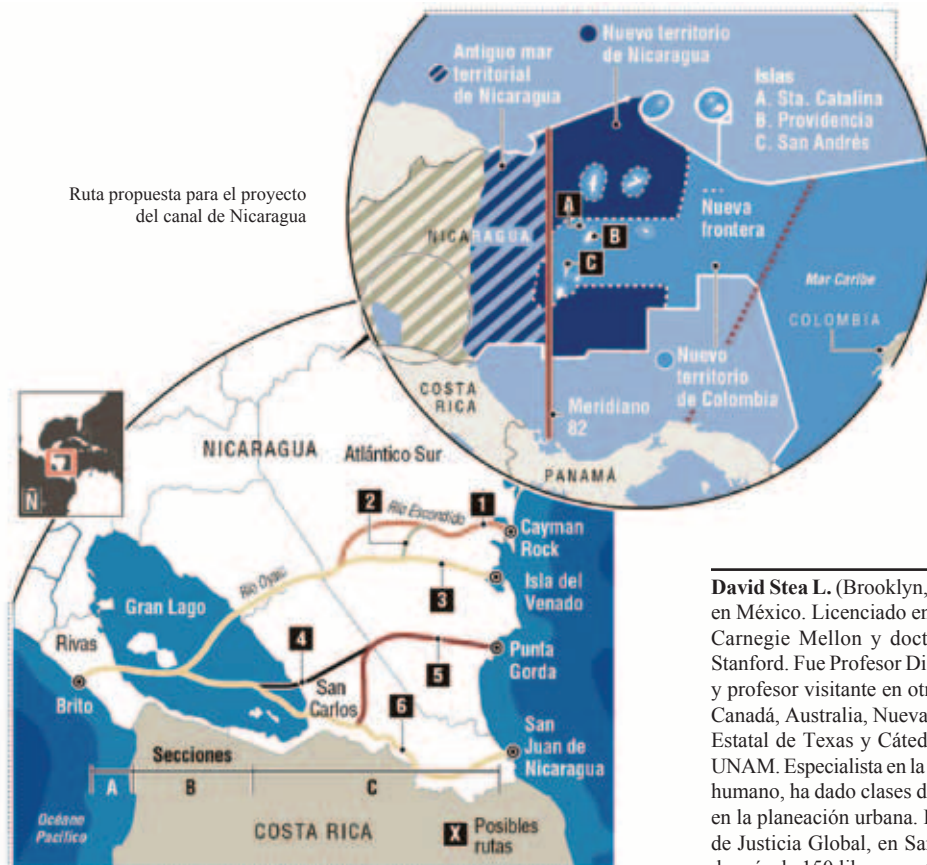
La migración. En el futuro próximo, miles de migrantes van a seguir viajando desde Centroamérica y México hacia el norte en los techos de trenes de carga y otros medios de transporte. Sin embargo, la construcción de más puertos y la ampliación de puertos que ya existen pueden impulsar otro flujo migratorio. No obstante, es muy difícil predecir cuántos nuevos migrantes resultarán de estos cambios ni desde donde van a salir o hacia donde van a llegar. Actualmente hay migrantes en el norte que están regresando a México por falta de empleo en el norte, por la crisis económica. Sin embargo, en el futuro, los resultados que parecen más probables son los siguientes: Las empresas norteamericanas quieren pagar el mínimo posible, por eso pagarán 20% o menos, en comparación con los salarios norteamericanos. Entonces, es una ventaja para las empresas norteamericanas y los puertos norteamericanos, porque de esta manera se pueden evitar los costos de los salarios de los sindicatos norteamericanos. Estamos hablando de dos formas de migración: migración nacional y migración internacional. En las épocas más recientes estuvimos más ocupados con la migración entre los países

latinoamericanos y EEUU. Actualmente, en el caso de México y de otros países latinoamericanos, es un caso de migración en el interior del país y los lugares portuarios, como Lázaro Cárdenas y en el futuro, Colonet. Inicialmente, podemos predecir que habrá mayores oportunidades de empleo durante la fase de construcción de la ampliación de instalaciones existentes e implementación de nuevas. Podemos predecir la migración del interior a las dos costas, primariamente a la costa pacífica. En la segunda fase, cuando la construcción esté terminada, algunos trabajadores serán necesarios para el mantenimiento de los puertos y otras actividades asociadas con el traspaso intermodal de carga entre los medios de transporte. Algunos otros trabajadores asociados únicamente con la construcción inicial tendrán que buscar trabajo en otros lugares, quizás los migrantes nacionales se convertirán otra vez en trabajadores internacionales, centroamericanos intentando migrar a EEUU pasando por México y los mexicanos migrando otra vez al norte.

Conclusiones

Mientras que los países del norte estén buscando puertos alternativos y corredores adicionales de transporte, seguiremos encontrando migraciones nacionales e internacionales. Los nuevos migrantes serán afectados por el capitalismo global, por pactos internacionales como el TPP, ahora en proceso de

negociación. En el caso de EEUU y México, el objetivo no es el desarrollo nacional, sino un incremento en el comercio con Asia. Entonces, “el coloso del norte” no es la única fuerza manejando la migración de trabajadores de nuestra América. Ahora tenemos también un nuevo coloso, “un coloso del oeste”: la República Popular de China. Sin cambios en la naturaleza del capitalismo, los ricos de EEUU, de México y del resto de América Latina serán más ricos y seguirán usando el trabajo de los pobres para incrementar su riqueza. 



David Stea L. (Brooklyn, New York). Ambientalista estadounidense, residente en México. Licenciado en Ingeniería mecánica/aeronáutica por la Universidad Carnegie Mellon y doctor en psicología experimental por la Universidad Stanford. Fue Profesor Distinguido en tres universidades de EEUU e Indonesia, y profesor visitante en otros diez países, entre ellos algunos de Europa, Asia, Canadá, Australia, Nueva Zelanda e Israel. Profesor Emérito de la Universidad Estatal de Texas y Cátedra Extraordinaria “Enrique Aragón” (Emérita) de la UNAM. Especialista en la relación entre el diseño ambiental y el comportamiento humano, ha dado clases de posgrado en sustentabilidad y participación pública en la planeación urbana. Es actualmente Asesor de Investigaciones del Centro de Justicia Global, en San Miguel de Allende, Guanajuato, México. Es autor de más de 150 libros y artículos en revistas profesionales.