

ISTMO DE TEHUANTEPEC CORREDOR INTEROCEÁNICO

Antonio Toca Fernández

El gobierno mexicano ha anunciado inversiones en infraestructura de \$42 mil millones de dólares en los próximos cinco años y, sin duda, la más importante para el futuro de la zona sureste del país es el proyecto del Corredor Interoceánico en el Istmo de Tehuantepec, en el que se anunciaron inversiones por \$8 mil millones de pesos. El Corredor facilitará el paso de mercancías desde Asia al Este de Estados Unidos y también permitirá mover la de Europa hacia el Oeste de esos mercados. Además, facilitará las exportaciones del sur de México a Asia, a las costas del sur de Estados Unidos y hacia Europa, lo que lo convertiría en un enclave mundial de transporte.

El Corredor Interoceánico (300 kms. de longitud) facilitaría la coordinación barco-ferrocarril-barco, al lograr ahorros sustanciales de tiempo y, en este caso, es factible la operación de un sistema semejante al conocido como *Puente Terrestre*, que consiste en transportar carga por ferrocarril en contenedores o en remolques –de costa a costa–, coordinando el transbordo desde y a los barcos.

Es importante tener en cuenta el éxito del Canal de Panamá –que fue ampliado y renovado–, porque desde el siglo pasado ha sido el paso más corto entre los dos océanos. En 2019 tuvo un movimiento de mercancías de 468.7 millones de toneladas; un 6.3% más que en 2018; y un tercio de esa carga es de empresas mexicanas o con operaciones en nuestro país. Es evidente que por lo menos 150 millones de toneladas se deberían mover en un ferrocarril de doble vía de 300 kms. entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz.

Si se toman en cuenta las ventajas que tendría el Corredor Interoceánico para la carga que viene desde Asia y Oceanía, la distancia del puerto de Coatzacoalcos a Galveston es de 1,250 kms.; a Gulf Port en Nueva Orleans de 1,450 kms.; y a Miami de 1,700 kms. Si se comparan las distancias a esos puertos en EUA, el canal de Panamá está a un promedio de 3,225 kms. más lejos que el puerto de Coatzacoalcos. En el caso de la carga de Europa que llegue a Coatzacoalcos hacia la costa oeste de EUA, el canal de Panamá está 2,000 kms. más lejos que el puerto de Salina Cruz. Eso sería muy importante para las compañías navieras de carga, porque el paso por el canal



Coatzacoalcos



Proyecto Tren TransIstmico Salina Cruz-Coatzacoalcos. Información. Silvia Rodríguez. Infografía. Mauricio Ledesma



El Corredor interoceánico del Istmo sería un enclave mundial de transporte

de Panamá representa más tiempo y más costo que el que ofrecería el Corredor Interoceánico del Istmo; y esa sería la ventaja que México debe aprovechar.

Es evidente que una obra de esa importancia requiere la coordinación de múltiples acciones y eso sólo se puede lograr si se cuenta con un *Programa para el desarrollo del Istmo de Tehuantepec*; con las atribuciones y los recursos suficientes para poderlo realizar. Sin embargo, las lamentables experiencias pasadas indican que sin el respaldo de las autoridades federales, estatales y municipales respectivas –una vez más– no se podrá avanzar. La prueba es que desde 1975 la propuesta del corredor interoceánico realizada por el Ing. Eduardo Harfuch Kerus, experto en el diseño y manejo de sistemas de transporte ferroviario, quedó archivada por las autoridades respectivas. Este mismo proyecto lo propusimos en 2013 y enfatizamos su importancia mundial como nodo internacional de transporte.

Es evidente que una obra de esa magnitud necesita solucionar múltiples aspectos de desarrollo social, ambiental, económico y territorial; además de proyectos aduanales, legales, financieros, técnicos y administrativos, que requieren la participación de la sociedad civil y de empresas mexicanas e internacionales. ☐



Salina Cruz

Antonio Toca Fernández. Arquitecto mexicano por la Universidad Iberoamericana, con Maestría y Doctorado en arquitectura por la Universidad Autónoma Metropolitana. Entre sus publicaciones, cabe citar: *Bauhaus: mito y realidad* (México, Universidad Autónoma Metropolitana, Colección Biblioteca Breve, 2016), *Arquitectura y diseño: nuevas tecnologías*. (Editorial Académica Española, 2018) y *Arquitectura: transformaciones de la enseñanza* (Editorial Académica Española, 2018).