



Conversatorio: El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec desde la perspectiva marítima, portuaria y logística

El rol estratégico de los puertos de Salina Cruz, Coatzacoalcos, Chiapas y Dos Bocas para el CIIT

Jaime Torres Fragoso

16 y 17 de mayo, CECAT-UMAR

CONTENIDO

- I. El Istmo de Tehuantepec.
- II. El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo.
- III. Puerto Chiapas: una oportunidad para el desarrollo del Soconusco a partir de la aplicación de instrumentos de planeación.
- IV. El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

I. EL ISTMO DE TEHUANTEPEC



LA ECONOMÍA: HAY RECURSOS, PERO...



... HAY EVIDENTES REZAGOS SOCIALES



II. EL CORREDOR DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC: DE LOS PROYECTOS FALLIDOS A LAS NUEVAS POSIBILIDADES PARA SU DESARROLLO

- ▶ Revista *Espacios Públicos*, núm. 48, enero-abril 2017, pp. 127-149.

LOS PUERTOS DE COATZACOALCOS Y SALINA CRUZ

- ▶ El ferrocarril transístmico se termina completamente en 1899.
- ▶ A fines del S. XIX se inicia la construcción de ambos puertos.
- ▶ Varios trenes se movían diariamente entre ambos puertos en esos días.
- ▶ Un millón de toneladas movilizadas en 1913.
- ▶ La inauguración del Canal de Panamá en 1915 significó el desplome del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.
- ▶ En Minatitlán (1907; 1956 nuevo complejo) y Salina Cruz (1974) se construyen importantes refinerías.
- ▶ La construcción de la carretera transístmica inicia en 1946.

PROYECTOS Y ESTRATEGIAS DE DESARROLLO IMPLEMENTADAS EN LA REGIÓN

- ▶ El **Plan de Puertos Industriales** de 1979 (Tampico, Coatzacoalcos, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz).
- ▶ En 1980 se anuncia la implementación del **Plan Alfa-Omega**:
 - ▶ Competir con el Canal de Panamá vía el desarrollo de un sistema de carga transístmico mediante contenedores, modernización de terminales portuarias, parques industriales, etc.
- ▶ En 1996, E. Zedillo lanzó el “**Programa Integral de Desarrollo Económico para el Istmo de Tehuantepec**” (“Megaproyecto del Istmo”):
 - ▶ 64 proyectos distribuidos en 11 sectores prioritarios.

MEGAPROYECTO DEL ISTMO

No.	Sector de inversión	Municipios	Estado
1	Química y petroquímica	Cosoleacaque, Coatzacoalcos	Veracruz
2	Producción y comercialización de petrolíferos	Salina Cruz Minatitlán	Oaxaca Veracruz
3	Planeaciones forestales	Las Choapas, Agua Dulce, Coatzacoalcos, Moloacán Santiago Yaveo, San Juan Cotzocón	Veracruz Oaxaca
4	Agroindustria	Chinameca	Veracruz
5	Pesca	Salina Cruz	Oaxaca
6	Industria maquiladora	Coatzacoalcos Lugares no definidos	Veracruz Oaxaca
7	Minerales no metálicos	Salina Cruz	Oaxaca
8	Infraestructura ferroviaria y carretera	Minatitlán, Coatzacoalcos, Cosoleacaque Salina Cruz, Juchitán	Veracruz Oaxaca
9	Infraestructura de desarrollo urbano	Coatzacoalcos Salina Cruz, Juchitán, Tehuantepec	Veracruz Oaxaca
10	Desarrollo turístico	Huatulco	Oaxaca
11	Corredor de transporte interoceánico	Salina Cruz Coatzacoalcos	Oaxaca Veracruz

PLAN PUEBLA PANAMÁ Y OTROS PROGRAMAS

- ▶ Las ideas de los planes anteriores fueron retomadas por V. Fox en el marco del **Plan Puebla Panamá**, firmado en 2001.
 - ▶ El PPP incluía entre sus proyectos prioritarios los corredores del Golfo, del Pacífico y Transístmico; los ferrocarriles del Sureste, el Chiapas-Mayab y el del Istmo de Tehuantepec; además de obras de modernización en los puertos de Coatzacoalcos, Salina Cruz, Dos Bocas y Puerto Madero.
 - ▶ “el Megaproyecto del Istmo de Tehuantepec se presentaba como algo sin estructura, con información aislada, parcializada y sin un documento que señale claramente lo que se pretende con tal Proyecto” (Flores, 2001: 319).
- ▶ En 2007 aparece un nuevo proyecto: “**El Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec**”.
 - ▶ Pretendía desarrollar un corredor multimodal que complementara la saturada vía de Panamá por medio de la modernización de las carreteras, ferrocarriles y puertos.
 - ▶ Se pretendía licitar en conjunto dos terminales de contenedores (ubicadas en Coatzacoalcos y Salina Cruz), además de la operación de un ferrocarril.

- ▶ En 2010 se anunció la intención de desarrollar el corredor multimodal en la zona, aprovechando que en el **Plan Maestro de Desarrollo de Corredores Multimodales en México** (2010) a cargo de la SCT, se consideró al IT como **corredor multimodal prioritario** (Martner, 2012).
 - ▶ Absorber parte del tránsito comercial de la ruta Asia-costa este de los EE. UU.
 - ▶ Marcos Thauel, alcalde de Coatzacoalcos: Hay retos como el hecho de que no hay mercados constituidos en la región para movilizar contenedores, ni hay alguna línea comercial cuyas operaciones la abarquen, además de reactivar el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.
 - ▶ Martner: Ahora el IT además de Panamá, se enfrenta a los grandes puentes terrestres norteamericanos y a otros posibles ubicados en México. **El IT podría ofrecer ahorros en tiempo, pero el costo por contenedor movilizado sería mucho mayor que por Panamá (4,950 vs. 3,740 dólares en ruta Tokio-Nueva York).**
- ▶ En 2013 se presenta el mismo proyecto, ahora con el nombre de **Plan Istmo Puerta de América**: Corredor logístico, industrial (valor agregado) y turístico.
- ▶ **Las Zonas Económicas Especiales** (en abril de 2016 se aprobó su Ley).

ALGUNAS POSIBILIDADES

- I. ¿Seremos capaces de **balancear los modelos de desarrollo** en el caso del IT?

	Modelo Precrisis	Modelo Postcrisis
Característica general	Centralización	Descentralización
Tecnologías disponibles	Pesadas y poco adaptables	Ligeras, flexibles, adaptables
Localización empresarial	En polos de desarrollo	Distribución por el territorio
Actitud de los agentes locales	Centralismo	Papel creciente de lo local
Tipos de recursos preferentes	Exógenos	Endógenos
Tipo de proyectos preferentes	Grandes	Pequeños y medianos
Consideración equilibrio territorial	No	Sí, buscando el equilibrio territorial
Consideración medioambiental	No	Sí, y de forma activa, como estímulo para el desarrollo
Administraciones competentes	Estado	Entes territoriales, locales y regionales

- 
- ▶ 2. ¿Lograremos implementar **un solo sistema integrado** que incorpore los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz (en particular sus terminales de contenedores), el ferrocarril y la autopista)?
 - ▶ 3. ¿Podremos **implementar cabalmente los proyectos desde lo local** (además de **asociarlos al corredor transístmico**), que se han considerado como detonantes para el desarrollo del I. de Tehuantepec y con ello inhibir su desigual desarrollo, (**enfoque de gerencia pública y social**)?
 - ▶ 4. ¿Seremos capaces de **incorporar a los diversos grupos sociales y sus diversas demandas** (como la vinculada al **medio ambiente**) en los programas y políticas públicas que se diseñen en torno al Istmo de Tehuantepec (**enfoque incluyente**)?
 - ▶ 5. ¿Lograremos crear las condiciones para que **los proyectos locales específicos impulsen al corredor transístmico y viceversa** (**enfoque simbiótico**)?

- 
- ▶ 6. ¿Aprovecharemos las posibilidades que, entre otras, ofrece la región en materia **maderera**, de **papel y pastas de celulosa**, **cafetalera**, de **agroindustrias**, **minera**, **pesquera** y **ecoturística** para potenciar su desarrollo social y económico (**perspectiva de planeación estratégica**)?
 - ▶ 7. ¿Lograremos convertir a **Coatzacoalcos** y **Salina Cruz** en verdaderos **puertos industriales**?
 - ▶ 8. ¿Podremos superar la **dependencia** regional hacia las **operaciones de PEMEX**?
 - ▶ 9. ¿Seremos lo suficientemente inteligentes para comprender que la **economía de mercado y globalizada es un instrumento** y no un fin en sí misma?

- 
- ▶ 10. En suma, ¿tendremos la capacidad de **articular programas y acciones, negociar con actores sociales clave** y exigir **suficiente compromiso político** de las autoridades para ir más allá del discurso y de la pomposa presentación de tales programas?
 - ▶ “...en el Istmo de Tehuantepec se encuentra el **potencial, no discursivo**, de un programa de **desarrollo sustentable, tecnológicamente apropiado, ecológicamente orientado, democráticamente concebido, culturalmente adecuado**, a través del cual se construya una **nueva relación entre la región y la nación, entre lo local y lo universal**, entre el Estado y los pueblos indios (Rodríguez, 2001: 104)”.



III. PUERTO CHIAPAS: UNA OPORTUNIDAD PARA EL DESARROLLO DEL SOCONUSCO A PARTIR DE LA APLICACIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN

- ▶ *Revista Liminar. Estudios Sociales y Humanísticos*, vol. XIV, núm. 1, enero-junio de 2016.
- ▶ El despegue comercial de Puerto Chiapas (casi 140,000 t en 2014), superando desde 2012 a Salina Cruz.
- ▶ El manejo de contenedores desde 2007. También superó a S. Cruz.
- ▶ Movimiento de cruceros turísticos desde 2006.
- ▶ Industria pesquera (procesadoras de atún y camarón).

IV. CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC



El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec se encuentra en la última etapa de desarrollo de su infraestructura portuaria.

Plataforma Logística Multimodal para la facilitación del comercio marítimo de los puertos de Coatzacoalcos en Veracruz, Dos Bocas en Tabasco, Salina Cruz en Oaxaca, y de Puerto Chiapas.

Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

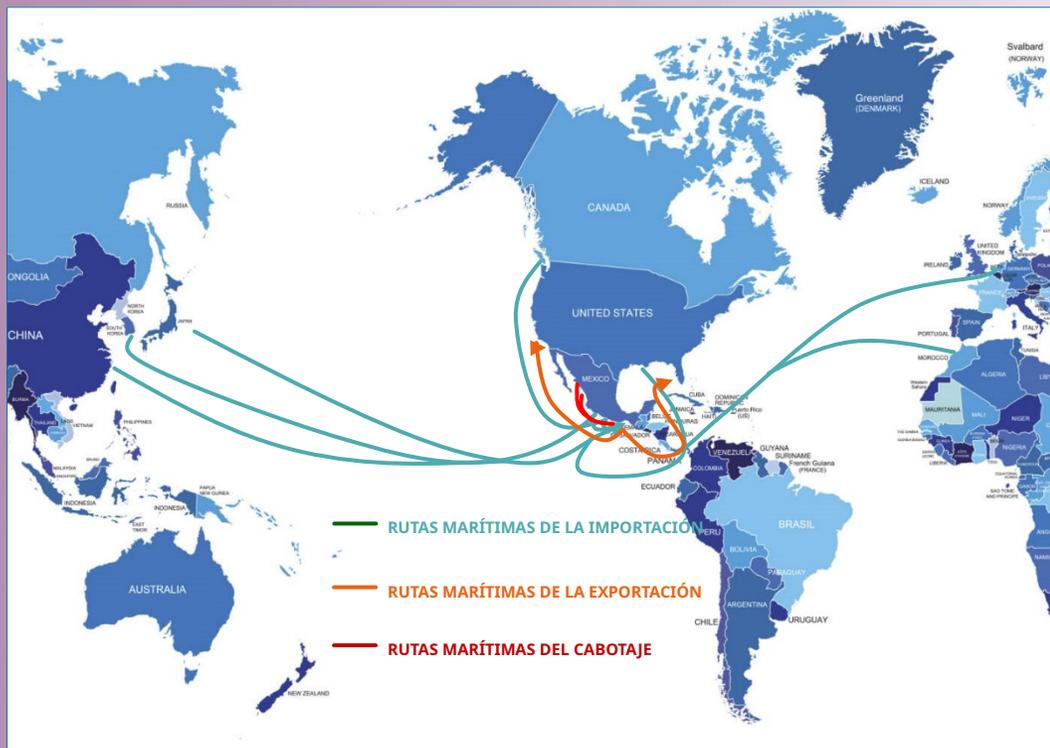


12 Polos de Desarrollo para el Bienestar. Manufacturas de alta especialidad con múltiples destinos.

Áreas de desarrollo

- **Industria eléctrica y electrónica**
- **Semiconductores**
- **Automotriz (Electromovilidad) Autopartes y equipo de transporte Dispositivos médicos**
- **Farmacéutica**
- **Agroindustria**
- **Equipo de generación y distribución de energía eléctrica**
- **Maquinaria y equipo**
- **Metales**
- **Petroquímica.**

SALINA CRUZ



El hinterland del puerto está conformado en una primera instancia, por el propio municipio de Salina Cruz, en donde se encuentra instalada la refinería Salina Cruz.

Salina Cruz es un puerto multipropósito de altura y cabotaje, con una extensión de 6,054.2 hectáreas en donde se ubican un Puerto Comercial, un Puerto Petrolero – Comercial e Instalaciones Pesqueras – Comerciales.

La región de influencia del puerto de Salina Cruz se conforma por Oaxaca, el sur de Veracruz y el norte de Chiapas. En forma ampliada, el puerto atiende al área formada por Campeche, Guerrero, Morelos, Puebla, Tlaxcala, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán.

Foreland: el principal movimiento en cuanto a volumen es la exportación de crudo y derivados con destino a los Estados Unidos y Panamá, eventualmente Japón y Corea del Sur.

SALINA CRUZ



La ampliación del puerto de Salina Cruz, con la construcción del rompeolas Oeste en 1.6 km del puerto Petrolero – Comercial.



Terminal Especializada de Contenedores de alto rendimiento que será dotada de un muelle de 800 metros lineales con un calado proyectado de 22 metros para la recepción de embarcaciones por arriba de los 18,000 TEUS.

COATZACOALCOS

Conexión con 32 puertos alrededor del mundo, cuatro rutas marítimas que operan de manera regular dando servicio a nueve líneas navieras conectando prácticamente con todos los continentes.

**Dos recintos portuarios:
El recinto portuario de Coatzacoalcos con una superficie de 352 hectáreas
Recinto portuario de Pajaritos con una superficie de 308 hectáreas.**

Servicio de ferrobuzes, que mediante dos embarcaciones tiene la capacidad de transportar hasta 270 furgones de ferrocarril.

El Recinto portuario de Coatzacoalcos cuenta con 10 bodegas para el almacenaje de mercancías con capacidad total de hasta ciento cuatro mil toneladas.



Recinto portuario de Laguna de Pajaritos cuenta con una nueva infraestructura acorde con los proyectos regionales.

PUERTOS DE COATZACOALCOS Y DE SALINA CRUZ



COATZACOALCOS



El Puerto de Coatzacoalcos en Veracruz, junto con el puerto de Salina Cruz en Oaxaca, tienen gran potencial para el desarrollo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.



Eficiente conectividad a la red carretera nacional, el 74% de la carga se maneja a través del autotransporte y el 26% restante por ferrocarril.

Anillo ferroviario de 26 kilómetros

Dos patios de transferencias

Aloja hasta 600 unidades de ferrocarril

DOS BOCAS

Superficie total de 18,124.96 hectáreas



Zona de influencia del puerto y la reciente construcción de la refinería Olmeca, acentúan su vocación petrolera

Distribución de lodos y fluidos de perforación, almacenamiento acopio y distribución de combustible y asfalto.



La Terminal de Usos Múltiples que tiene 30 pies de calado, una dársena de ciaboga de 380 metros y 535 metros lineales de muelle.

Terminal privada semi-especializada con 200 metros lineales de muelle destinada para la fabricación, mantenimiento y ensamble de plataformas petroleras.



Terminal de Abastecimiento con 2,093 metros de muelle y cinco monoboyas para el manejo de petrolíferos.

PUERTO CHIAPAS

Área total de 1,235 Hectáreas y tiene una capacidad de operación de 1.43 millones de toneladas anuales.

Vocaciones: pesquero, comercial y turístico

Terminal de Granel Agrícola, primera terminal de inversión privada de la empresa Gramosa Agroalimentos, S.A. de C.V.

Recinto fiscalizado de 4.5 hectáreas



Movimiento de 42,000 TEUS

Terminal de Usos Múltiples posee un muelle de 150 metros lineales.

Puede mover cualquier tipo de carga como lo es atún, maíz, azúcar, trigo, mineral entre otros.

Un patio de maniobras de 20 mil metros cuadrados y un cobertizo de 630 metros cuadrados.

Puertos de Hueneme en California, Manzanillo, Colima y Puerto Quetzal en Guatemala.

Ubicación estratégica. Permite una excelente conectividad a tan solo 10 kilómetros del aeropuerto y 28 kilómetros con la Cd de Tapachula, la segunda ciudad más grande el estado de Chiapas y a 43 kilómetros con la frontera México-Guatemala.



Retos y Oportunidades del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

Posicionar la Plataforma Logística Multimodal en una escala competitiva a nivel global en el manejo de contenedores mediante la facilitación del tránsito internacional de manejo de mercancías entre los puertos del sistema.

Concluir las obras de modernización y ampliación de la infraestructura portuaria y conectividad ferroviaria, incorporando el equipamiento necesario que eleve la productividad y mejore los rendimientos operativos.



Articular la logística que integrarán en su conjunto los puertos de Coatzacoalcos, Dos Bocas, Puerto Chiapas y Salina Cruz con el diseño de servicios y tecnologías de la información que faciliten las actividades de comercio marítimo internacional, de cabotaje y Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD).

Crear las condiciones para que la Plataforma Logística Multimodal responda de manera eficaz ante las oportunidades que se presentan en los cambios del entorno geopolítico y ambiental que a nivel mundial afectan la logística marítima internacional.

MOVIMIENTO COMERCIAL Y PETROLERO (MILES DE TONELADAS)

	<i>Gral. suelta</i> 2022	<i>Gral. suelta</i> 2023	<i>Conte- nedor.</i> 2022	<i>Conte- nedor.</i> 2023	<i>Granel Agríc.</i> 2022	<i>Granel Agríc.</i> 2023	<i>Granel Min.</i> 2022	<i>Granel Min.</i> 2023	<i>Petro- lera</i> 2022	<i>Petro- lera</i> 2023	<i>Otros fluidos</i> 2022	<i>Otros fluidos</i> 2023
Salina Cruz	11.4	58.4	29.6	4.9	148.7	165.2	---	32.9	8,141.5	10,472	66	18.3
Puerto Chiapas	19.7	17.2	187.4	135.3	112.3	182.9	22	16.1	---	---	---	---
Coatza-coalcos	520.3	615.1	123.2	115.2	1,219.9	1,208.4	1,272.8	1,371	26,849	28,951	2,352.6	2,080.7
Dos Bocas	2,420.6	2,362.7	0.4	---	80.7	60	50.1	44	13,729	16,969	149.4	154.1