

El futuro cruza el Istmo de Tehuantepec

Muchas veces, las grandes transformaciones son producto de una idea que genera una inercia imparable. El empresario Art DeFehr propone una forma para sacar al sur de México del atraso: volver al proyecto de comunicar, por vía terrestre, el Atlántico y el Pacífico a través del Istmo de Tehuantepec.

*Dos hombres miraron a través de las rejas de su prisión,
Uno vio fango, el otro estrellas...*

Anónimo

El mundo puede ser visto como una combinación de realidades inmutables y la visión para transformarlas. Muchas de las barreras son reales –pero al mundo que elegimos ver sólo lo limita la imaginación humana.

Para aquellos relacionados con el negocio de la transportación, el continente americano podría entenderse como una de las grandes barreras del mundo –una continua masa de tierra entre los dos océanos más grandes, en cuyas orillas se acomodan sociedades, civilizaciones y economías. Los continentes y las barreras que éstos oponen a la transportación global son, sin disputa alguna, reales; pero la imaginación, la sangre y el capital humanos han combinado esfuerzos para construir canales, ferrocarriles, puertos, líneas marítimas y, recientemente, corredores aéreos y electrónicos que, juntos, han mejorado enormemente el transporte de un hemisferio a otro.

Aun así, la barrera continental subsiste, y nos obliga a preguntar: ¿podría ésta, en vez de barrera, volverse un enlace? Y, ¿podría México –sin duda el primero y alguna vez el más importante puesto de avanzada occidental de Europa– ser la solución para una nueva era en la transportación global?

México no sólo ocupa el centro del continente americano, sino que además se ubica en la zona de clima más benigno. Y, a pesar de ello, ninguna de las grandes conexiones transoceánicas cruzan el país. El presente trabajo, que ahora me ocupa, intenta explorar y cuestionar este asunto: ¿Por qué? O tal vez, ¿por qué no? La economía global ahora emergente

en el mundo, con todas las tecnologías en evolución, nos hace preguntarnos: ¿Darían estas herramientas a México otra oportunidad para ocupar un sitio central en el escenario mundial, transformando el continente de barrera en enlace?

IMAGINACIÓN Y EMPORIOS COMERCIALES

Singapur y Hong Kong son en la actualidad los dos mayores puertos del mundo para el manejo de carga en contenedores. Con todo, ni siquiera una mínima fracción de ese volumen se produce en estos lugares. Por otra parte, abundan los ejemplos de países o regiones que han construido en sus geografías, con imaginación, importantes redes de transporte global. Tenemos el ejemplo de Inglaterra. La geografía la separó de la Europa continental, confiriéndole así una independencia y un ímpetu tales que le permitieron desarrollar una estrategia marítima para dominar el mundo. Consideremos el Camino de la Seda, que enlazó por centurias Europa con el Oriente, esto es, los países del Mediterráneo occidental, que dominaron el transporte global. Los encomiables esfuerzos del príncipe Enrique el Navegante de Portugal durante el siglo XV, con el tiempo, condujeron a la apertura de una ruta marítima hacia el Asia que, finalmente, condujo a los países de Medio Oriente, la República de Venecia y otros centros a una indefectible decadencia. La apertura del Canal de Panamá acabó con los sueños de mi ciudad natal, Winnipeg, en el Canadá, de servir como puente a través del continente.

En México, los conquistadores españoles, al arribar a las costas orientales aminoraron la marcha... sólo por tiempo breve. Unas cuantas décadas después, ya construían barcos

en la costa occidental para expandir sus conquistas en todas direcciones. Para ellos, pues, México fue un puente hacia otras posibilidades.

La imaginación es crucial en todo esto. La expresión muy común de “todos los caminos llevan a Roma” nos da a entender lo inevitable. Sin embargo, durante su largo dominio en occidente, Roma nunca tuvo particulares ventajas por tierra ni por mar, sino que más bien supo, con habilidad, influir usando su tradición helénica y las posibilidades que le venían a mano, poniéndolas a disposición de todos los que viajaban por el Mediterráneo.

Singapur es una ciudad-Estado excepcional que se encuentra rodeada por cientos de islas indonesias, todas ellas con iguales ventajas geográficas, pero que no tienen en absoluto un papel económico en el mundo. La diferencia, pues, no es de localización sino más bien de gente, gobierno e imaginación.

Tomemos un atlas geográfico o, mejor, el globo terráqueo que está sobre la mesa y veamos con atención dónde se localiza México. El surgimiento del transporte aéreo ha conectado al mundo de manera tan significativa que se pasan por alto o se ignoran las barreras tradicionales impuestas por los océanos, las montañas y, sobre todo, las distancias. La política y otros factores hacen que funcionen los principales corredores aéreos y actualizan con facilidad los necesarios ajustes tecnológicos, económicos y aun los de la propia política.

A pesar de todo esto, enormes cantidades de mercancía todavía se transportan de manera tradicional a través de los océanos. Estos esquemas de tráfico deben aún bordear grandes masas terrestres, navegar por estrechos y, en raras ocasiones, tomar atajos creados por la ingeniería. Los canales de Panamá y de Suez son dos ejemplos extraordinarios de cómo la intervención humana puede cambiar los problemas geográficos, y abrir otras oportunidades.

Estas acciones resultaron, para algunas regiones desde luego, en una mayor participación directa en las actividades económicas; pero no así en otras, que quedaron relegadas a una permanente irrelevancia, si no es que a una prolongada lucha por la supervivencia estricta.

Con el advenimiento del contenedor —fenómeno relativamente reciente, de apenas unos cincuenta años—, ha cambiado la manera en que se interrelacionan la geografía y el intercambio comercial. Si la carga puede fraccionarse en unidades estándar y manejables, se dan nuevas posibilidades para transportarla. Hoy en día, la mercancía viaja con mayor facilidad por mar y tierra. Gran cantidad de carga transportada en contenedores que se origina en Asia, con destino al Este de América del Norte, se transborda en la costa oeste de la región para ser trasladada por ferrocarril —o por carretera, si el tiempo apremia— en vez de utilizar las rutas marítimas menos caras, por ejemplo, el Canal de Panamá.

Las líneas marítimas poseen una capacidad ilimitada,

siempre que cuenten con el tiempo razonable para construir todos los barcos adecuados. Por otra parte, una gran variedad de limitantes surgen al atracar las embarcaciones en los muelles. La historia de los conflictos laborales y su impacto en los costos y su fiabilidad llena libros enteros. Todos los trenes que corren del oeste al este de Estados Unidos, Canadá y México atraviesan lugares montañosos, reciben el impacto del clima y enfrentan grandes limitaciones físicas y mecánicas debidas a la irregularidad del terreno. La falta de flexibilidad laboral amplifica estos problemas. Parecería que los puertos marítimos invariablemente se localizan en sitios donde existen limitaciones —que van de la congestión de la carga al deterioro ecológico—, las cuales se combinan con la imposibilidad de hacer crecer las operaciones y de manejarlas satisfactoriamente.

LIMITACIONES GEOGRÁFICAS, HALLAZGOS REVOLUCIONARIOS

Jared Diamond, en su novedoso libro *Armas, gérmenes y acero*, ofreció un punto de vista del por qué las diversas sociedades se desarrollaron como lo hicieron —política y económicamente, configurando el mundo— gracias a la geografía o a pesar de ella. Pensemos cómo sería el mundo mediterráneo sin el Estrecho de Gibraltar. O imaginemos el Reino Unido si el Canal de la Mancha fuera tierra firme. Consideremos la diferencia, en términos de desarrollo del continente americano antes de Colón, por su aislamiento de Euroasia.

Un argumento paralelo podría sostenerse con el papel que tiene la cultura en la conformación del mundo. *Culture Matters: How Values Shape Human Progress*, editado por Lawrence Harrison y Samuel Huntington, habla elocuentemente del papel que representan las diferentes características de las sociedades en relación con el resultado que logran en sus respectivos desarrollos. En *El laberinto de la soledad*, Octavio Paz trata el tema desde la perspectiva mexicana. Y Thomas Friedman, en su reciente *The World is Flat*, comenta sobre el impacto de la tecnología, que reduce o casi elimina el papel que la geografía siempre ha tenido en el perfil que las civilizaciones llegan a adoptar.

Los satélites y la fibra óptica alteran partes muy significativas de nuestras vidas, y dan lugar a nuevas realidades geográficas. No obstante, las dinámicas del intercambio permanecerán como elementos decisivos en la creación de oportunidades para aquellos que ocupen lugares clave en el mundo. Más importante aún, la gama de tecnologías disponibles abre opciones y nuevos caminos que, a veces, permiten a la geografía desempeñar un papel también nuevo. Muchos de nuestros centros económicos y financieros de relieve se localizan en puntos estratégicos, pero su éxito ha dependido más del liderazgo y la imaginación. Es el caso notable de Singapur y de Hong Kong.

Pero esto no indica que la geografía quede fuera de la

escena. Aún toma demasiado tiempo a la gente para trasladarse de un lugar a otro. Las barreras políticas y migratorias determinan quién puede ir a dónde y cómo llegar. Gran cantidad de materias primas se dan todavía en los lugares más insólitos e inconvenientes. Los productos usados en la industria y en nuestras vidas diarias tienen propiedades físicas que requieren más y más contenedores que viajen por las rutas marítimas que Colón y Magallanes abrieron.

Winnipeg, en el Canadá, mi ciudad natal, emergió a finales del siglo XIX como el centro del nuevo enlace ferroviario transcontinental. Se la consideraba el “Chicago del Norte”. Se erigieron grandes construcciones allí. Luego se abrió el Canal de Panamá y aquel brillante porvenir económico se esfumó. No hace mucho, visité el desierto del Marruecos oriental, el punto donde las grandes caravanas del Sahara solían reunirse antes de emprender el camino que las conectaba con Europa. Hoy, estos lugares y otros, como Samarkanda y Timbuktú, son sólo ruinas de distante memoria. Cuando las rutas del intercambio sufren alteraciones, el cambio puede llegar a ser constructivo... o destructivo. Recientemente pasé unas vacaciones en San Cristóbal de Las Casas —uno de los grandes centros de poder en la época virreinal. Hoy, la belleza del lugar subsiste, pues las piedras difícilmente se colapsan. Pero San Cristóbal de Las Casas también se ubica muy cerca de uno de los puntos de cruce posible entre los tigres de Asia y los grandes centros económicos del Atlántico norte. La situación actual del lugar no es, pues, atribuible a falla geográfica alguna, sino más bien a falta de imaginación.

La geografía no cambia —mejor dicho, cambia muy lentamente. Pero la tecnología puede alterar radicalmente las condiciones geográficas. Los canales de Suez y Panamá trastornaron las expectativas en muchas partes del globo. Las tecnologías marina, aérea y de comunicación electrónica dañaron o destruyeron la importancia que tenían algunos países y ciudades, pero también crearon enormes oportunidades para otros.

Generaciones de viajeros, de aventureros, de políticos y militares han estudiado y concebido muy variadas soluciones a la “barrera estadounidense”. Si estuviera libre de infraestructuras preexistentes y de limitantes de orden político, ¿cómo propondrían cruzarla los técnicos? Incluso concediendo que las poblaciones actuales permanecieran sin cambio y que las diferencias económicas entre las regiones sean idénticas, dentro de estos parámetros ¿cuál sería su propuesta?

Tendrían ellos, desde luego, necesidad de resolver varios y diferentes problemas. Primero, compete sólo a las líneas aéreas el transporte humano a distancia. Podrían darse algunos cambios insignificantes en el sistema aéreo, pero asumiremos que las pautas generales continuarán. En Estados

Unidos y el Canadá, sin embargo, los esquemas para el tráfico de carga son muy diferentes. Las carreteras son de una importancia esencial en el movimiento de mercancías y para el traslado humano. Pero el transporte de carga a granel o en contenedores, a distancias largas, básicamente se efectúa por ferrocarril. El desarrollo de los sistemas ferroviarios se inició mucho antes que la tecnología automotriz, ya que se trataba de llegar a la costa occidental. En el caso del Canadá, el sistema ferroviario unificó y enlazó al país, y ello evitó que fuera asimilado por Estados Unidos.

En el siglo XIX México fue un mundo por sí mismo. Construyó ferrocarriles mayormente por razones internas o, algunas veces, para enlazarse con el vecino del norte. En virtud de diferencias políticas en distintas épocas, la tendencia norte-sur —incluyendo una ruta Canadá-Chile—, pudo haberse tomado más seriamente. De la misma manera, para el Imperio Británico, la negativa a construir un ferrocarril El Cairo-Ciudad del Cabo frustró, tal vez, un desarrollo importante para África

El congestionamiento y los altos costos del sistema actualmente en operación dan a México una oportunidad única de reescribir la historia y convertirse en la conexión mundial entre este y oeste

Los océanos constituyen barreras formidables. Las rutas de intercambio existieron por centurias, y han sido caminos largos y peligrosos, y hacia el siglo XIX surgieron serias preocupaciones por parte de la elite política de Estados Unidos por cuestiones de seguridad, ya que dichas rutas cruzaban aguas controladas por otros. La solución resultó en el Canal de Panamá y su amplio dominio sobre la zona. Nicaragua, por su parte, fue una posibilidad que aún hoy se sigue promoviendo. Pero el Istmo de Tehuantepec, en México, fue la más realista y tal vez la mejor opción; sin embargo, por razones políticas, se prefirió Panamá.

Sólo imaginémoslo. Si el canal se hubiera construido a través del istmo mexicano, ¿qué habría sido de la economía de México, de la región ístmica y, por qué no, del mundo? ¿Cómo se habría desarrollado México si su enlace más productivo con el mundo hubiera estado en su propio sur? ¿Cómo habría crecido aquello, si esa región hubiera sido el primer enlace en el intercambio global? ¿Cómo se habría modelado las relaciones entre México y su poderoso vecino del norte?

Podríamos hacernos las mismas preguntas mirando al futuro. ¿Y qué tal si tomáramos nuestro acervo tecnológico y de experiencia en comercio exterior para crear un futuro diferente? La tecnología, específicamente la relativa al sis-

tema de contenedores, permite opciones que no se daban cuando se construyó el Canal de Panamá. El más importante y creciente flujo internacional de contenedores se realiza desde Asia con destino ya sea a Europa o América. Indudablemente que también existen grandes flujos regionales en ambos continentes, pero éstos no contradicen los puntos de vista que aquí expongo. Los contenedores tienen como destinos principales las áreas de mayor población en el este de Estados Unidos y el Canadá. Sin embargo, por razones geográficas, los buques con contenedores tienen que atracar en la costa oeste. El paso alrededor de Singapur y a través del Canal de Suez existe pero, por ser demasiada



Ilustración: Letras Libres / Reul Arias

la distancia, resulta una opción que no se puede preferir. El Canal de Panamá, por su parte, es insuficiente para dar cabida a barcos de contenedores que cada vez son mayores. Esto obliga a que los buques más grandes naveguen por el Pacífico y descarguen en la costa oeste del hemisferio norte en los puertos de Los Ángeles-Long Beach y otros menores como Oakland, Seattle y Vancouver.

Dado el crecimiento del intercambio comercial de una parte, y las limitaciones geográficas, los problemas laborales y las preocupaciones por el factor ecológico de la otra, se continúa en la búsqueda de opciones. Se habla de una ampliación del Canal de Panamá a efecto de manejar embarcaciones mayores. Igualmente Nicaragua hace su ruido y, cada uno de los grandes puertos del Pacífico forcejean con los problemas que ocasiona manejar mayores volúmenes de carga. Incluso México participa en estos debates. Por su parte, Li Ka Shing, presidente de Cheung Kong (Holdings) Ltd. y Hutchison Whampoa Ltd. —entre otras, consorcio propie-

tario de la empresa operadora de puertos más importante que hay—, adquirió la terminal de carga de Lázaro Cárdenas, Michoacán, con la intención de transbordar carga en un puerto más reducido y menos congestionado, en traslados con destino al sur de Tejas, circunvalando así a Los Ángeles, con todos sus problemas y limitaciones. Esta inversión posiblemente refleje la opinión de la mayoría de los operadores portuarios no estadounidenses: Estados Unidos no ofrecen un ambiente amistoso para las inversiones, particularmente acentuado por el reciente fiasco de la empresa Dubai Ports. Todo esto podría significar mayores oportunidades para México.

Si los técnicos en ingeniería pudieran empezar de nuevo, ¿considerarían una opción? Yo propongo una que me parece mejor, basada en las posibilidades del istmo mexicano. Existe y se le debe prestar seria consideración. El congestionamiento y los altos costos del sistema actualmente en operación dan a México una oportunidad única de reescribir la historia y convertirse en la conexión mundial entre este y oeste, algo que pudo haber ocurrido hace una centuria.

Cuando se despacha un paquete por vía aérea entre dos puntos en Estados Unidos, casi puede garantizarse que pasará por Menfis, Tenesí, o por Louisville, Kentucky, las respectivas centrales de FedEx o UPS. Estas empresas han considerado que las ventajas de un sistema centralizado, simple pero confiable, compensa las enormes distancias. La misma situación se daría para el caso de los contenedores. Los más grandes puertos para contenedores, en Asia, son en realidad puertos de trasbordo que aceptan carga de varios otros lugares y países, con frecuencia a lo largo de los ríos de China y los combinan, logrando flujos de carga más eficientes a través de los océanos.

Existe, sin embargo, un segundo aspecto crítico en el transporte de contenedores. A medida que los barcos aumentan de tamaño, requieren visitar un mayor número de puertos para levantar carga a plena capacidad y, por otra parte, tienen que ceñirse a destinos limitados. En el mismo sentido, los barcos requieren hacer paradas adicionales para entregar los contenedores. Cada parada agrega tiempo en el transporte, costos portuarios y complejidad en las maniobras. Así pues, el factor tiempo es particularmente importante. La razón primordial por la que el puerto de Los Ángeles es un punto preferido no es su localización o nivel de servicio, sino porque es el único suficientemente grande y con una capacidad de manejo de tráfico tal que gran cantidad de barcos sólo requieren tomar puerto una sola vez para Estados Unidos, aunque les hubiera tomado un número mayor de paradas en Asia para hacerse de la carga.

Mi propuesta es construir una central para contenedores, en términos equivalentes a la terminal de FedEx en Menfis, Tenesí, para el Istmo de Tehuantepec, en México. Nuevos puertos construidos sobre cada una de las costas del Istmo

y con la más avanzada tecnología, diseñados precisamente para los barcos que transportan contenedores, tanto los de hoy como los de mañana. Actualmente se dispone de enlace ferroviario de costa a costa cuya capacidad podría ampliarse a fin de manejar cualquier volumen de tráfico que se requiriera. Los barcos del lado del Pacífico tendrían la ventaja de viajar desde uno o muy pocos puertos de origen y con cargas óptimas. Del lado del Atlántico, a su vez, las embarcaciones podrían también cargarse óptimamente para viajar de manera más directa a sus destinos. En ocasiones, ciertas naves de menor tamaño estarían en posibilidad de ofrecer un servicio más rápido con itinerarios flexibles y económicos. Los puntos de llegada de las rutas podrían incluir puertos del Caribe y el Atlántico sur, además de otros posibles destinos. En los viajes de regreso, todos los contenedores vacíos —regularmente entre el sesenta y el ochenta por ciento regresan vacíos al Asia— se concentrarían en un solo lugar, lo que permitiría a las compañías transportadoras mayor flexibilidad para elegir los destinos de retorno.

Un elevado número de contenedores en el istmo mexicano podría dar lugar a organizar dos sistemas de embarque separados, pero relacionados entre sí y a ambos lados del Istmo. Un sistema como éste lo podría operar una sola o varias empresas navieras en consorcio, lo que permitiría a las empresas transportistas especializadas servir en puertos menores o más lejanos. De esto resultaría un servicio de transporte muy competitivo, que convertiría el Istmo en un lugar común para muchos países, y estimularía otras actividades que podrían incluir las instalaciones para almacenajes diversos, ensambladoras y otros montajes, consolidación de varios productos y muchas otras actividades económicas. A las razones para la existencia de un corredor de contenedores en el sur de México, se agrega la preocupación por consideraciones de seguridad global. El riesgo de más ataques terroristas en Estados Unidos hace más atractiva aún la idea de que los contenedores lleguen al vecino del norte a través del sistema sureño de México.

Hoy en día, existe un acceso por ferrocarril desde el Istmo de Tehuantepec a cualquier parte de México y el centro de Estados Unidos, el cual equivale al servicio normal que presta el puerto de Los Ángeles. Sin embargo, a diferencia de la situación de Los Ángeles, las decisiones necesarias para cambiar de una ruta marítima a una férrea o carretera podrían tomarse al arribo de los contenedores al Istmo, lo que otorgaría una gran flexibilidad en la programación de los reembarques.

Desde la perspectiva mexicana, esto podría generar una actividad económica muy significativa. Y lo que es más importante, conectaría a México, y especialmente su región del sur, con el mundo. Consideremos las oportunidades:

—Muchos de los contenedores que transitan por el mundo

cruzarían el Istmo por tierra. El sur de México y sus vecinos cercanos representan una población de más de cincuenta millones de habitantes que se encuentran, al presente, desconectados del mundo. Esto los colocaría en el centro de las conveniencias económicas. Dado que la región padece los salarios más bajos del continente, la coyuntura para participar en la economía global es ilimitada. Y, claramente, estas oportunidades incrementarían el valor de los salarios y los productos.

—La región del istmo mexicano goza de un clima semitropical que le permite prestar servicio todo el año. Esto, así mismo, ofrece interesantes perspectivas a la agricultura.

—Se establecería una nueva conexión con el mundo a través del sur. El ya existente enlace al norte con Estados Unidos, más la fuerza de México en el centro, podrían propiciar una dinámica con mejor equilibrio en términos políticos y económicos.

—Organizar y operar un centro de contenedores de esta magnitud requiere de una energía e imaginación de la que ya dieron muestras evidentes los tigres asiáticos. Sin embargo, países como Estonia, Irlanda y la India han surgido inesperadamente como ejemplos de éxito económico, en virtud de ajustes en sus políticas y, sobre todo, alentando a sus pueblos a enfrentar los cambios globales. La oportunidad para México es más que meramente económica: una combinación de modificaciones en los patrones mundiales de intercambio, nuevas tecnologías del transporte, y las limitaciones que padecen otras rutas han creado una oportunidad única de transformar la posición de México. La realidad física permanecerá igual, pero la geografía será completamente diferente.

—Ideas audaces como ésta levantan interrogantes. ¿Qué magnitud de inversión se requiere? ¿Tiene México la voluntad política o la habilidad para crear y mantener las condiciones internas que atraerán al mundo? Todo esto es importante, pero, como en cualquier jornada, se empieza por la imaginación. Viajando por Asia uno se admira con las obras que no existían aún durante la visita anterior y, también, cuando se escucha a la gente hablar sobre sus sueños en el futuro. Uno se maravilla de la audacia humana.

El mundo cambia y evoluciona de manera impresionante. Los pasos tímidos no dejan huella. México es un país cuya situación geográfica aún ofrece posibilidades más allá de los logros alcanzados hasta hoy. Su gente es tan capaz como cualquiera otra en el mundo. Lo que se requiere es imaginación y voluntad política para colocar a México en el centro del desarrollo de la economía global, y para dar al pueblo de este país una razón para ver, de forma promisoría, el futuro personal de cada quien dentro de las fronteras mexicanas.

Mirando hacia arriba se ven las estrellas. —