

ESTADOS

Escanea el código para visitar esta sección en nuestro sitio web



Editora: Ana Luisa Garcés
Coeditor: Ignacio Vallejo
Tel: 55 5709 1313 Ext: 4582

OAXACA

Rompeolas de Salina Cruz, parte de proyecto a medias

Con 14 meses de retraso, hoy se inaugura esta infraestructura que, hasta ahora, tiene un costo de 4 mil 147 mdp; expertos señalan que faltan varios años para que sea un puerto atractivo



FOTOS: RUSVEL RASGADO. EL UNIVERSAL

Aun cuando no basta con un rompeolas para atraer a los grandes buques, la obra es un avance significativo en la modernización de las operaciones marítimas: expertos.

Retrasos, quejas y disputas por la obra

ALBERTO LÓPEZ Corresponsal

Salina Cruz.— Después de los atrasos porque la licitación se declaró desierta, y de protestas de pescadores, productores de sal, transportistas y dueños de los bancos de rocas inconformes, este lunes el presidente Andrés Manuel López Obrador inaugurará la escollera oeste o rompeolas de Salina Cruz, que debió estar lista a finales de 2022, y que representó una inversión federal de 4 mil 147 millones de pesos.

En la versión oficial, la terminación de esa obra de ingeniería marítima, que requirió 11 millones de toneladas de rocas sembradas en aguas del Pacífico frente a la localidad de Salinas del Marqués, permitirá el arribo de grandes buques mercantes con miles de contenedores, para ser trasladados a bordo del Tren Transístmico, con destino a la costa este de Estados Unidos.

Así lo ha anunciado el Presidente, la vez más reciente el 13 de febrero pasado, cuando dio a conocer la fecha de inauguración de esta obra que forma parte del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

“El 26 inauguro el rompeolas de Salina Cruz, que va a permitir que lleguen barcos enormes, de los más grandes. Se dio la concesión para la operación del puerto, está rehabilitado Coatzacoalcos. Ya están los dos puertos. Se está haciendo siete horas de Salina Cruz a Coatzacoalcos”, expuso en su momento.

El documento indica que la

obra de mil 600 metros debió terminarse a fines de 2022, lo que finalmente no se logró.

Ante los retrasos y para evitar más protestas y facilitar la continuación de los trabajos, entre mediados de 2020 y 2021, el gobierno de Oaxaca autorizó pagos por un millón 250 mil pesos a 500 pescadores ribereños, 250 mil pesos a 100 personas que viven de la extracción de ostiones y 2 millones de pesos a 250 productores de sal, todos de la localidad de Salinas del Marqués.

No obstante, las interrupciones de la obra continuaron después por la disputa del acarreo del material pétreo entre los sindicatos de la Confederación de Trabajadores de México (CTM) y la Confederación Internacional de Trabajadores (CIT), con la Confederación Au-

tónoma de Trabajadores y Empleados de México (CATEM), que ganó la licitación.

Superadas esas diferencias, a partir de que CATEM compartió parte del acarreo, surgió un nuevo conflicto por la escasez de piedras de los bancos del ejido Salina Cruz, Rincón Bamba y Guelaguichi, por lo que en su última etapa las autoridades portuarias convinieron la compra de 2 millones de toneladas de material pétreo a la comunidad zapoteca de Mazahua, Ixtaltepec.

El asesinato del periodista oaxaqueño Hebert López, en febrero de 2022, ha sido vinculado a su labor profesional por que documentó presuntos actos de corrupción en los trabajos del rompeolas, pues uno de los detenidos fue identificado como hermano de la exagente municipal de Salinas del Marqués, Arminda Espinosa Cartas, a quien el reportero un día antes de su asesinato señaló de buscar la reelección y seguir controlando las obras.

El Grupo INDI, del que forman parte ambas constructoras y cuyos representantes son Francisco Escanero González y Eduardo Acosta Lozano, se trata del mismo que construyó el segundo piso del Periférico en el tramo San Jerónimo-Las Flores, en la Ciudad de México, en 2005, cuando López Obrador era jefe de Gobierno, y que en mayo de 2020 ganó la construcción del Tramo Tres del Tren Maya, que va de Calkiní, Campeche, a Izamal, Yucatán. ●



Las empresas beneficiadas con la construcción del rompeolas tienen una histórica relación con el Presidente, desde que era jefe de Gobierno.

las obras. Tres veces más del costo del rompeolas.

“Tenemos entendido que en esa segunda etapa deberá construirse, primero, una terminal especializada de contenedores en la parte norte de ambas escolleras, con grúas especiales y conexiones eléctricas, así como áreas de ingreso del ferrocarril de carga”, describe el agente naviero, cuya especialización abarca embarcaciones comerciales, gestión de procesos de carga y descarga de mercancía en puertos, comunicación con clientes y proveedores, así como otras situaciones logísticas y operativas.

Estima que en esa segunda etapa las autoridades de ASIPONA tam-

bién tendrían que construir uno o dos muelles de atraque, de al menos 300 metros de largo cada uno, en la parte sur de lo que será la terminal de contenedores. Dichos puertos serán realmente los que permitan la descarga de los enormes buques que anuncia López Obrador.

Agrega que, de construirse ambos muelles, podrían cargar y descargar simultáneamente dos Post Panamax dentro del remanso que forman las escolleras este y oeste.

Para ejecutar dichas obras, la Administración Portuaria de Salina Cruz contempla una inversión de 14 mil millones de pesos, que triplican la inversión actual, y será hasta que

se cuente con dichas obras, más un acceso para el Tren Transístmico, que el puerto será “muy atractivo para el comercio marítimo”, señala Mario Ramón Cisneros.

Según estimaciones oficiales de la Administración del Sistema Portuario, el nuevo puerto comercial de Salina Cruz movilizará, a través del Corredor Interoceánico, un promedio de un millón y medio de toneladas de carga contenerizada y carga seca al año; en comparación, actualmente el Canal de Panamá moviliza al año 207 millones de toneladas.

“No vamos a competir con Panamá, pero seremos una opción en la ruta marítima”, considera

MARIO RAMÓN CISNEROS

Agente naviero

“Creo que debemos ser prudentes con las expectativas. Por sí sola la escollera oeste no tiene ningún atractivo para que lleguen a Salina Cruz los Post Panamax”

“En esa segunda etapa deberá construirse una terminal especializada de contenedores en la parte norte de ambas escolleras, con grúas, conexiones eléctricas y áreas de ingreso del ferrocarril de carga”

el especialista. Dicho canal, hasta ahora, es la única forma de cruzar carga entre los océanos Pacífico y Atlántico.

Aunada a esa inversión de 14 mil millones de pesos, las autoridades portuarias han anunciado la aplicación de otros 180 millones de pesos para mantener en condiciones óptimas la operación del puerto actual, donde llegan buques con cargas menores a las 40 mil toneladas. En otras palabras, habrá adecuaciones para que operen ambos puertos, lo que podría considerarse como el “viejo” y el “nuevo”.

El puerto “viejo”, inaugurado en 1907 por el presidente Porfirio Díaz, también será modernizado. Cuenta con un patio de contenedores de 5 mil 775 metros cuadrados y dispone de dos muelles para recibir barcos mercantes de hasta 197 metros de largo y 32 de ancho. También dispone de tres bodegas de almacenamiento de 10 mil metros cuadrados.

Pese a que el camino por recorrer aún es largo, la inauguración de la escollera oeste o rompeolas, a juicio de empresarios y agentes navieros, no sólo abrirá la puerta a nuevas inversiones públicas para construir una nueva terminal especializada de contenedores y muelles, además de una planta de licuefacción de gas natural, sino para revivir las operaciones del puerto “viejo”. ●

ALBERTO LÓPEZ Corresponsal
—estados@eluniversal.com.mx

Salina Cruz.— Después de los atrasos porque la licitación se declaró desierta, y de protestas de pescadores, productores de sal, transportistas y dueños de los bancos de rocas inconformes, este lunes el presidente Andrés Manuel López Obrador inaugurará la escollera oeste o rompeolas de Salina Cruz, que debió estar lista a finales de 2022, y que representó una inversión federal de 4 mil 147 millones de pesos.

En la versión oficial, la terminación de esa obra de ingeniería marítima, que requirió 11 millones de toneladas de rocas sembradas en aguas del Pacífico frente a la localidad de Salinas del Marqués, permitirá el arribo de grandes buques mercantes con miles de contenedores, para ser trasladados a bordo del Tren Transístmico, con destino a la costa este de Estados Unidos.

Así lo ha anunciado el Presidente, la vez más reciente el 13 de febrero pasado, cuando dio a conocer la fecha de inauguración de esta obra que forma parte del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

“El 26 inauguro el rompeolas de Salina Cruz, que va a permitir que lleguen barcos enormes, de los más grandes. Se dio la concesión para la operación del puerto, está rehabilitado Coatzacoalcos. Ya están los dos puertos. Se está haciendo siete horas de Salina Cruz a Coatzacoalcos”, expuso en su momento.

Sin embargo, autoridades y especialistas coinciden en que falta una inversión millonaria y varios años más de obras para que todo eso se concrete.

“Creo que debemos ser prudentes con las expectativas”, afirma el agente naviero, Mario Ramón Cisneros, quien advierte que no basta con un rompeolas para atraer a los enormes buques que presume el presidente López Obrador.

“Por sí sola, la escollera oeste no tiene ningún atractivo para que lleguen a Salina Cruz los barcos conocidos como Post Panamax, que miden más de 300 metros de largo y cargan 15 mil contenedores”, explica.

Autoridades de la Administración del Sistema Portuario de Salina Cruz (ASIPONA SC), quienes pidieron el anonimato, coinciden con las conclusiones del especialista, pero también reconocen que la construcción del rompeolas oeste es un avance significativo en la modernización de las operaciones marítimas.

Los faltantes

De acuerdo con el Programa Operativo de la ASIPONA de Salina Cruz, tras la inauguración de la escollera oeste vendrá la segunda etapa para avanzar en la consolidación de las operaciones mercantes, mediante la carga contenerizada y a granel, y para ello se requieren al menos 14 mil millones de pesos para continuar con

15 MILLONES de toneladas de carga contenerizada al año movilizará el nuevo puerto comercial de Salina Cruz.

207 MILLONES de toneladas de carga mueve actualmente el Canal de Panamá al año, pero seremos una opción.