



OPINIÓN

FUERA DE AGENDA

JUAN VELEDÍAZ

[oeem#suscripciones@efinfo.mx](mailto:oeem#suscripciones@efinfo.mx)

## Botín en el Istmo

Si existe un proyecto transexenal al que la delincuencia organizada tenga puesta la mirada desde distintos ángulos es el Corredor Interoceánico, que contempla la construcción y rehabilitación de vías para el Tren Transistmico que conectará los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz, con Salina Cruz, Oaxaca. En febrero del 2021 los órganos de inteligencia del gobierno mexicano advirtieron en un documento titulado *Diagnóstico Delictivo Corredor Transistmico*, que la considerable derrama económica que traerá la puesta en marcha del proyecto detonará conflictos territoriales y sociales, donde la delincuencia organizada aprovechará “las oportunidades” que la demanda de servicios y las inversiones implicarán.

Esto puede originar “el incremento de la violencia e inseguridad en los municipios de Jesús Carranza, Sayula de Alemán, Acayucan, Jáltipan de Morelos, Cosoleacaque, Minatitlán y Coatzacoalcos”, en Veracruz; mientras que en Oaxaca serían Salina Cruz, Tehuantepec, Asunción Ixtaltepec, Juchitán, Ixtepec, Barrio la Soledad, Matías Romero y San Juan Huichicovi. En los siete municipios veracruzanos y en los ocho oaxaqueños por donde pasará el corredor, existía hasta hace un par de años la presencia de cinco organizaciones delictivas, hoy día varias de ellas se alinearon como franquicias del Cártel de Jalisco Nueva Generación (CJNG) y otras del Cártel del Pacífico (CDP o Sinaloa). Este realineamiento, de acuerdo con el documento, influirá en el incremento de los niveles de violencia en estos municipios.

Si para la economía ilegal el proyecto representa un botín, para la economía formal es un barril sin fondo. Oficiales de la marina mercante consultados en las últimas semanas, señalan que las empresas que operan buques de línea (un buque de línea es el que hace compromisos con un año de antelación, día y hora, del puerto que arribará y tramo que atracará), tienen medidas muy precisas y exactas. Por ejemplo, de no estar en tiempo el buque que contrató el espacio lo pierde. La terminal si tiene ocupado el espacio paga demora. Las terminales de Salina Cruz y Coatzacoalcos nunca harían esos compromisos con empresas que manejen buques de línea porque 90 días al año ambos puertos están cerrados a la navegación por “norte”. Para la marina mercante “los absurdos de llegar a Salina Cruz” estriban que las maniobras de carga, descarga y arrastre van de los 800 a los mil dólares por contenedor. Sin contar los riesgos de bloqueo de vías por

organizaciones ejidales y sindicales en la región, sumado a los saqueos de contenedores que transportan electrodomésticos, equipos de comunicación, autopartes, granos, lo que encarece más la ruta. Para los marinos mercantes resulta más económico cruzar por Panamá, donde los riesgos son menores y el tiempo estriba en tres días y medio para ir de un puerto del Golfo de México a uno del Pacífico.

Los trenes de carga en México son usados en su mayoría por la industria agrícola (23%), bienes de consumo (21%), minerales (12%), automotriz (9%), energía y químicos (7%), metales y cemento (4%). En esto consistiría parte del botín del crimen organizado con el Tren Transistmico, cuyo costo de construcción se duplicó de ocho mil 657 millones de pesos a 16 mil 630 millones.

[@velediaz424](https://twitter.com/velediaz424)

