

ROMPEOLAS CON 14 MESES DE RETRASO

El presidente Andrés Manuel López Obrador inaugura hoy la escollera Oeste o Rompeolas de Salina Cruz, que debió estar lista a finales de 2022. Expertos señalan que el puerto requiere aún de muelles, terminal de contenedores y acceso al Tren Interoceánico, entre otras obras, para ser competitivo. | **ESTADOS** | A16

DAXACA

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**

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 Transistmico, 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 rehabili-

tado 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 [eslora] y cargan 15 mil contenedores”, explica.

Autoridades de la Administración del Sistema Portuario de Salina Cruz (ASIPONA SC), que 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 es-

collera oeste vendrá la segunda etapa para avanzar en la consolidación de las operaciones mercantes, mediante la carga containerizada y a granel, y para ello se requieren al menos 14 mil millones de pesos para continuar con

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 acciones logísticas y operativas.

Estima que en esa segunda etapa las autoridades de ASIPONA también 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 muelles serán realmente los que permitan la descarga de los enormes buques que anuncia López Obrador.

Agrega que, de construirse ambos muelles, podrían cargar y des-



cargar 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 Transistmico, 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 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 40 mil toneladas. En otras palabras, habrá adecuaciones para que operen ambos puertos, los que podrían 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 terminal especializada de con-

tenedores y muelles, además de una planta de licuefacción de gas natural, sino para revivir las operaciones del puerto "viejo". ●

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"

1.5

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 será una opción.





FOTOS: RUSSEL BALSADO/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.

