

**LA DEL ISTMO,
VÍA SIN TRENES**
La ruta interoceánica,
obsesión y sueño por
más de un siglo



TREN INTEROCEÁNICO ◊ 100 años de historia fallida

A partir de 1914 la ruta, que se había convertido en una obsesión para el gobierno mexicano, padeció hechos como la inauguración del Canal de Panamá, la Revolución y el inicio de la Primera Guerra Mundial

Ferrocarril del Istmo, una vía sin trenes

Hace 100 años, cuando comenzó a operar el Canal de Panamá, en México inició la debate de un proyecto ferroviario que atendía al mismo mercado y conectaba el Golfo de México con el Pacífico, desde entonces existen numerosos esfuerzos por reactivarlo, pero a la fecha la vía no tiene un ferrocarril en operación.

Es la ruta del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, cuya construcción fue un hecho histórico y un sueño largamente acariciado desde el México independiente, pues la primera noticia de su construcción se encuentra en un decreto expedido en el gobierno del general Guadalupe Victoria, el 4 de noviembre de 1824.

En 1999 se formó una empresa para administrar la vía, el objetivo fue operar y explotar la vía general de comunicación, que corresponde a la

Vía férrea de Medias Aguas, Veracruz, a Salina Cruz, Oaxaca, y comprende la vía férrea, el ancho del derecho de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación ferroviaria.

Sin embargo, y pasado el tiempo, esta vía no tiene trenes. Gustavo Baca, director general del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, explicó que la ruta no cuenta con trenes "porque en el corredor del Istmo, todos los concesionarios pueden pedir derecho de paso y se les dará", y esta vía es ocupada únicamente por Ferrosur, subsidiaria de Grupo México, mediante derechos de paso.

El proyecto para el Ferrocarril del Istmo es construir una vía de 100 kilómetros, paralela a la de Ferrosur, a fin de que le permita llegar al puerto de Coatzacoalcos y con ello concretar la ruta interoceánica, lo único que falta es justificar esta inversión, aclaró.

"Si se construyen los 100 kilómetros, quizá sea interesante mover carga por estas vías, siempre y cuando los puertos generen carga", apuntó Baca.

Pero esta historia de debate no inició ahí. Ya durante el siglo XIX, en busca de dicha ruta interoceánica, el Estado otorgó varias concesiones y contratos,

además de cuantiosos recursos, hasta concretar la construcción de la vía férrea en el Istmo en 1894. La explotación y conservación de la vía férrea estuvo a cargo del Estado y después, para remediar las deplorables condiciones en que funcionaba, se firmó con la compañía Pearson & Son Ltd un contrato para su explotación, que duró de 1899 a 1918.

En sus primeros años de operación la carga interoceánica pasó de 350 mil 233 toneladas en 1908 a 850 mil 827 en 1913, hacia 1914 la carga se



Fecha 27.08.2014	Sección Negocios	Página pp-28
---------------------	---------------------	-----------------

redujo a 255 mil toneladas y en su último año de operación, en 1922, a solo 45 toneladas, de acuerdo con información de Antonio E. Vera, en su ensayo político escrito en 1924, *El fracaso del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*.

Hace 100 años, en 1914, varios hechos eliminaron el corto éxito de una ruta ferroviaria que se había convertido en una obsesión para la administración mexicana durante el siglo XIX, entre ellos la apertura del Canal de Panamá, la Revolución mexicana y el inicio de la Primera Guerra Mundial.

“Las cifras de explotación del FC de Tehuantepec y Puertos, al arrojar una pérdida, hicieron ver claramente a Pearson & Son que aún en plena paz no volvería a florecer la empresa

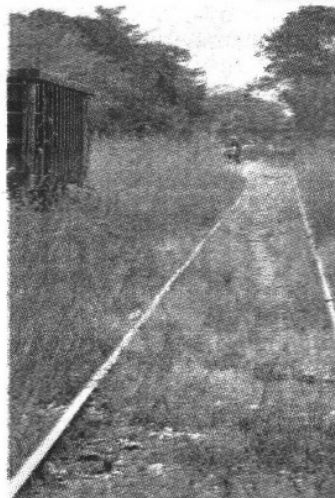
como antes de la apertura del Canal de Panamá; había perdido su mejor clientela”, según relató Antonio E. Vera.

“Esperar del flete y del pasaje local de una región tan atrasada un resurgimiento del negocio, aunque fuera en un término de diez años, era pueril; bajar las tarifas de transbordo y de flete de tránsito para competir con el Canal de Panamá tampoco era razonable”, sostuvo entonces Vera.

Ante las pérdidas y la rescisión del contrato con Pearson en 1918, el ferrocarril pasó a formar parte del

gobierno y luego de Ferrocarriles Nacionales de México, cuando se formó esta entidad. Con la privatización del sector en 1994, fue una excepción en el modelo de apertura, ya que por considerarlo estratégico para la soberanía del país se alertó sobre los riesgos político y sociales que implicaba dejar a agentes privados en este proyecto. Por esta razón se decidió convertir al ferrocarril en una empresa estatal, responsable de la vía y de su mantenimiento. M

DANIEL CRUZ



Objetivo largamente acariciado.