

Dourojeanni, Marc, "El ferrocarril interoceánico chino y nuestra desordenada visión de desarrollo", *Servicios en Comunicación Intercultural Servindi*, Lima, Perú, 01 de junio de 2015.

Consultado en:

<http://www.servindi.org/actualidad/132125>

Fecha de consulta: 15/10/2015.

1 de junio, 2015.- La idea de una ferrovía ente Brasil y Perú a través de la Amazonía no es nueva. Una década atrás ya se contabilizaban cinco propuestas en Perú y una en Brasil. Además, el tema ya había sido discutido entre los gobernantes de ambos países. Lo único realmente nuevo en el reciente anuncio es el financiamiento que vendría de China, y el aparente cambio en la ruta que previamente había concebido el Gobierno.

Los ferrocarriles son promovidos como de menor impacto ambiental y por eso se presentan como alternativa a las carreteras. Estas no consiguen evitar la ocupación desordenada del territorio y la deforestación. Pero, entre Perú y Brasil ya existe la Carretera Interoceánica Sur y también la vía bimodal Norte y hay otra planeada, entre Pucallpa y Cruzeiro do Sul. Eso significa que los impactos ambientales se sumarán.

Las ferrovías y el ambiente

Es verdad que, en las condiciones amazónicas, una ferrovía ofrece menos riesgos que una carretera. La razón es elemental. El tren solo se detiene en estaciones, dificultando el acceso desordenado a las tierras, a los bosques o al oro. Por eso, en teoría, es más fácil para las autoridades hacer respetar las reglas de ocupación de la tierra y evitar la deforestación donde no es necesario o es ilegal. Pero esa ventaja depende de dónde están las estaciones y de por dónde pasan y van las carreteras que irradian de las estaciones. Además, para construir una ferrovía se necesita abrir un camino lateral que si no es clausurado multiplica el daño.

Entre las ventajas ambientales de la operación de las ferrovías también deben mencionarse: (i) la eficiencia energética que es mucho mayor que usando camiones y automóviles; (ii) la reducción o eliminación total de emisiones de gases de efecto estufa, es decir, de contaminación del aire, si se usa energía eléctrica; (iii) eliminación de la contaminación

ocasionada por el desgaste del asfalto y de los neumáticos; (iv) reducción enorme del número y frecuencia de accidentes y de contaminación por causa de ellos; y, (v) control eficiente de las personas y mercancías que se trasladan, lo que es casi imposible en una carretera.

Las ferrovías también tienen ventajas económicas pues su costo de operación y el precio de su flete son menores que en el transporte terrestre. En cambio, su costo de construcción es mayor.

Examinando el asunto a nivel regional, el principal riesgo de las ferrovías para la Amazonía deriva de sus ventajas económicas. En efecto, el flete más barato hace rentable a la agricultura intensiva para exportación en lugares donde por el momento no es económicamente viable. Verbigracia, a pesar de lo dicho antes, una ferrovía puede aumentar mucho la presión sobre los bosques. Además, la energía que usan las ferrovías va a justificar construir más represas en los ríos amazónicos peruanos, pues en Brasil ya son escasas las posibilidades de hacer más hidroeléctricas.

Las caóticas propuestas de ferrovías peruanas

Como he mencionado, las propuestas peruanas de ferrovías intercontinentales no son novedad. La primera tiene más de un siglo y debía empalmar el Ferrocarril Central con Pucallpa. En 2009 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mencionaba cinco proyectos de ferrovías que llegarían a la frontera con Brasil. Una de esas propuestas, entre Bayóvar y Cruzeiro do Sul, pasando por Pucallpa, había sido declarada de Interés Nacional, por lo que figuraba en la lista de inversiones y en el programa de concesiones del Ministerio.

Otra, promovida por el Gobierno Regional de Loreto a partir de 2008, aprovecharía de la anterior desde Yurimaguas y conectaría con la frontera colombiana y brasileña después de pasar por Iquitos. Esta propuesta, que llegó a licitar su estudio de factibilidad por 28 millones de dólares, era descabellada y, felizmente, parece haber sido paralizada por sospechas de corrupción. En efecto, ¿para qué construir una ferrovía donde ya existe una hidrovía y hay dos carreteras en construcción que llegarán al mismo destino?

También existían en el listado del Ministerio otras dos propuestas en la región central y más de dos en la región sur. Estas últimas saldrían de los puertos peruanos del Pacífico y empalmarían con la red brasileña cruzando la frontera por Iñapari, o sea, con un curso paralelo a la Interoceánica Sur.

En resumen, sucesivos gobiernos nacionales y regionales, en el mayor desorden, han propuesto hacer ferrovías sin llevar en cuenta que ellos mismos u otros también han decidido otras ferrovías, así como carreteras e hidrovías, todas paralelas y obviamente económicamente inviables. Para eso, lamentablemente, han contado siempre con el apoyo entusiasta de entidades financieras internacionales “serias” como el Banco de América Latina -antigua Corporación Andina de Fomento- y el Banco Interamericano de Desarrollo, que inventaron la Iniciativa de Integración de la Infraestructura de América do Sul (IIRSA), cuyo objetivo parece haber sido apenas estimular inversiones sin verdadero planeamiento y sin consideración socioambiental alguna. Brasil, aplicando su visión geopolítica y en el afán de llegar a la costa del Pacífico, ha puesto su Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) a disposición de las empresas constructoras del país, cuyos turbios procedimientos son ahora famosos gracias al escándalo de la Petrobras.

¿Y China?

Las informaciones públicas sobre la nueva propuesta del ferrocarril interoceánico son aún bastante confusas y no queda claro cuál será su recorrido. Como siempre en América Latina la llegada de un mandatario de país rico desencadena la urgente orden presidencial de “¿qué hay para firmar?”. No es difícil imaginar que la visita del Premier chino Li Keqiang a ambos países provocó el mismo efecto y así apareció de nuevo esa ferrovía.

Hasta donde parece, se trata de un proyecto que, usando las vías férreas existentes en el Brasil, saldría del puerto de Açu y llegaría al puerto de Ilo, pasando por el lago Titicaca. En verdad, esa propuesta se parece mucho a una de las que ya existía para la región sur, pero en este caso parece que también pasaría por Bolivia debido a reclamaciones del gobernante de ese país.

Dependiendo del trazado y si, por ejemplo, se construye al lado de la Carretera Interoceánica Sur, su impacto ambiental adicional no sería muy grande ya que pasaría por regiones ya muy alteradas de Madre de Dios, Acre, Rondonia y Mato Grosso. Pero, no hay garantía de que no se decida seguir otro rumbo, pasando por áreas protegidas, tierras indígenas o abriendo bosques naturales. Además, por más cuidado que se tenga, una ferrovía construida al estilo chino, país que no se destaca por sus cuidados ambientales y sociales, producirá impactos sociales y ambientales serios.

La pregunta es: ¿Por qué construyeron la Interoceánica Sur, con su terrible secuela de impactos negativos, si era para pocos años después construir también una ferrovía paralela? ¿No hubiera sido más sensato optar directamente por la ferrovía?

¿Será que si se construye esa ferravía se descartan las demás?

Cuando se examinan los proyectos ferroviarios del Brasil se constata que la propuesta original peruano-brasileña, aprobada por el Congreso en 2008 entre Bayóvar y Cruzeiro do Sul continúa vigente. Además, ese proyecto tiene algunas ventajas. En efecto, Bayóvar además de puerto ofrece un importante yacimiento de fosfatos de los que la agricultura brasileña necesita desesperadamente. De hecho, la empresa minera Vale ya está explotándolo en pequeña escala. Eso garantiza carga de retorno. De otra parte esa vía pasaría por el punto más bajo de la Cordillera de los Andes, a apenas 2145 metros en lugar de a más de 4000 metros como en la opción del Sur. Otra ventaja, en este caso para el Perú, es que recorrería el Valle del Huallaga que ya está ocupado y que es el más fértil y productivo de la Selva. Además permitiría conectar con la Hidrovía del Marañón-Amazonas.

El principal problema de esa propuesta es que, entre Pucallpa y Cruzeiro do Sul, la ferrovía pasaría a través de un área de grande valor ecológico y con presencia de poblaciones indígenas. En ese camino está previsto, con todos los estudios prontos, establecer un parque nacional que sería colindante con el Parque Nacional da Sierra do Divisor que ya existe del lado brasileño. Es decir, que no sería ideal poner una ferrovía en medio de un lugar así. Pero sería peor construir allí la tercera Carretera Interoceánica que está prevista y ya medio construido del lado brasileño. En la disyuntiva de ferrovía o carretera obviamente sería mejor

la primera, si es construida con todo el cuidado que el lugar merece y si, va a haber una estación, esta debería ser exclusivamente reservada para el turismo.

Pero, dentro de la confusión reinante en el Perú en cuanto a planes viales, nadie puede garantizar que si se construye por allí una ferrovía no se haría también en ese mismo lugar la tan promocionada Carretera Interoceánica Central. Tampoco es posible asegurar que si se construye la ferrovía en el Sur no se haga también la del Norte y, nadie garantice que un próximo gobierno de Loreto no haga revivir su propia ferrovía por ahora abandonada. En un país sin plan de desarrollo cualquier cosa puede ocurrir.

En conclusión

Este es un capítulo más del desorden predominante en el desarrollo peruano y, en consecuencia, del malgasto de recursos. También ratifica los reclamos de la sociedad por información y participación en decisiones tan importantes como la anunciada, no solo por su costo sino también por sus consecuencias. Lo cierto es que el pueblo no sabe lo que va a pasar porque ni los gobernantes lo saben. Y eso, se insiste, es porque en el Perú no hay planes.

Lo que así se denomina son declaraciones conceptuales sin nada concreto y además aun cuando pueda existir algún plan mejor hecho que los otros, el próximo Gobierno se encarga de cambiar todo a su capricho o interés. Al final el pueblo siempre es engañado pero debe pagar la cuenta.

La Interoceánica Sur y la bimodal del Norte fueron vendidas como la solución al transporte de cargas brasileñas hacía los mercados asiáticos. ¿Qué pasó? ¿Eso no sirvió y por eso ahora también se necesita una o dos ferrovías?

No se trata de oponerse al desarrollo, como simplistamente replica el Gobierno cada vez que se critica lo que decide hacer. Se trata apenas de usar un poco de sentido común y de reclamar orden en las decisiones. Hasta ahora nadie demostró, ni puede, que se necesitan tres carreteras interoceánicas, además de dos o más ferrovías y de la hidrovía para mantener relaciones comerciales con el país vecino.

Peor, apenas en Loreto hay cinco caminos que están siendo abiertos hasta la frontera brasileña. Eso hasta podría ser necesario dentro de dos o tres décadas pero ciertamente no en la actualidad. Por el momento esto es puro malgasto de dinero. Al final, solo ganan los políticos corruptos, las empresas que hacen las obras y, claro, los que financian todo. Pero eso facilita el pillaje de recursos naturales preciosos que bien usados podrían asegurar el tan deseado desarrollo sostenible.