

## Entre tren y tren se va, se va... el tren

3 de noviembre de 2016

En su reciente visita a la China, el Presidente de la República, Pedro Pablo Kuczynski, hizo algunas declaraciones en relación al proyecto del tren de Brasil-Perú-China que consideramos inconvenientes. PPK descartó el apoyo de su gobierno a un proyecto que puede ser muy bueno para el país. Él dijo que no nos gustaba el proyecto pues tenía impactos ambientales altos, no había carga de regreso (para hacerlo económico) y era muy caro y el Vice-Presidente de la República, Martín Vizcarra, se apuró a hablar de un costo para el Perú de US\$ 60,000 millones.

En primer lugar llamó la atención que el Perú no usara expresiones tradicionales de la diplomacia internacional, como: qué interesante, vamos a estudiarlo con mucho interés, etc. Por su lado, China (el 'Reino Medio'), que según Henry Kissinger, se considera a cargo 'de todo lo que está entre el cielo y la tierra', ya ha invertido largos años y dineros en el desarrollo del proyecto, que tanto Brasil como Perú, alentaron anteriormente con sendas leyes. El Congreso de Brasil lo hizo mediante la Ley 11772 del 2008.

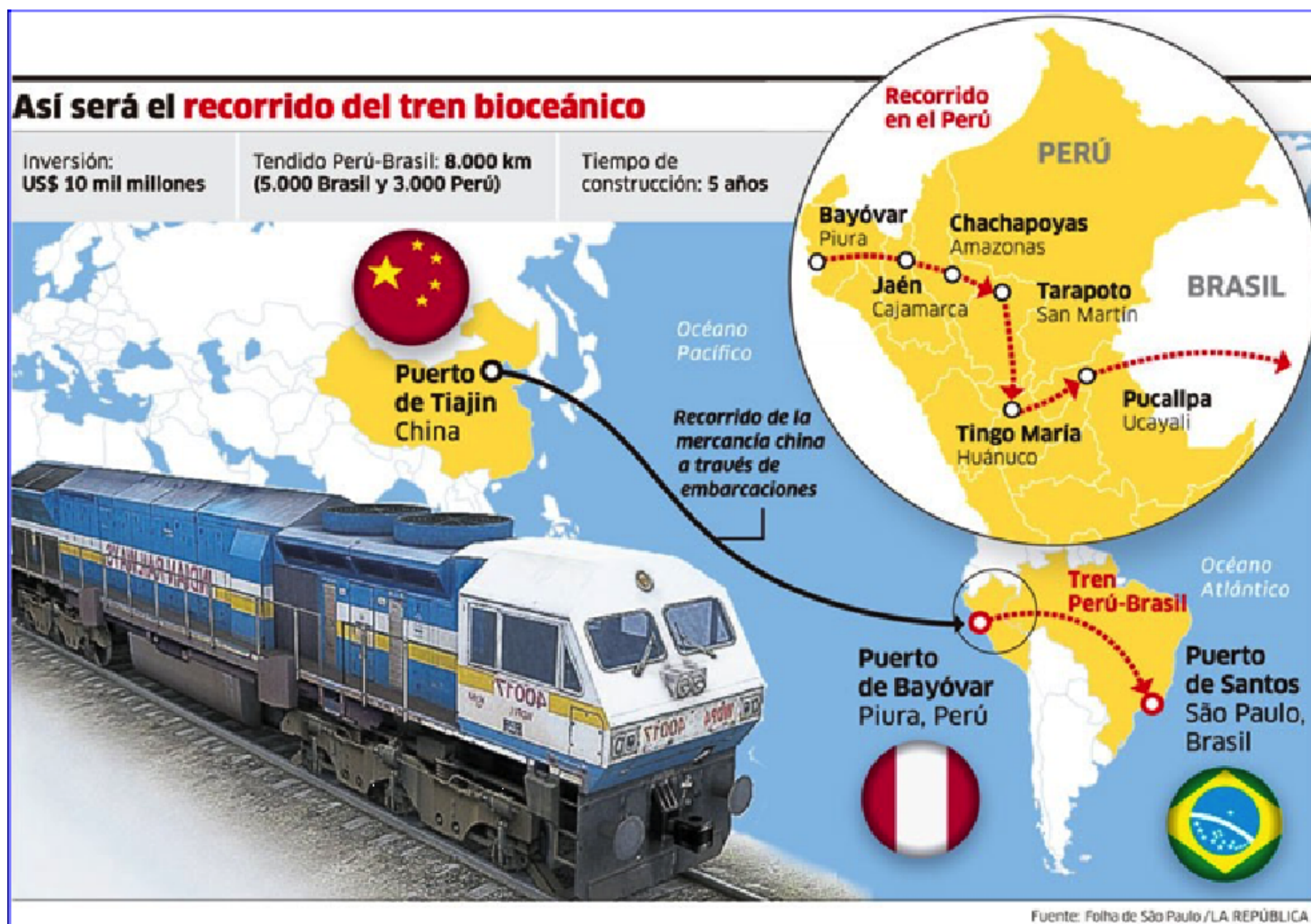
En el caso del Perú, las normas correspondientes fueron:

- LEY 29207 QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ" ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), del 19 de marzo del 2008
- LEY 29613 QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ-BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY-LEONCIO PRADO-FRONTERA PERÚ-BRASIL (FERRIPEB), del 8 de noviembre del 2010.

Ambas establecían las mismas estipulaciones sobre el rol del inversionista-concesionario, descartando completamente el financiamiento público:

*"La elaboración de los estudios técnicos, la construcción de la obra, la operación y el mantenimiento del Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú-Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry-Leoncio Prado-Frontera Perú-Brasil (Ferrepeb), así como los gastos que ocasionen la adquisición o expropiación de los predios necesarios para la ejecución de las obras referidas en el artículo 1o serán asumidos íntegramente por el inversionista privado que resulte favorecido con el otorgamiento de la concesión, sin necesidad de ningún cofinanciamiento por parte del Estado ni el otorgamiento de garantías o avales del Estado ni cualquier otra forma de obligación que implique el compromiso de recursos públicos".*

El 2015, el Presidente de China visitó Brasil para firmar el acuerdo Brasil - China - Perú para construir la Ferrovía Transcontinental Brasil-Perú desde Puerto Bayóvar en el Perú hasta Brasil. Ver ilustración:



Este proyecto permitiría crear un infraestructura extraordinaria, con un impacto ambiental reducido pues la única zona sensible del trazo de la frontera con Brasil a Pucallpa, tiene solo unos 70 km, lo que evitaría se siga construyendo una carretera. El resto del trazo del ferrocarril pasa por zonas que no son sensibles ecológicamente por lo que su impacto sería mínimo.

Además crearía una vía eficiente de transporte para el comercio selvático peruano del Valle del Huallaga, la zona minera del norte y los fosfatos de Bayovar. El cruce de los Andes se haría por el abra de Porculla a un máximo de 2,100 msnm (paso del oleoducto nor-peruano), lo que permite la operación de trenes de gran escala. La economía de la soya no necesita carga de regreso para ser viable, por lo que los fosfatos de Bayovar serían un beneficio adicional.





**Fuente: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)**

El proyecto también permite potenciar el desarrollo de un gran 'hub' portuario en Bayovar-Piura. Por el lado del Brasil, no sería indispensable llegar hasta el Atlántico, pues la carga de soja de Rondonia y Mato Grosso sería suficiente para justificar la inversión que permita sacar la soja al Pacífico. Ver más información sobre el desarrollo ferrocarrilero en los siguientes artículos de Juan de Dios Olaechea, Presidente Ejecutivo de Ferrocarril Central Andino: [No, ¡un tren para los peruanos! \(Comentado por Lampadia\)](#), de julio 2015 y [El chú chú del ex viceministro](#), de setiembre del presente año.

En este contexto no se entienden las declaraciones del gobierno con ocasión de la visita a China:

*«Es una idea que se promovió el año pasado para transportar la soja del Mato Grosso (oeste de Brasil) a China más rápidamente, pero yo tengo algunas preguntas sobre este tren que he expresado en este viaje», subrayó el mandatario. «Lo primero, su costo, que es altísimo, y en segundo lugar si hay carga de regreso (de Perú a Brasil), porque cualquier sistema de transporte debe tener cargas en los dos sentidos», explicó Kuczynski. «Se va a estudiar y se tomará una decisión», sentenció el presidente, quien en el viaje a China también ha nombrado otras dificultades que involucran al proyecto, como las grandes alturas por las que debe pasar la vía férrea, que obligarán a la construcción de numerosos túneles y a elevar más aún los costos. (La República, 14 de setiembre, 2016).*

Vizcarra enfatizó el alto costo del proyecto indicando que ese dinero se podrían hacer muchas cosas en el Perú, descartado tajantemente el proyecto: «En realidad ese proyecto interesa más a Brasil para exportar sus productos agrícolas, y a China, pero Perú sólo sería el paso», señaló Vizcarra desde China. (La República, 15 de setiembre, 2016).

Por otro lado no se entienden las observaciones del gobierno peruano sobre el costo del proyecto. Como hemos visto líneas arriba, el proyecto se basa en una concesión sin costo directo, indirecto ni contingente para el Estado. Sin embargo, después de machetear el proyecto con China, el gobierno peruano, a través de su Primer Vice-Presidente, se fue a Bolivia para apoyar a Evo Morales a dibujar otro tren, como veremos líneas abajo.

**El gobierno de China lleva tiempo promocionando su apoyo al proyecto. Pero ahora Europa también busca subirse al tren. Según la BBC, el Secretario de Estado del Ministerio de Transporte e Infraestructura Digital de Alemania, Rainer Bomba así como veinte representantes más de las esferas económicas europeas estuvieron en la región sudamericana.**



***La red ferroviaria brasileña está en expansión. (Foto: BBC)***

«Muchas empresas germanas medianas, así como la multinacional Siemens y la principal empresa ferroviaria alemana, Deutsche Bahn, buscan ser parte del Corredor Ferroviario Bioceánico Central», dijo Judith Eckert, de la Asociación Empresarial para América Latina (LAV, por sus siglas en alemán), según declaraciones recogidas por el medio estatal alemán Deutsche Welle.

Otros medios informaron que entre las empresas interesadas está también la suiza Molinari. La propuesta europea abarcaría la construcción de la infraestructura, así como la venta y mantenimiento de las locomotoras y demás material. El proyecto tiene dimensiones épicas. Se estima que su costo podría ascender a US\$10,000 millones. Y, de concretarse, atravesaría un verdadero campo minado de controversias ambientales, pues cruzaría por la sensible región amazónica. Pero además también está el tema de las sensibilidades nacionales.

Efectivamente, una de las versiones del proyecto no incluye a Bolivia, sino que propone un trazado directo entre Perú y Brasil. Y eso ya desató una polémica entre peruanos y bolivianos en el pasado.

«No sé si Perú nos hace una jugada sucia», comentó Evo Morales en octubre del 2014, cuando también sostuvo que el proyecto sería «más corto, más barato» si atravesara Bolivia.





**La inversión ferroviaria facilitaría el comercio internacional. (Foto: BBC)**

Sin embargo el presidente peruano Ollanta Humala descartó esta posibilidad poco después, en noviembre del 2014, al comentar un acuerdo con China para iniciar los estudios del proyecto. El tren pasará «por el norte de Perú, por razones de interés nacional», afirmó entonces Humala.

### **Jugando para Bolivia**

Según nota de El Comercio (13 de octubre, 2016) el Perú apoya el proyecto de tren bioceánico que atraviese Bolivia. El Ministro Vizcarra dice esperar que estudios de factibilidad salgan rápido. Perú descartaría así el tren bioceánico Perú-Brasil. El Gobierno de Perú respaldó el proyecto del tren bioceánico pensado para conectar un puerto peruano con territorio boliviano y una terminal marítima de Brasil, durante la reunión en Bolivia con autoridades de países sin litoral, informó la agencia EFE.

**El vicepresidente y ministro de Transportes y Comunicaciones de Perú, Martín Vizcarra, parece poner fin, así, al debate sobre si sería más conveniente el proyecto planteado por Brasil y China para construir un tren bioceánico a través del Perú.**

En Bolivia, Vizcarra expresó su apoyo al denominado corredor ferroviario central en la «Reunión de Alto Nivel sobre Transporte Sostenible de Países en Desarrollo Sin Litoral» organizada a instancias de Naciones Unidas en la ciudad de Santa Cruz (este).

«Mi presencia en esta reunión, en la hermosa y progresista ciudad de Santa Cruz, tiene también el propósito de impulsar nuevos proyectos de integración como el del corredor ferroviario central Perú-Bolivia-Brasil», dijo Vizcarra citado por EFE.

El vicepresidente peruano aseguró que el proyecto «se encuentra en activa evaluación en este momento» y expresó su deseo de que los «estudios de factibilidad» sean realizados lo antes posible.

Destacó que ese plan y la construcción de las carreteras son una forma de ayudar a Bolivia a superar su condición de nación sin litoral, una situación que afecta a 32 naciones en desarrollo.

Tras la inauguración del evento, Vizcarra se reunió con el presidente boliviano, Evo Morales, para tratar ese tema y luego declaró que el proyecto ferroviario «se justifica plenamente» desde los puntos de vista económico, técnico y social.

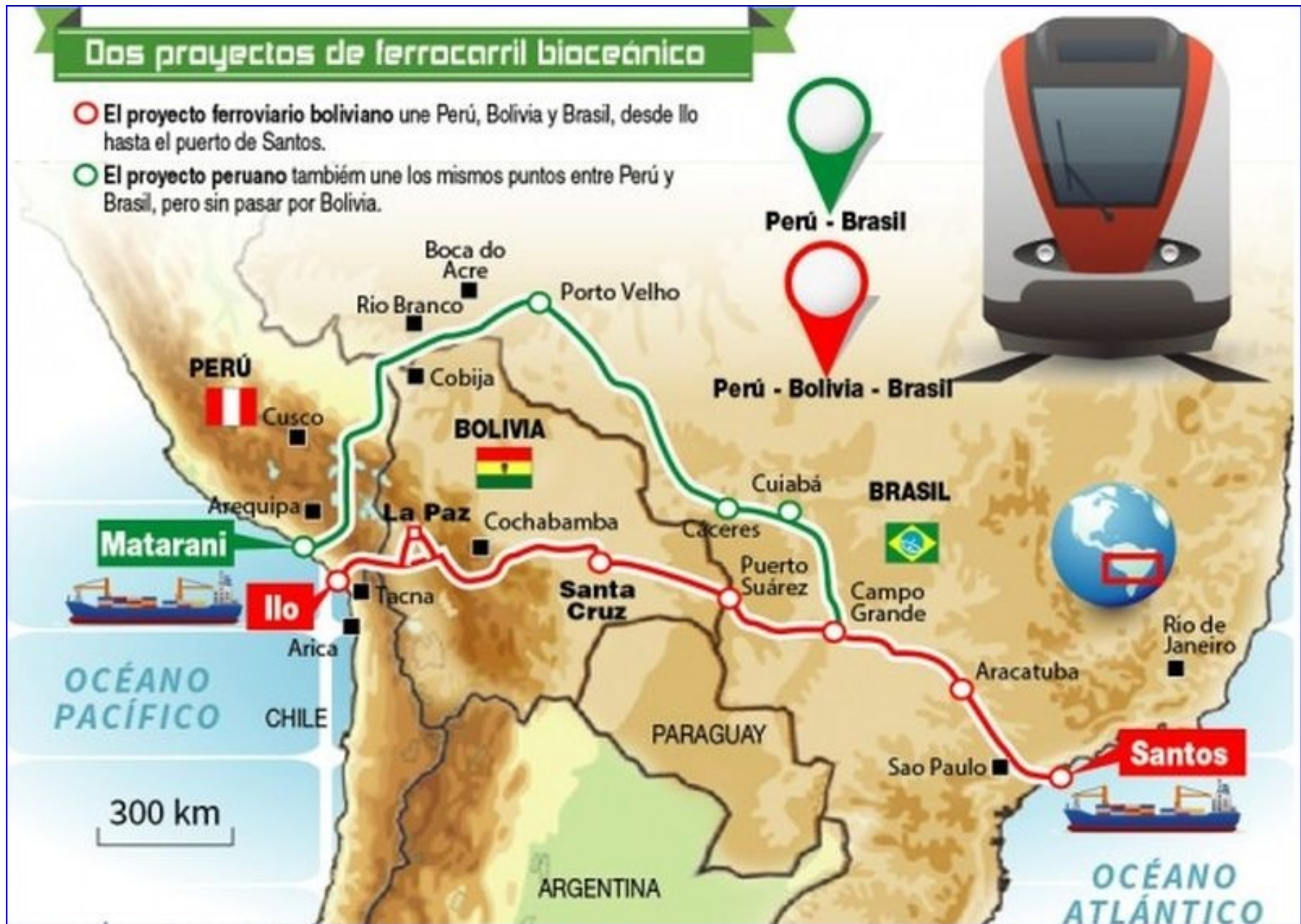
**«Nosotros ya estamos trabajando la parte de ingeniería en el lado peruano, como también lo está haciendo Bolivia. Hemos coordinado y acordado con el presidente tener reuniones de carácter técnico de maneras más intensas y progresivas para que los resultados se vean en plazos determinados», sostuvo el vicepresidente peruano.**

Morales celebró las palabras de Vizcarra porque implican un apoyo al ferrocarril para el que incluso ha pedido apoyo de China, ya que con esa obra los productores de Bolivia y Brasil podrían enviar sus mercancías más rápido al Pacífico para llegar al mercado asiático.

El mandatario volvió a defender que se trata de un proyecto que integrará a seis de los países de Suramérica porque el ferrocarril bioceánico también se conectará con la hidrovía Paraguay-Paraná, beneficiando a Argentina, Paraguay y Uruguay.

**No se puede hablar de ferrocarriles como si fueran todos iguales. Un ferrocarril del siglo XXI tiene muy poco en común con un ferrocarril del siglo XIX. Asimismo los ferrocarriles de trocha angosta son muy diferentes a los de trocha estándar. Por esta razón, en la práctica Bolivia no tiene ferrocarriles, habría que construirlos de cero. Por otro lado la geografía boliviana hace prácticamente inviable el desarrollo de ferrocarriles eficientes, tanto por las alturas mayores a tres mil metros, como por las curvas topográficas de su eventual recorrido.**

Ver el trazo del idílico tren boliviano:



Fuente: [treneando.com](http://treneando.com)



**Fuente: notibol.com**

En **Lampadia** nos parece increíble que el gobierno peruano descarte el proyecto ferrocarrilero de China-Brasil-Perú, declarado de interés nacional en el Perú, con argumentos débiles y criticables, afectando la relación con China y Brasil, para que luego nos volquemos a apoyar otro tren que no agrega infraestructuras nuevas en el Perú (ya tenemos servicios ferroviarios en el sur), y que es de interés exclusivo para Bolivia.

El Perú debe ver la forma de continuar con el proyecto original sin comprometer recursos fiscales, tal como lo establecen las normas que declararon de interés nacional el proyecto, otorgando una concesión a un consorcio privado liderado por inversionistas chinos por el plazo que resulte necesario (hasta un máximo de 60 años). Así la obra, luego de terminado el período de concesión, pasaría al control del Estado peruano y desarrollaríamos una infraestructura de impactos múltiples en regiones deficitarias de servicios, generando la incorporación de sus poblaciones a la vida económica del país.

**Lampadia**