



China-América Latina: Una nueva página

“FERROCARRIL INTEROCEÁNICO”: COOPERACIÓN GANAR-GANAR

Por LI WUZHOU



16 de julio de 2014. El presidente chino, Xi Jinping, se reúne con su homólogo peruano Ollanta Humala en Brasilia, capital de Brasil, y expresa el deseo de emitir juntos, con Brasil y Perú, una declaración conjunta con respecto al proyecto del ferrocarril transcontinental sudamericano que une la costa del Pacífico peruano con la costa Atlántica de Brasil. *Xinhua*

Problema de fondos

La vía férrea entre Brasil y Perú, de unos 5,000 km de largo, una vez construida, será el primer ferrocarril transcontinental de América del Sur, el primero principal que comunique toda la región.

En vez de una idea extraña, la creación de dicho ferrocarril es una gran meta deseada con vehemencia por los estrategas latinoamericanos. En 2006, el entonces presidente mexicano, Vicente Fox Quesada, expresó que su país planeaba llevar a cabo el proyecto de un ferrocarril que conectaría el puerto de Salina Cruz y el de Coatzacoalcos, ofreciendo a compañías de transporte por barco otra opción, además del Canal de Panamá y la costa este de Estados Unidos.

En 2008, según noticias del por-

DURANTE la visita del presidente Xi Jinping a América Latina, China, Brasil y Perú emitieron, el 17 de julio, una declaración conjunta con respecto al proyecto del ferrocarril, una línea que pretende unir la costa del Pacífico del lado peruano con la costa atlántica de Brasil. Al mismo tiempo, los tres jefes de Estado impartieron instrucciones a sus respectivos departamentos para que estudiaran la factibilidad de la construcción.

La declaración atrajo mucho la atención de los medios de comunicación chinos. Wang Yusheng, director ejecutivo del Centro de Estudios Estratégicos de la Fundación de Estrategia Internacional de China, opina que el significado del ferrocarril puede compararse con el del Canal de Panamá y que la construcción con la participación china no solo es un proyecto de suma importancia para la profundización de las relaciones chino-latinoamericanas, sino que contribuye a impulsar la logística regional, beneficiando el desarrollo económico de América Latina y de todo el mundo.



China cuenta con ricas experiencias en la construcción de ferrocarril.

tal del Consulado General de China en Sao Paulo, la entonces jefa de gabinete de Brasil, Dilma Rousseff, manifestó que su gobierno estaba estudiando la cooperación financiera con Estados Unidos para construir un ferrocarril que uniría el Atlántico y el Pacífico.

Argentina y Chile también programaban el proyecto del "ferrocarril Atlántico-Pacífico". Conforme a una información chilena, en 2009, luego de varios meses de incansables esfuerzos, se obtuvo un nuevo progreso en el proyecto de abrir el paso interoceánico y se formó, en lo básico, el plan clave sobre el túnel ferroviario entre Buenos Aires y el puerto chileno Valparaíso.

El problema de los fondos ha lastreado, durante largo tiempo, el desarrollo del proyecto. Brasil y Perú, anteriormente, presentaron al Banco Mundial una solicitud de préstamo, la cual no tuvo resultado debido a su posibilidad de afectar la configuración de intereses del Canal de Panamá.

En los últimos años, impactados por la crisis financiera internacional, los países sudamericanos han ralentizado su crecimiento económico y carecen de energía por la evidente disminución de ingresos fiscales, aunque tienen buena voluntad para instalar grandes infraestructuras. Por ello, han invitado a China a participar en

el proyecto, pues posee 4 billones de dólares de reservas de divisas y superioridad en tecnología y construcción de ferrocarriles.

En 2011, el presidente colombiano, Juan Manuel Santos Calderón, propuso construir una conexión ferroviaria entre el Atlántico y el Pacífico, expresando su deseo de cooperar con China para tender un "canal seco" que atravesara el continente sudamericano.

En los últimos dos años, la presidenta brasileña, Dilma Rousseff, ha sugerido, en varias ocasiones, la construcción de una línea férrea interoceánica, deseando contar con la participación de China. En vísperas de la VI Cumbre de los Brics, la mandataria expresó otra vez, a los medios chinos, que su gobierno espera que China se incorpore a la construcción ferroviaria de Brasil. "China, al pasar un periodo de gran desarrollo de construcción de vías férreas, tiene experiencias fructíferas y técnicas maduras en esta materia. Deseamos que China pueda ayudar a Brasil en la construcción ferroviaria", apuntó.

La declaración conjunta entre los dirigentes de China, Brasil y Perú representa una respuesta cordial. La parte china concede mucha importancia a la cooperación de beneficio mutuo en la construcción de infraestructuras con los países latinoamericanos, incluidos Perú y Brasil, haciendo po-

sible convertir en realidad la idea del tendido ferroviario que une las costas del Pacífico y el Atlántico.

La logística sudamericana será beneficiada

Al referirse a este ferrocarril, buena parte de la opinión pública considera que China y América Latina quieren romper, conjuntamente, la configuración en que Estados Unidos aprovecha el Canal de Panamá para monopolizar la logística internacional. Al respecto, Wang Yusheng destacó que la construcción no tiene ese propósito y que, en realidad, Estados Unidos no puede controlar, totalmente, el Canal de Panamá. "El ferrocarril interoceánico impulsará la logística de América Latina, lo que favorecerá tanto al desarrollo económico regional como al mundial", añadió.

Además, considerando los costos de transporte, el ferrocarril no se puede comparar con el canal. Según los cálculos de expertos, los costos del primero serán una vez más altos que los del segundo, para no hablar de la menor capacidad de transporte por tren que por barcos. La carga y descarga de mercancías del tren también dura mucho tiempo.

Wang Youming, director del Departamento de Estudios de Países en Desarrollo del Instituto de Estudios Internacionales de China, señaló que el ferrocarril interoceánico facilitará sobremanera la comunicación y logística entre Perú y Brasil, así como entre otros países cercanos. La construcción ferroviaria promoverá, sin dudas, diversas industrias a lo largo de la línea.

Como importante país en agricultura y energías, el sector de infraestructura de Brasil queda restringido y la mayor parte de la soja se transporta por puerto. En la temporada de cosecha, muchas mercancías se detienen en los puertos por su limitada capacidad de transporte. Precisamente, por este problema, China dejó de importar soja de Brasil y lo hizo de Argentina y otros países, por lo que Brasil sufrió grandes pérdidas. La construcción de dicho ferrocarril ayudará a Brasil a potenciar la capacidad de transporte y a aumentar las exportaciones de



mercancías de demanda masiva como soja y minerales de hierro, estimulando su desarrollo económico.

Wu Hongying, directora del Centro de América Latina del Instituto de Relaciones Internacionales Contemporáneas de China, subrayó que el “ferrocarril Pacífico-Atlántico”, una vez tendido, ejercerá una considerable influencia en la configuración del transporte regional y mundial. Por un lado, impulsará, en gran medida, la integración en comunicación y transporte latinoamericanos, reduciendo la distancia geográfica (el viaje del este de Brasil al oeste de Perú tardará unos días en vez de unos meses); por el otro, promoverá la integración económica regional, los contactos comerciales entre países sudamericanos y su cooperación económica, proporcionando facilidades al transporte de carga e intercambio de personal, cambiando la distribución del transporte, el comercio y la riqueza en América del Sur.

El ferrocarril jugará un papel complementario y útil para el Canal de Panamá. Según Wang Youming, en la actualidad, el canal casi está saturado y para pasarlo, las flotas tienen que esperar desde unos días hasta una semana.

Wu Hongying también consideró que el ferrocarril podrá acabar con el actual monopolio estadounidense del Canal de Panamá sobre la logística internacional, dando más opciones de líneas de transporte para comerciantes.

“Un tiro, tres pájaros”

El ferrocarril interoceánico no solo tiene un significado trascendental para el desarrollo económico de América Latina, sino también para China, ubicada en el otro lado del Pacífico. La construcción por tres partes será una acción de beneficio mutuo y ganar-ganar.

En primer lugar, ayudará a China a exportar los equipos y la tecnología ferroviarios, a absorber la capacidad productiva sobrante del sector y a vigorizar su comercio exterior.

Sun Zhang, especialista y profesor del Instituto de Ferrocarril y Transporte Urbano sobre Rieles de la Universidad Tongji, expuso que ahora el ferrocarril de América Latina se encuentra en el periodo de renovación y es la mejor opción para la región cooperar con China, por sus experiencias en construcción, bajos costos y tecnología avanzada.

El ferrocarril Brasil-Perú atravesará montañas, ríos y campos sin cultivar, y necesitará construir numerosos puentes y túneles. Frente a la inimaginable complicación geográfica, China es muy competente en el diseño, construcción, fabricación de equipos y operación de trenes. Su poder integral sobrepasa, con diferencia, a otros países. Sus ricas experiencias también se han mostrado en la construcción del ferrocarril de la meseta Qinghai-Tíbet.

En sus más recientes visitas al exterior, el primer ministro Li Keqiang ha promovido proyectos ferroviarios de China. Su “diplomacia de ferrocarril” se ha convertido en un foco de atención del mundo. BBC informó sobre el tema de la siguiente manera: “El sueño chino del ferrocarril: China invita a todo el mundo a su tren”.

Un investigador de alto nivel de la Fundación Getulio Vargas de Brasil reafirmó que China tiene muy madura tecnología ferroviaria. Si puede apoyar a Brasil en tecnología, su país logrará un enorme desarrollo en la logística y el transporte.

En segundo lugar, la construcción del ferrocarril interoceánico requerirá gran cantidad de financiamiento, lo que brindará a China una especial oportunidad para que utilice, racionalmente, sus reservas de divisas y obtenga los debidos beneficios a través del otorgamiento de créditos.

En la actualidad, China cuenta con 4 billones de dólares de reservas y está buscando dónde invertir. Hasta fines de 2013, su inversión acumulada en América Latina, nuevo destino de los fondos, superó los 80.000 millones de dólares, con un 13 % del total como inversión directa en el exterior.

En tercer lugar, y más importante, China está expandiendo, rápidamente, su escala comercial en América Latina y requiere establecer un sistema de transporte seguro en la región.

Wang Mengshu, miembro de la Academia China de Ingeniería, expresó que dicho ferrocarril será una línea de transporte de carga pesada que, además de ayudar a las regiones orientales y occidentales de Sudamérica a intensificar contactos comerciales, servirá para transportar a China minerales de hierro, petróleo y otros productos energéticos de ese continente.

De acuerdo con Wu Hongying, el ferrocarril sudamericano permitirá a China importar productos básicos vía Pacífico por medio de trenes, economizando tiempo y dinero.

Hay tres líneas de navegación entre China y Sudamérica, a saber, la del mar Caribe al Pacífico vía Canal de Panamá, la del Estrecho de Magallanes al Pacífico y la del Atlántico, por el Océano Indico, a China, vía el mar Mediterráneo y el Canal de Suez. Bai Ming, funcionario del Instituto de Comercio Internacional y Cooperación Económica del Ministerio de Comercio de China, quien se dedica al estudio del mercado mundial, explica que la segunda línea tiene mucho riesgo porque el Estrecho de Magallanes está cerca del polo sur y la tercera es más cara por el gran rodeo. Por lo tanto, China ha dependido mucho del Canal de Panamá durante largo tiempo, deviniendo el segundo mayor usuario, según los datos de la Administración de dicho canal. “Es peligroso que el transporte de cuantiosas mercancías de un gran país sea controlado por otro grande. Sobre todo, China importa de América del Sur muchos productos como materia prima para generar energía y cereales, lo que precisa una vía económica y segura”, apuntó Bai.

“Para China, el ferrocarril transcontinental sudamericano juega un papel más estratégico que de transporte. Teniendo en cuenta los costos, el transporte ferroviario es dos veces el marítimo. Pero a juzgar por la disposición estratégica a largo plazo, el ferrocarril contribuirá a romper el monopolio de la logística internacional por Estados Unidos en el Canal de Panamá”, afirmó Sun Zhang.