

Se necesita el Sistema Americano para construir el ferrocarril eurasiático

por Mary Burdman

Los ministros de Transporte y Ferrocarriles de 18 naciones eurasiáticas firmaron el 10 de noviembre el Acuerdo Internacional de la Red Ferroviaria Transasiática (RFT), durante la conferencia ministerial sobre transporte que organizó la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESAP) en Pusán, Corea del Sur.

El acuerdo firmado por este grupo medular entre las 28 naciones miembro de la CESAP, tiene un gran significado estratégico, ya que, casi 10 años después, ayudará a poner sobre la palestra uno de los proyectos más importantes del mundo, el Puente Terrestre Eurasiático. Pero queda un gran obstáculo: el acuerdo deja el proyecto entero de la RFT en el marco del “proceso en marcha de la globalización”; proceso que está saqueando, en vez de desarrollar las economías de Rusia y las naciones de Asia. De hecho, la “Declaración de Pusán sobre el Desarrollo del Transporte en Asia y el Pacífico” establece que los ministros de Transporte de las naciones de la CESAP acogen “el desarrollo de un sistema internacional de transporte intermodal integrado, que la región necesita para cumplir con los retos crecientes de la globalización”.

El proyecto RFT dio inicio en 1960, con un estudio de cómo conectar los 14.000 km de ferrocarril desde Singapur, por todo el sudeste asiático, India, Paquistán, y de Irán a Turquía. Casi 50 años después, estas conexiones de vías aún no se construyen. El primer avance crítico desde la construcción del Ferrocarril Transiberiano a principios del siglo 20, se hizo a principios de los 1990, cuando China completó por fin su enlace ferroviario a Kasajstán, creando el Segundo Puente Continental Eurasiático, desde el Pacífico hasta la costa atlántica en Europa. Luego, en 1996, Irán completó su primera conexión con Turkmenistán, abriendo el Asia central al golfo Pérsico y el océano Índico.

Como resultado de estos procesos, la idea del RFT ha evolucionado, de un proyecto regional asiático, a una red ferroviaria totalmente eurasiática que una los centros económicos, las capitales nacionales, y los puertos marítimos y terrestres, como lo muestra el nuevo mapa de la CESAP sobre el proyecto. El acuerdo “define un marco para la cooperación entre los ferrocarriles de la región y, muy importante, identifica las estaciones internacionales de importancia”, dijo Barry Cable, director de Transporte y Turismo de la CESAP. Esto incluye puertos terrestres que devendrán en centros clave de transporte de carga en las bastas y lejanas regiones eurasiáticas. Nosotros esperamos que estos “puertos secos” ferroviarios sean los nuevos centros de crecimiento económico. Mien-

tras 20 de los puertos marítimos de contenedores más grandes del mundo se encuentran en Asia, existen menos de 100 “puertos secos”, comparados con los 200 de Europa y los 370 de Estados Unidos.

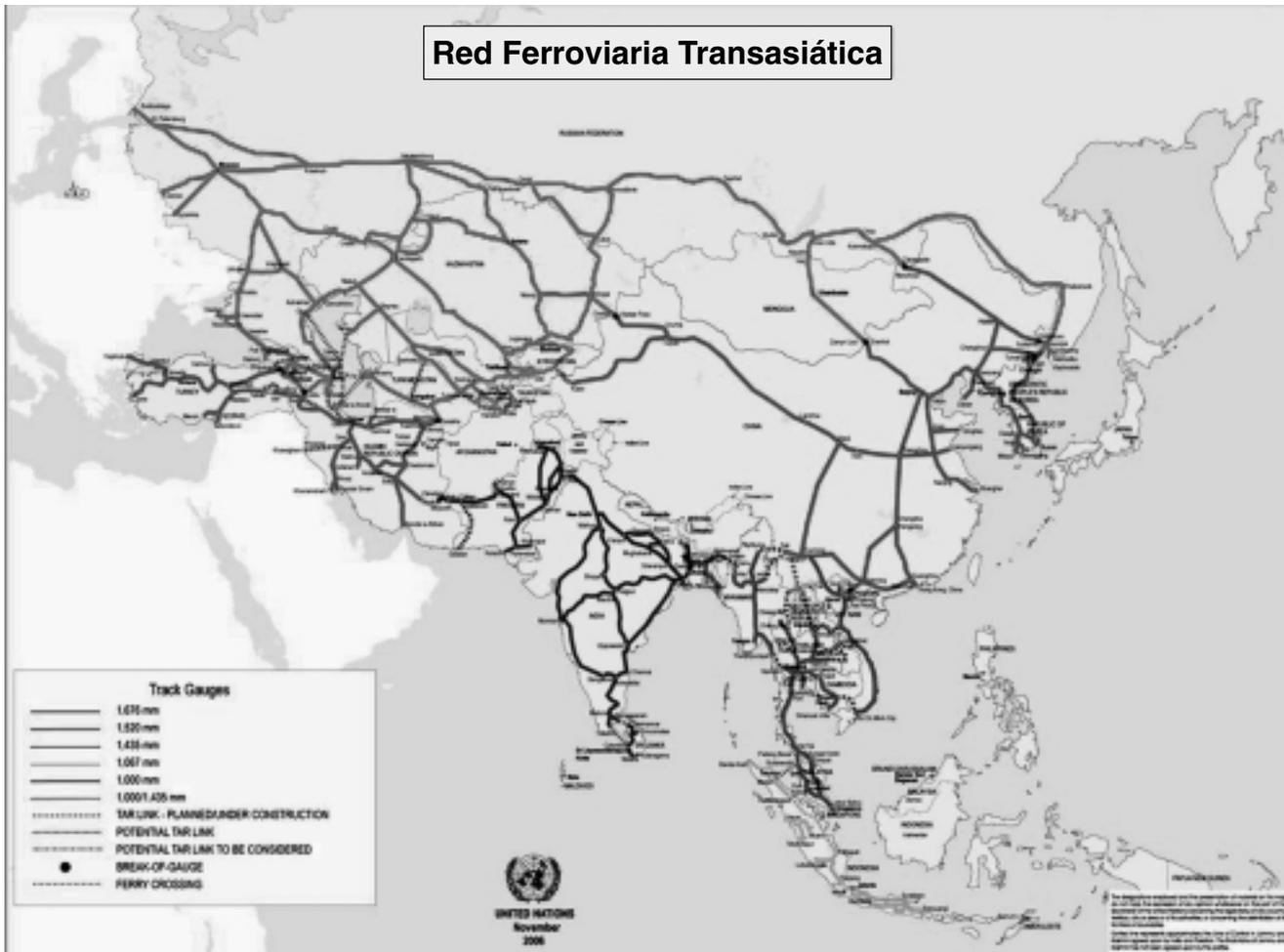
En 1992 la CESAP empezó el proyecto del Desarrollo Asiático de la Infraestructura de Transporte Terrestre, y a identificar “las líneas ferroviarias de importancia internacional” que pueden ayudar mejor al crecimiento económico en las regiones tierra adentro. Éste es el origen de la RFT, misma que abarca cuatro corredores: el corredor del norte, que une a la península de Corea, Rusia, China, Kasajstán y Mongolia; el del sur, que une a Bangladesh, el sur de China, India, Irán, Birmania, Paquistán y Sri Lanka; los corredores indochino y de la ASEAN; y el corredor norte-sur, que va del norte de Europa, vía Rusia, Asia Central y el Cáucaso, hasta el golfo Pérsico.

Sin embargo, comparado con la importancia estratégica de este proyecto, el del RFT se limita demasiado en cuanto a lo que debe lograrse. Aún tienen que construirse rápido los “eslabones perdidos” vitales. A través de Eurasia, desde la antigua Unión Soviética hasta China y el subcontinente indio, se usan varios anchos de vía diferentes. Si bien la CESAP impulsa el uso de tecnología moderna que pueda asegurar una conexión eficiente de los anchos de vía, y la tecnología moderna de contenedores necesaria para “el tráfico internacional intermodal”, el logro tecnológico más importante —la tecnología del tren de alta velocidad necesaria para cubrir las enormes distancias en Eurasia— ni siquiera está a discusión. De las naciones de la CESAP, sólo China cuenta con un plan para construir una conexión de alta velocidad.

Más importante, la CESAP no comprende el problema vital de cómo generar el crédito nacional e internacional necesario para estos grandes proyectos.

Los eslabones perdidos

Existen unos 6.500 km de “eslabones perdidos” en los 81.000 km de ferrocarriles de las naciones eurasiáticas de la CESAP (sin incluir a Japón, Afganistán o las Filipinas). La condición actual de conexiones truncas de los ferrocarriles eurasiáticos es consecuencia de 200 años de geopolítica y, en especial, imperialismo británico. Así, la totalidad del Subcontinente indio todavía permanece desconectada por tren tanto hacia Europa como hacia el centro y sudeste de Asia. En un año Irán podrá por fin terminar la construcción de la conexión ferroviaria entre Kerman y Zahedán, que está conectada al



Fuente: CESAP

sistema ferroviario paquistaní, y a la larga lo estará con India, según anunció el ministro de Transporte iraní Mohammad Rahmati el 18 de noviembre.

La península coreana y Japón no están unidas por tren a Eurasia, si bien Corea del Sur terminó sus vías hasta la frontera con Norcorea en 2004. Aunque esta última es miembro de la RFT, Pyongyang no envió ninguna delegación a la conferencia de Pusán. Sin embargo, “la CESAP y Rusia trabajan duro para convencer a Corea del Norte de que se una al programa. Sin la afiliación del norte, Corea del Sur sería como una isla estrangulada en el proyecto”, según le dijo el 10 de noviembre Lee In-Sik, funcionario del Ministerio de Transporte sudcoreano, a la agencia noticiosa Yonhap. El sudeste asiático, Cambodia, Laos y Birmania siguen desvinculados del Subcontinente indio y de China, y el ferrocarril “Shangai-París”, desde el noroeste chino sobre los Pamires hasta la provincia de Osh en Kirguistán, sigue sin construirse. ¡Afganistán *no* tiene ferrocarriles para nada!

Los miembros de la CESAP que firmaron el acuerdo —propuesto por la Federación Rusa, según RIA Novosti— son Armenia, Azerbaiyán, Cambodia, China, Indonesia, Irán,

Kazajstán, Laos, Mongolia, Nepal, la Federación Rusa, la República de Corea, Sri Lanka, Tayikistán, Tailandia, Turquía, Uzbekistán y Vietnam. Ocho gobiernos deben ratificar el acuerdo para que entre en efecto, y otras naciones tienen hasta dos años para incorporarse.

El acuerdo de la CESAP traza las “líneas ferroviarias de importancia internacional” en la red, con todas las conexiones, incluyendo la marítima, y recalca que “todas las líneas tienen la misma importancia en la RFT”.

Kim Hak-Su, secretario ejecutivo de las Naciones Unidas para la CESAP, dijo en la conferencia que el corredor del norte “existe y funciona”, pero reconoció que el del sur es el menos desarrollado. “Puede que cueste mucho dinero construir este eslabón perdido”, dijo. La ASEAN calcula que se necesitan unos 2,5 mil millones de dólares para conectar tan sólo estos eslabones perdidos, y los ferrocarriles de Bangladesh, Birmania, Cambodia y Laos necesitan mucha más inversión para alcanzar siquiera el nivel tecnológico necesario para unirse al sistema RFT.

China, Corea del Sur y Rusia son patrocinadores importantes del RFT, dijo Kim Hak-Su. “Rusia está muy entusias-



Ministros en la reunión de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESAP), tras la firma del Acuerdo Internacional de la Red Ferroviaria Transasiática (RFT) el 10 de noviembre en Pusán, Corea del Sur. (Foto: CESAP).

mada, y también su Ferrocarril Transiberiano está bien consolidado. . . Ellos tienen doble vía y electrificaron todo el RFT desde el puerto de Najodka y Vladivostok hasta San Petersburgo. Y también puede conectarse fácilmente con Helsinki”. El viceministro ruso de Transporte, Alexander Misharin, dijo en la conferencia que Rusia está esforzándose para modernizar su enorme red ferroviaria, que incluye la conexión transiberiana con Corea, en apoyo del RFT.

Wang Zhiguo, viceministro chino de Ferrocarriles, dijo que China apoya “fervorosamente” el proyecto del tren eurasiático. “La economía china sigue creciendo mediante esfuerzos por mejorar y mantener sistemas eficientes de transporte y logística”, dijo Wang en un discurso en la conferencia de Pusán. “Nosotros firmamos el acuerdo porque con él podemos cumplir muchas de nuestras metas de transporte”. En efecto, el 22 de noviembre la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma anunció en Shangai que el gobierno invertirá 1,5 billones de yuanes (190 mil millones de dólares) para aumentar sus líneas ferroviarias a 90.000 km para el 2010, la inversión más grande en la historia de China.

‘El Sistema Americano’

“Sería un proyecto tan bonito si se iniciara. Pero necesita mucho dinero”, le dijo Yury Kolesnikov, miembro de la delegación rusa, a AFP. Ahí está “el obstáculo”. Barry Cable dijo que la ratificación del acuerdo del RFT alentaría a prestamistas internacionales como el Banco de Desarrollo Asiático a “considerar con seriedad” las solicitudes de crédito para construir o mejorar las líneas ferroviarias de las naciones del RFT, algunas de ellas “desesperadamente necesitadas” de financiamiento.

El documento de la CESAP sobre “Financiamiento de la infraestructura de transporte y la participación pública y privada”, que se publicó el 3 de octubre para la conferencia

de Pusán, demuestra la profundidad del problema. Análisis de la CESAP calculan que sólo la construcción de los “eslabones perdidos” del RFT costará unos 23,5 mil millones de dólares, con otros 18 mil millones para la construcción de carreteras.

En todos los sectores de la infraestructura, un análisis reciente de la CESAP calcula un vacío de inversión, hasta el 2015, de 83 mil millones de dólares anuales sólo en infraestructura. Esto se basa en estudios del Banco Mundial, que aseguran que para transporte se “necesita” apenas un 7% anual de inversión del PIB. Es más, aun a ese bajo nivel tan abismal, “en general existe una enorme escasez de inversión en infraestructura en la mayoría de los países”, admite el informe.

Como el economista estadounidense Lyndon LaRouche ha insistido una y otra vez, la única forma exitosa de construir infraestructura es usando el Sistema Americano de inversión gubernamental a gran escala, a largo plazo y a bajas tasas de interés.

Para que los gobiernos proporcionen bienestar general, deben invertir cerca de la mitad de sus recursos en infraestructura de toda clase, a fin de construir la economía de modo que las necesidades de las generaciones futuras se satisfagan en un período de 25 a 50 años. El financiamiento privado no puede hacerlo, sino que debe enfocarse en la innovación y la producción de alta tecnología. Ahora, dada la bancarrota de la enorme burbuja financiera internacional, “financiamiento privado” sólo significa que las poblaciones paguen más impuestos para sostener la burbuja unas cuantas semanas más. De hecho, la inversión del sector privado en la infraestructura asiática creció “de manera impresionante”, hasta el crac de la burbuja financiera asiática de 1997, admite el informe de la CESAP.

La propuesta financiera de la CESAP señala que los gobiernos “encuentran cada vez más difícil cubrir sus necesidades de financiamiento” de la infraestructura de transporte con las fuentes “tradicionales”: presupuestos gubernamentales, préstamos internos y externos, y la ayuda oficial para el desarrollo. En vez de proponer un regreso al Sistema Americano, como se hizo con el Nuevo Trato de Franklin Roosevelt, la CESAP habla de “tendencias recientes” como “gravámenes al usuario”, refinanciamiento de deuda, cobro de cuotas e inversión de fondos privados.

En China, India, Indonesia y el resto de Asia, 70% de la población es muy pobre, con un ingreso de menos de 100 dólares anuales. Imponerle más cuotas, impuestos y ganancias para los inversionistas internacionales a estos pueblos constituye un robo mayúsculo a la generación actual y a las futuras. Sólo la inversión en favor del futuro del Sistema Americano construirá el Puente Terrestre Eurasiático que con tanta urgencia necesitan estos pueblos.