

Al futuro se va en tren... a pesar de los lobbies

12 de Agosto de 2014



El Perú nació soñando con ferrocarriles. Era la solución para acercar un país vasto y ajeno. En 1833, el presidente Luis José de Orbegoso publicó un aviso para convocar a postores que construyeran el ferrocarril Lima-Callao. El proyecto se postergó en varias oportunidades hasta que en 1851, durante el gobierno de Ramón Castilla, las locomotoras salieron de la Plaza San Martín y llegaron al Real Felipe. Este fue el primer ferrocarril del Perú y el primero de Sudamérica. Solo recorría 14 kilómetros, pero tuvo un éxito económico tremendo para la época.

Desde ese momento, la construcción de líneas férreas fue una obsesión de los gobernantes nacionales. La noción de modernización estaba vinculada a la creación de infraestructura. Un país era moderno en función del número de ferrocarriles con los que contaba. El boom del guano, le permitió al Perú emprender la tarea de extender su red ferroviaria. De esta manera se acercaba el país, se creaban mercados y se podían explotar los recursos naturales. Entre 1850 y 1930, el Perú construyó numerosos ferrocarriles y llegó a contar con 4,500 kilómetros de vías férreas. Todas ellas vinculadas a importantes actividades económicas: minería, agro exportación (azúcar, algodón y otros), industria textil. Es importante mencionar la transferencia de tecnología que se produjo alrededor de los ferrocarriles, así como la migración al país de incontables técnicos de primer nivel, especialmente ingleses, quienes después se asentaron en el Perú y, como lo hacen todos los migrantes, se esforzaron el doble que la población local para terminar desarrollando buena parte de nuestras empresas.



Luego de esta época, lentamente, el Perú empezó a abandonar su tradición ferroviaria, hasta prácticamente desaparecerla. Un grave error.

Los lobbies, las políticas erradas y la falta de visión han generado esta especie de deliberada amnesia estatal. Como ha señalado Juan de Dios Olaechea, presidente del Ferrocarril Central Andino a El Comercio: “en los últimos 20 años, la competencia entre camiones y trenes ha sido feroz (como reconoce el mismo Banco Mundial), pues se crearon impuestos para el ferrocarril y exoneraciones y subsidios para los camiones”. Asimismo en declaraciones a la Hora N, Olaechea indicó: “el diferencial de precio ha bajado de 100% a 20% por dichas distorsiones”.

Estas serían para Olaechea, una de las causas de la saturación de la carretera central. “[La carretera] está sobreutilizada, fue diseñada para una carga de 5 millones de toneladas y hoy lleva 7 millones. El ferrocarril transporta solo 3 millones de TM, siendo su capacidad de 35 millones y se está ampliando a 50”. Sobre los camiones agregó que “no deberían pasar de 44 TM, pero hace 20 años se autorizó que llevaran hasta 53, cuando en EEUU y Europa no pueden pesar más de 42. [Y claro, nadie supervisa que cumplan con esta condición] porque hace 4 años se han cerrado las estaciones de pesaje. Otra permisividad es el largo de los camiones: pueden llegar a 24 metros y

contar con seis ejes, no permitido en otros países. Estos vehículos “modelo Perú” no pueden transitar por 90 curvas de la carretera sin hacer maniobras especiales. En resumen, como señala Olaechea “este es un camión hecho para que destruya la carretera y que venga el Estado a reconstruirla”. Él asegura haber conocido a seis ministros (el anterior nunca lo recibió) y ninguno asume los riesgos de tomar decisiones. “La carretera central, con voluntad política, se arregla en 24 horas”.

La solución sería efectuar el túnel transandino, el cual bajaría el tiempo entre Lima y Huancayo a 3.5 horas, en vez de las 12 actuales. Sin embargo, sucesivos gobiernos se oponen a su realización aduciendo que costaría (para 21 kilómetros de túnel a velocidades de 100 k/h) US\$ 2,000 millones. Muy extraño, “ya que [un túnel] de dos tramos de 57 km cada uno, en el San Gotardo (Suiza), para trenes de alta velocidad, cuestan US\$ 7,000 millones. El túnel transandino demoraría 7 a 8 años, pero “el problema lo tenemos que resolver hoy”. Esta solución no parece interesar al Ministro de Transporte, José Gallardo, quién acaba de mencionar que se evalúa construir otra carretera paralela a la central.

Recientemente, el país parece haber recuperado ‘parcialmente’ la memoria y está reencontrándose con su tradición ferrocarrilera para enfrentar la saturación de pistas y carreteras. La necesidad de transportar grandes cantidades de personas y productos a bajos precios, con rapidez y seguridad está obligando a las autoridades a aceptar algunos proyectos ferroviarios.

Primero, en Lima, se puso en marcha el tren eléctrico y luego el metro para solucionar los agudos problemas de transporte de una megalópolis. Curiosamente, la primera línea subterránea que se construirá en el Perú llegará al Callao. La segunda línea se deberá concesionar a fines de este año o comienzos del próximo.

Sin duda, el principal problema de transporte que existe es el de la carretera central, la cual se halla totalmente saturada y ha generado 1,883 muertes entre el 2011 y el 2013 según cifras de la Policía Nacional.

Lo paradójico de esta situación es que dicha carretera es paralela a uno de las líneas férreas más antiguas y emblemáticas del país: el ferrocarril central. Una obra de ingeniería impresionante que es orgullo nacional y fue construida entre 1869 y 1893, bajo la dirección de Enrique Meiggs. A pesar de todas las ventajas que trae el ferrocarril, en especial para un país con la geografía peruana en la que se debe atravesar los Andes, el Perú oficial no mueve un dedo para facilitar el desarrollo de este medio de transporte. Es más, lo dificulta y hasta lo impide. ¿Por qué se prefieren usar los camiones al tren? ¿Qué tipo de intereses pueden explicar esta realidad?

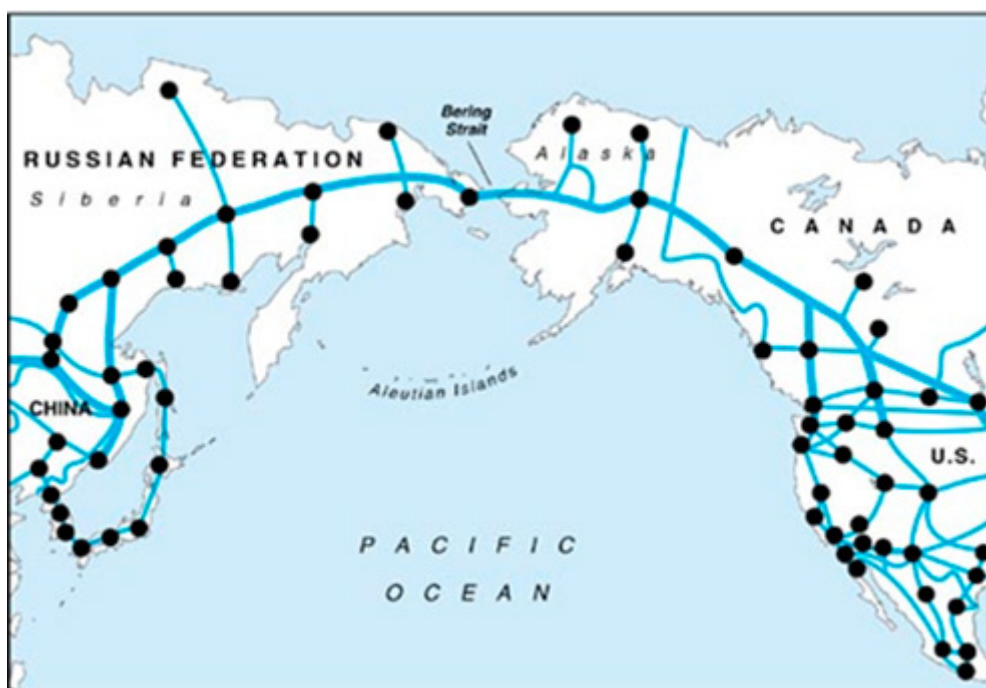
Otro proyecto que se halla en cartera y permitiría que la selva, los andes y la costa peruanas potencien su capacidad económica sería la construcción del llamado ferrocarril transcontinental Perú – Brasil. Durante la visita del presidente chino, Xin Jinping a Brasil en julio último (2014) y tras reunirse con sus homólogos Ollanta Humala y Dilma Rousseff, se anunció que se iniciarían estudios para la construcción de una vía férrea que una Perú y Brasil. El gobierno Chino estaría dispuesto a financiar este megaproyecto.

Sin embargo el gobierno peruano, según declaraciones del Ministro de Transportes y Comunicaciones, no mostró mayor entusiasmo cuando lo que debió haber hecho era enviar una misión técnica a Brasil y a China para sacar adelante esta iniciativa en el menor tiempo posible.



Este proyecto entraría al Perú por Pucallpa, recorrería buena parte de la sierra central y terminaría en Piura con 2 ramales, Bayóbar y Paita. Además tendría un ramal hasta Cerro de Pasco. Una infraestructura que puede significar una gran transformación del país.

Lo cierto es que los ferrocarriles se han puesto de moda. El más ambicioso de todos, sin duda, es el que partiría de China hacia Rusia, cruzaría el estrecho de Bering, llegando a Alaska, pasando por Canadá, para terminar en EEUU. Este sería el proyecto de infraestructura más grande de la historia.



El Perú nació soñando con ferrocarriles, un sueño que nunca debemos

abandonar. [Lampadia](#)