

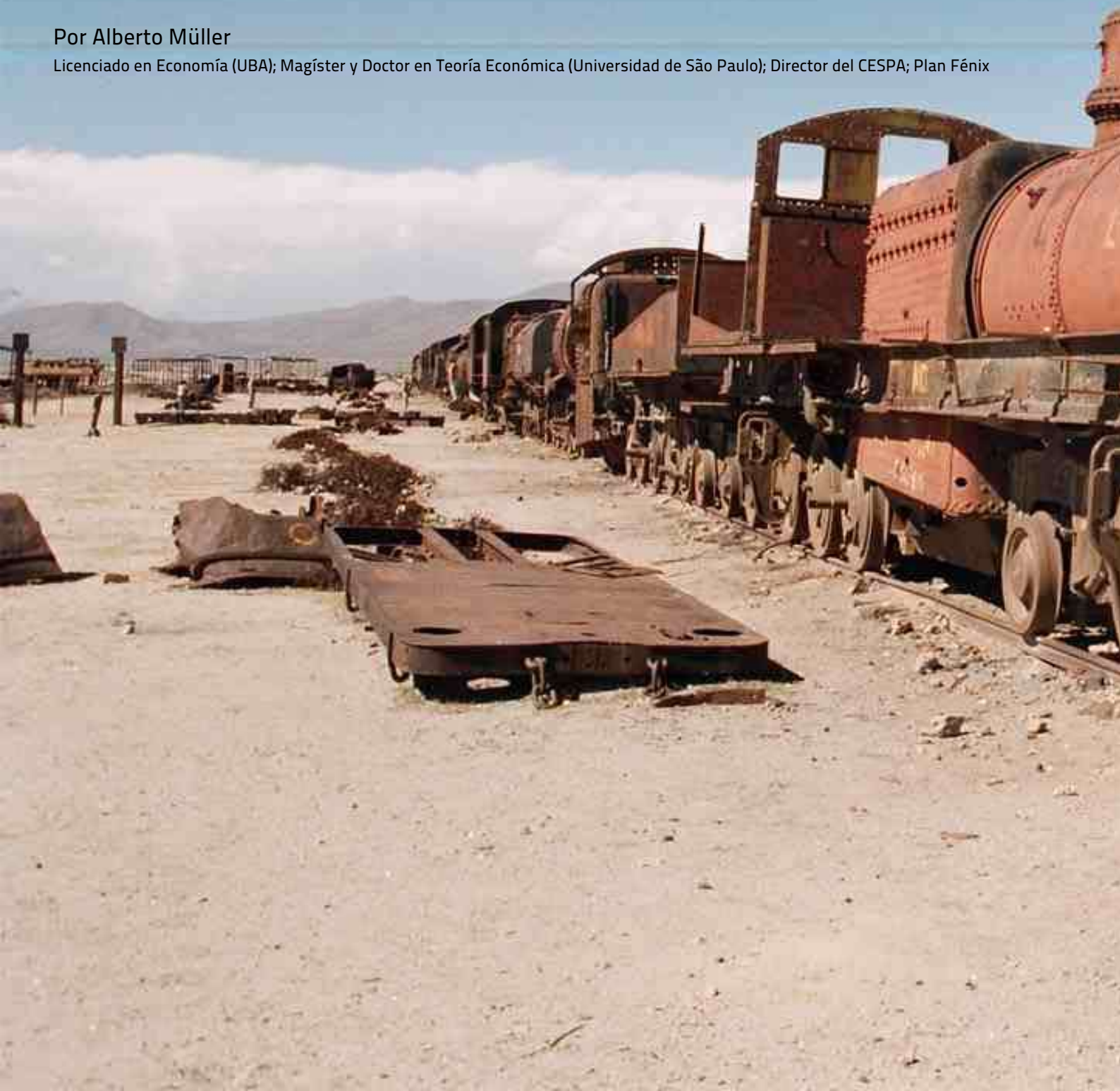
Infraestructura e integración

Más allá de los mitos

La vía marítima sigue siendo mucho más barata que promover la conectividad a través del sistema ferroviario, pese a la creencia de que los trenes, por sí mismos, aseguran el desarrollo de un territorio no ocupado.

Por Alberto Müller

Licenciado en Economía (UBA); Magíster y Doctor en Teoría Económica (Universidad de São Paulo); Director del CESPA; Plan Fénix





Es un lugar común la creencia en América latina de que la infraestructura vial y ferroviaria tiene capacidades para desarrollar actividades, vigorizar procesos productivos y en general abrir perspectivas antes cerradas. Esta creencia encuentra sustento en la narrativa histórica de nuestros países.

Y efectivamente, hubo casos de territorios vacíos donde la llegada de sistemas de transporte modernos se asocia a un proceso de acelerada implantación de población y actividades. La región pampeana argentina, la región cafetalera del Estado de San Pablo, el interior del Uruguay, son aducidos como ejemplos de territorios “vacíos” que se ocupan a partir del sistema ferroviario, por caso.

Esto ha dado lugar a una suerte de mitología, que indica que la mejoría de la conectividad per se asegura el desarrollo; esto es, todo territorio no ocupado es susceptible de serlo a partir del sistema de transporte, poniendo en marcha el proceso virtuoso que señalamos.

Espacios “vacíos” por cierto sobran en América latina, aun hoy día. Las densidades demográficas no son muy elevadas, y la concentración poblacional es importante. No todas las principales ciudades son puertos; pero la población ha tendido a nuclearse sobre los litorales o zonas próximas a estos, en función originariamente del desarrollo primario exportador, y luego merced a la industrialización que ha tenido lugar, en buena parte de nuestros países.

Por otro lado, existen formidables barreras naturales que obstaculizan la ocupación territorial y la vinculación entre países; la principal de ellas es la Cordillera de los Andes. Pero también la Amazonia es hoy día un territorio a la vez poco poblado y barrera, por la gran presencia de su sistema fluvial, el más grande del mundo.

A partir de estas constataciones, ha sido recurrente la apelación a “ocupar los vacíos” y a establecer conectividades, superando estas barreras; y en este proceso, el transporte ha sido convocado a cumplir el papel que se espera de él. Este llamado se ha acentuado en las últimas tres décadas, al calor del importante acercamiento que se ha dado entre los países, apuntando a crear zonas de libre comercio o uniones aduaneras. “Ocupar los vacíos” y establecer nuevas vinculaciones entre áreas ya ocupadas es entonces explotar oportunidades.

Desarrollo: las experiencias

Los ensayos más tempranos de vinculación entre

países han sido los cruces ferroviarios de la Cordillera entre la Argentina y Chile, el primero de los cuales fue concretado en 1910. Veamos cómo el periodismo de 1910 comentaba la inauguración del servicio: “El 5 de abril no sólo será gloriosa fecha histórica para Mendoza, sino también marcará una nueva vida para esta provincia, un nuevo sendero de indiscutible provecho, por el cual marchará a grandes pasos hacia el progreso. (...) Si el comercio y la industria argentina y chilena, ven realizada esa empresa titánica, cuyo resultado de gran trascendencia será de muchísimo provecho para ambos países, estos puedan encontrar en este acontecimiento un nuevo vínculo, un puente de oro tendido a la paz y al trabajo, eslabón fuerte y grande que unirá más y mejor dos pueblos hermanos” (Diario Los Andes, 5 de abril de 1910).

Lo que logró este Ferrocarril Trasandino no conformó sin embargo estas expectativas. Los tráficos fueron débiles, y sobre todo de interés local (en particular, movimiento de hacienda hacia zonas de veranada). Más allá de su indudable valor simbólico, la significación efectiva de esta línea fue muy baja. Según testimonios de la época, los movimientos de carga entre Buenos Aires y Valparaíso/Santiago de Chile se realizaron mayormente por vía marítima, a través del Estrecho de Magallanes. Y 50 años después de su creación, esta línea –hoy clausurada– contaba con sólo tres servicios semanales de pasajeros.

Un segundo hito fue la construcción del puente Paso de los Libres-Uruguayana, concretado en 1945, como fruto de un acercamiento entre la Argentina y Brasil durante la década de los '30. Es interesante señalar que este puente fue la

primera unión fija que tuvo la Mesopotamia argentina; razones geoestratégicas bloquearon el desarrollo de la infraestructura en esa región hasta la década de 1970. Esta segunda vinculación tuvo ya un mejor desempeño. Permitted un vínculo local de importancia entre las dos ciudades; a la vez, se constituyó que el principal cruce para el transporte terrestre entre la Argentina y Brasil, y en el punto de mayor movimiento de carga terrestre internacional en Sudamérica. Aun así, el grueso del tráfico de cargas entre la Argentina y Brasil opera hoy día por vía marítima.

Estos eventos –más allá de su éxito o fracaso– constituyen más la excepción que la regla en América del Sur. Son pocos los casos donde existe una frontera viva, con fuerte intercambio. El más visible seguramente es el constituido por las fronteras entre Brasil y Uruguay, que ha dado lugar a ciudades gemelas, aglomerados urbanos atravesados por una línea fronteriza; en menor medida, la frontera argentino-brasileña ha desarrollado vinculaciones de cierto volumen, aunque obstaculizadas por



EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS ES POR LEJOS EL MÁS BARATO. EN DISTANCIAS LARGAS –DONDE LA INCIDENCIA DE LOS COSTOS PORTUARIOS Y LOS FLETES COMPLEMENTARIOS SE DILUYE– ESTE TRANSPORTE ES SENCILLAMENTE IMBATIBLE.

Por esta razón, además, la popular noción de “Corredor Bioceánico” carece de cualquier fundamento, si la idea que subyace es la de vincular por vía terrestre dos puertos, a efectos de abreviar recorridos marítimos. Por más que dichos “corredores” se implementen, no habrá demanda relevante para ellos. No tiene mayor objeto, por ejemplo, enviar cargas de Brasil a puertos de Chile o Perú en el Pacífico, para su posterior embarque hacia el Este de Asia, salvo el caso de orígenes muy próximos a las fronteras con esos países, orígenes que como sabemos tienden a generar tráfico exiguo, por la baja densificación de población y actividades.

¿Implica esto que debe abandonarse también la noción de corredores de integración? Ella ha sido propuesta por la Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA).

Entendemos que es deseable apuntalar ámbitos que promuevan el intercambio de opiniones y la coordinación de acciones. Asimismo, la idea de una “marca” Mercosur o Unasur que se plasme en los diversos segmentos de infraestructura tiene un poder importante a nivel del imaginario colectivo, al dar identidad y sentido de pertenencia. Obras en algunos corredores de integración podrán eventualmente fructificar en nuevas oportunidades, resultantes de

LA IDEA DE QUE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE ES UN INSTRUMENTO CRÍTICO PARA LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA ENTRE LOS PAÍSES DE AMÉRICA DEL SUR ES DE RELATIVA VALIDEZ. EL TRANSPORTE MARÍTIMO SEGUIRÁ TENIENDO UNA IMPORTANCIA CENTRAL.

la mayor conectividad; esta posibilidad debe quedar abierta.

Pueden concretarse proyectos que permitan abrir estas perspectivas, aun con bajas demandas reales. Tal parece ser el caso, por ejemplo, del recientemente concluido proyecto de Paso de Jama. Pero este camino debe ser seguido con cautela, porque es poco probable que la integración justifique por sí misma la concreción de proyectos de gran talla.

Por ejemplo, el actual proyecto de nexo ferroviario entre Mendoza y Los Andes –reedición del antiguo Trasandino– debe ser cuidadosamente evaluado. Se trata de una obra valuada preliminarmente en 3.000 millones de dólares; incluye un túnel de 50 kilómetros de extensión, que sería así el segundo más largo del mundo. Parece demasiada obra para un corredor por el que hoy día transitan menos de 2.000 vehículos diarios (60 por ciento camiones); esto justificaría no más de dos trenes por día y sentido, cuando en el Túnel del Canal de la Mancha transitan 15-20 servicios diarios. Podrá argumentarse que se trata de una inversión privada; pero ello, al margen de si efectivamente tiene este carácter, no quita que pueda tratarse de una mala decisión, vista en términos sociales.

En general, las inversiones en infraestructura vial y ferroviaria se verán justificadas sobre todo por sus beneficios a los propios países, antes que a las interconexiones que ellas permiten con otros países.

Una integración regional sobre bases sólidas no debe apoyarse en mitos, sino en las realidades concretas, que son las que nuestras sociedades construyen diariamente. Sobre todo, si tales mitos son muy costosos 🌀

