

Brasil Amazónico con Perú Amazónico.

Santos Jaimes Serkovic (Congresista de La Republica)

Si bien las carreteras interoceánicas abrirán puertos brasileros en las costas peruanas, y se creará la ruta Manaos Tokio, o Acre Tokio (Ojo, en la prensa brasilerera no se cuenta el área socio ambiental peruano). También recordemos que tenemos productos peruanos, que se pueden ofrecer al mercado brasilerero y recordemos también el efecto depredador que tienen las carreteras en el bosque.

Sí, una carretera en todo nuestro bosque amazónico y en el de los brasileros, sabemos, tenemos la experiencia vivida, de que “Una carretera”, depreda el bosque 10 kilómetros a cada lado de la vía, especialmente, si es una súper vía como la que se planifica emprender. El fuerte equilibrio ecológico, con que nuestra amazonía peruana se ha venido defendiendo, aunque ya sin contar con sus especies forestales valiosas, puede ser quebrada por los “Servicios”, que facilita una súper carretera en todo su largo.

Los bosques de nuestro departamento de Madre de Dios, que considerábamos la “reserva ecológica del mundo” estaría atravesado por súper carreteras y condenado por lo tanto a una segura depredación. Las zonas desérticas con dunas incluidas en la ex-selva amazónica brasilerera, nos anuncia una futura realidad.

¿La suerte está echada?. ¡No! Tenemos en el Ministerio de transportes, un plan británico, elaborado en los 1850, que integraba al Perú con Sur América. Los puertos de Matarani, Callao, Chimbote y Paita, unían con un sistema ferrocarrilero, a una longitudinal vía férrea que venia de Venezuela a la patagonia, por la zona “marginal” de nuestra selva. Las pampas argentinas y las zonas agrícolas brasileras y uruguayas entregaban tambien sus productos a estos mega puertos sudamericanos. Contra este plan se produjo la guerra de pacífico del 1879. Es hora de repensar. Con las enseñanzas.

Las ventajas de un sistema ferroviario reemplazando a una súper carretera: En primer lugar el flete es mínimo, los costos de mantenimiento ferroviarios, se reducen tambien al mínimo, su longevidad está conocida, pero, especialmente, permite planificar los asentamientos humanos, las ciudades intermedias y las mega ciudades. Deja libre, el medio ambiente que atraviesa. La tecnología empleada en la construcción del ferrocarril central en el Perú, es mundialmente reconocida. La línea férrea Chimbote, Cañón del Santa, Sihuas, Huacrachuco, Uchisa, fue increíblemente desmantelada en sus iniciales tramos. Quedan vestigios de las líneas desde Paita.

Pero este gigante sueño es absolutamente posible. Si ofrecemos en concesión o en propiedad privada a algunos de los gigantes ferrocarrileros del mundo. Se vienen inmediatamente. Las líneas férreas en las zonas de Perú y Brasil, son suficientemente rentables para cualquier ferrocarrilera, hasta cuando los otros países vecinos acepten su urgente necesidad. Estamos con tiempo aún.

Actualmente, tenemos ya implementado una vía trans oceánica, que esta funcionando, y que trajo algunos miles de toneladas de tuberías para gas desde Manaos hasta Camisea, pasando por Iquitos, Pucallpa y Atalaya. Esta Ruta que cuenta ya con algunos operadores fluviales, está lista y en espera de mercancías y de la decisión política, que les baje la bandera de partida.

La mercancía, ya lo tenemos: 2,000 toneladas de Urea producidas en Pucallpa con el Gas de La Aguaita. 1,000 toneladas semanales de Cemento Andino desde Junín. Dolomita (Roca calcárea para mejorar los suelos agrícolas de la amazonía) desde la zona de Huanuco

y Tingo María, y por último, una gran producción de cebada cervecera, en todos los andes orientales.

Una oferta brasilera de torta de soya que vendría desde el sur de Brasil, ayudaría a bajar el precio del pollo peruano, tornándolo competitivo internacionalmente. Solo restricciones burocráticas, están deteniendo momentáneamente el funcionamiento de esta vía Ínter modal de transporte. Los acuerdos binacionales a firmarse estos días debe contener esta modalidad ya existente. Una aceleración en la reparación de la carretera central y una seria organización para su mantenimiento es urgente. Alguna operadora fluvial Brasilera, ya tiene un plan de instalar un centro de consolidación comercial portuario en Pucallpa. Chatas, remolcadoras, empujadores y moto chatas, están detenidas a lo largo del río en espera de los camiones container que con Tractos nacionales iniciarían de inmediato una actividad comercial que todo el Perú está esperando.

Las mercancías existentes y la logística y vías de hidrovías de transporte ya también existentes, son la semilla para iniciar, de una vez el transporte interoceánico esperado. Levantemos la mirada, amplíemos la perspectiva, no pongamos todos los huevos en una sola canasta. Este mes de octubre del 2003, podríamos exportar y traer algunos miles de toneladas por la existente ruta ínter modal de la carretera central y el río Ucayali y Amazonas.

La posibilidad de venta de verduras y frutas andinas a Manaus y su zona amazónica, desde el aeropuerto de Huanuco (Especialmente construido para aviones de 20 toneladas y recientemente entregada, pero que se encuentra sin servicio), también es posible, otorgando libertad a algunos productos industriales de Manaus. Productos electrónicos y domésticos, que actualmente vienen desde México, sin dejar ningún beneficio a los productos andinos peruanos. Hay hermanos mucho que hacer, pero inmediatamente.