De los Andes a los Alpes, con el tren bioceánico en la mira

Por: Sergio Ferrari
Globalizacion, 15 de diciembre 2017
alainet.org 14 diciembre, 2017

Región: América Latina, Caribe, Europa
Tema: Economía

Firma de un protocolo de cooperación

Casi 20 años atrás llegó a Ginebra como dirigente sindical cocalero en busca de la solidaridad internacional. Era entonces un actor clave de una Alianza Mundial de los Pueblos en construcción, en plena etapa de activa confrontación social contra las instituciones financieras internacionales y sus recetas de ajuste estructural.

Este 14 de diciembre volvió a Suiza en su carácter de presidente del Estado Plurinacional de Bolivia y estadista de referencia para los sectores progresistas de una Latinoamérica contradictoria, donde soplan vientos huracanados de retroceso social.

Dos décadas después, Evo Morales, no perdió la memoria. Y en la comparecencia de prensa junto a la presidenta suiza Doris Leuthard recordó, antes que nada y con total dignidad, aquel viaje militante y el pedido de solidaridad que hiciera entonces en defensa de sus hermanos campesinos productores de la hoja de coca.

Pero por la capital suiza no pasó para recordar anécdotas. Como parte de su corto viaje europeo – que incluye Francia, Austria y también el Vaticano-, en su portafolios traía para la firma una propuesta de Memorándum de Entendimiento, elaborada en común con sus pares helvéticas, y que prevé asistencia técnica a lo que podría ser el "proyecto del siglo" del país andino. La construcción del Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI), o tren interoceánico, evaluado en más de 10.000 millones de dólares estadounidenses.

El mega proyecto, que en julio logró ya el apoyo formal de la Cumbre del MERCOSUR realizada en Mendoza, Argentina, implica una logística ferroviaria de 3.755 kilómetros, uniendo el puerto atlántico brasilero de Santos con el de Ilo, en el pacífico peruano.

El presidente Morales desborda en convicción. "Queremos en el 2018 empezar el proyecto", enfatizó. Con la mayor experiencia del fino tejido andino, el tren bioceánico ha ido ganando un lugar entre las prioridades regionales. Primero, desplazó a otro proyecto parecido *made in China*, imaginado entre Brasil y Bolivia, y que dejaba de lado a Bolivia. Luego, sumó el apoyo de parte de Perú, Brasil e incluyo Paraguay y Uruguay, para lanzarlo hacia adelante como una opción viable que beneficiará a todos los actores, "por ser más corto y por tener menos consecuencias ecológicas". Ahora, golpeando la puerta suiza para abrir un flujo de asistencia efectiva de parte del Estado y grupos empresariales helvéticos y alemanes que desde hace algún tiempo ven con simpatía y – cálculos jugosos de rentabilidad- el sueño boliviano.

Estamos convocando el saber, la experiencia y la asistencia técnica europeas, enfatizó Morales. Importantes para construir el tendido ferroviario de 1.500 kilómetros en suelo

brasilero; casi 1.900 en Bolivia y unos 350 kilómetros en Perú.

Para las economías de las naciones latinoamericanas implicadas, un proyecto de este tipo implicaría ganancia redonda. Para Bolivia, una salida efectiva al mar. Para Brasil, un tránsito acelerado por tierra de sus exportaciones e importaciones sin deber acceder al largo viaje marítimo por el Canal de Panamá o el sureño Cabo de Hornos. Para Perú, poder contar con una de las dos puertas de entrada-salida del proyecto faraónico. Un ramal adicional secundario beneficiaría directamente a Paraguay.

¿Actitud contradictoria de Evo, con ideales de izquierda y recurriendo al apoyo financiero y experiencia internacionales de países capitalistas, para realizar este megaproyecto?, preguntó casi como provocación un periodista suizo.

“Cada nación, cada continente, tiene el derecho de encontrar su mejor modelo” y en consulta democrática repitió dos veces para que se escuche bien su propia concepción de la auto-determinación. En todo caso, para nosotros, en Bolivia, el neoliberalismo hizo estragos y fue nefasto, explicó el ex dirigente cocalero hoy convertido en estadista. Y los logros desde que “llegamos al Gobierno”, son tan evidentes como significativos, subrayó apoyándose en una serie de ejemplos especialmente en cuanto al aumento de las exportaciones de diferentes tipos de gas y fertilizantes.

El sueño boliviano del bioceánico salió reforzado en su tránsito por Suiza. Tiene forma, mapa, apoyos políticos, promesas parciales de financiamiento y una agenda precisa: concluirlo en el 2025 fecha del bicentenario de la independencia de Bolivia.

Sergio Ferrari

La fuente original de este artículo es alainet.org
Derechos de autor © Sergio Ferrari, alainet.org, 2017

Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook
Conviértase en miembro de Globalización

Artículos de: **Sergio Ferrari**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca