

Bourscheit, Aldem, "Los planes de expansión ferroviaria de Brasil presionan a la Amazonía", *Dialogue Earth*, Reino Unido / China, 19 de mayo de 2022.

Consultado en:

<https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/54065-los-planos-de-expansion-ferroviaria-de-brasil-presionan-amazonia/>

Fecha de consulta: 22/02/2024.

El gobierno de Bolsonaro firmó los contratos del Arco Norte, un corredor de transporte que atraviesa zonas vulnerables de la Amazonía. El Ferrogrão es el más controvertido.



El presidente Jair Bolsonaro camina por el Ferrocarril de Integración Oeste-Este (FIOL) con otras autoridades en São Desidério, Bahía, en septiembre de 2020. (Imagen: Isac Nóbrega/PR / Palácio do Planalto / CC BY 2.0)

El gobierno brasileño quiere ampliar la red ferroviaria del país a través de la Amazonía, con el fin de reducir los costos logísticos y aumentar la competitividad de las exportaciones de minerales y cereales. Sin embargo, investigadores advierten que la ampliación podría aumentar la deforestación y la presión sobre las poblaciones indígenas y locales.

Si se completan todas las obras previstas, se sumarán casi 50.000 km de vías férreas a la red nacional, según el Ministerio de Infraestructuras. Esto supondría un aumento del 165% de

las vías tendidas en comparación con la red actual de 29.000 km, que se ha ido ampliando lentamente desde mediados del siglo XIX.

“Brasil siempre ha invertido poco en ferrocarriles y no ha habido continuidad”, dijo Hostilio Neto, profesor del programa de ingeniería de transportes de la Universidad Federal de Río de Janeiro (UFRJ).

Hasta ahora, la mayor parte de los ferrocarriles nacionales de Brasil dan servicio a zonas fuera de la Amazonía, pero podría acoger 4.000 km de nuevas vías adjudicadas mediante concesiones, y otros 9.600 km mediante autorizaciones. La inversión privada prevista podría alcanzar los 115.000 millones de reales (23.300 millones de dólares), todos ellos procedentes de empresas brasileñas.

Ferrocarriles en la Amazonía: reducción de costos versus impactos

El gobierno de Jair Bolsonaro argumenta que la ampliación de la red ferroviaria aumentará la competitividad de los productos básicos de Brasil. La ampliación de la red podría reducir los costos de los fletes nacionales en un tercio, dijo a Diálogo Chino Marcelo Vieira, ex secretario de transporte terrestre del Ministerio de Infraestructura. (Vieira fue sustituido en su puesto poco después de esta entrevista).

“Los trenes son la mejor opción para llevar grandes volúmenes de productos con poco valor añadido [como cereales y minerales] desde las regiones productoras hasta los centros de consumo y exportación”, dijo.

Modelos de colaboración

Un contrato de **concesión** traspasa la explotación del ferrocarril público al sector privado. La empresa y el gobierno comparten la responsabilidad de las obras.

La autorización implica que la empresa asuma más responsabilidades en las obras, como la solicitud de licencias medioambientales y la búsqueda de inversores y operadores ferroviarios.

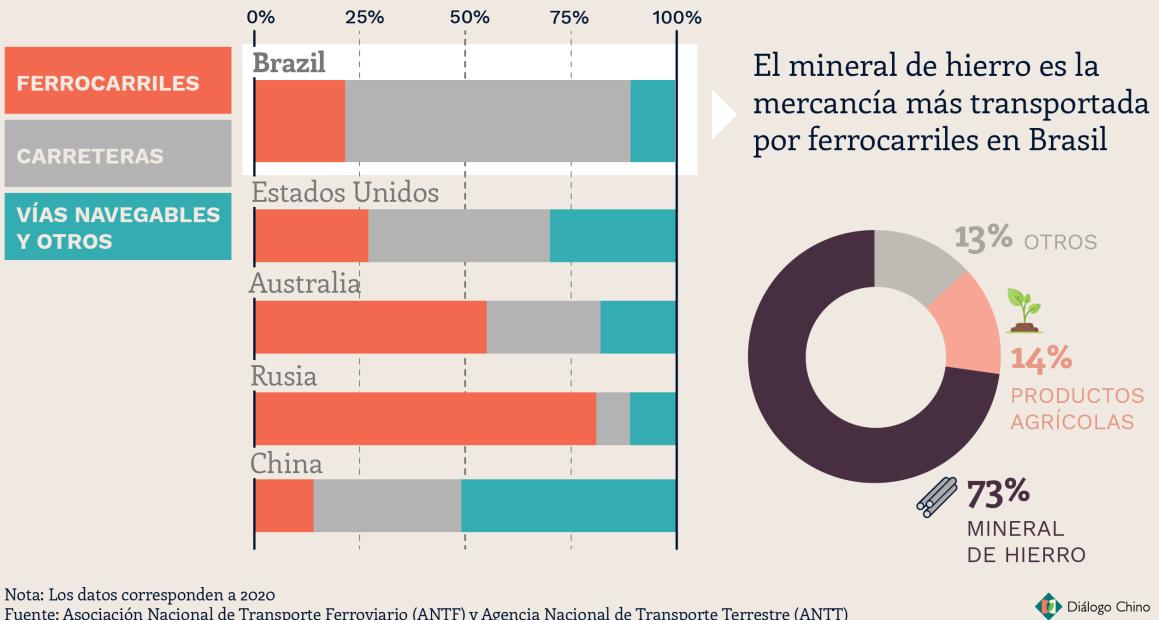
El Ministerio afirma que el uso del ferrocarril para el transporte de mercancías en lugar de por carreteras reduciría las emisiones de CO₂ de ese sector en dos tercios, sin dar detalles. La ampliación de la red, dicen, reduciría los accidentes de tránsito e impulsaría las economías y los servicios regionales, creando puestos de trabajo. La modernización de 10.000 km de vías para el tránsito ferroviario de pasajeros también se integraría en la red mejorada, añadió el Ministerio.

Sin embargo, André Ferreira, director del Instituto de Energía y Medio Ambiente (Iema), criticó el bajo nivel de diversidad de productos en los ferrocarriles brasileños. En promedio, el 73% es mineral de hierro, y el resto son productos agrícolas y de otro tipo.

“El ferrocarril tiene que ser una opción real para la carga que transportan los camiones hoy en día, pero las líneas que actualmente atraviesan y se proyectan para la Amazonía sirven principalmente a la agroindustria y la minería”, dijo.

Actualmente, el 67,7% de la carga en Brasil viaja por carretera, frente al 21,5% que lo hace en ferrocarril y el 9,5% por vías navegables y de cabotaje (navegación entre puertos marítimos), según el Plan Nacional de Logística del país. Se espera que las concesiones y autorizaciones previstas aumenten el volumen transportado por ferrocarril hasta el 40% en 2035.

El ferrocarril representa el 21,5% de la matriz de transporte de Brasil



Nota: Los datos corresponden a 2020

Fuente: Asociación Nacional de Transporte Ferroviario (ANTF) y Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Diálogo Chino

Infografía: [Gabriella Sales](#) / Diálogo Chino

“Los proyectos no pueden discutirse de forma aislada, porque integran grandes redes de producción y exportación de materias primas que traerán graves impactos socioambientales”, dijo Ferreira.

Neto, de la UFRJ, añadió que el gobierno está transfiriendo al sector privado casi toda la responsabilidad de la realización de las obras. “Las empresas pueden intentar eludir los intereses sociales o medioambientales en los proyectos. Algunas solicitudes [de autorizaciones] son de microempresas y pueden ser sólo reservas para futuras negociaciones”, dijo, refiriéndose a la práctica de las empresas de registrar y reservar un lugar en un proyecto para su futura venta o participación.

Arco Norte: un corredor clave para el transporte de materias primas

La inversión en infraestructuras debería impulsar las exportaciones de productos básicos a través del llamado [Arco Norte](#) de Brasil, un corredor de carreteras, puertos y ferrocarriles que atraviesa las regiones del Amazonas y el Cerrado, conectando los principales centros de

tránsito y exportando las mercancías a través de los puertos del norte y el noreste, en lugar de los del sur. Está recibiendo una atención creciente por parte de gobiernos e inversores, ya que reduciría las distancias y los costos que supone llegar a los mercados de Europa o China, y otros destinos a través del Canal de Panamá.

Actualmente, los puertos del Arco Norte ya exportan más del 30% de la soja y el maíz brasileños e importan cantidades similares de fertilizantes, según la [Compañía Nacional de Abastecimiento](#) (Conab).

El Arco Norte también facilitaría el acceso a las [reservas](#) de minerales, petróleo y gas natural descubiertas en 2021 en Guyana y Surinam. Las reservas de gas de estos países superan en conjunto los 283.000 millones de metros cúbicos, lo que [equivale](#) a la totalidad de las reservas de Perú, que genera el 40% de su energía a partir del gas natural. Por ello, Petrobras, ExxonMobil y Chevron son algunas de las empresas que están buscando inversiones.

Para el Arco Norte ya está asegurada la [concesión de](#) 1.537 km de la vía férrea Norte-Sur, que une los estados de São Paulo y Pará, y la [renovación](#) del contrato de 892 km de la vía férrea de Carajás, entre Pará y Maranhão. Se espera una inversión privada de unos 11.000 millones de reales (2.200 millones de dólares) de la empresa minera Vale y del operador ferroviario Rumo Logística, entre otros.

Todavía está en juego la línea ferroviaria de integración del Medio Oeste, conocida como Fico, de 888 kilómetros entre Mato Grosso y Goiás. Otros 646 km de la misma línea, de Mato Grosso a Rondônia, están en estudio.

Ferrocarriles conectados a la Amazonia brasileña

Proyectos ferroviarios solicitados y aprobados



Infografía: [Gabriella Sales](#) / Diálogo Chino

De los 1.527 km previstos para el ferrocarril de integración Oeste-Este, el Fiol, de Bahía a Tocantins, ya se ha adjudicado una [concesión de](#) 537 km. El ferrocarril conecta con [Porto Sul](#) en Ilhéus, y ha sido criticado por su impacto en los manantiales y la pesca artesanal.

Ambas redes se enlazarán con el ferrocarril Norte-Sur y conectarán los puertos de Maranhão, en el noreste, y São Paulo, en el sur.

El Ferrogrão genera conflictos

Ferrogrão es una línea ferroviaria de 993 kilómetros que conecta Mato Grosso y Pará. Su objetivo es fortalecer el comercio nacional y las exportaciones, y reducir los costos logísticos y el desperdicio de granos en el transporte por la carretera BR-163. La premisa es sacar la soja y el maíz de Mato Grosso y exportarlos a China, e importar fertilizantes y derivados del petróleo.

Los planes originales se elaboraron hace más de una década, pero el Ferrogrão se ha convertido en una prioridad para el gobierno de Jair Bolsonaro. El Tribunal Federal de Cuentas está [analizando](#) el proyecto y exigiendo una [consulta previa a](#) los pueblos indígenas afectados por el mismo.

El Supremo Tribunal Federal, máxima autoridad judicial de Brasil, también está investigando el Ferrogrão. Una [medida cautelar](#) dictada en marzo por el ministro Alexandre de Moraes paralizó la concesión ferroviaria hasta que se dictara el veredicto de una causa presentada por el Partido Socialismo y Libertad (PSOL) contra la reducción del Parque Nacional Jamanxim de Pará, por el que pasaría la red. Esa reducción fue confirmada por una [medida provisional](#) legalmente aplicable dictada por el ex presidente Michel Temer en 2016. Actualmente, no hay fecha para el juicio.



El Ferrogrão es objeto de polémica por sus posibles impactos socioambientales. Indígenas bloquean la BR 163, en Pará, en agosto de 2020: "En defensa de la Amazonía. Sin escuchar a los indígenas, no habrá concesión ni Ferrogrão", dice la pancarta. (Imagen: Alamy)

Un análisis de la Universidad Federal de Minas Gerais (UFMG) constató que las [obras](#) del Ferrogrão afectarán a pueblos y zonas preservadas del Cerrado y la Amazonía. “La especulación de la tierra y el desmonte de la vegetación a lo largo de la línea ferroviaria empujarán el arco de la deforestación hacia la selva”, advirtió William Leles, del centro de teledetección de la UFMG.

Tampoco las vías de acceso y las terminales de carga y descarga podrían soportar los 52 millones de toneladas de mercancías al año que se calcula que transportaría el ferrocarril, señaló la UFMG. “Los estudios para la operación del ferrocarril no consideran esto, ni los impactos socio-ambientales acumulativos de la expansión ferroviaria en la Amazonía”, dijo Leles.

Los brasileños quieren saber cuál es la visión de futuro y qué prioridades tienen los candidatos para las infraestructuras del país

Ferreira, de Iema, también cuestionó la necesidad de obras como el Ferrogrão, ya que la salida existente por el sureste es más viable. Los proyectos del ferrocarril Norte-Sur y de la red Malha Paulista del estado de São Paulo distribuirían la carga por el sureste, donde la infraestructura está bien establecida. Esto reduciría la presión sobre el norte, donde se encuentra la Amazonía y su población, añadió.

El futuro de estos proyectos podría estar determinado por las elecciones presidenciales de octubre: Jair Bolsonaro buscará la reelección y se ha basado en las políticas ferroviarias de gobiernos anteriores. Luiz Inácio Lula da Silva, el favorito en las encuestas, aún no ha articulado sus planes para los ferrocarriles.

“Los brasileños quieren saber cuál es la visión de futuro y qué prioridades tienen los candidatos para las infraestructuras del país. Lo que vemos hasta ahora son proyectos aislados, que aportan poco a largo plazo”, dijo Leles.

Ferrocarriles que conectan con Perú

Desde los años 70, se han planteado varios proyectos ferroviarios entre Perú y Brasil. Ninguno ha progresado.

El más controvertido fue el [Ferrocarril Transcontinental Brasil-Perú \(Fetab\)](#), lanzado en 2014 para conectar Acre, en el norte de Brasil, con el puerto de Bayóvar, en la costa de Perú. El proyecto atravesaría lo que ahora es el [Parque Nacional Serra do Divisor](#), afectando a la rica biodiversidad amazónica.

“Por eso, sumado a la falta de claridad sobre quién financiaría el proyecto y a la [falta de] voluntad política del gobierno peruano, quedó en la nada”, dijo Marc Dourojeanni, ingeniero y reconocido ambientalista.

Corredor Ferroviario Bioceánico

Lanzado en 2015, el megaproyecto de 5.000 km uniría Santos, en el sureste de Brasil, con el puerto de Ilo, en Perú, atravesando Bolivia.

En 2015, [inversores chinos](#) incluso expresaron su interés en el proyecto, pero las negociaciones se esfumaron, dijo Dourojeanni. Según China Railway Eryuan Engineering Co. Ltd (CREEC), sin embargo, la ruta norte que termina en Bayóvar se consideraba la más viable, al menos en términos de su topografía, según una [presentación](#) de 2016 de la empresa al Senado de Brasil. Sigue siendo uno de los pocos documentos disponibles públicamente sobre la cuestión. En la actualidad, la construcción de una autopista que atraviese la misma región sigue estando sobre la mesa.

Lanzado ese mismo año, el [Corredor Ferroviario Bioceánico](#) uniría Santos, en el sureste de Brasil, atravesando Bolivia y llegando al puerto de Ilo, en Perú. La ruta de 5.000 km acortaría la distancia de las rutas brasileñas hacia el Océano Pacífico y, desde allí, hacia los mercados asiáticos. También se paralizó por falta de inversiones. En 2020, el gobierno peruano [alegó](#) falta de interés por parte de Brasil. Las [conversaciones](#) bilaterales continúan.

Menos memorable es el Ferrocarril Interoceánico Iquitos-Yurimaguas, que uniría estas dos importantes ciudades del norte de la Amazonía peruana, con 555 km de vías. Sin embargo, el gobierno peruano lo descartó porque pasaría por el Abanico del Pastaza, un humedal Ramsar de importancia internacional y el más grande de la Amazonía peruana.

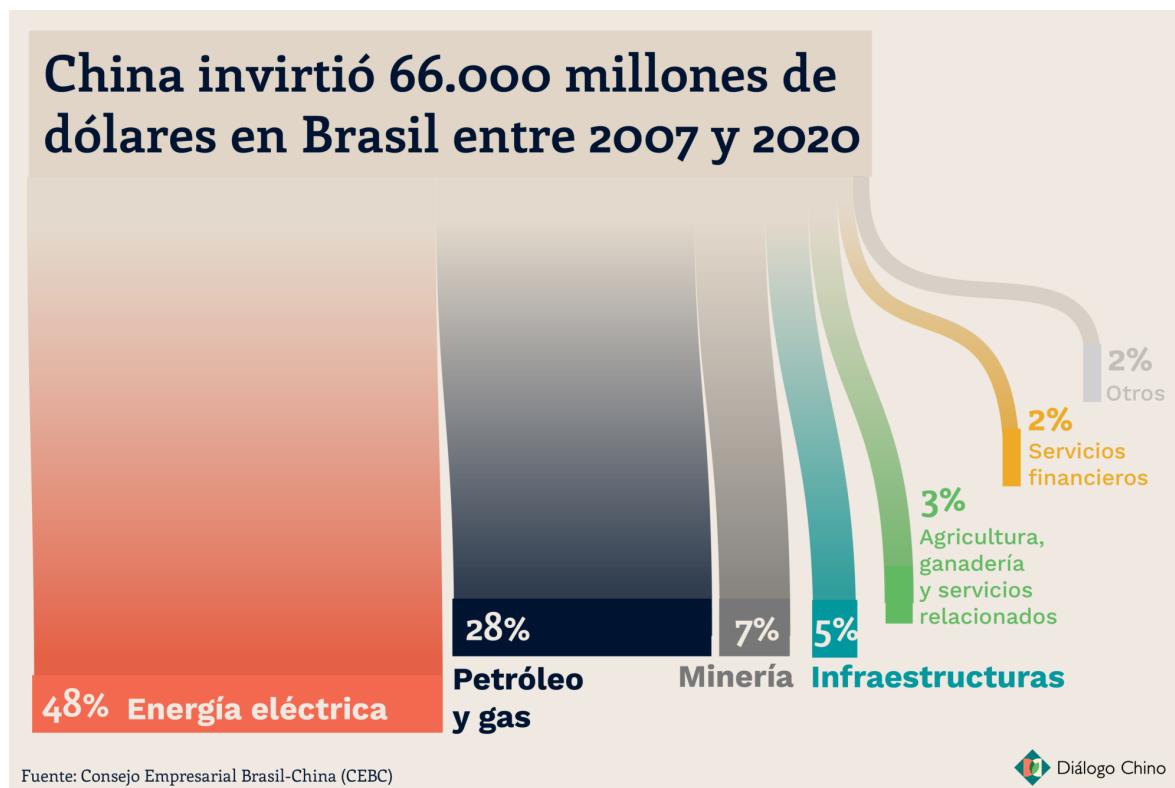
“Estos discursos o intentos de desarrollar el ferrocarril no se han materializado porque no hay claridad. No tenemos una política de conectividad”, dijo Manuel Glave, investigador principal de Grade, un centro de estudios de desarrollo peruano.

El interés de China por los ferrocarriles choca con los problemas locales

Los ferrocarriles brasileños interesan a los inversores chinos, pero su desarrollo depende de una mayor adecuación al marco jurídico, político y medioambiental de Brasil.

“Pocos países tienen condiciones tan favorables para China en cuanto a proyectos de infraestructura como Brasil”, dijo Túlio Cariello, Director de Investigación del Consejo Empresarial Brasil-China, en términos de disponibilidad de tierras y recursos naturales, así como de buenas relaciones políticas y comerciales bilaterales.

“Brasil comenzó a abrirse a la internacionalización en la década de 2010, al mismo tiempo que las empresas chinas buscaban nuevas oportunidades globales de inversión”, añadió.



Infografía: [Gabriella Sales](#) / Diálogo Chino

Entre 2007 y 2020, la inversión extranjera directa china alcanzó los 66.000 millones de dólares en Brasil, en sectores como la electricidad (48%), el petróleo y el gas (28%) y la minería (7%). Pero algunos proyectos se han estancado.

En agosto de 2021, la empresa China Communications Construction Company (CCCC) [alegó](#) problemas financieros que la llevaron a abandonar la construcción de un megapuerto en São Luís, Maranhão. El proyecto se [asocia](#) con el acaparamiento de tierras y el desplazamiento forzoso de comunidades *quilombolas*. No está claro si estos factores también influyeron en la decisión de la constructora.

Sin más información, la construcción del puerto por parte de CCCC y su socio China Railway Group [no ha avanzado](#). Un [acuerdo](#) firmado en 2019 entre el gobierno de Pará y la CCCC permitió realizar estudios de viabilidad para la implantación de un ferrocarril de 492 km en el estado. El proyecto no se puso en marcha con capital chino y es probable que [sea asumido](#) por el gigante minero brasileño Vale.

Al no haber inversiones, la única participación china tangible en los ferrocarriles de Brasil hasta ahora está representada por los rieles de Fiol, que se importan de China.

Jack Lo contribuyó a este artículo.