

MERCOSUR/PM/SO/REC.11/2018

**IMPULSAR DE INMEDIATO PLANES FERROVIARIOS INTEROCEÁNICOS E
INTERCONECTADOS ENTRE SÍ DE NORTE A SUR, A FIN DE INTEGRAR
MEJOR AL MERCOSUR**

VISTO:

El muy amplio proyecto de “Nueva Ruta de la Seda” que propone desarrollar la República Popular China, junto con numerosas naciones de Europa, Asia y África, e incluso América; y,

CONSIDERANDO:

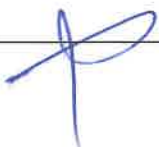
Que el Mercosur necesita mejores salidas al Océano Pacífico, a fin de poder comerciar como bloque con todas las naciones de Asia, principalmente, y en particular con la importante “Nueva Ruta de la Seda” que propicia la República Popular China, por hoy la primera potencia económica mundial a igual poder adquisitivo, desde el 2014, y en constante crecimiento;

Que el transporte ferroviario es, indudablemente, uno de los más económicos a nivel terrestre;

Que América del Sur, en general, y el MERCOSUR, en particular, han descuidado sus ferrovías;

Que desde hace mucho tiempo, aunque con cierto énfasis en los últimos años, se han formulado proyectos de ferrovías interoceánicas que podrían tener una enorme trascendencia en América del Sur, como lo señala COSIPLAN, ente dependiente de UNASUR;

Que una de las ferrovías interoceánicas más trascendentes sería la que partiría del Puerto de Santos (Brasil), pasa por Bolivia y llega al puerto peruano de Illo,



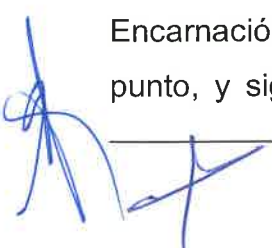
en gran parte una ferrovía ya construida y a modernizarse, con incluso una conexión con el Paraguay (a definirse y construirse de cero);

Que otra de las ferrovías interoceánicas de gran trascendencia sería la que parte del Puerto de Paranaguá, pasa por Cascavel (tramo existente en el Brasil) y conectaría con Foz de Yguazú (tramo a construir) y de allí pasaría al Paraguay (Hernandarias, Artigas, Curupayty, según proyecto ya terminado), sigue hacia Argentina, con un puente ferroviario a la altura de Curupayty sobre el río Paraguay y conectando luego con el ferrocarril Roca, ya existente, desde Resistencia (Argentina) a Antofagasta (Chile), tramo que debe ser modernizado;

Que igualmente está la ferrovía entre Buenos Aires (y su conexión con el Sur de Brasil y el Uruguay), Mendoza y Santiago de Chile, que apenas requiere ser modernizada;

Que, a todos los proyectos ferroviarios indicados, apenas le faltaría la interconexión ferroviaria del norte de América del Sur (norte de Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela);

Que, además, sería imprescindible una interconexión entre estas cuatro ferrovías interoceánicas ya descritas. Esta interconexión debería ser según un trazado de norte a sur que podría partir desde un punto de la ferrovía interoceánica Norte ya descrita (Ecuador, norte de Perú, Colombia y Venezuela, el 1^{er} corredor interoceánico desde el norte), por Perú hasta el puerto de Illo (Perú) y, desde allí, la interconexión seguiría ya por el 2° corredor interoceánico a contar desde el norte (Santos - Illo), que va de Illo hasta Bolivia (sin necesidad, entonces, de construir nada adicional) y desde Santa Cruz (Bolivia) por el Chaco hasta el Paraguay, que se recomienda su terminal sea Villa Hayes (Chaco), con puente sobre el río Paraguay hasta Asunción, retomando desde esta ciudad la ferrovía existente (aunque en desuso) hasta Encarnación, y con el 3^{er} corredor interoceánico en Artigas (Paraguay) u otro punto, y siguiendo hacia el sur desde Encarnación, por el puente ferroviario



existente (sobre el río Paraná) hasta Posadas (Argentina) y, desde allí, hasta Buenos Aires, por la ferrovía existente y en operación (Posadas – Buenos Aires, que tendría que ser modernizada). Al llegarse a Buenos Aires, se posibilitaría la interconexión con el 4° corredor interoceánico contando desde el norte (Buenos Aires – Santiago de Chile) y, así, utilizando en gran medida ferrovías ya existentes, o parte de los corredores interoceánicos ya descriptos, estarían totalmente conectados tales 4 corredores interoceánicos, desde Colombia/Venezuela, hasta Argentina/Chile, comunicando a toda América del Sur por ferrocarril, con una inversión relativamente moderada; y,

Que si se lograra esta interconexión ferroviaria, tal cual se propone, la mayor parte de América del Sur y del Mercosur estaría fuertemente interconectada entre sí por ferrocarril y, además, existirían sólidos corredores ferroviarios (nada menos que cuatro) entre los océanos Atlántico y Pacífico, con lo cual la región podría proponer a China que América del Sur y el Mercosur formen parte de la “Nueva Ruta de la Seda” con una amplia interconexión ferroviaria y, a partir de puertos chilenos y peruanos del océano Pacífico, y más al norte de puertos en el Pacífico de Ecuador y Colombia, con todas las ventajas que ello implica.

EL PARLAMENTO DEL MERCOSUR RECOMIENDA AL CMC:



Artículo 1°: Estudiar en el más breve plazo posible la conveniencia de las ferrovías interoceánicas siguientes: (a) la comprendida entre el puerto brasileño de Santos, pasando por Bolivia y llegando al puerto de Illo, Perú, con conexión hasta Asunción, Paraguay; (b) la comprendida entre el puerto brasileño de Paranaguá, pasando por el sur de Paraguay y Argentina, y llegando al puerto chileno de Antofagasta; (c) la ferrovía que une Buenos Aires con Mendoza y Santiago de Chile; (d) una ferrovía que interconecte Ecuador, el norte del Perú, Colombia y Venezuela; y (e) una ferrovía norte – sur, que una las ferrovías interoceánicas anteriores, tal como se la describe en el considerando de esta Declaración.

Artículo 2: Participar en las reuniones de la “Nueva Ruta de la Seda” que convoque la República Popular China, incorporando en dicho análisis la red ferroviaria sudamericana arriba indicada.

Montevideo, 29 de mayo de 2018



Edgar Lugo
Secretario Parlamentario



Parlamentario Tomas Bittar
Presidente