

*Entrevista a Cecilia Braun en el marco del proyecto “Infraestructura y transformaciones territoriales en el Paraguay (1960-2014)”, cofinanciado por el CONACYT y la FADA-UNA*

**JC:** – Hoy, hablaremos con Cecilia sobre un proyecto llamado CODE 24, un corredor de desarrollo entre Rotterdam y Génova. Cecilia, muchas gracias por tener el tiempo para dedicarnos con nosotros.

**CB:** – Gracias. Es un placer.

**JC:** – Cecilia, ¿podrías darnos alguna información general sobre el proyecto del que hablaremos hoy?

**CB:** – Sí. El proyecto del que voy a hablar se llama CODE 24, que significa “desarrollo de corredor”; 24 es el número del corredor en sí. Es parte de muchos corredores a lo largo de la interconexión de los corredores nacionales de transporte. El corredor CODE 24 es en realidad uno de los principales corredores en Europa, que va desde el puerto de Rotterdam hasta el puerto de Génova, que es el principal enlace Norte-Sur. El proyecto fue iniciado en 2009 por varios socios pequeños que se reunieron y se dieron cuenta de que se trataba de un corredor de importancia estratégica y que necesitaba una gran cooperación entre muchos actores involucrados. Originalmente fue fundado y diseñado como una estructura por la Unión Europea, por la Comisión para el Transporte y el Desarrollo, pero siempre depende de qué tipo de actores se involucren y creen algo a partir de estos proyectos. Hubo muchos socios involucrados, como los puertos de Rotterdam y Génova, varias ciudades y regiones, las compañías de transporte y ferrocarriles, y alrededor de 18 socios se reunieron continuamente durante el período de seis años. Fue un intercambio informal al principio, no hubo financiamiento inicial, pero hubo varios talleres y conferencias durante los seis años, en los que, al final, también se había redimensionado hacia donde se dirigía todo el corredor. Uno de los principales objetivos era encontrar una agenda estratégica común, una estrategia común para el corredor, y que en realidad se alcanzó hacia finales del 2015. Uno de los grandes logros de este proyecto fue el seguimiento de la AECT, la Agrupación Europea de Comisión Territorial, que es otro instrumento de la Comisión Europea. Es otra empresa que se ocupa de los aspectos territoriales que iniciaron sobre la base del proyecto CODE 24, y ahora se está ocupando de forma más estratégica de los diversos proyectos de infraestructura necesarios para mantener el funcionamiento de este corredor, para garantizar el bienestar en todo el corredor, para superar los efectos espaciales que tiene, las necesidades de infraestructura y los cuellos de botella que tendrán que resolverse en el futuro.

**JC:** – Qué bien. Solo para darnos un sentido más amplio, ¿generó el proyecto en algún momento un debate social? ¿Es este un proyecto social o políticamente conflictivo?

**CB:** – Bueno, lo que tal vez necesites entender, porque es muy diferente en Sudamérica, supongo, es que en la Unión Europea necesitan lograr esta cooperación transnacional en los diversos proyectos en general. Esta Red Transeuropea de Transporte, la RTE-T, fue presentada por la Comisión Europea y básicamente se ocupa de esta implementación y del desarrollo de esta red europea de carreteras, líneas ferroviarias, vías navegables, reglas de envío marítimo, puertos, aeropuertos y la conectividad de todos los principales centros de Europa. Hay nueve corredores principales y este, de hecho, es una acción muy política. O sea, implica un gran debate como tal, porque es una cooperación transnacional, y el impacto más importante de esto es que, si estos corredores no funcionan, tenemos un colapso del tráfico en toda Europa. Entonces, estos corredores necesitan funcionar, y para eso debe haber cooperación, y por supuesto, debe haber todo tipo de participación, no solo por parte del público que ahora está tratando con expertos, e información técnica sobre cómo este corredor está funcionando desde el punto de vista del transporte; también han habido entrevistas que fueron públicas, o conferencias que fueron semipúblicas con expertos del corredor, siempre ha habido un gran acuerdo para hacer este corredor en cooperación y hacer lo que está sucediendo en el corredor públicamente disponible, que también es, por supuesto, una de las necesidades y uno de los requisitos de cualquier acción financiada por la Unión Europea. Es definitivamente algo socialmente positivo, y siempre hubo discusiones, pero muy positivas, porque es un proyecto de cooperación y ese fue el principal objetivo.

**JC:** – Entiendo. Cecilia, ¿podrías contarnos un poco más sobre los territorios que afecta el proyecto, las principales ciudades o centros de población? ¿De qué manera esperan que les afecte o cómo fueron afectados?

**CB:** – Sí. El corredor va de Rotterdam a Génova; hay cuatro [sic] países limítrofes involucrados, que son los Países Bajos, Alemania, Francia, Suiza a través de los Alpes, a través de los túneles de Suiza e Italia. Estos cinco países son los principales del proyecto y este corredor anteriormente estaba muy relacionado con el tráfico ferroviario, por supuesto también el tráfico de automóviles y las autopistas, que generalmente están vinculadas, o en la misma área, pero, por supuesto, el objetivo principal era

la integración de la planificación espacial y el desarrollo ferroviario. El desarrollo ferroviario fue, por una parte, para el transporte de mercancías y, por otra parte, para el transporte de pasajeros; pero hubo un enfoque o un énfasis puesto en la carga, porque es muy grande y muy dominante desde el corredor de Rotterdam desde el Norte, que viene de Asia o de todo el mundo, y luego se distribuye hacia abajo en el sur de Europa. Por supuesto, también hay un puerto en Génova, pero ese puerto no tiene el mismo tamaño ni la misma fuerza infraestructural que el puerto de Rotterdam, Amberes y Hamburgo. Todos los puertos ferroviarios del norte tienen una gran influencia en el movimiento económico de bienes en Europa.

Estos son los países por donde pasa el corredor, y hubo varias partes que se unieron al proyecto. Se les preguntó, o bien a través de las estrategias de comunicación, se dieron cuenta de que este proyecto de corredor se estaba desarrollando y querían formar parte de él. Como dije, estas fueron ciudades, regiones, puertos, empresas industriales, compañías ferroviarias y otras oficinas de planificación que también suministraron información sobre el flujo de transporte de mercancías y lo que realmente estaba sucediendo en el corredor. Uno de los objetivos principales era averiguar dónde estaban los cuellos de botella, dónde funcionaba o no la cooperación transnacional, estaban los cuellos de botella que tenían que resolverse para garantizar que el corredor en los próximos años funcione tan bien como antes, y aún mejor, y teniendo siempre en cuenta los efectos espaciales, los temas de urbanización, los aspectos medioambientales, todo lo que conlleva la creación de un corredor adecuado en uno de los corredores más importantes de Europa.

**JC:** – Entiendo. Cecilia, ya mencionaste a la Unión Europea como uno de los principales actores que impulsa el proyecto; también mencionaste la formación de una corporación transnacional. Me preguntaba si podrías contarnos un poco más sobre eso.

**CB:** – Bueno, la corporación transnacional, como dije, es parte de esta Red Transeuropea de la Comisión Europea. La Unión Europea y la Comisión Europea comparten esta idea de crear una red transeuropea de transporte, porque son conscientes de que debemos tener una integración de todas las naciones, y eso podría hacerse a través de estas redes de carreteras y ferrocarriles y vías navegables interiores. Por supuesto, este corredor también está muy cerca de la vía fluvial, y creo que esta es una razón por la que tal vez podría ser interesante para compararla con sus vías navegables interiores en Paraguay. El río Rin en sí es una larga conexión histórica entre los países centroeuropeos hacia el Mar del Norte, pero también a través de los Alpes. Es decir, el Rin comienza en los Alpes, así que, por supuesto hay una gran transición entre las ciudades de Basilea y Breisach, donde el Rin se convierte en un río de navegación, y los productos vienen de norte a sur para ser transbordados a las vías ferroviarias, al tráfico de automóviles o al de camiones en el sur de Europa. Este acceso es muy importante, y desde este acceso también hay muchas conectividades a los otros corredores dentro de la Unión Europea que van de este a oeste, de norte a sur, en diagonal de Hamburgo a Atenas, de París a Marsella (hay varios gráficos excelentes en el sitio web de la Comisión Europea), pero la idea principal es crear una cohesión social, y esta cohesión social se basa en gran medida en estas columnas vertebrales del tráfico de movilidad para el transbordo de mercancías de un lugar a otro. Ese es el objetivo principal de esta Red Transeuropea de transporte.

**JC:** – Perfecto. Como estabas diciendo acerca de la relación entre estas armaduras infraestructurales, entre las distintas columnas vertebrales y cohesiones sociales en Europa, ¿hubo algún actor que se resistiera al proyecto?

**CB:** – No lo sé, porque solo conozco a los actores que trabajaron con nosotros. Hay tantas iniciativas en la Unión Europea que a veces no es fácil tener una visión general de lo que está sucediendo, ya que también cuentan con el respaldo financiero, pero no del todo. Siempre hay actores involucrados en el proyecto que dan una parte de sus propios medios. Es un trato de compartir los gastos en un 50-50% para implementar estos proyectos estratégicos, en los que gran parte se invierte en consultas mutuas en cuanto a habilidades blandas y a encontrar estrategias, porque no hay mucho dinero invertido en infraestructura. Eso no estaba en la idea al crear estas redes, que inmediatamente habría dinero disponible para la inversión de infraestructuras. Eso también podría ser respaldado por la Comisión Europea, pero eso no era parte de este proyecto. Pero una vez más, es muy importante que los actores que tienen interés en el corredor se reúnan y vean la situación, vean que hay un cuello de botella y que deseen impulsar la infraestructura en su área. Es la primera vez que esto sucede, que hay un proyecto en el que varios actores de diferentes países y diferentes tipos de actores trabajan en el mismo objetivo, que está generando mayor fuerza y más integración en el corredor. Pueden sacar provecho del corredor para comprar los bienes que necesitan llegar a determinadas regiones de desarrollo económico, por el tráfico de pasajeros, que tal vez necesita ir más rápido o debe ser

distribuido de una manera más amigable con el medio ambiente, porque, por supuesto, hay también actores en el corredor que se vieron afectados negativamente —que son personas— por el ruido de los trenes que transportan mercancías; esta red de trenes que van a los pueblos que fueron muy afectados por los trenes nocturnos que pasan. Entonces, también ha habido problemas en partes del proyecto. La gente menciona sus problemas y entre los distintos actores se trata de encontrar la solución. Así que, por supuesto, ha habido sectores afectados positiva y negativamente en algunas partes del proyecto, y también estuvieron estratégicamente involucrados.

**JC:** – Siguiendo en esa línea, ¿cuáles fueron en tu opinión los principales resultados positivos de este proyecto hasta ahora? Y también ¿cuáles fueron los principales conflictos generados?

**CB:** – Bueno, principalmente, hubo un par de aspectos muy interesantes que surgieron del proyecto, uno de ellos es que también comparamos este corredor con otros corredores en los Estados Unidos, varios corredores que van de este a oeste de los Estados Unidos de América, y también el corredor de pasajeros en Japón —el tren de alta velocidad—. El resultado en la red europea de corredores es que no se pone mucho énfasis en el tráfico de pasajeros de alta velocidad, sino más bien en la infraestructura existente y en crear una mayor capacidad en esta, porque ya tenemos una vasta red de ferrocarriles, y ese fue uno de los hallazgos clave. Además, otro hallazgo clave, que fue el origen de mi tema de doctorado, fue que originalmente no había suficiente énfasis en este proyecto CODE 24 puesto en las vías de navegación en Inglaterra, y que estas vías pueden servir en el futuro para fortalecer el corredor aún más, y también para poner menos peso y tratar de reducir la cantidad de tráfico que existe actualmente en los ferrocarriles y en las carreteras con el fin de combinarlo mejor con el sistema trimodal de las vías navegables interiores. Hay capacidad a lo largo de estas vías y en los puertos que pueden crearse o mejorarse a través de un mayor desarrollo portuario de una manera más modesta y transformadora, para que los puertos puedan ser más productivos y pueda transportarse más mercancías por vías navegables interiores. Ese fue también un hallazgo importante y la razón principal por la que se mencionó y fue una parte básica de mi tema de doctorado: la integración entre las vías navegables espaciales, para conocer el significado de los puertos a lo largo del río Rin, desde Rotterdam hasta Basilea, en Suiza, y el crecimiento a partir de una visión general, un nivel a gran escala. ¿Qué significa esto para todas las ciudades, para los puertos? Donde sea que tengas una ciudad, tienes un puerto, o al revés. Siempre ha habido actividades portuarias en el Rin, y los puertos están creciendo hacia una nueva organización en el área. ¿Cómo se están transformando los diferentes lados en el desarrollo urbano o en el agua? ¿Qué significa y cómo se puede dispersar y visualizar en un corredor de esa longitud, de esa escala? Porque esto no se ha hecho antes. No ha habido una visión general de todas las actividades portuarias y todos los planes de desarrollo urbano a lo largo del río Rin. ¿Qué contribución pueden dar las vías fluviales hacia el corredor para hacerlo simplemente más trimodal? “Trimodal” es una palabra clave en la Unión Europea. Es la capacidad de tener hinterlands, puertos, donde haya un ferrocarril de transbordo en la vía navegable interna y en la carretera.

**JC:** – Y sobre los resultados negativos, aparte del ruido que ya has mencionado, ¿tienes algo en mente?

**CB:** – Bueno, personalmente me faltaban algunas de las grandes compañías ferroviarias nacionales, como las compañías ferroviarias estatales que tal vez pidieron unirse al proyecto, pero luego no lo hicieron, y es muy importante contar con ellas. Es muy importante contar con todos los actores clave. Por lo tanto, no es necesariamente algo negativo porque, en primer lugar, es necesario iniciar un proyecto de ese tamaño y comenzar a llevarlo a algún lado y encontrar un lenguaje común, pero creo que es importante contar con la participación de todos los actores clave. Eso tal vez faltaba al principio. Pero luego, después de que se representó el cambio de tamaño, claro que las compañías ferroviarias nacionales también lo sabían y querían formar parte. En esta creación de una estrategia común, realmente necesitas contar con la participación de todos los actores posibles, los actores que están relacionados con el proyecto y que tienen un impacto real en el corredor. Y aparte de eso, del ruido que causa los efectos ambientales, está todo el tema de la renaturalización del río Rin, porque es un canal (y creo que tienen lo mismo en Paraguay), para mantener el territorio circundante es necesario que el río sea de un ancho determinado. Por supuesto, aquí tenemos cien años de túneles que pasan, y por supuesto ha habido efectos negativos en los alrededores del Rin, en la naturaleza circundante, y varias compañías ambientales alzaron su voz con respecto a esto. ¿Y cómo se puede solucionar esto en el proyecto? Porque ha habido protestas. También es importante identificar las prioridades y ver hacia dónde apunta la Unión Europea como un todo.

**JC:** – ¿Quién crees que son los principales beneficiarios de este proyecto?

**CB:** – En el mejor sentido, creo que es el público en general de la Unión Europea, porque todos se benefician del corredor que funciona correctamente, porque hay un flujo de bienes, hay actividad económica, movilidad. Por ejemplo, hay ciudades que tienen puertos que ya no son necesarios porque han perdido importancia a lo largo del corredor. Se pueden transformar, tienen la posibilidad de tener un desarrollo urbano a lo largo de la vía acuática nuevamente. Si se limpia esta vía hay más atracción para que las personas vivan cerca del agua, porque en otras épocas la gente se alejaba del agua porque era una zona peligrosa, y hoy en día, con todo el desarrollo costero, hay un gran impulso, un gran potencial que ha estado sucediendo en las ciudades más grandes a lo largo del río Rin como Basilea, como Colonia, como Manheim, como la propia Rotterdam. El puerto de Rotterdam se trasladó a la costa antigua, en el exterior y hacia el Mar del Norte, para crear su tránsito y su desarrollo allí, para que la ciudad pudiera prosperar en su interior y renovarse, o volver a desarrollarse, y este es, por supuesto, un gran potencial para las ciudades. Esto se ha analizado en la escala más grande y luego se ha desglosado hasta el nivel regional, luego en la escala local, en realidad se encuentra que existe un potencial para lo que llamamos desarrollo interno. Hay desarrollo externo y desarrollo interno; esta última es la idea de desarrollar la ciudad dentro de sus fronteras y no crear más expansión urbana y expandir las ciudades a campo abierto, pero dado que la tierra es un recurso escaso, necesitamos encontrar soluciones que no estén en la tierra verde. Esto es importante para ambos: para el desarrollo de puertos, pero también para el desarrollo de las ciudades adyacentes. Y este es, creo, uno de los mensajes clave que también surgieron en este proyecto: que a través de la cooperación internacional y transfronteriza se pueden identificar puntos de acceso público en la región, pero también posibles áreas nuevas de desarrollo. Debido a que este es un problema creciente, la demanda es muy alta. Uno de los hechos clave es que 70 millones de personas se encuentran en el área de captación del corredor, y hay 7 millones de productos transportados anualmente en los ferrocarriles, y (no tengo las cifras exactas en este momento) incluso muchos más bienes se transportan en toneladas de contenedores por vías navegables, y se pueden enviar a estos centros de actividad en los hinterlands que mencioné. Por lo tanto, hay una gran presión sobre este corredor, y esto debe ser considerado en la mayor escala en conectividad con los otros corredores y con la prosperidad económica de los países. Creo que esto puede ofrecer una visión general y una apreciación adicional de cómo este corredor puede contribuir a la cohesión social a lo largo de la Unión Europea.

**JC:** – Uno de los temas que acabas de mencionar es de extremo interés, la idea de la escala. Mencionaste un área de captación, ¿cuáles dirías que son las escalas que están diseñadas o concebidas en este proyecto? Porque definitivamente un corredor desde Génova a Rotterdam, en cierto modo, tiene una escala global. ¿Cuáles serían las otras escalas de las que nos puedes hablar?

**CB:** – Bueno, en mi doctorado también observé la escala del corredor europeo, porque es muy particular que en Europa se miren estos corredores de norte a sur, de este a oeste, esa es la escala más grande que observé. También realicé mi investigación sobre el transbordo global de mercancías, lo que significa identificar de dónde provienen todos estos bienes y dónde está el centro principal y el punto de abastecimiento para los productos. Por supuesto, hay una gran demanda de Asia, un transbordo de productos asiáticos a Europa y viceversa a través y alrededor de España, y hay otro canal que viene de África y luego pasa al Puerto de Génova, alrededor de la península de España y luego se distribuyen hacia el norte. Esa es la escala más grande que observé. Luego, observé las distintas regiones que están trabajando juntas en este corredor, porque hay regiones económicas muy prósperas en este corredor europeo. Por ejemplo, toda la región de los Países Bajos en conexión con la frontera alemana; hay una gran actividad económica en los Países Bajos siendo transportada. Básicamente, todos los productos van desde el puerto principal al interior, al hinterland, y existe una gran demanda de que estos bienes se transborden aún más, que salgan del puerto hacia el hinterland tan pronto como sea posible, por un ferrocarril, por una carretera y preferiblemente en el futuro aún más por la vía fluvial, porque, al final, los bienes intentan encontrar su camino lo más rápido posible en estas economías de escala, sin importar qué medio de transporte utilicen. Pero existe la necesidad y la idea de poner más énfasis en el tráfico de vías navegables interiores. Entonces, el próximo gran territorio económico regional es el área alrededor de Colonia, Duisburg, Dusseldorf; estas son grandes ciudades económicas, antiguamente puertos donde se transportaba madera y donde se encontraban las compañías de carbón que solían estar en Alemania. Entonces, todavía hay una gran actividad económica y producción allí, hay un cuello de botella, hay dos en cierto modo, porque hay personas que viajan diariamente al trabajo, pero al mismo tiempo tienen tráfico, tienen contenedores que pasan por estas regiones y existen grandes conflictos de tráfico en esta área que deben ser considerados también en relación con lo que está sucediendo en Rotterdam. Luego, si vas más al sur, está la ciudad de Manheim, que también tiene un puerto crucial muy importante, y también es uno de los centros de trenes más grandes de Alemania. Allí se encuentran todas las conexiones entre el norte-sur-este-oeste

y varios otros corredores que pasan por Manheim, por lo que hay otro cuello de botella que debe examinarse de manera detallada, nunca de forma aislada, sino siempre en relación con lo que está sucediendo al norte de Manheim, en el área de Colonia, Duisburg, Dusseldorf, y también en relación con Rotterdam. Y luego vas hacia el sur, al sur de Manheim, donde también hay un caso de estudio que observé: está Basilea, que es una ciudad trinacional que limita directamente con Francia y Alemania donde hay una gran aglomeración de puertos. Nuevamente tienes los puertos principales, que son los puertos suizos en Basilea, que están en una zona de trenes que pasa a nivel local para desarrollarse, pero están rodeados de urbanización, por lo que necesitan ser realmente innovadores para gestionar esta demanda de espacio y volver a desarrollar su puerto para que pueda ser competitivo en el futuro, y este caso es muy interesante porque también Basilea es el comienzo o el final del brazo navegable del río Rin, por lo que hay una gran demanda para transbordar la mercancía desde Basilea al ferrocarril o a la carretera. Pero en realidad hay una regla en Suiza; es una ley que dice que todos los bienes que están atravesando el país en el sur, hacia Italia, no pueden ser transbordados en la carretera, necesitan ser transbordados en el ferrocarril, es por eso que se construyó el túnel San Gotardo, el túnel más largo del mundo, de 57 kilómetros. Entonces, los bienes se ponen inmediatamente en el tren y simplemente pasan el país con la menor cantidad de efectos negativos a través de los túneles en el sur hacia Italia, hacia Milán, hacia Génova. Por supuesto, también hay productos que vienen del sur hacia el norte, pero no mucho; en cierto modo, es básicamente  $\frac{2}{3}$  de los productos se trasladan de norte a sur y  $\frac{1}{3}$  de sur a norte.

**JC:** – Entonces, si lo entendí bien, mencionaste cuatro escalas en general. Una es la red global de navegación, una segunda escala sería continental: la escala de los corredores en sí, luego tienes la escala de regiones y luego la escala de ciudades.

**CB:** – Exactamente, la escala local. En particular, yo usé los niveles a escala europea, regional y local. Por supuesto, llevándolo a un nivel más amplio, también se considera el transbordo global de bienes, de allí obtuve mi razonamiento, pero en particular, yo miré estas tres escalas en la red europea.

**JC:** – Ok, ¿entonces los corredores estarán solo en las ciudades?

**CB:** – Exactamente. Eso fue para mi estudio de doctorado y para este proyecto lo más relevante. Por supuesto que miras la escala más grande, pero no hay una influencia real de este corredor ahora, en esta etapa, en el entorno global.

**JC:** – Cecilia, una de las cosas que hemos visto en varios proyectos es precisamente este tipo de tensión entre las escalas. Para dar un ejemplo: la represa hidroeléctrica de Itaipú, que hasta el día de hoy es la represa hidroeléctrica más eficiente del mundo, tiene naturalmente una ubicación territorial específica, pero su tamaño, su capacidad y su flujo económico no están diseñados en relación con la escala local. Ni siquiera es para Ciudad del Este, ni para Asunción, es más como un motor para San Pablo, ya que allí hay un centro industrial, o para las otras grandes ciudades de Brasil. ¿Cuál dirías que es la escala "dominante" para el diseño de un corredor?

**CB:** – La escala regional. Porque esta es también la idea de la Unión Europea y la Comisión: fortalecer la cooperación regional. Aunque es importante que los estados trabajen juntos —y también son los miembros cruciales de la Unión Europea—, para crear esta cohesión social la Unión Europea apunta a una cohesión territorial, porque Europa es muy diferente, hay tantos aspectos diferentes, culturas, autoridades de planificación y culturas que se unen, no solo existen diferencias en las naciones, sino también en los territorios regionales que tienen particularidades regionales. Entonces, uno de los principales actores clave en este corredor fueron las regiones, y por supuesto las ciudades también, pero más las autoridades regionales, porque abarcan mayor cantidad de territorios. Un par de regiones componen todo el corredor. Entonces, desde este punto de vista, la escala regional fue muy fuerte y muy próxima en este proyecto, muy crucial.

**JC:** – En concreto, yo diría en términos políticos o en términos de hacer efectiva esta participación de las regiones, ¿cómo sucedió eso? ¿Hay gobernanza regional, hay una asociación de industrias? ¿Cuáles fueron los actores a nivel regional?

**CB:** – A nivel regional, los actores fueron las autoridades regionales, que por supuesto están nuevamente representadas por varias ciudades; las ciudades son los miembros de las autoridades regionales y las pequeñas autoridades comunales de la región. Tienen su interés, comparten sus necesidades y sus deseos con las autoridades regionales y, por ejemplo, pueden cubrir la región de Mannheim y Frankfurt, que ahora es la parte principal del corredor. Ellos tomaron la iniciativa, organizaron varias conferencias y reunieron a todos los actores, y esa fue la autoridad regional de

Rhein-Neckar, que también es regional para Mannheim, pero además trabajaron muy de cerca con la región de Frankfurt, y no solo la ciudad de Frankfurt, sino la región, que es más grande. Entonces dentro de estas regiones hay varios actores. Por supuesto que también tienen a la Cámara de Comercio de las empresas más grandes de la región, todas tienen sus necesidades y sus deseos, conflictos o prosperidades con el corredor y estos actores regionales estaban dando su voz, básicamente. También ahora la AECT de la que les hablé —que realizan el seguimiento de este proyecto—, la Agrupación Europea de Cooperación Territorial, que es una nueva institución clave para impulsar las prioridades y los objetivos para este corredor; se ha diseñado como una estrategia común, es una nueva empresa impulsora, básicamente dirigida por una autoridad regional o por el personal de las autoridades regionales, pero ahora es una empresa separada, y también se encuentra en Mannheim y actualmente buscan actores más estratégicos, no necesariamente los mismos que en el proyecto CODE 24, sino también nuevas autoridades regionales que tomaron conciencia del proyecto y se dieron cuenta de que todos ellos querían formar parte de él, para así impulsar más proyectos de infraestructura en el área y obtener mayor financiación europea para eso. Entonces, esta AECT es más operativa ahora. Antes había varios actores que tenían sus propios intereses dentro del corredor, y ahora tenemos una institución que supervisa y respalda los redimensionamientos en este proyecto; ahora fomentando de manera más específica nuevos proyectos que puedan ser financiados por la Unión Europea sobre un determinado tema específico de integración, de multimodalidad, de desarrollo ambiental en un área determinada donde era realmente necesario, por lo que ahora las tareas son más operativas y manejables. Esta es la AECT, que también está muy relacionada o financiada por una autoridad regional; es decir, financiada por todos los actores en el corredor, pero administrada por una autoridad regional.

**JC:** – En cuanto a los fondos de los proyectos, mencionaste una composición de fondos por parte de la Unión Europea y una parte de otros actores. ¿Estos actores regionales o nacionales también contribuyen al proyecto?

**CB:** – Sí, todos ellos, los 18 actores que participaron en el proyecto —pueden buscar en el sitio web quiénes fueron los actores—. Independientemente del proyecto en sí, los actores tenían que contribuir con el 50% de sus propios medios. Por ejemplo, teníamos conferencias una vez al año que se realizaban en diferentes ciudades o regiones o en diferentes espacios, pero para todas las iniciativas había un presupuesto claramente establecido. Como parte de este proyecto a gran escala, los actores tenían que señalar siempre qué tenían programado hacer y cómo querían organizarlo: simplemente una reunión, conferencia, talleres, lo que fuera. Todos tenían ideas, y había diferentes paquetes de trabajo, infraestructural, logístico, espacial, que trataban de comunicar al público lo que estábamos haciendo; y todos tenían en este paquete sus diferentes acciones de lo que realmente estaban trabajando, podría ser un taller, una conferencia, una exposición, podría ser cualquier producto blando que estuvieran creando. También tienen un sistema de información de corredor, que es una plataforma donde se recopiló toda la información de todo el corredor, como todos los datos clave del transbordo de mercancías y varios puertos, varios proyectos que están en curso, los cuellos de botella, todo. Básicamente, un sistema de página web que se basó en ESRI con el que yo estaba trabajando y que fue creado por nuestra universidad, por la ETH. Y creamos este sistema de información de corredores donde todas las partes podrían tener acceso y contribuir con la información que tienen de las regiones o sus empresas o lo que sea y que estaba disponible para extraer. Entonces era una plataforma de intercambio, y para estas acciones siempre tienen fondos. Básicamente, aparece un presupuesto para crear una acción, para crear un producto o lo que sea, y luego la mitad es reembolsada por la Unión Europea.

**JC:** – Solo para aclarar esto que mencionaste ¿esto es a nivel de proyecto o de planificación? ¿O también se refiere a una ejecución literal de proyectos de infraestructura sobre el terreno?

**CB:** – No, estas acciones que dije estaban en un nivel de planificación y consultoría, pero por supuesto contribuyen al debate político que se realiza a nivel regional o local, o si se trata de un proyecto estatal, si es realmente de importancia estatal. Por lo tanto, puede impulsar ciertas infraestructuras más rápido, establecer prioridades y ayudar a crear conciencia de que “si no trabajamos en este cuello de botella tendremos un problema importante en los próximos años, así que vamos a poner las cosas en marcha”. Los procedimientos de planificación en Europa son muy duraderos y no autocráticos en absoluto, son muy democráticamente dirigidos, por lo que no hay una sola persona que diga “está bien, vamos a construir un puente aquí”. Lleva tiempo y esto debe estar bien establecido y organizado en la etapa previa. Esta es también una de las contribuciones de este proyecto: establecer prioridades, identificar puntos clave, identificar áreas cruciales que se deben buscar desde el punto de vista de la planificación

y luego ofrecer soluciones a través de varios instrumentos, como el procedimiento de audiciones de planificación: es un procedimiento. Tú eres arquitecto y yo soy planificadora, pero en arquitectura existen estos concursos donde se asigna una tarea, las personas simplemente diseñan lo mejor que pueden, y luego se elige un diseño. El procedimiento de prueba de planificación es el opuesto: hay varias oficinas de planificación que están diseñando toda el área espacial e identificando qué se debería hacer allí y qué otras soluciones existen para resolver el área espacial, y luego un equipo de planificación gana esta asignación particular, pero habría una solución integrada que se basaría en todas las soluciones que se presentaron a una junta de miembros y expertos. Esta será la mejor solución que se haya tenido en cuenta para todos los productos que se han incluido en este procedimiento de planificación de pruebas que se desarrolló, que puede durar más de 3 meses. Pero luego se obtiene una mejor fundamentación para el plan de infraestructura o plan de urbanización que se va a desarrollar. Es un proceso previo a la etapa de planificación.

**JC:** – Ya veo. Cecilia, ¿dirías que esta idea de combinar fondos de la Unión Europea y del nivel nacional también se aplica a los proyectos de construcción?

**CB:** – No lo sé en realidad, es una buena pregunta. Creo que sí, pero creo que deberías buscarlo en el sitio web de la Comisión Europea. No quiero hacer un comentario errado sobre esto, porque por supuesto hay varios fondos a nivel europeo que se pueden solicitar, y por supuesto también para áreas cruciales de importancia europea. Siempre habrá contribuciones, porque nunca será una financiación solo a nivel europeo, generalmente se trata de fondos compartidos. No estoy hablando productos blandos, sino de los mecanismos de consultoría, de diseño de procedimientos de planificación, toda la etapa de planificación previa es vital para impulsar los proyectos de infraestructura intermedios.

**JC:** – Una pregunta más sobre el corredor en sí. Me doy cuenta, por ejemplo, de que el túnel transalpino opera y funciona actualmente. ¿Hay algún otro proyecto que se haya detectado o planificado dentro del Código 24 que ya se haya construido?

**CB:** Sí, la planificación en Europa lleva mucho tiempo, pero se han completado un par de proyectos dentro del proyecto, como el túnel, por ejemplo, que no formaba parte del proyecto. El CODE 24 se inició en 2009, la planificación del túnel de San Gotardo se realizó hace 30 años pero se completó durante el proyecto y también ha habido efectos en el corredor, en la mejora del corredor. En Offenburg, que es una ciudad pequeña, una ciudad más pequeña en el sur de Mannheim, finalmente acordaron construir un puente solo para separar el tráfico, el tráfico de carga y el tráfico de pasajeros, por lo que en el futuro no habrá tráfico pasando por la ciudad sino desviándola. O sea, estamos hablando de separar las pistas para la carga y las pistas para pasajeros, porque ahora mismo en Europa, y especialmente en Alemania, tenemos un sistema que es de uso mixto, lo que crea, por supuesto, más tensiones y al mismo tiempo, se necesita menos infraestructura, pero se necesita una mejor organización de cómo organizar el tráfico y los pasajeros a lo largo del corredor. Todavía tenemos una buena conexión entre ciudades para pasajeros que viajan de noche, pero tal vez no demasiadas pistas. Los contenedores salen de noche por la contaminación sonora, pero en Alemania hay una mezcla de uso en las vías del tren y se han iniciado proyectos (es decir, iniciados y terminados, creo) que ya comenzaron antes y se terminaron en el transcurso del proyecto. Por ejemplo, otro proyecto muy importante que también se terminó antes, que en realidad fue para el proyecto, pero tuvo un gran efecto en el corredor es la "línea Betuwe" (puedes buscarlo en Internet), una única ruta de tren que va desde Rotterdam hasta la frontera de Alemania. Esta línea la construyeron principalmente los Países Bajos y el puerto de Rotterdam para transbordar las mercancías, los contenedores, desde el puerto hacia el ferrocarril hasta la frontera de Alemania. Ahora hay conflictos sobre cómo debería continuar la entrada en el corredor hacia el sur, porque en Alemania no tienes un tren solamente designado para las rutas de carga, para el tránsito de mercancías, para ir desde la frontera de Alemania hacia el sur, donde lo tienes de nuevo en Basilea donde hay un tren que ahora va directamente a Italia y todavía comparte las mismas pistas con el traslado de pasajeros, pero es por supuesto una ruta de tren muy importante. Pero como dije, en los Países Bajos existe solo una ruta de tren de carga y no está siendo utilizada por los trenes locales para pasajeros. Eso es estratégico, es muy importante. Puede ayudar a diseñar un mejor flujo de bienes. Por supuesto, en Alemania aún no es el caso, porque las rutas de tren son compartidas, por lo tanto, la clave está en cómo se opera. O sea, los puntos de interconexión son muy importantes. Esto es también lo que el proyecto intentó contribuir. Ahora no tengo todos los detalles de los proyectos que se han terminado y que todavía están por completarse pero, por ejemplo, se han diseñado y planeado otros proyectos que, luego de las consultas entre las regiones y al mirarlas de una manera más profunda, han sido modificadas, ha habido más puntos de enfoque, o incluso se han descartado algunos proyectos y otros simplemente no se terminaron.

Dado que nosotros, como autoridad informante de planificación, pudimos rever la situación en las circunstancias actuales, también podemos decidir poner más énfasis en otros proyectos y dejar otros, es decir, no dejarlo como institución sino mover el debate a otra prioridad.

**JC:** – Cecilia, si tuvieras que resumir, ¿cuál sería la mayor lección positiva de este proyecto para ti?

**CB:** – En resumen, es una gran iniciativa actuar, reunir a todos los interesados y asegurarse de que, en el caso particular de la Unión Europea, es importante la comunicación; sentarse y encontrar la manera de comunicar sobre el mismo interés y los mismos objetivos, definiendo los mismos objetivos entre los actores. Tuvimos una gran desorganización y un caos en Europa con respecto a la circulación de bienes, el tráfico, las personas y la urbanización siempre con recursos limitados. Es importante entender que no podemos simplemente tener expansión urbana en todas partes, necesitamos encontrar y crear una densificación, pero bajo premisas de calidad no de densificación como la vemos en Asia; debemos tener una mirada inteligente e innovadora y eso significa: comunicación, compromiso, responsabilidad, financiación y por supuesto las instituciones supranacionales que supervisan esto. Esto es algo muy destacable de la Unión Europea: hay un instituto más grande que trata de no regular, sino de establecer objetivos, impulsar las regiones, las ciudades, los actores locales para que se vuelvan activos, de modo que se pueda lograr un objetivo mayor: crear cohesión social.

**JC:** – Perfecto. Finalmente, Cecilia, para concluir. ¿Tiene alguna idea de cómo CODE 24 podría estar conectado o vinculado a desafíos como los que enfrentamos en Paraguay o Sudamérica en este momento?

**CB:** – Bueno, miré el mapa de Paraguay y traté de ver las distintas regiones que me contaste, por supuesto no estoy muy familiarizada con esto todavía, pero en Sudamérica existen muchas vías navegables interiores que pueden ser potencialmente muy interesantes para el futuro hacia un mejor transbordo de los bienes y hacia la integración para el desarrollo urbano a lo largo del río, teniendo en cuenta las condiciones para que sea ecológico y habitable para las personas. En Paraguay me sorprendió ver que tienen una conexión directa con Buenos Aires, no lo sabía. Pero no sé realmente cuántos contenedores se trasladan y cuál es el flujo real de bienes allí y, al mismo tiempo, cuáles son los conflictos con la urbanización a lo largo de los ríos. ¿Hay alguna urbanización? ¿Hay alguna re-naturalización a lo largo de los ríos? ¿Tiene el río la suficiente profundidad como para que los transportes de contenedores, los grandes barcos, puedan navegar en ellos? ¿Hay un corredor ya existente, o no? Es decir, estos son aspectos que aún no manejo como para poder definir hasta qué punto se pueden implementar cambios en su área. Pero aparte de eso, es importante tener en cuenta las regiones, como lo que señalaste acerca de San Paulo, se debe tener una mejor comprensión ya que es un acto nacional que ocurra allí y tiene efectos ambientales en la zona y necesita compensación, creo, por lo que está sucediendo allí. Pero la conectividad existente entre las diversas regiones, ciudades y países a lo largo de cualquier corredor siempre es fundamental. ¿Hay poder económico? ¿Hay potencial? Eso es algo que se debe observar y aprender de otros corredores de la Unión Europea: que haya un potencial ya es una gran demanda. Si se ve que este corredor puede ser de mayor importancia, entonces es muy necesario unir a todos estos actores, identificarlos y que todos estén al tanto y de acuerdo sobre la importancia del corredor, reunirlos a todos en una misma mesa y desde ese punto tener una visión a futuro y crear una voz común. Esto fue un gran problema para el proyecto y esto no había sucedido antes, no existía antes: trabajar juntos a esa escala y darse cuenta de que todos estamos vinculados a la misma columna vertebral. Eso es lo que no sé sobre Paraguay, ¿cuál es la columna vertebral de Paraguay? Supongo que es la carretera principalmente.

**JC:** – Y los ríos.

**CB:** – ¿Tal vez las interacciones entre carreteras y ríos?

**JC:** – Sí, los ríos. Históricamente los ríos fueron la columna vertebral. Luego hubo un período de trenes y yo diría que la mayor parte de la carga está en las carreteras en este momento y hay un desarrollo débil de esta red multimodal de la que estás hablando.

**CB:** – Exactamente, y la red de trenes supongo que es la que ha sido olvidada ¿verdad? Así que, en su país, la vía férrea podría ser el medio de transporte más sostenible y económico. Hoy en día tenemos medios de transporte que ya no funcionan con carbón o gasolina. Ese es también otro tema en la Unión Europea: en los próximos 20 o 30 años, este será el caso, al igual que vamos a tener automóviles que serán impulsados eléctricamente. Por lo tanto, bajo estas premisas es muy interesante



ver un plan a futuro y ver dónde estos corredores y cursos de agua en Paraguay pueden contribuir a una mejor integración de la urbanización. También es importante tener en cuenta los centros modales. En Europa, siempre miramos estos centros, es decir, buscamos conectar los centros de actividad y no solo para el traslado de bienes, sino también para las personas. Actualmente en Europa, el mejor lugar para vivir es cerca de una estación de tren, esos son los terrenos de mayor valor. Todas las estaciones de tren están siendo reconstruidas y en todas partes se tiene una gran urbanización a lo largo de las estaciones de tren porque la gente quiere vivir allí, trabajar allí y hay una gran presión sobre los nodos, y tal vez eso también va a suceder en Paraguay. Si lo ven venir, será muy interesante aprender del CODE 24 y hablar con el organizador principal (esto es posible porque es un proyecto público) que ahora es la AECT en Manheim porque se hicieron cargo del seguimiento. Ellos pueden visitarlos, pueden ver ideas sobre cómo se puede desarrollar este proyecto y qué necesitan hacer, qué pasos se deben tomar. Y también en el ETH, en nuestro instituto trabajamos en proyectos de esa complejidad, principalmente en Europa. Por ejemplo, en Grecia solían tener una gran red de trenes y ahora, en los últimos 30 años, se centraron solo en las carreteras. Pero hay tanta congestión, simplemente no funciona con todos los bienes que se transportan, entonces ahora están reactivando su red de trenes. Creo que hay mucha ayuda, que se pueden encontrar fácilmente instituciones que estarán felices de brindar apoyo y proveer los medios adecuados para crear conciencia y conocer a los actores involucrados.

**JC:** – Muchas gracias, Cecilia. Pasamos por muchos aspectos hoy en la entrevista. Hablamos sobre el proyecto CODE 24 que une Génova y Rotterdam con discusiones sobre escalas de planificación de infraestructuras como medios para construir cohesión social; hablamos sobre los mecanismos de financiación para planificar un proyecto como CODE 24; discutimos sobre los puntos clave para el crecimiento, pero también sobre los cuellos de botella que se pueden mejorar. Y creo que uno de los aspectos más interesantes tal vez de esta conversación fue que hablamos sobre los mecanismos de participación para diseñar y planificar a escala continental, lo cual es muy interesante.

Me gustó mucho un concepto que mencionaste, esta idea de una red supranacional, no para regular sino para articular actores clave para desarrollar una visión para una región, o para muchas regiones en realidad. Por lo tanto, esto ha sido extremadamente útil y te agradezco mucho por tomarte el tiempo de hablar con nosotros. Espero que podamos contactarnos pronto para una mayor colaboración dentro del proyecto.

**CB:** – Sí, solo tengo una cosa más. En primer lugar, lo que acabas de decir es cierto, no para regular sino para articular actores clave. Quizás lo que no mencioné fue que es realmente importante notar que este era un proyecto que avanzó de forma ascendente, no era un proyecto que se inició de arriba hacia abajo. Aunque la Unión Europea es una institución de primer orden, lo que tratan de hacer es empoderar a las regiones y las ciudades, y creo que esto es lo que también necesitan en América del Sur, porque creo que hay mucha competencia entre los países y las regiones. Escuché en las noticias que Bolivia quiere llegar al mar, por lo que están tratando de buscar los canales y atravesar con una conexión a la vía navegable hacia el mar abierto. Por lo tanto, parece que todos buscan conectividad con el gran campo de juego económico, que es el mar abierto. Yo creo que también hay que mirar hacia adentro, como Paraguay, que no está directamente conectado al mar, pero de nuevo con los ríos sí están, y se necesita crear conciencia sobre eso. Creo que la gente desconoce esto y cambiar eso es también una de las cosas clave.

**JC:** – Gracias, Cecilia. Muchas gracias. Que tengas una buena jornada.