

Tren trasandino proyecta cruce por el Paso Planchón-Vergara

• Con respaldo político del Gobierno Argentino y fuerte interés del sector privado internacional, el histórico proyecto ferroviario vuelve a tomar fuerza y posiciona a la Provincia de Curicó como un eje clave de la conexión entre el Atlántico y el Pacífico.

POR RICARDO WEBER FUENTES



El trazado considera la recuperación y ampliación de tramos históricos de las líneas ferroviarias, conectando San Juan con el sur de Mendoza.

CURICÓ. El histórico proyecto del Tren Trasandino volvió a instalarse con fuerza en la agenda estratégica del Gobierno Argentino, encabezado por el presidente Javier Milei, con un creciente interés del sector privado internacional. La iniciativa busca consolidar un corredor ferroviario bioceánico que una los centros productivos del Atlántico con los puertos del Pacífico chileno. El ferrocarril trasandino original, inaugurado en 1910, fue una obra de ingeniería de nivel mundial y operó durante 74 años, hasta su cierre definitivo en 1984. Su historia estuvo marcada por crisis econó-



Para la Región del Maule, el trazado contempla el cruce de la cordillera por el Paso Planchón -Vergara, en la Provincia de Curicó.

micas, motivaciones políticas de la época, conflictos diplomáticos y desastres naturales. Con una inversión estimada cercana a los US\$ 4 mil millones, el proyecto apunta a transformar la matriz logística del Cono Sur. Para Chile, y particularmente para la Región del Maule, el trazado contempla un elemento estratégico: el cruce de la cordillera por el Paso Planchón-Vergara, en la Provincia de Curicó, una alternativa de menor altura y mayor estabilidad climática en comparación con el tradicional paso Cristo Redentor. Esta condición permitiría asegurar operatividad durante gran parte del año, incluso en invierno, reduciendo cierres por nieve y mejorando la viabilidad técnica y financiera del proyecto. Según los impulsores de la iniciativa, el nuevo corredor permitiría reducir hasta en un

30% los costos logísticos de exportación, beneficiando sectores clave como la minería, la agroindustria, la energía y el transporte de hidrocarburos, litio, cobre y otros minerales estratégicos.

TRAMOS HISTÓRICOS

El trazado considera la recuperación y ampliación de tramos históricos de las líneas ferroviarias San Martín y Sarmiento, conectando San Juan y el sur de Mendoza, para luego cruzar la cordillera por el sector de Malargüe hacia el Paso Planchón-Vergara y proyectarse hasta puertos importantes del Pacífico, como San Antonio, facilitando el acceso directo a los mercados asiáticos. Para la Región del Maule, el impacto sería estructural. De concretarse, la zona dejaría de ser solo un territorio de paso para convertirse en un punto logístico clave del comercio ex-

terior sudamericano, con efectos positivos en empleo, inversión e infraestructura asociada.

ACUERDOS BINACIONALES

Legisladores y autoridades de ambos países coinciden en la necesidad de avanzar en los estudios técnicos y acuerdos binacionales que permitan reactivar el espíritu del histórico ferrocarril trasandino que operó entre 1910 y 1984. Si bien aún no existe una fecha definida para el inicio de las obras, hoy, a casi dos décadas después, el escenario es distinto, porque la reactivación del Tren Trasandino no se presenta solo como una obra de transporte, sino como una herramienta que activara la economía para el siglo XXI, con la Región del Maule posicionada en el centro neurálgico de una decisión que sin duda va a redefinir el comercio exterior de Chile.