

Vuelve el Tren Trasandino: El ambicioso corredor bioceánico que busca unir Chile y Argentina por rieles



Tras más de cuatro décadas de inactividad, un megaproyecto ferroviario impulsado por el Estado argentino y capitales privados pretende reactivar la histórica conexión trasandina. La iniciativa apunta a crear un corredor bioceánico estratégico que una el Atlántico con el Pacífico, fortalezca la integración regional, reduzca costos logísticos y convierta a los puertos chilenos en una puerta clave de salida hacia los mercados globales, especialmente Asia.

Durante gran parte del siglo XX, Chile y Argentina estuvieron unidos por el Ferrocarril Trasandino, una obra emblemática de la ingeniería sudamericana que operó entre 1910 y 1984, conectando Mendoza con la ciudad chilena de Los Andes. Su cierre, motivado por factores políticos, económicos y climáticos, marcó el fin de una era de integración ferroviaria entre ambos países. Hoy, a más de 40 años de su clausura, ese viejo anhelo vuelve a cobrar fuerza con un proyecto de escala continental.

EL CORREDOR BIOCEÁNICO ESTRATÉGICO PARA EL CONO SUR

La nueva iniciativa contempla la creación de un **corredor ferroviario bioceánico**, concebido para **enlazar los centros productivos del Atlántico argentino con los puertos del Pacífico chileno**. El objetivo es recuperar el espíritu del antiguo Trasandino, pero con una **infraestructura moderna**, adaptada a estándares internacionales de **carga pesada** y con un alcance te-

rritorial mucho mayor.

Este corredor no solo busca mejorar la conectividad bilateral, sino también posicionarse como una **alternativa logística competitiva frente a otras rutas de exportación, reduciendo tiempos de traslado y costos para los productos sudamericanos** que se dirigen a los mercados asiáticos.

EL NUEVO TRAZADO: DEL PASO PLANCHÓN-VERGARA A LOS PUERTOS CHILENOS

A diferencia del trazado histórico, que sufría frecuentes interrupciones por condiciones climáticas extremas, la propuesta técnica actual se enfoca en el **Paso Planchón-Vergara**, un cruce cordillerano ubicado entre el departamento de Maltagüe, en la **provincia de Mendoza**, y la **provincia de Curicó**, en la **Región del Maule**, en Chile.

Este paso presenta ventajas clave para la viabilidad del proyecto: **menor altura, condiciones climáticas más estables** y una mayor **garantía de operatividad durante el invierno**, evitando los cierres pro-

longados por nieve que afectaron al antiguo ferrocarril.

El plan considera la recuperación y ampliación de tramos estratégicos de las líneas ferroviarias **San Martín y Sarmiento**, articulando una red que conecta **San Juan con el sur de Mendoza**, cruza la cordillera hacia el Maule y, desde allí, se proyecta hacia **puertos estratégicos del centro de Chile**.

LA IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS DEL PACÍFICO

Uno de los ejes centrales del proyecto es su conexión con los principales **puertos chilenos**, especialmente **San Antonio y Valparaíso**, considerados nodos logísticos clave del Pacífico sur. Estas terminales portuarias permitirían una **salida directa y eficiente de mercancías hacia Asia**, acortando distancias frente a las rutas tradicionales que utilizan el Atlántico y el Canal de Panamá.

Para Chile, el proyecto representa una oportunidad estratégica para consolidarse como **plataforma logística regional**, incrementando el flujo de carga, **fortaleciendo su sistema portuario** y potenciando encadenamientos productivos asociados al **comercio exterior**.

CARGA, PASAJEROS Y TURISMO

A diferencia del Ferrocarril Trasandino original, el nuevo proyecto no se limitaría exclusivamente al transporte de mercancías. La ini-

ciativa contempla **trenes de carga y también servicios de pasajeros**, con el objetivo de **dinamizar las economías locales**, fomentar el **turismo binacional** y **mejorar la conectividad** de las comunidades ubicadas a ambos lados de la cordillera.

El componente turístico aparece como un valor agregado relevante, al reactivar un recorrido histórico y paisajístico que podría transformarse en un atractivo ferroviario de alcance internacional.

UN IMPULSO CLAVE PARA LA ENERGÍA Y MINERÍA

Entre los principales motores económicos del proyecto destaca su vínculo con la industria energética y minera argentina. El plan incluye un **ramal estratégico que conectaría General Alvear con Vaca Muerta**, uno de los mayores yacimientos de hidrocarburos no convencionales del mundo.

Esta conexión permitiría el **transporte masivo de insumos críticos**, como la arena utilizada en el fracking, además de **facilitar la exportación de gas, petróleo y minerales**. Asimismo, el corredor se proyecta como una vía fundamental para la salida de **litio y cobre**, recursos de alta demanda global, hacia los mercados asiáticos.

INVERSIÓN MILLONARIA Y FINANCIAMIENTO

La magnitud de la obra implica una inversión estimada cercana a los **US\$ 4.000 millones**, equivalente a más de **3,4 billones de pesos chilenos**, reflejando la envergadura de un proyecto pensado para transformar la matriz logística del Cono Sur.

Bajo la administración del presidente argentino **Javier Milei**, y con el respaldo de gobiernos provinciales y legisladores de la región de Cuyo, la iniciativa se perfila bajo esquemas de **colaboración público-privada** o concesiones de largo plazo, con el objetivo de atraer capitales internacionales para reconstruir y modernizar vías abandonadas durante décadas.

De concretarse, se estima que el Tren Trasandino podría **reducir hasta en un 30% los costos logísticos de exportación**, mejorando sustancialmente la competitividad de los productos sudamericanos. Aunque el proyecto aún se encuentra en etapas preliminares y no cuenta con una fecha definida para el inicio de las obras, su sola reaparición en la agenda binacional revive un viejo sueño: volver a unir ambos países por rieles, esta vez con la mirada puesta en los desafíos logísticos y económicos del siglo XXI.