

El inicio de un nuevo ciclo político en Chile comienza con alianzas estratégicas. El presidente José Antonio Kast y su par paraguayo, Santiago Peña, abordaron en un reciente encuentro la importancia del Corredor Bioceánico, el que potenciará el comercio exterior entre América del Sur y Asia.

El Corredor Bioceánico ha sido, durante décadas, una promesa latente en los mapas de integración sudamericana. La idea es tan ambiciosa como necesaria: conectar el puerto brasileño de Santos, en el Atlántico con los terminales portuarios del norte de Chile (Antofagasta, Mejillones e Iquique) en el Pacífico, atravesando el Chaco paraguayo y el noroeste argentino. Para nuestro país, este proyecto es útil para convertirnos en la puerta de salida natural de los bienes es asegurar nuestra relevancia económica en los próximos años.

Y para eso se requieren inversiones en infraestructura en am-

bos países en autopistas, puertos, aduanas, pasos fronterizos y zonas de desarrollo logístico para instalación de empresas logísticas, industriales y servicios estratégicos. En el caso de Paraguay, la implementación de esta iniciativa tiene especial interés debido a que Chile es el principal destino de la carne paraguaya, el segundo producto de exportación de esa nación, con ventas que hasta enero pasado alcanzaron los 42,2 millones de dólares.

D El acuerdo para potenciar la logística y la infraestructura binacional tiene, además, un componente de seguridad. Un corredor de esta magnitud solo es viable si se garantiza el control fronterizo y la lucha contra el crimen organizado que opera en las rutas terrestres. No hay comercio próspero sin rutas seguras, y la cooperación con Paraguay en inteligencia y vigilancia fronteriza es relevante.

La implementación del corredor requiere no solo voluntad política, sino una inversión soste-

Impulso de los gobiernos al corredor bioceánico

Álvaro Peña
Académico PUCV
Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI).



nida y una coordinación permanente. Chile debe modernizar sus puertos y agilizar sus aduanas, mientras que Paraguay debe culminar las obras en el Chaco.

Así, las fronteras se abren estratégicamente para el desarrollo. Si estas obras faltantes se concretan, este proyecto logístico dejará de ser un trazado para convertirse en la columna vertebral de una integración real, donde Chile potenciará su comercio exterior, lo que genera crecimiento y empleo.