



Columna

*Herman Cortés C.  
Investigador - Consultor en Integración*



## Ferrocarril, complemento del Corredor Bioceánico

Este 2026 se anuncia como el inicio operativo del Corredor Bioceánico de Capricornio (o Corredor Vial), 10 años después de que empezara -en reunión realizada en Antofagasta- la coordinación de los Gobiernos Nacionales de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay para cumplir lo dispuesto en la "Declaración de Asunción" del 21 de diciembre de 2015, que generó esta megaobra. No son tantos años, como se comenta erradamente, porque es un lapso lógico para una iniciativa de esta envergadura. Por lo tanto, es necesario recordar desde ya la necesidad de disponer también de un Corredor Ferroviario Bioceánico que complementará al corredor vial, más otra serie de beneficios para todas las regiones por donde pasarán las vías férreas. Pero también es conveniente agilizar iniciativas para incrementar el trazado y uso de trenes -de carga y de pasajeros- dentro de nuestra Región de Antofagasta.

Ambos temas fueron tratados en un seminario sobre logística, realizado hace algunos meses entre la División de Logística del Gobierno Regional y el Consejo de Políticas de Infraestructura, obviamente centrado en el corredor vial, pero en el que se destacó la importancia del ferrocarril para el transporte de cargas y pasajeros, tanto por representantes de ese organismo nacional especializado en el tema, como por el Gobernador Regional de Antofagasta y también por un brasileño presente en el evento, el presidente de Fundación Araucaria, ente encargado de la coordinación entre los sectores públicos, empresariales y académicos del Estado Paraná para el desarrollo científico y tecnológico, que practica una clara proyección internacional al hinterland del Trópico de Capricornio. Este úl-

timo informó del interés por el corredor ferroviario, tanto de ese Estado brasileño -fronterizo con Mato Grosso do Sul- como también del Estado de Santa Catarina, más los sectores empresariales y universitarios del área fronteriza compartida entre Argentina, Brasil y Paraguay. Ese interés es vital para concretar este proyecto ferroviario, no sólo porque las únicas áreas donde no está completo el trazado ferroviario es en Paraguay y en parte de Brasil (ya que en Chile y Argentina existen y están utilizables las vías férreas, desde Antofagasta a Salta y de allí al puerto fluvial de Barranqueras, entre las provincias del Chaco y de Corrientes, en el noreste argentino, limítrofe con Paraguay). También es fundamental que entre Brasil y Paraguay podrían contar con el financiamiento necesario para construir los casi 800 kms. faltantes entre ambos países, del total de algo más de 3.000 kms. desde los puertos de Antofagasta, en el Pacífico, y Paranaguá, en el Atlántico.

La importancia del ferrocarril fue destacada recientemente en el Congreso "Futuro 2026" por el gerente general de EFE Trenes de Chile, quien expuso la visión del ferrocarril como sistema eficiente, sostenible y complementario a los demás medios de transporte, resaltando su capacidad para reducir los niveles de contaminación frente a otros transportes. Precisó que, en trayectos menores a mil kilómetros, el tren es entre un 80% y 95% más eficiente. Ciertamente, lo lógico será que en la modernización de las actuales vías férreas y construcción de las pocas faltantes para completar este Corredor Bioceánico Ferroviario se opte por un tren eléctrico o quizás por hidrógeno verde. Lo importante será que desde este año se impulse este proyecto.