

Impulsan reactivación ferroviaria en América Latina con una mirada logística estratégica

Con una red subutilizada y altos costos logísticos, la región necesita más inversión, interoperabilidad y visión estratégica para reactivar el tren como solución logística.

Ya se han destinado más de 2.000 millones de dólares para proyectos ferroviarios.

Actualmente, más del 80% de la carga en América Latina se mueve por carretera. Esta sobrerrepresentación no solo encarece el sistema, sino que agrava su huella ambiental (Foto: Shutterstock)

La apuesta por el ferrocarril como eje estructurante de la logística regional volvió al centro de la escena durante el Foro Internacional por la Reactivación Ferroviaria, celebrado en Bogotá. Convocado por CAF -Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe— junto al Ministerio de Transporte de Colombia, el evento dejó en claro que el tren dejó de ser una postal del pasado para convertirse en una solución clave a los desafíos logísticos de América Latina.

“El ferrocarril no es solo un recuerdo, es una apuesta concreta por un futuro más competitivo, sostenible e integrado”, afirmó Sergio Díaz-Granados, presidente ejecutivo de CAF, en la apertura. La declaración resumió el espíritu del encuentro: reposicionar al tren como solución logística eficiente, segura y sustentable, capaz de reducir los costos logísticos —hoy entre el 14% y 18% del PBI en la región— y conectar economías



rurales y urbanas con un menor impacto ambiental.

INTERMODALIDAD, CONECTIVIDAD Y EFICIENCIA

Uno de los ejes clave fue la necesidad de desarrollar redes ferroviarias interoperables, conectadas con otros modos de transporte y pensadas desde una lógica intermodal. “No se trata de reemplazar el camión, sino de articular modos. La logística tiene que sumar, no dividir”, remarcó la ministra de Transporte de Colombia, señalando la necesidad de superar la aparente competencia entre ferrocarril y transporte vial.

Actualmente, más del 80% de la carga en América Latina se mueve por carretera. Esta sobrerrepresentación no solo encarece el sistema, sino que agrava su

huella ambiental. Frente a esto, los participantes del foro coincidieron en que la planificación ferroviaria debe articularse con rutas, puertos y aeropuertos, y orientarse a crear verdaderos corredores logísticos.

“La baja integración ferroviaria limita el comercio intrarregional, que hoy no supera el 20% en América Latina. Es un déficit estructural que impacta directamente en la



logística”, explicó Ángel Cárdenas, gerente de Infraestructura para el Desarrollo de CAF. Casos como los corredores bioceánicos entre Bolivia,

Brasil y Perú —aún desconectados— fueron mencionados como ejemplos de oportunidades perdidas por la falta de interoperabilidad técnica.





**MÁS QUE UN
 TRANSPORTE: UN
 MOTOR DE DESARROLLO
 TERRITORIAL**

Además del impacto logístico, el foro subrayó que el ferrocarril puede ser un potente instrumento de desarrollo territorial. Con menor emisión de gases de efecto invernadero —hasta un 80% menos que el transporte vial—, permite reducir la huella ambiental del comercio y promueve la cohesión social al conectar poblaciones aisladas con centros de producción y servicios. Ejemplos concretos como el Corredor Dorado de Colombia, que duplicó su carga movilizada en un año, mostraron que los beneficios logísticos ya están en marcha. “Cada municipio que se conecta a la red férrea suma oportunidades productivas, turísticas y logísticas. La reactivación del tren es una política de justicia territorial”, expresó la ministra.



**UNA RED REGIONAL
 EN CONSTRUCCIÓN**

CAF presentó además los avances en proyectos ferroviarios estructurantes que ya financia en países como Chile, Uruguay, Argentina, Perú y Panamá. En Uruguay, por ejemplo, se destacó la concesión del Ferrocarril Central —con más de 270 km entre Montevideo y Paso de los Toros— como una alternativa clave para la logística regional, especialmente ante crisis hídricas que afectan la navegabilidad del Paraná. En paralelo, el foro permitió

ambiciosas iniciativas en curso como el tren interoceánico colombiano, con potencial para conectar el Atlántico y el Pacífico y convertirse en una de las obras más relevantes del hemisferio.

**UNA NUEVA AGENDA
 FERROVIARIA**

La CAF reafirmó su compromiso de convertirse en un banco verde y de integración regional. En los últimos cuatro años, ya destinó más de 2.000 millones de dólares a proyectos ferroviarios, y planea ampliar su asistencia técnica y financiera para cerrar la brecha

que impide escalar estos planes. El mensaje final fue claro: la reactivación ferroviaria no es una moda

ni una nostalgia. Es una estrategia logística integral que debe ser apropiada por la sociedad, sostenida más allá

de los ciclos políticos, e integrada a los objetivos de desarrollo sostenible, competitividad e inclusión de la región.

Expansión ferroviaria en Chile

La expansión ferroviaria experimentada en Chile a fines del siglo XIX y comienzos del XX tuvo su origen en el intento de integración a un sistema económico fundado en el progreso. Con este fin, gobierno y privados se enfocaron en implementar adelantos tecnológicos a lo largo del país. Se entendía el progreso como la adaptación de la economía nacional a la mundial, ofertando a los países industrializados materias primas como cobre, carbón, salitre y otros minerales. Los obstáculos que imponía la geografía a este proyecto eran posibles de sortear a través de obras ingenieriles y adelantos tecnológicos como el ferrocarril. Las líneas férreas unieron los centros productivos del país con las ciudades o puertos desde donde se distribuía la materia prima a los principales centros industriales del mundo. El traslado de personas, ideas, mercancías y modas a través del país también creció. El concepto de comunidad nacional se apoyó en este medio de transporte que transfirió a gran parte de las alejadas regiones los símbolos de la modernidad. Es posible vislumbrar el proceso de implementación del trazado ferroviario en Chile a través de dos modelos: el privado y el estatal. Los trenes salitreros en el norte y trenes carboníferos en el centro y sur fueron construidos por las empresas extranjeras que explotaban yacimientos mineros. La iniciativa privada careció de una planificación que permitiera crear un sistema integrado de transporte de personas y productos. En Antofagasta, por

ejemplo, la prioridad era desplazar los minerales producidos por la industria del salitre desde el interior del desierto hacia los puertos de embarque, por lo que se crearon una serie de vías inarticuladas. El presidente José Manuel Balmaceda fue uno de los grandes impulsores de la intervención estatal en la planificación de los ferrocarriles, pues a su juicio el tren contribuiría decisivamente a consolidar una nación próspera a nivel económico, social y político. La construcción del viaducto del Malleco fue el reflejo de este impulso. Su edificación, terminada en 1890 durante el gobierno de Balmaceda, fue un emblema de la ingeniería metálica de gran envergadura. Su consumación permitió la rápida conexión del sur del país. El ferrocarril Trasandino (Los Andes-Mendoza) por la zona de Juncal fue un hito. Inaugurado en abril de 1910, concretó uno de los desafíos de ingeniería más complejos del transporte ferroviario: la construcción de una vía que atravesara la cordillera de los Andes. Su creación obedeció al interés de las potencias económicas occidentales por mejorar el comercio internacional con sus colonias a través de una vía entre el Pacífico y el Atlántico sur. La elite económica chilena también estaba interesada en esta ruta, pues estaba inquieta por la construcción del Canal de Panamá y los trastornos financieros que ello podría ocasionar a la economía nacional, sobre todo de Valparaíso. Para 1910 Chile contaba con una completa red de trenes desde Iquique a Puerto Montt con más de 8.883 kilómetros de líneas férreas.