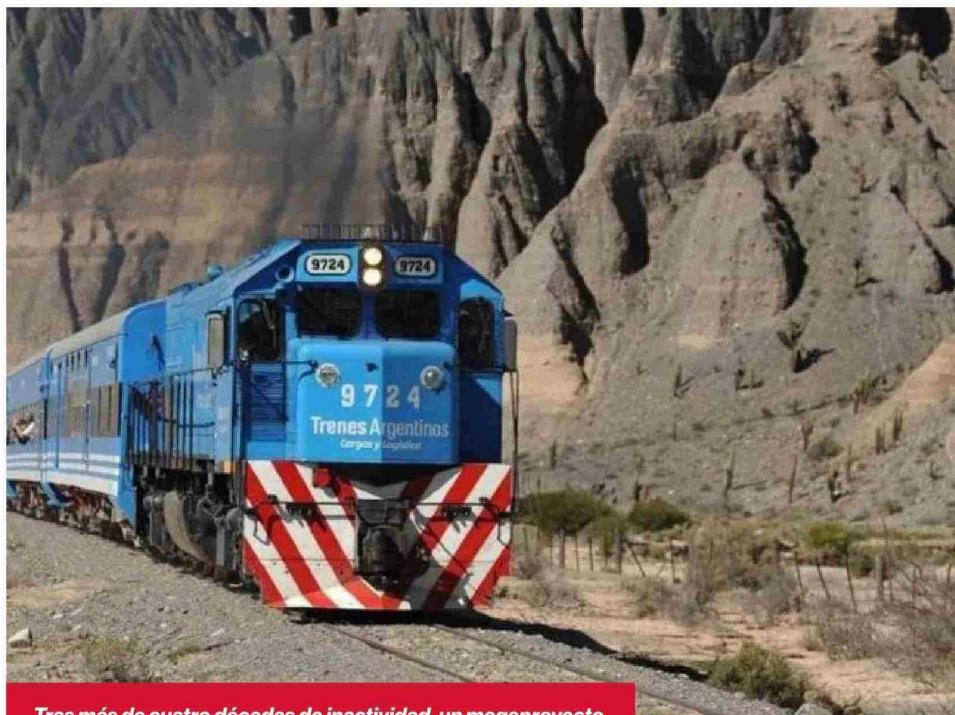


Vuelve el Tren Trasandino: El ambicioso corredor bioceánico que busca unir Chile y Argentina por rieles



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 une 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 ESTRÁTÉGICO 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 sufrió 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 Málargüe, 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.