

Chile tiene la llave para ser el puente dorado entre el Atlántico y el Asia-Pacífico

El Corredor Bioceánico Capricornio posiciona a los puertos de Antofagasta, Iquique y Tocopilla como los nuevos ejes estratégicos del comercio mundial, impulsando una transformación económica sin precedentes para la macrozona norte.



El proyecto del Corredor Bioceánico Capricornio no es solo una obra de infraestructura vial; es el rediseño del mapa comercial de América del Sur. Para Chile, consolidarse como la puerta de salida de este corredor que conecta el Puerto de Santos en el Atlántico con Antofagasta, Iquique y Tocopilla en el Pacífico, representa una oportunidad histórica de transformación económica y geopolítica.

El "Hub" logístico del Pacífico

La principal ventaja para Chile radica en su posición geográfica privilegiada. Al ser el destino final del corredor, los puertos del norte grande se transforman en puntos de transferencia obligatorios para las exportaciones de Brasil, Paraguay y Argentina con destino al mercado asiático.

El corredor bioceánico se trata de una ruta de 2.250 kilómetros que conecta los puertos brasileños de Santos y Sao Paulo, cruza por Campo Grande y Paraguay (puente Carmelo Peralta-Puerto Murtinho), ingresa a Chile por los pasos de Jama y Sico, y distribuye la carga hacia los puertos de Iquique, Tocopilla, Mejillones y Antofagasta.

- Reducción de tiempos y costos: actualmente, gran parte de la carga brasileña debe cruzar el Canal de Panamá o rodear el Cabo de Hornos. El corredor reduce los tiempos de transporte hacia Asia en aproximadamente 12 a 15 días, lo que otorga una competitividad sin precedentes a los productos de la región.

- Aumento de la actividad portuaria: puertos como Antofagasta, Iquique y Tocopilla verán un incremento masivo en el flujo de carga, lo que obliga y justifica inversiones en modernización tecnológica y ampliación de calados. En septiembre pasado se realizó el seminario "Infraestructura Logística para la Consolidación del Corredor Bioceánico en la Región de Antofagasta", instancia organizada por el Gobierno Regional de Antofagasta y el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), mientras que el anfitrión fue el Ferrocarril de Antofagasta (FCAB).

Dicho evento se constituyó como un hito fundacional para la reconfiguración estratégica del territorio, marcando la hoja de ruta para transitar desde la identidad de "enclave minero" hacia una plataforma logística y de servicios de clase mundial.

Además, se estableció que la inversión privada es un motor fundamental e insustituible para potenciar la base habilitante

estatal -cuyo compromiso se materializa en el convenio GORE-MOP por \$700.000 millones-, direccionando estos esfuerzos hacia el desafío técnico más crítico identificado en el encuentro: la imperiosa necesidad de lograr una complementariedad operativa total entre la infraestructura vial, el modo ferroviario y el sistema portuario. Esta sincronización del trínomio camión-tren-puerto resulta esencial para superar la visión restringida de una simple carretera y consolidar un verdadero ecosistema logístico multimodal, donde la reactivación del ferrocarril de carga y la especialización colaborativa de los puertos de Antofagasta y Mejillones permitan absorber eficientemente la demanda del Cono Sur, transformando esta dinámica industrial en un mecanismo efectivo que permita "hacer ciudad" y así mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región.

Mirada del GORE

El gobernador de Antofagasta, Ricardo Díaz, planteó en dicho seminario que la urgencia de establecer una gobernanza técnica y política capaz de sostener proyectos de envergadura, con especial énfasis en el corredor bioceánico. Para el ejecutivo regio-

nal, esta infraestructura no debe ser solo una ruta de tránsito, sino un ecosistema donde la empresa pública y privada interactúen bajo una lógica de ganancia compartida y desarrollo mutuo.

Proyectó cómo el éxito de estas iniciativas de infraestructura apalancaría un cambio profundo en el tejido urbano y social. Argumentó que el fortalecimiento industrial traerá consigo la diversificación del empleo y la atracción de nuevo capital humano, obligando a repensar la ciudad desde un urbanismo moderno, con mejores sistemas de transporte, escuelas y servicios.

De esta forma, la llegada de este flujo comercial no beneficia solo a los dueños de los barcos; genera un efecto multiplicador en las economías locales de las regiones de Antofagasta y Tarapacá.

Por tanto, se requiere la creación de puertos secos, centros de acopio, zonas de descanso para transportistas y servicios de mantenimiento mecánico a gran escala.

A su vez, el tránsito constante de personas y mercancías fomenta la industria de servicios, desde la alimentación hasta el alojamiento, dinamizando ciudades que hoy dependen excesivamente de la minería.

David Fernández, gerente general de FCAB, sostuvo que los co-

rredores bioceánicos no deben verse como una aspiración lejana, sino como una "responsabilidad compartida". El mensaje fue claro al señalar que la infraestructura y la logística son el motor de la competitividad actual, y que el crecimiento de las próximas décadas pertenecerá a aquellos países que logren integrar sus territorios de manera eficiente.

Reforzó la convicción de que el futuro logístico se construye mediante alianzas público privadas, cooperación regional y una visión de largo plazo. Para el anfitrión, el corredor es, ante todo, una oportunidad histórica para transformar la logística de todos los actores involucrados.

Visión de la Empresa Portuaria

En el caso de la Empresa Portuaria de Antofagasta (EPA), su gerente general, Carlos Escobar, definió en el mencionado encuentro a la institución como un ente "inseparable" de la red ferroviaria internacional y de los pasos fronterizos que conectan con el corredor bioceánico y el Asia Pacífico.

Uno de los puntos centrales del diagnóstico fue la redefinición del rol de Antofagasta en la economía nacional. El ejecutivo argumentó que, mientras los puertos de la zona central actúan principalmente como puntos de entrada de im-

portaciones (donde el país "gasta"), la Región de Antofagasta opera como la "sala de ventas de Chile". Las cifras respaldan esta visión: por las aduanas de la región transita cerca del 35% del valor FOB de las exportaciones nacionales. Escobar subrayó que el 95% de la carga regional pasa por los puertos, lo que exige que las instalaciones de esta "vitrina comercial" tengan el más alto estándar. "Estamos al debe con eso y tenemos que mejorar la infraestructura; aquí hay una oportunidad", sentenció.

Carlos Escobar concluyó su intervención con un llamado al sector privado. Señaló que la inversión pública de 100 millones de dólares para los próximos 4 o 5 años es la base habilitante ("nosotros ponemos la base"), pero el éxito del corredor bioceánico y la conexión con el Asia Pacífico requiere que los privados multipliquen esa inversión. Con la inmensa demanda de exportaciones desde Brasil hacia China en el horizonte, Antofagasta se posiciona como el centro neurálgico del norte para dar salida a esa producción, siempre que la infraestructura esté preparada para el desafío.

Continúa en la página 8...

...viene de la página 6.

Diversificación de la matriz productiva

Históricamente, el norte de Chile ha sido dependiente del cobre. Pero el Corredor Bioceánico permite "romper el mono-producto" a través de cadenas de valor regionales, donde Chile puede importar materias primas desde el Mato Grosso (Brasil) o el Chaco paraguayo, procesarlas en zonas francas chilenas (como la ZOFRI en Iquique) y reexportarlas con valor agregado, aprovechando los Tratados de Libre Comercio (TLC) que Chile tiene vigentes.

También a través de encadenamientos productivos, esto es, pequeñas y medianas empresas locales podrán integrarse a la cadena de suministro de las grandes exportadoras agroindustriales del Cono Sur.

Adicionalmente, formar parte de este eje fortalece la voz de Chile en el bloque regional. Al ser el facilitador del comercio entre el Mercosur y Asia-Pacífico, Chile se vuelve un socio estratégico indispensable para las potencias del Atlántico.

Esta integración promueve la estabilidad política y la cooperación en temas de seguridad fronteriza, aduanas integradas y estándares fitosanita-

rios comunes, simplificando la burocracia que históricamente ha frenado el desarrollo latinoamericano.

Infraestructura y conectividad

La inversión pública y privada necesaria para mantener este estándar de tráfico obviamente redundará en mejores carreteras y telecomunicaciones para los habitantes de las zonas aisladas del norte chileno. El mejoramiento de las rutas internacionales (como los pasos de Sico y Jama) beneficia directamente la conectividad interna del país.

Pero Juan Alberto Ruiz, gerente general del Complejo Portuario Mejillones, señaló en el seminario "Infraestructura Logística para la Consolidación del Corredor Bioceánico en la Región de Antofagasta", que "cuando hablamos del corredor, no estamos hablando solo de una carretera". Para el ejecutivo, el éxito de esta iniciativa depende de la articulación de un ecosistema logístico completo que integra ferrocarriles (Ferroarril, FCAB), autoridades fiscalizadoras (Aduanas, SAG), muelles, sitios de apoyo y servicios.

Respecto al Corredor de

Capricornio, Carlos Cruz, director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), hizo en aquella ocasión una distinción crucial: mientras en Chile se tiende a considerar principalmente como un desafío vial, para Brasil, Argentina y Paraguay es un proyecto inherente y multimodal. Se advirtió que la vialidad por sí sola es insuficiente para los volúmenes de carga proyectados. Por tanto, es imperativo eliminar esa restricción mental e integrar activamente el ferrocarril (FFCC) como complemento hegemónico para el desarrollo de la actividad económica.

Para el resto del continente, Chile es el puente hacia el mercado más dinámico del mundo (Asia). Para Chile, este proyecto es la llave para descentralizar la economía, potenciar el norte grande y dejar de ser un país al "fin del mundo" para convertirse en el centro logístico del hemisferio sur.

La clave del éxito dependerá de la capacidad de los puertos de Antofagasta, Iquique y Tocopilla para escalar sus operaciones y de una gestión aduanera ágil que convierta la frontera en un facilitador, no en un obstáculo.

