



Corredor Bioceánico Capricornio

En qué va la ruta que conectará el Atlántico con el Pacífico en el Norte de Chile

El Corredor Bioceánico Capricornio es un proyecto de alta importancia para la interconexión terrestre de los cuatro países cuyo territorio atravesará una vez listo. Se trata de una obra que unirá vía terrestre los océanos Pacífico y Atlántico, cuyos extremos serán Antofagasta, Mejillones e Iquique en Chile, y, por el otro lado, Santos, el puerto de Sao Paulo en Brasil. Tendrá una extensión de 2.250 kilómetros y unirá, junto a ambos países, a Argentina y Paraguay. Justamente su nombre hace referencia que seguirá el paralelo del Trópico de Capricornio, que en Chile pasa por Antofagasta. De acuerdo al avance de las obras e inversiones definidas, se estima que en el segundo semestre de 2025 estaría operativo.

Recientemente, el Presidente chileno Gabriel Boric hizo una visita de trabajo a Paraguay, donde se reunió con su par guaraní, en que parte importante de las conversaciones trató sobre esta materia. Tras su visita a Asunción, se conformó una comisión especial, encabezada por el ministro de Economía, Nicolás Grau, a fin de coordinar a las agencias públicas involucradas en la iniciativa.

El proyecto ha ido avanzando, tanto material como institucionalmente. En 2022, representantes de los cuatro países firmaron la Declaración de Antofagasta, y el punto central fue la aduana integrada en el Paso de Sico, que une la Región de Antofagasta con la provincia argentina de Salta. Ahí se trató el impulso a cómo

se gestionará el corredor. Las obras viales se realizan en los cuatro países y recientemente fue entregada la modernizada ruta 24 de Antofagasta, que es vital en el tramo final occidental del Corredor.

Con Capricornio, las oportunidades se expanden para el transporte carretero de carga. La Confedera-





ción Nacional de Dueños de Camiones de Chile considera este megaproyecto fundamental para la conexión interoceánica del Conosur americano. Primero, aumentará significativamente las opciones de desarrollar áreas comerciales de nuestro norte; también permitirá situar a Mejillones en un puerto de gran escala, capaz de competir con, por ejemplo, el de Chancay en Perú. Este tema fue parte de los contenidos de la visita del presidente de Brasil a Chile, Lula da Silva, en agosto, ocasión en que se abordó la relevancia del proyecto.

En palabras de Carlos Cruz, director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura, el potencial del corredor Capricornio tiene por finalidad "aprovechar nuestra ubicación estratégica como puerta de entrada -salida- de los países del Cono Sur al Asia Pacífico. Nuestras ventajas comparativas no se limitan a la disposición de minerales, a un clima privilegiado para la agricultura y el rubro forestal, una costa con un potencial pesquero y a la capacidad de generar energías renovables no convencionales, sino que también a nuestra localización estratégica".

Cruz señala que "promover Mejillones como un puerto

de gran escala es visionario: el propósito fue convertirse en una plataforma significativa para facilitar el comercio exterior nacional y proveer servicios a los países de la región, generando un impacto productivo y de desarrollo en el norte grande". Si bien Mejillones ha tenido otra evolución, la oportunidad sigue siendo válida y el experto destaca que es valioso sumarse activamente al desarrollo de la infraestructura vial que origina el corredor.



La visión geopolítica

Para la CNDC un proyecto como Capricornio implica una visión geopolítica, por el contexto regional. Actualmente Perú, con capitales chinos, ha desarrollado el megapuerto de Chancay, cercano a Lima. Chancay estará en operaciones en 2025, en unos meses más. Podrá recibir naves de hasta 400 metros de eslora y a su inauguración está casi confirmado que asistirá el mismísimo presidente de China, Xi Jinping.

Por sola posición geográfica, los peruanos cuentan con una ventaja para que los grandes barcos portacontenedores prefieran operar con este puerto, antes que los terminales chilenos: la distancia entre los mercados de ambas riberas del Pacífico es más corta en comparación a San Antonio o Valparaíso. Y eso significa ahorros operativos para los usuarios, es decir, tarifas más baratas y atractivas. Pero Chile no ha desarrollado proyectos de megapuertos, aunque es algo de elevadísima importancia. Cada vez que se ha abierto la discusión el resultado ha sido cero. Para los transportistas el tema es bien simple: a más carga, más fletes, más viajes, mejores negocios.

Hay muchos actores que manifiestan posiciones en el tema corredores bioceánicos. Uno de ellos es Alfonso Sánchez Díaz, presidente de la Comunidad Logística Biprovincial El Loa – Tocopilla y que lideró la filial Calama de la Cámara Chilena de la Construcción. El especialista llama a concretar pronto el megaproyecto, y pone en contraste lo que está haciendo Perú.

"Advertimos al GORE -gobierno regional- en enero una nueva amenaza derivada de la visión chino-peruana respecto de convertirse en el puerto más importante del Cono Sur Pacífico, ahora se trata de un gigapuerto en Corfo, en la región de Arequipa -sur peruano-, capaz de recibir buques con capacidad de hasta 26.000 TEU. Perú se juega la carta de administrar los cinco millones de TEUs al año que mueven los puertos chilenos, y ellos movilizan 2,5 millones. No podemos perder de vista construir nuestro propio gigapuerto, en especial en el punto de salida del Corredor Bioceánico Trópico de Capricornio".

Alfonso Sánchez señala que "siempre hemos propuesto la zona de Tocopilla, por varias razones. De no hacerlo seremos los Uber o los Cabify del sistema portuario del Cono Sur Pacífico enriqueciendo las arcas peruanas, exportando nuestro PIB". ¿Cuál es el significado de estas palabras? Que de consolidarse Chancay u otro megapuerto peruano, está la amenaza de perder el liderato del comercio marítimo del Pacífico sudamericano. Y que los puertos chilenos pasen a ser meros alimentadores de los de nuestros vecinos del norte".

Poner en marcha el proyecto Corredor Capricornio será una oportunidad para desarrollar la posición marítima de Chile y ganar mercados internacionales antes que lo hagan otros.