



**CARLOS GRAÑA
SARMIENTO**

Periodista

Corredor Bioceánico Capricornio

El Corredor Bioceánico Capricornio intentará unir la costa del pacífico chileno con Brasil, Paraguay, y el Noroeste de Argentina. Es un ambicioso proyecto, y esta carretera cuya longitud estimada será de 2.200 km, pasará por Argentina, Brasil, Chile y Paraguay tiene como objetivo facilitar la vida a los campesinos a través de una carretera digna para transportar sus productos agrícolas y ganaderos a los puertos tanto del Pacífico como del Atlántico. Intentará también aumentar el comercio internacional y mejorar la competitividad entre las naciones, que forman parte de este proyecto vial de gran magnitud de América Latina. El desempeño de la logística será fundamental para convalidar el proyecto, esencialmente cuando se trata el uso de las vías entre las fronteras. El Corredor Bioceánico Capricornio es el proyecto más atractivo de integración física y comercial en América del Sur. Facilitaran las exportaciones a Asia y particularmente a China, para acceder a los puertos del Pacífico. Los proyectos incluyen coordinar y desarrollar infraestructuras viales, ferroviarias, fluviales y portuarias para habilitar la circulación de bienes y personas entre los cuatro países.

Los Estados de Mato Grosso y Mato Grosso del Sur, situados en el centro Oeste de Brasil, lo considera como una oportunidad gigantesca para la conectividad entre América del Sur y Asia para un mercado demandante de productos y con la competitividad a flote dado que el servicio de infraestructura brasileño es el más avanzado de la región en comparación con los demás países. Los territorios mencionados de Brasil están más cerca de los puertos ubicados en el Océano Pacífico, que el puerto de Santo, Estado de Sao Pablo, en Océano Atlántico, donde hoy embarcan sus productos agrícolas y ganaderos, que transportan a los mercados del mundo. El Estado de Mato Grosso es el mayor productor de soja, maíz y algodón de Brasil. De allí su interés por potenciar el desarrollo corredor bioceánico de Sudamérica, que se conectará con Brasil, Paraguay, Argentina y Chile.

Se estima que un carguero que desde el Atlántico sudamericano lleva exportaciones al Asia, demora uno 10 días, en hacer la travesía hasta el Canal de Panamá para ingresar al océano Pacífico. Otro tanto ocurre con los navíos que zarpan desde el Pacífico suramericano con productos destinados al mercado de Europa. La construcción de corredores bioceánicos plantea un ahorro de tiempo como de costo.

El Perú y Brasil, por su parte, construyeron una Ruta Interoceánica, eje de conexión vial entre Brasil y Perú que conecta el océano Atlántico en el extremo brasileño con el océano Pacífico en el extremo peruano, atravesando la región sudamericana por su parte central. Con esta obra Perú habilitó un acceso directo a los mercados

del occidente brasileño, así como una nueva ruta hacia África y Europa. Brasil logró una salida directa hacia Oceanía y Asia mercados de más de 2500 millones de habitantes.

El Perú tiene frontera con Brasil y los Estados de Acre y Rondonia están interesados en sacar sus exportaciones agrícolas y ganaderas por los puertos del Perú, ubicados en el Pacífico Sur.

Bolivia, que tiene una posición estratégica en el Cono Central de Sudamérica, tiene que ser incluida en este proyecto de corredores bioceánicos, que fortalecen el proceso de integración de América Latina.

Bolivia posee fronteras con Chile, Argentina, Brasil y Paraguay y tiene grandes riquezas. Sus principales productos de exportación son la minería, los hidrocarburos, la soja, el gas, el petróleo, los productos manufacturados y la ganadería. Esta nación andina construye también carreteras interoceánicas, que se conectan con el Corredor Bioceánico que construyen Chile, Argentina, Paraguay y Brasil.

Una quinta parte de esta carretera (unos 530 km) atravesará el Gran Chaco del Paraguay, reconocida reserva medioambiental del país sudamericano, que es hogar de los jaguares, osos hormigueros, variedad infinita de plantas, es considerado uno de los sitios con mayor biodiversidad del planeta.

Este ambicioso proyecto de infraestructura propuesto desde 2015 por los gobiernos de los cuatro países suramericanos tiene la meta de unir con una autopista los puertos ubicados en el Pacífico como Antofagasta, Mejillones, Tocopilla e Iquique con el puerto de la costa atlántica brasileña, de Santos. La inversión estimada es de 10 mil millones de dólares, y cada país se responsabiliza de cumplir con los tramos, costos y plazos que le corresponden, hasta ahora el plazo para la entrega de esta mega obra se estima, que será en 2025.

La carretera atravesará las regiones de Mato Grosso del Sur en Brasil, el Gran Chaco en Paraguay, las provincias de Salta y Jujuy en Argentina y las regiones de Antofagasta y Tarapacá en Chile.

A principios de este 2023 los presidentes de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay han reconfirmado su compromiso con esta obra y el deseo de acelerar los trabajos. Al parecer el más avanzado en los tramos es Paraguay, ya ha confirmado que uno de los tres tramos de su territorio está listo y activo. Se trata del tramo 1 del corredor oceánico. Este primer tramo parte desde la localidad de Carmelo Peralta, en la frontera con Brasil y llega hasta Loma Plata del Chaco paraguayo.

En los tramos que le corresponden al Paraguay el ejecutivo ha anunciado una inversión de 350 millones de dólares. Antes, el camino era de terracería, pero con

la construcción de este tramo carretero el acceso a regiones del gran Chaco es más rápido y fácil. Siendo un terreno con mucha maleza esta se tiene que atender y cortar constantemente, porque, la mala hierba encuentra su camino y vuelve.

Para el segundo tramo, las autoridades paraguayas han informado que éste está todavía en suspenso, ya que si bien existe una interconexión entre el tramo 1 y 3 a través de Loma Plata, con la construcción del tramo 2, de 110 km y se extenderá entre las localidades de Centinela y Mariscal Estigarribia, se alcanzará un trayecto recto que implicará un ahorro de unos 70km.

Esta gigantesca obra le dará la posibilidad al Paraguay prácticamente satisface todas las necesidades de tránsito pesado entre los dos océanos, el Pacífico y el Atlántico. Por la conexión entre Mato Grosso del Sur que es la zona de producción por excelencia de Brasil y tendrá como destino final los puertos del norte de Chile.

El sector económico paraguayo que se verá beneficiado será el sector primario con valor agregado, es decir transporte de carga, de carne, arroz y otros productos alimentarios. Con esto llevado a cabo, Paraguay se convertirá en un centro logístico del centro del continente americano. Las obras tendrán una duración de dos años y en el contrato suscrito por el gobierno, se estipula cumplir con otros 10 años para el mantenimiento. El ministro de hacienda del Paraguay, Oscar Llamosas, destacó que la obra representa un ahorro de tiempo y recursos que redundará en mayores beneficios.

El funcionario dijo esta carretera le dará más oportunidades de empleo a la gente y atraerá trabajadores de otras regiones paraguayas.

Sin embargo, acciones como la deforestación han afectado el ecosistema y pobladores de comunidades indígenas de los "ayoreo", grupo que pertenece a los primeros pobladores del Chaco. Ellos no ven para nada con entusiasmo este proyecto. La tala de árboles en favor de la ganadería no les parece algo congruente con la conservación del ya frágil ecosistema.

El presidente del Paraguay reconoce los beneficios de la carretera, especialmente comercial, y también que la obra atraerá mayor número de trabajadores al Chaco. Recalcó el Sr. Mario Abdo Benítez que siempre que las leyes se cumplan, habrá un impacto positivo. La disposición del ejecutivo paraguayo es que la deforestación en el Chaco no puede superar el 50% del latifundio y menos en algunas áreas en donde la biodiversidad está amenazada.

Los ambientalistas no están de acuerdo, alegando que las medidas son insuficientes, y el impacto de la deforestación y la tala de árboles por la construcción de carreteras tendrá un impacto negativo sobre el ecosistema.