



Carlos Graña Sarmiento  
 Periodista

# Corredores Bioceánico Central y Capricornio



Gabriel Boric Font presidente de Chile está impulsado el Corredor Bioceánico Capricornio, que unirá el norte de Chile con la costa del Brasil, cruzando por Argentina y Paraguay. Tras la visita a Chile de Luiz Inácio Lula Da Silva, presidente de Brasil, se conformó una comisión especial, encabezada por el ministro de Economía, Nicolás Grau, para coordinar a las agencias públicas en apoyo a esta iniciativa. Sin embargo, hay que decir que este proyecto de integración física regional no incluye al Estado Plurinacional de Bolivia, que lidera el presidente Luis Arce Catacora. Bolivia tiene límites con la Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá y Región de Antofagasta. Tarapacá posee fronteras con los departamentos de Oruro y Potosí. Bolivia limita al Norte con Brasil, al sureste con Argentina, al este con Paraguay y Brasil, al sur con Chile, al oeste con Perú. La nación andina tiene una posición estratégica en el Sudamérica y no puede estar al margen de este proyecto de integración.

A pesar de no estar incorporados en forma oficial en el proyecto de integración los gobiernos locales de las zonas mencionada, impulsan la construcción de carreteras que las unan con



el Norte Grande de Chile, y los puertos de Iquique, Patillos y Patache. Además promueven la apertura del Hito Fronterizo 60, que desean que sea la Ruta del Litio. Puesto que en los departamentos de Potosí están los yacimientos de litio más grande de Bolivia. En ese espacio territorial andino se encuentra el gran Salar de Uyuni. La carretera que une Uyuni-Hito 60, de longitud de 252,44 kilómetros de pavimento rígido, tiene

seis tramos y está listo su estudio de diseño, según informó el Ministerio de Obras de Bolivia. El costo total, que incluye la carretera y el Centro Multipropósito de Frontera es de \$3.318 millones de bolivianos. En las nuevas condiciones actuales en que se encuentran las fronteras habilitadas, no va a ser posible por ahora, la apertura de un nuevo paso fronterizo, que puede ser utilizado para la migración ilegal, que no

podido ser controlada, tras el flujo de emigrantes venezolanos. El gobierno de Bolivia, a pesar de no estar en el proyecto de construcción del bioceánico de Capricornio, continúa construyendo las carreteras internacionales, que la unen con el Norte de Chile. Bolivia, tiene una ubicación estratégica en el Cono Central de Sudamérica; y no puede estar al margen de este proceso de integración. De allí, que importante que

los gobiernos de Brasil, Argentina, Paraguay y Chile, acuerden la incorporación de esta nación andina, que utiliza los puertos de Arica, Iquique y Antofagasta para sus operaciones comerciales en el Océano Pacífico Sur, al ser una país mediterráneo, en conformidad con el Tratado de 1904, firmado entre Chile y Bolivia. Los proyectos de integración física son relevantes y Bolivia no puede ser excluida, su ubicación en el

centro de Sudamérica ha hecho de que esa cualidad se importante para convertirse en un país de encuentro y una ruta obligada para el tráfico comercial terrestre.

El proyecto, que considera a Bolivia, es el denominado Corredor Océánico Central, que promueve el actual senador de la República Jorge Soria Quiroga, proyectos de integración que el Senador comenzó a impulsar cuando se desempeñaba como Alcalde de Iquique, es decir desde 1992 cuando volvió a ser alcalde de Iquique, tras el retorno de la democracia en Chile, y que hoy continua promoviendo su hijo Mauricio Soria Machiavello, que se desempeña como alcalde de Iquique. Jorge Soria Quiroga es el pionero en la creación de corredores bioceánicos de integración. En los encuentros internacionales, relacionados con los corredores del Cono Central de Sudamérica, el senador, junto a su hijo, han planteado la inclusión de la Bolivia, país que fue aceptado como socio pleno en el Mercosur.

Bolivia, por su parte, ha propuesto formalmente la apertura de un nuevo hito fronterizo, el hito 60. El hito 60 es la 'Ruta del Lito' que viene trabajando Bolivia para poder exportar litio directamente por el puerto de Iquique. Como se recordara, en la reunión XV del Comité de Frontera e Integración Chile-Bolivia, efectuada en Arica, el 13 y 14 de septiembre de 2023, el gobierno de Luis Arce

realizó un pedido formal a su par chileno para habilitar el hito 60, punto fronterizo entre ambos países. El objetivo es construir una carretera para exportar litio desde el salar de Uyuni, esa sería la 'Ruta del Lito'.

Además del pedido de habilitar este punto fronterizo, la Aduana Nacional de Bolivia ha ofrecido mobiliario o infraestructura modular para que se pueda instalar la aduana chilena y poder tener este punto fronterizo funcionando. Esta disposición de Bolivia se manifestó en la reunión de integración mencionada.

Desde la década de los 90, en Chile se ha hablado de aprovechar nuestra ubicación estratégica como puerta de entrada 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, a una costa con un potencial pesquero y a la capacidad de generar energías renovables no convencionales, sino que también a nuestra localización estratégica. Los países de la cuenca del Pacífico son nuestros principales socios comerciales y, de no mediar conflictos internacionales que alteren las relaciones, esta tendencia probablemente continuará por largo tiempo.

En ese contexto, la decisión de promover Iquique como un puerto de gran escala fue visionaria: 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. Estas propuestas de desarrollo portuario y conectividad de Sudamérica, fueron impulsadas desde la Municipalidad de Iquique, cuando era alcalde Jorge Soria Quiroga. Sin embargo, los puertos de la Región de Tarapacá no se han preparado para los grandes desafíos, que significan la construcción del Corredor Central y el de Capricornio, que se conecta con la Región de Antofagasta.

Los puertos de Tarapacá, Iquique, Patillos y Patache debe estar preparados para recibir las grandes naves, que se emplean en el comercio internacional. Los puertos tiene que modernizarse y estar listos para estas actividades portuarias.

La ciudad de Iquique tiene que estar preparada también no basta, que sólo se construya una carretera bioceánica. Tiene que ampliarse el calado de los puertos para que puedan recibir naves, que transportan 18.000 contenedores. La falta de planificación integrada de infraestructura, la coordinación deficiente entre las diferentes agencias públicas y la falta de una visión compartida del futuro podrían jugar en contra.

No es suficiente con la existencia de un sólo puerto como el de Puerto de Chancay, en Perú, para embarcar las producción minera, agrícola y ganadera, de los países del Cono Sur de América, que quieren sacar sus productos por el Océano Pacífico Sur. Las ciudades cercanas a los puertos del Océano Pacífico Sur tienen que estar unidas a los corredores bioceánicos y disponer de tecnología y

puertos de gran calado, para realizar su comercio marítimo a través de la Cuenca del Pacífico, donde están las economías más grandes del mundo.

Chile tiene una enorme costa de 6.435 km de longitud, y puertos, que están situados en las Regiones de Arica y Parícuta, Tarapacá, Antofagasta, Atacama y Coquimbo, que se pueden conectar con los corredores bioceánicos, que se construyen. Entre los corredores que se construyen están: Central Latitud 30: Porto Alegre (Estado de Río Grande do Sul) en Brasil con el puerto de Coquimbo, en Chile. El proyecto pasa además por las provincias argentinas de Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y San Juan. Atacalar: La ruta se inicia al sur de Brasil y se extiende hasta la región de Atacama en el Norte de Chile, en vinculación con los puertos de Caldera, Chañaral, y Tal-Tal. En tanto, conecta las provincias argentinas de Catamarca, La Rioja, Tucumán y Córdoba. Corredor Binacional Capricornio: Comienza en el puerto de Santos en Brasil (Estado de Sao Paulo), y conecta las regiones de Antofagasta y Tarapacá, Chile. Las rutas se proyectan por el Chaco, en la zona norte de Paraguay, y por las provincias de Salta, Jujuy, en Argentina. En Chile, se unen a los puertos de Antofagasta, Mejillones, Tocopilla e Iquique.

Es necesario contar con una entidad supra ministerial—un Consejo Asesor en Infraestructura— que apoye al Presidente en la visión de largo plazo respecto a nuestras oportunidades y al rol que juegan las obras clave para mejorar nuestra economía.

Los proyectos de construcción de corredores bioceánicos son tareas de Estado, y no sólo de los gobiernos de turno de América del Sur.

