



Boric y Lula revitalizan el corredor interoceánico, una obra para “independizarse de las potencias”

Posted on Abril 24, 2025

Por Sergio Pintado

Brasil y Chile quieren darle el impulso final al corredor interoceánico, una ruta de 2.400 kilómetros que facilitará la llegada de productos al mercado asiático. Expertos consultados por Sputnik destacaron que el proyecto como una alternativa más económica al Canal de Panamá que dará mayor “independencia” en la difícil coyuntura actual.

La sintonía entre los presidentes de Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, y de Chile, Gabriel Boric y la necesidad de sortear las amenazas de aranceles por parte de Estados Unidos parecen ser el cóctel perfecto para hacer resurgir al proyecto del Corredor Interoceánico Capricornio, una herramienta clave para unir la producción industrial brasileña con el mercado asiático.

Luego del encuentro entre ambos mandatarios el 22 de abril, el propio Gobierno brasileño colocó al corredor como “uno de los principales temas tratados”, destacando su utilidad para conectar a los puertos de Sao Paulo, Paraná y Santa Catarina, en Brasil, con los de Iquique, Mejillones y Antofagasta, en Chile, con cerca de 2.400 kilómetros de rutas.

En entrevista para Sputnik, el analista internacional chileno Guillermo Holzmann recordó que el proyecto fue formalizado en la Declaración de Asunción que Brasil, Paraguay, Argentina y Chile firmaron en diciembre de 2015. Desde entonces, recordó el experto, Brasil, Chile y Paraguay han avanzado en las primeras obras y resta el avance en la parte Argentina, con 2026 como fecha estimada de finalización.

“Este corredor interoceánico es altamente conveniente para el sur industrial de Brasil, porque le permitirá sacar su producción a través de los puertos chilenos del norte”, destacó Holzmann, señalando que el proyecto, que se concretará después de tanto tiempo, significa “una línea de integración concreta entre los países”.

También consultado por este medio, el experto chileno en infraestructura portuaria Caupolicán Guerra consideró que una de las claves para que el proyecto recobre una relevancia que parecía haber perdido puede estar en el éxito que ha tenido el megapuerto de Chancay, Perú, cuya finalidad es concentrar el grueso del comercio entre Sudamérica y China.

Guerra enfatizó que, al igual que el puerto de Chancay, el corredor interoceánico permitirá que la producción de Brasil, Paraguay, el norte argentino y Chile “salga directo a los puertos de Asia”, con un ahorro de 10 días de tiempo de navegación en comparación con la ruta actual, utilizando el Canal de Panamá.

En ese sentido, el experto valoró que la ruta bioceánica permitirá que los países sudamericanos esquiven “las limitaciones que tiene el Canal de Panamá”, producto de las inclemencias climáticas que han dejado al paso interoceánico con bajos niveles de agua que complicaron el paso de buques en los últimos años.

“Creo que el corredor interoceánico va a sacar a los países latinoamericanos de esa dependencia de las potencias económicas más grandes del mundo que hemos tenido durante siglos. Este proyecto es tremendamente importante no solo para Chile sino para la región para irnos desembarazando de esa dependencia”, remarcó Guerra.

El experto en temas portuarios celebró especialmente que el presidente Boric “se interese por el tema” luego de que sucesivos gobiernos chilenos tuvieran el asunto fuera de su agenda principal, algo que consideró extraño para un país “con 5.000 kilómetros de costa” y que “debería tener uno de los desarrollos portuarios más grandes de la región”.

De todos modos, subrayó que Chile debería mejorar su infraestructura portuaria, dado que el corredor bioceánico atraerá “buques mucho más grandes” y mayor volumen de carga a los puertos del norte chileno. Así las cosas, señaló que el proyecto también “incentivará el desarrollo de industrias que van a favorecer las fuentes de trabajo en la zona”.

En una línea similar, Holzmann comentó que el corredor no solo facilitará el comercio de los países con el continente asiático, sino que también “va a incrementar la relación comercial entre los países involucrados”.

Chile, por ejemplo, podrá utilizar el corredor en el sentido inverso, colocando su producción de forma más sencilla en el mercado de Brasil, uno de sus socios comerciales más importantes.

“Pasa a ser una integración con amplio sentido estratégico y demuestra que la cooperación sí tiene un resultado positivo”, valoró.

EL Maipo/Sputnik