



## **Nace el Corredor Bioceánico Central Sudamericano. Iquique- Antofagasta Chile / Santos Brasil**

El Corredor Bioceánico Central es un megaproyecto de infraestructura que conectará el océano Atlántico desde Brasil con el Pacífico en Chile, mediante una red vial que atraviesa Paraguay y Argentina, beneficiando la logística de Chile, Brasil, Paraguay y Argentina. Su objetivo es reducir significativamente los costos y tiempos de transporte de mercancías hacia Asia, ofreciendo una ruta alternativa al Canal de Panamá. El proyecto, que involucra a cuatro países, está en avance con obras de gran escala y se espera que esté listo para finales de 2026.

Como obra de infraestructura regional de inédita extensión de carreteras, atraviesa Mato Grosso do Sul, el Chaco paraguayo, las provincias argentinas de Salta y Jujuy y los puertos chilenos de Antofagasta, Mejillones e Iquique, permitiendo la conexión directa entre los océanos Atlántico y Pacífico, abriendo oportunidades para el comercio intercontinental de Sudamérica hacia los mercados de Asia.

Con un ahorro de hasta 8.000 km de recorridos, con la consecuente reducción de los costos operativos actuales, el Corredor impulsa las economías regionales, genera nuevas oportunidades comerciales y atrae inversiones; fortaleciendo los lazos entre los países involucrados al promover la integración laboral, geográfica, energética y comercial. Actualmente los países interesados avanzan en la coordinación de obras de infraestructura con la construcción de puentes en la frontera paraguaya-brasileña y paraguaya-argentina. Se espera que el Corredor Bioceánico esté operativo y listo para la inauguración en 2026.

Para Brasil, el corredor representará una alternativa a las rutas tradicionales que dependen del Atlántico o del Canal de Panamá. Se estima que el transporte de productos desde el centro-oeste brasileño (especialmente soja, maíz y carne) hacia Asia ahorrará aproximadamente 10 días de viaje. Creando un gran desarrollo a la región de Mato Grosso do Sul. Este estado se ha de convertir en el epicentro de la salida terrestre, dinamizando su economía mediante la conexión directa con el nuevo puente internacional que une Porto Murtinho con Paraguay, permitiendo que la producción de regiones interiores, antes alejadas de los puertos marítimos, acceda a mercados globales con menores costos

logísticos.

En Chile, en consecuencia, los impactos serán notablemente disruptivos al posicionarse como la puerta de salida del MERCOSUR hacia el Pacífico, potenciando su rol de plataforma de servicios, donde los puertos de Antofagasta, Iquique y Mejillones recibirán una inversión significativa para ampliar su capacidad operativa. En Iquique ya se incorporó una nueva grúa de alta capacidad y en Antofagasta se avanza en la ampliación del molo de abrigo. El Ministerio de Obras Públicas de Chile ha destinado grandes inversiones para mejorar una de las rutas clave, la Ruta 24 (Tocopilla-Calama) para soportar el flujo de carga pesada, estableciendo por su trascendente sinergia social y económica un esquema de coordinación liderado por el Ministerio de Economía para asegurar que las regiones de Tarapacá y Antofagasta aprovechen las oportunidades de negocio e inversión privada derivadas del flujo comercial.

En Paraguay, el cuarto exportador mundial de soja, ante la evidencia de que la activación de estrategias continentales con ejes y corredores bioceánicos internacionales influye positivamente en el desarrollo territorial, social y económico de ciudades y naciones, ha surgido ya la idea de planificar la articulación del Corredor Bioceánico Central Sudamericano a través de las ciudades interconectadas por la Ruta 15 en sentido este-oeste y la Ruta Transchaco, en sentido N-S al efecto de transformarse en un corredor que favorecerá un ahorro considerable en los costos de logística para llevar sus productos al Pacífico.

A partir de esa condición de eficiencia se potencia la noción de centralidad territorial de la región del área occidental de Paraguay la cual dispondrá de una nueva expectativa económica y social y de desarrollo nacional, potenciando la creación de una plataforma de empresas, logística, industria, comercio, hotelería y vivienda en el corazón occidental paraguayo, generando una zona estratégica dentro del circuito internacional de movilidad entre el Atlántico y el Pacífico, anticipando, a su vez, la convocatoria que progresivamente ocurrirá de nuevos habitantes para poblar con nuevos estímulos tan atractivo territorio.

Esta circunstancia permitirá la creación de un Hub de Ciudades integrado al moderno recorrido vial internacional de 2.400 km de carreteras, con destino a importantes puertos de la región marítima del Atlántico y del Pacífico, sumando una importante red de actividades productivas y aportando un valor estratégico derivado de la creación de las condiciones para la participación y el interés asociado del sector público y privado, posibilitando la transformación de una región caracterizada hasta hoy por la existencia de iniciativas

independientes entre sí, por una próxima que permitirá disponer de un territorio planificado y organizado con perspectivas de largo plazo, creando un territorio asociado entre las ciudades Mariscal Estigarribia, Filadelfia, Loma Plata y Neuland, contando cada sitio, a su vez, con un plan urbano de característica diferencial que impactará en el valor integral de la Región.

En el caso de Argentina las principales provincias beneficiadas por el Corredor Bioceánico son Salta y Jujuy, ya que el trazado principal atraviesa el Noroeste Argentino (NOA) para conectar con los puertos chilenos de Antofagasta e Iquique. Aunque regiones como Chaco y Formosa forman parte del área de influencia por su cercanía al Paraguay, el eje central vial se consolida sobre Salta y Jujuy.

Salta, se convertirá en un punto de transferencia clave, lo cual ha favorecido que el Gobierno Nacional autorizara un préstamo de 100 millones de dólares vía el FONPLATA para optimizar la conectividad física de sus rutas vinculadas al corredor y Jujuy, actuando como el último gran nodo antes del paso a Chile. El corredor facilitará el desarrollo de actividades productivas locales, como la minería y el agro, permitiéndoles exportar directamente al mercado asiático por el Pacífico.

En Salta, se están modernizando el puente internacional y el complejo fronterizo con Paraguay para agilizar el tránsito de carga pesada y en Jujuy se proyecta la creación de centros de carga y puestos de control integrados para reducir los tiempos de aduana, transformando la dinámica social y económica de los pueblos fronterizos antes aislados.

Por el carácter, extensión, tipo de actividades promovidos por la ruta del Corredor Bioceánico, la región sudamericana central podrá identificarse como una unidad en red, basada en el criterio común a través de un sistema logístico y productivo derivado de una nueva movilidad internacional.

---

**IMAGEN INICIAL** | *El Corredor Bioceánico Central, un megaproyecto de infraestructura que conectará el Océano Atlántico en Brasil con el Océano Pacífico en Chile. (Fuente: Elaboración propia).*

The Central South American Bi-Oceanic Corridor is born. Iquique-  
Antofagasta Chile / Santos Brasil

---