

Se necesitan unos 4 mil millones de dólares para que el ferrocarril vuelva al Sur de Mendoza y cruce a Chile

20/11/2025



El retorno del ferrocarril al sur de Mendoza y su conexión con Chile volvió al centro del debate regional, pero el sueño tiene un número que asusta: se estiman cerca de 4 mil millones de dólares de inversión para concretarlo.

Así quedó planteado en el Parlamento de Cuyo, donde se analizó el proyecto del ferrocarril Meridiano 68 y su potencial cruce hacia el vecino país, una obra que podría cambiar la matriz logística de la región, pero que enfrenta un desafío financiero monumental.

En el ámbito interno, la propuesta contempla aprovechar y reactivar las viejas trazas de los ferrocarriles San Martín y Sarmiento, hilvanando nuevamente una red que una San Juan,

Mendoza y el sur provincial.

EL TRAZADO

El trazado ingresa a Mendoza desde San Juan por Caucete y Palmira, y desde allí llega hasta la estación Lencinas. En ese punto toma el ramal a Monte Comán hacia el sur, lo que permitiría conectarse con General Alvear, donde el proyecto se integra al corredor Unión Pacífico, y desde allí encadenar San Rafael, Malargüe, San Luis, La Pampa y Buenos Aires, generando un corredor ferroviario clave para el movimiento de cargas y, eventualmente, de pasajeros.

La gran apuesta, sin embargo, mira hacia la cordillera. El objetivo estratégico es que el tren pueda cruzar desde Bardas Blancas, en Malargüe, hacia Chile por el Paso Internacional Planchón-Vergara, conectando con la zona de Romeral, en Curicó (Región del Maule), y desde allí con el puerto de San Antonio, lo que daría una salida directa al Pacífico y a los mercados asiáticos.

Solo el proyecto del ferrocarril Meridiano 68 demanda una inversión estimada entre 1.350 y 1.500 millones de dólares; a esa cifra se le deben sumar más de 2 mil millones adicionales para el cruce cordillerano.

Los cálculos para los aproximadamente 2 mil kilómetros de ramales ferroviarios hablan así de una obra cuyo costo global rondaría los 4 mil millones de dólares, que los impulsores “sueñan” canalizar a través del RiGI, teniendo en cuenta la importancia de las explotaciones mineras e hidrocarburíferas de la zona.

El trazado también proyecta una novedad estratégica: un ramal que salga desde General Alvear hacia el río Colorado, pasando por Pata Mora y la zona de Potasio Río Colorado, para llegar hasta Rincón de los Sauces, Añelo y Loma Campana, en pleno corazón de Vaca Muerta, y continuar después a Cutral Có y Plaza Huincul, en Neuquén.

MÚLTIPLES BENEFICIOS

Desde allí se enlazaría con el sistema ferroviario existente hacia Zapala, la zona franca, el Valle del río Negro y Bahía Blanca.

En un escenario ideal, este corredor permitiría sacar por tren minerales, hidrocarburos y también productos regionales como vinos, aceite de oliva, aceitunas, pistacho y cales, integrando al sur de Mendoza en una gran autopista férrea de exportación.

Del lado chileno, el paso Vergara aparece como una ventaja competitiva frente a otros pasos cordilleranos: no requeriría la construcción de túneles en la cumbre, a diferencia de Agua Negra, Libertadores o Las Leñas.

La traza propuesta alcanza una altura máxima de 2.370 metros sobre el nivel del mar, presenta menos problemas de nieve y menores pendientes y admite trocha ancha, lo que habilita mayores volúmenes de carga que los del histórico Tren Trasandino. Aunque la carga es la prioridad del proyecto, los impulsores señalan que los trazados podrían utilizarse también para tráfico liviano, servicios de pasajeros y turismo.

En un contexto ideal, el plazo de ejecución de las obras se estima entre 36 y 48 meses.

Pero para que las locomotoras vuelvan a verse en San Rafael, General Alvear y Malargüe, primero habrá que resolver el gran escollo: conseguir el financiamiento y garantizar que un proyecto pensado para potenciar minería, hidrocarburos y economías regionales no quede, una vez más, encajonado en los planos y las buenas intenciones.