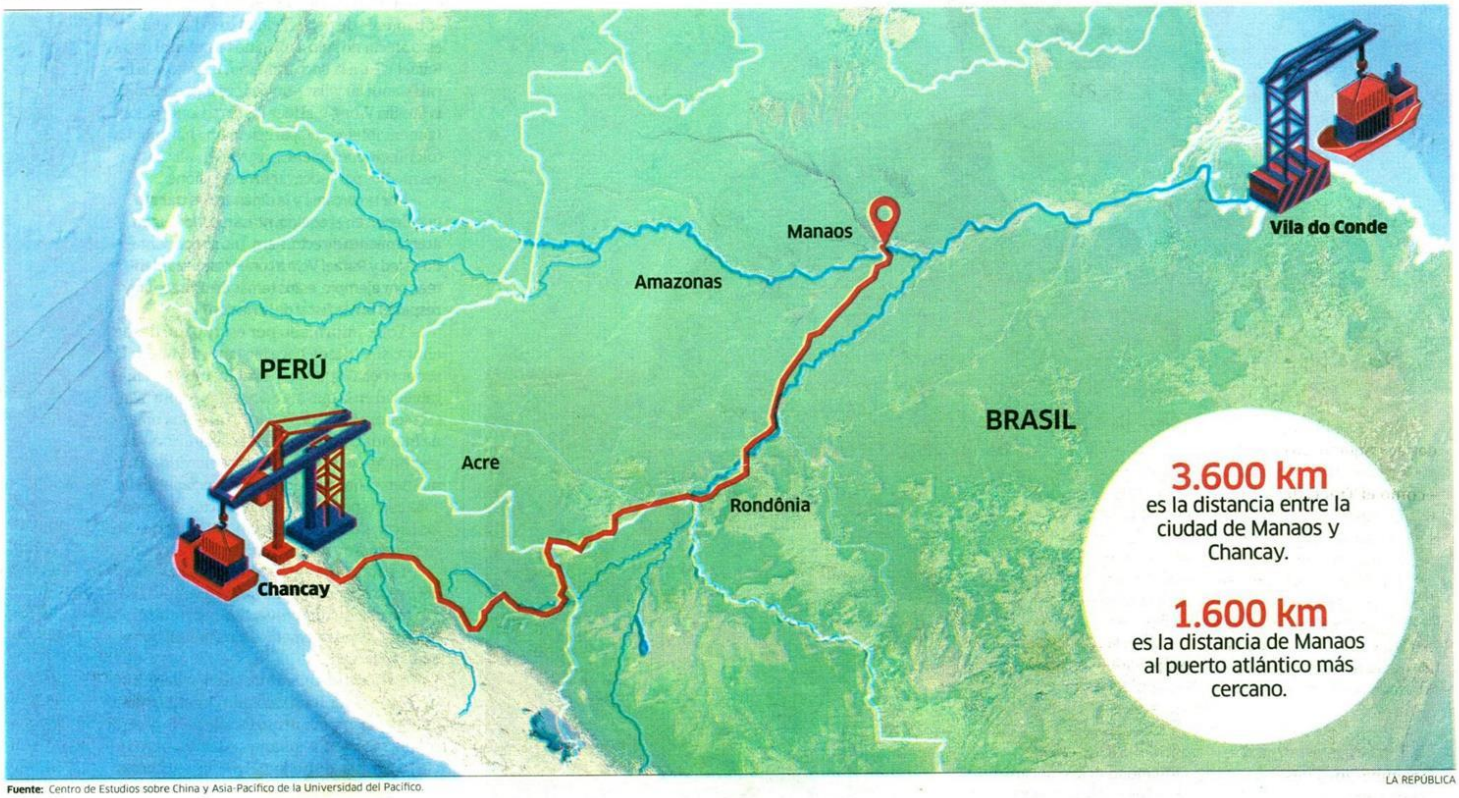
Universidad del Pacífico Universidad del Pacífico	Medio Impreso		Página	Fecha
	La República		18	13/07/2025
			Valorización	Medida (cm2)
			US $ 6,247.55	909.14 (84.00%)

PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN Y/O DIFUSIÓN

El tren que redibuja Sudamérica y obliga al Perú a tomar una decisión

DISCUSIÓN. Mientras Brasil y China trazan un tren bioceánico de Ilhéus a Chancay, el proyecto se estanca en Perú entre el olvido y la incertidumbre. Especialistas hablan de los antecedentes y el potencial del corredor que conectará el Pacífico y el Atlántico.

Hasta US$100.000 millones de inversión



Fuente: Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico de la Universidad del Pacífico. LA REPÚBLICA

INFORME

Dax Canchari

La firma de un memorando de entendimiento entre Brasil y China para iniciar estudios conjuntos de factibilidad sobre un ferrocarril que conecte el puerto atlántico de Ilhéus con el megapuerto de Chancay, en la costa del Perú, ha reavivado el debate sobre la integración física y comercial de América del Sur. Más que un proyecto de infraestructura, el llamado Ferrocarril Bioceánico promete redibujar el mapa geopolítico de la región.

Con una extensión de unos 4.500 kilómetros y una inversión estimada de hasta US$100.000 millones, esta ambiciosa obra busca optimizar las rutas comerciales hacia Asia, en especial hacia China.

La apuesta es clara: convertir a Sudamérica en un corredor estratégico de mercancías en el siglo XXI.

"El primer tren de América Latina se construyó entre Lima y Callao en 1851, antes que en Japón o China", señala con ironía Carlos Aquino, director del Centro de Estudios Asiáticos de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Su reflexión no es anecdótica: pone en evidencia cómo el Perú, pese a sus tempranas promesas, ha quedado rezagado en términos de conectividad y visión logística.

Durante el siglo XIX y parte del XX, desarrolló redes ferroviarias significativas. Sin embargo, conflictos como la Guerra del Pacífico y décadas de negligencia estatal terminaron por fragmentar y desarticular estos sistemas. Hoy, los efectos de esa falta de estrategia siguen pesando.

El proyecto bioceánico llega en un momento de tensiones globales, con China consolidando su influencia en América Latina a través de infraestructura crítica. Pero también despierta interrogantes: ¿qué papel jugará Perú en esta integración? ¿Será esta una obra al servicio de la región o un nuevo capítulo de dependencia asimétrica?

Chancay sin conexión ferroviaria y carreteras

- El eje fundamental del proyecto en territorio peruano sería el puerto de Chancay, inaugurado en noviembre de 2024 tras una inversión de 1.300 millones de dólares.
- Carlos Aquino afirma que, pese a haberse firmado el contrato del puerto de Chancay en 2019, hasta hoy no se hayan iniciado estudios ni obras para integrar la infraestructura portuaria con redes ferroviarias nacionales.
- Claudia Sícoli, directora de la carrera de Economía y Negocios Internacionales en la UPC, advirtió que todo lo que circunda al megapuerto todavía está en proyecto: carreteras, zonas logísticas, servicios públicos, incluso conexiones con el aeropuerto.

Acuerdo clave

El lunes 7 de julio, la empresa estatal brasileña Infra SA y el Instituto de Investigación Económica y de Planificación de Ferrocarriles de China –dependiente del conglomerado estatal China State Railway Group– firmaron un acuerdo clave para el futuro del ferrocarril bioceánico.

La alianza contempla un programa de estudios técnicos, económicos, logísticos, sociales y ambientales que se desarrollará durante los próximos cinco años. El objetivo es evaluar la viabilidad de un corredor ferroviario que conecte el Atlántico con el Pacífico, integrando varias líneas existentes en Brasil –como la FICO (Ferrocarril de Integración Centro-Oeste), la FIOL (Oeste-Este) y la FNS (Norte-Sur)– antes de atravesar la cordillera de los Andes e ingresar al Perú por el sur del estado de Acre.

Desde allí, se proyecta su extensión hasta el puerto de Chancay, a unos 80 kilómetros al norte de Lima.

Según reportes internacionales, este corredor permitiría reducir los tiempos de exportación hacia Asia en hasta 12 días, al tiempo que ofrecería a Brasil –el mayor socio comercial de China en América Latina– una alternativa estratégica a las actuales rutas que cruzan los océanos Atlántico, Índico y Pacífico.

Además, la iniciativa apunta a aliviar los cuellos de botella en la infraestructura logística brasileña, en particular en el transporte de productos agrícolas y