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

Prohibida su reproducción y/o difusión

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.

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.**

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?

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

El trazo del proyecto en Brasil



Fuente: Leolino Dourado, China-backed infrastructure in the Global South, Third World Quarterly

LA REPÚBLICA

4500

kilómetros de longitud tendría el Corredor Biocéanico que conectaría Ilhéus y Chancay.

100

mil millones de dólares sería la inversión aproximada para concretar este megaproyecto.

"China ha construido más del 75% de toda la red mundial de trenes de alta velocidad".

minerales desde el interior hacia los puertos.

"China ha construido más del 75% de toda la red mundial de trenes de alta velocidad", destacó Aquino. Su experiencia en entornos extremos –como el Tíbet, desiertos y selvas– respalda su capacidad técnica para liderar un proyecto transcontinental de esta magnitud. A ello se suma, según Aquino, su ventaja competitiva: "ofrece financiamiento barato y tecnología probada, lo que la hace muy atractiva frente a potencias como Japón o Alemania".

Perú fuera del proyecto

Sin embargo, a pesar de que la línea atravesaría territorio peruano, nuestro gobierno ha sido enfático en su negativa a participar.

"El primer tren de América Latina se construyó entre Lima y Callao en 1851, antes que en Japón o China".

El primer ministro Eduardo Arana fue categórico: "El gobierno peruano no ha autorizado ni piensa invertir dicha cantidad en estos momentos", declaró el 9 de julio en una conferencia, y agregó que el costo de un proyecto de esa envergadura rondaría los 10.000 millones de dólares en territorio nacional.

Arana subrayó que lo acordado entre Brasil y China "es un proyecto que ellos pueden hacer", pero que no implica ningún compromiso peruano, ni político ni financiero.

Aquino también expresó escepticismo sobre la viabilidad de ejecutar un proyecto de esta magnitud en menos de 15 años en Perú, citando experiencias previas como el aeropuerto Jorge Chávez, que demoró más de dos décadas desde su concesión hasta su ejecución efectiva.

"En el Perú, los trámites, expropiaciones y conflictos con comunidades hacen que pensar en un ferrocarril bioceánico en 10 años sea una quimera", afirmó. "No tenemos la institucionalidad ni los mecanismos ágiles que permiten ejecutar estas obras en plazos razonables".

A esta postura se sumó el canciller Elmer Schialer, quien declaró que no ha habido coordinaciones formales con los gobiernos firmantes y que, llegado el momento, Perú evaluará su interés "de acuerdo a nuestras capacidades e intereses".

The Rio Times también recogió la posición oficial de Lima, subrayando que Perú se mantiene al margen del proyecto. El gobierno rechaza financiar la obra y no participará salvo que se trate de una iniciativa 100% privada, que cumpla con todos los requisitos legales.

Y se subraya que esta decisión demuestra la cautela del Perú ante los enormes costos y riesgos de un megaproyecto liderado por potencias extranjeras.

El factor Lula

Consultado por **La República**, Leolino Dourado, del Centro de Estudios de China y Asia-Pacífico de la Universidad del Pacífico, explicó que sin el consentimiento y la participación formal del Perú, el proyecto no puede concretarse.

"Perú tendría que tomar una decisión soberana de sumarse. Ni Brasil ni China pueden imponerle el proyecto", precisó.

Recordó además que entre 2014 y 2017 ya hubo una cooperación trilateral Brasil-China-Perú para evaluar la viabilidad del tren, pero esta quedó en suspenso debido a varias deficiencias técnicas en el estudio de viabilidad básico y la pérdida de interés del gobierno peruano por los altos costos económicos y ambientales del proyecto.

Pese a lo anterior, el proyecto avanza desde el lado brasileño con el respaldo firme del presidente Luiz Inácio Lula da Silva. En su visita a China en mayo, Lula afirmó: "El apoyo chino es crucial para el despegue de carreteras, ferrocarriles, puertos y líneas de transmisión. Pero la viabilidad económica de estos proyectos depende de la capacidad de nuestros países para coordinar y dar a estas iniciativas una escala regional".

Leonardo Ribeiro, secretario nacional de Transporte Ferroviario de Brasil, calificó la alianza con China como un "paso estratégico" para superar las limitaciones logísticas del país.

La coordinación diplomática y técnica entre ambos gobiernos se considera una travesía clave para acercar continentes, reducir distancias y fortalecer relaciones a largo plazo, según declaraciones recogidas por medio brasileros. ❖

Corredores económicos hacia Chancay



Fuente: Universidad del Pacífico

LA REPÚBLICA



"En el Perú, los trámites, expropiaciones y conflictos con comunidades hacen que pensar en un ferrocarril bioceánico en 10 años sea una quimera".

Carlos Aquino
Director del Centro de Estudios Asiáticos de la UNMSM



"No se trata solo de recibir un tren de carga desde Brasil o la Amazonía; se necesita garantizar un sistema fluido de entrada, salida y procesamiento de mercancías".

Claudia Sícoli
Directora de la carrera de Economía y Negocios Internacionales de la UPC



"Perú tendría que tomar una decisión soberana de sumarse. Ni Brasil ni China pueden imponerle el proyecto. Entre 2014 y 2017 ya hubo una cooperación trilateral Brasil-China-Perú".

Leolino Dourado
Investigador del Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico de la UP

Prohibida su reproducción y/o difusión