

DF

DIARIO FINANCIERO®

FINANCIAL TIMES

© THE FINANCIAL TIMES LIMITED 2026. ALL RIGHTS RESERVED

24

500
MILLONES

DE VIAJES EN TRES SE HARÁN EN
LOS 40 DAS DE CELEBRACIÓN
DEL AÑO NUEVO CHINO.



REUTERS

China impulsa red de trenes rápidos para acelerar la mayor migración humana del mundo

POR R. McMORROW, T. HU Y S. BERNARD
BEIJING / LONDRES

En una mañana reciente, Li, una trabajadora migrante de poco más de 30 años, se unió a las multitudes en la estación de trenes Beijing Oeste. Detrás de una fortaleza de equipaje, esperaba el tren bala hacia la provincia de Sichuan, en el interior de China. No hace mucho, el viaje tomaba 20 horas, pero ahora un tren de alta velocidad la trasladaría más de 1.500 km en solo ocho. "Estaré en casa esta noche", dijo Li.

En los últimos días, los ferrocarriles de China han estado transportando cerca de 20 millones de pasajeros al día, con 500 millones de viajes en tren previstos durante el período de 40 días del Año Nuevo Lunar. Forma parte de lo que los demógrafos denominan la mayor migración humana anual del mundo, cuando los trabajadores en las ciudades costeras de China regresan con sus familias para celebrar la festividad más importante del año. Cada vez más, esta migración ocurre más rápido que nunca.

Casi tres cuartas partes de los pasajeros viajarán a velocidades superiores a 200 km/h, atravesando el país en los trenes blancos y plateados de alta velocidad que se han convertido en un símbolo definitorio del poderío industrial de China.

En diciembre, China alcanzó los 50.000 km de tren de alta velocidad, suficiente vía como para dar la vuelta al mundo, en comparación con los

■ Los viajes por el Año Nuevo Lunar se están realizando más rápido que nunca, en un contexto donde expertos advierten de riesgos por sobreinversión en el sector.

8.500 km en toda la Unión Europea a 2023. Poco más de dos décadas después de su lanzamiento, la red ahora conecta al 97% de las ciudades con poblaciones de más de 500 mil habitantes.

La expansión es testimonio del modelo chino de avances tecnológicos liderados por el Estado. Los trenes son rápidos, en gran medida

puntuales y cada vez más fáciles de reservar en aplicaciones móviles que rastrean la demanda y agregan vagones adicionales durante los períodos de mayor afluencia.

"Sólimos ir a la estación la noche anterior y a veces dormir en el suelo", dijo Yan, un hombre de 57 años que esperaba un tren hacia Kunming, en la provincia occidental de Yunnan.

"Ahora, todo está en un teléfono".

China inauguró su primera línea de pasajeros de alta velocidad en 2003 entre Qinhuangdao y Shenyang, en el noreste, con velocidades de 200 km/h. El Banco Mundial estimó en 2019 que China gastó entre US\$ 17 millones y US\$ 21 millones por kilómetro en tren de alta velocidad. China se ha beneficiado de una combinación de suelo relativamente barato, enorme escala, diseños estandarizados y un entorno regulatorio permisivo, según expertos.

Dificultades del modelo

El proyecto ferroviario del país está ahora bajo la supervisión de China State Railway Group, una enorme empresa estatal que opera la red y ayuda a financiar el desarrollo de nuevas líneas. El grupo planea invertir Rmb 520 mil millones (US\$ 75 mil millones) este año.

Pero los relucientes trenes también encapsulan las tensiones del modelo de crecimiento chino impulsado por la inversión. La expansión hacia regiones remotas ha creado rutas que no transportan suficientes pasajeros fuera de los festivos como para operar de manera sostenible, y los críticos advierten que las vías adicionales planificadas podrían ser superfluas. Las obligaciones totales del grupo han aumentado a Rmb 6,4 billones.

China State Railway reportó una modesta utilidad de Rmb 11,7 mil millones en los primeros tres trimestres de 2025, tras varios años de pérdidas durante la pandemia de

Covid-19. Analistas señalaron que las ganancias de la red de carga ayudaron a compensar las pérdidas del tren de alta velocidad de pasajeros.

Los gobiernos locales suelen compartir la carga de construir y operar las vías. Pero muchos enfrentan dificultades con sus propias finanzas debilitadas tras la pandemia y el colapso del mercado inmobiliario.

Lu Dadao, académico de la Academia China de Ciencias, se encuentra entre un número creciente de críticos que creen que China ha sobreinvertido en tren de alta velocidad. Otros 20.000 km de vías están planificados para 2035. "Sin una demanda adecuada de pasajeros, la construcción de tren de alta velocidad es simplemente un desperdicio", escribió Lu en una columna publicada en WeChat el año pasado.

Algunas investigaciones sugieren que la expansión podría incluso estar perjudicando a los mismos lugares que pretendía ayudar. Un estudio de John Gibson, economista de la Universidad de Waikato en Nueva Zelanda, concluyó que la llegada del tren de alta velocidad obstaculizó el crecimiento en áreas poco pobladas. "Ayuda a que las personas se muden de ellas más rápido de lo que lo harían de otro modo", afirmó Gibson.

Ninguno de estos problemas es visible durante la prisa del Año Nuevo Lunar. En la estación Beijing Oeste, miles de pasajeros desfilan arrastrando pesadas maletas y sosteniendo cajas de regalos para sus familiares en casa.*