LITORALPRESS

Fecha: 23-07-2025
Medio: El Longino
Supl. : El Longino
Tipo: Noticia general
Título: ¿El nuevo Canal de Panamá? : Así transformaría el corredor bioceánico el comercio en Sudamérica

Pág. : 10
Cm2: 655,1

Tiraje: 3.600
Lectoría: 10.800
Favorabilidad: No Definida

¿El nuevo Canal de Panamá? : Así transformaría el corredor bioceánico el comercio en Sudamérica

FUENTE: Asociación Peruana de Agentes Marítimos

Impulsado por China y Brasil, el proyecto de corredor bioceánico que conectaría el Atlántico con el Pacífico vía el puerto de Chancay plantea una posible alternativa al Canal de Panamá y genera interés por su impacto en el comercio regional.

La reciente inauguración del megapuerto de Chancay, ubicado a 100 kilómetros al norte de Lima, ha captado la atención del sector portuario internacional. Diseñado para recibir embarcaciones de gran escala, este ambicioso proyecto evidencia la necesidad de modernizar la infraestructura marítima en Sudamérica y marca un punto de inflexión en la logística regional. Su desarrollo ha generado inquietud en países vecinos como Chile, que observa con atención su impacto estratégico.

Gracias a su capacidad para atender buques de última generación, el puerto de Chancay se perfila como un nuevo protagonista en el escenario portuario de América del Sur. Su infraestructura avanzada ha abierto un debate sobre cómo podría transformar las dinámicas del comercio marítimo regional y posicionar al Perú como un eje clave en la cadena logística internacional.

La preocupación chilena no se limita a las capacidades técnicas del puerto, sino también al impulso que podría dar a un proyecto aún más ambicioso: la creación de un corredor bioceánico entre Perú y Brasil. Esta ruta permitiría conectar los océanos Pacífico y Atlántico, facilitando el tránsito de mercancías entre Asia y América Latina, y desafiando las rutas comerciales tradicionales.

UN CORREDOR BIOCEÁNICO: LA NUEVA RUTA COMERCIAL DE CHINA

Los gobiernos de Brasil y China han suscrito un acuerdo estratégico para desarrollar estudios técnicos y de factibilidad de un posible ferrocarril bioceánico que conectaría el estado de Bahía, en Brasil, con el puerto de Chancay, en Perú. Esta iniciativa apunta a fortalecer la integración logística en Sudamérica y abrir nuevas rutas comerciales hacia Asia. El anuncio también refuerza las intenciones detrás del megaproyecto de Chancay: crear un corredor que desafíe las rutas tradicionales.

En un contexto internacional marcado por la guerra comercial entre Estados Unidos y China, este corredor se perfila como una alternativa a la creciente saturación del Canal de Panamá. Desde que Estados Unidos asumió el control del canal en 1999, este ha sido una vía estratégica para el comercio global. Sin embargo, los altos costos y demoras han motivado la búsqueda de rutas más eficientes. El corredor ferroviario impulsado por China y Brasil responde a esa necesidad.

China ve en el puerto de Chancay y su conexión ferroviaria una oportunidad estratégica para ampliar su presencia en América Latina. Al reducir su dependencia del Canal de Panamá, podría establecer un paso directo entre Asia y la costa oeste sudamericana. Esto permitiría acortar tiempos de tránsito y reducir costos logísticos. Además, posicionaría a China como un actor clave en la reconfiguración del comercio global.

Este nuevo sistema de transporte integraría los océanos Atlántico y Pacífico, facilitando el intercambio de mercancías entre Oriente y Occidente sin pasar por canales tradicionales. La visión china apunta a consolidar un corredor bioceánico con infraestructura moderna y competitiva. De concretarse, esta red logística podría transformar las dinámicas comerciales en la región y reforzar la influencia de China en el mapa económico mundial.

EL CANAL DE PANAMÁ: UN OBSTÁCULO COSTOSO Y LENTO

Aunque el Canal de Panamá sigue siendo una vía clave para el comercio internacional, sus limitaciones comienzan a generar preocupación. Los altos costos y las demoras frecuentes afectan la eficiencia logística. Este escenario ha llevado a muchos actores del sector a evaluar rutas alternativas. La competitividad depende cada vez más de rapidez y menores costos operativos.

LITORALPRESS

Fecha: 23-07-2025
Medio: El Longino
Supl. : El Longino
Tipo: Noticia general
Título: ¿El nuevo Canal de Panamá? : Así transformaría el corredor bioceánico el comercio en Sudamérica

Pág. : 11
Cm2: 663,8

Tiraje: 3.600
Lectoría: 10.800
Favorabilidad: No Definida

El tránsito de un buque por el Canal puede costar entre 500.000 y 800.000 dólares, una suma considerable. Ese gasto se traslada directamente al flete, encareciendo las tarifas comerciales. Este sobrecosto impacta en toda la cadena de valor, desde las navieras hasta los consumidores finales. La presión por reducir estos costos es cada vez más fuerte.

A ello se suman las demoras causadas por la alta demanda y la capacidad limitada de las esclusas. Estas interrupciones aumentan el tiempo de tránsito y reducen la eficiencia global del sistema. Para los operadores marítimos, el tiempo es un recurso crítico. No por nada su lema es claro: "Time is money."

EL TREN BIOCEÁNICO COMO ALTERNATIVA REGIONAL

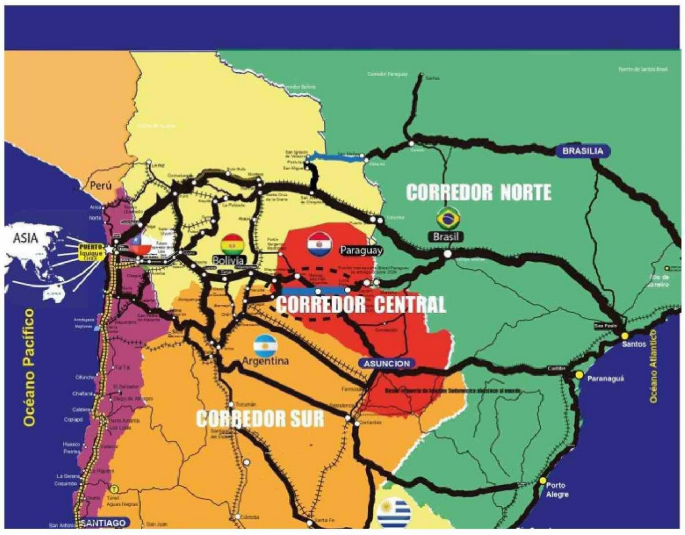
En medio de las tensiones logísticas globales, el transporte ferroviario emerge como un aliado clave para agilizar el comercio. El modelo de acceso abierto a la red ferroviaria, ya implementado en la Unión Europea, permite que múltiples operadores utilicen las vías sin restricciones. Esta fórmula promueve la competencia y eficiencia. En América Latina, su adopción aún está en desarrollo, pero representa una transformación potencial.

La alianza entre China y Brasil podría acelerar la implementación de este sistema en América del Sur. El acceso abierto permitiría mayor integración regional y una logística más fluida para el transporte de mercancías. Esto no solo beneficiaría a los países involucrados directamente. También impulsaría la competitividad del bloque frente a mercados globales cada vez más exigentes.

En ese contexto, Perú vuelve a posicionarse en el debate sobre el Ferrocarril Bioceánico. Si bien al inicio el premier Eduardo Arana aseguró que el país no tenía previsto invertir en el proyecto, su postura evolucionó en los días siguientes, señalando que "toda propuesta que ayude al desarrollo e integración de América es bienvenida". Con ello, reconoció el potencial de esta iniciativa para fortalecer la conectividad en Sudamérica.

La creación del puerto de Chancay, junto con el desarrollo de un corredor bioceánico y un sistema ferroviario regional, podría redefinir el comercio internacional. La iniciativa de China y Brasil muestra cómo el acceso a nuevas rutas y medios de transporte puede transformar las dinámicas comerciales. A medida que las inversiones y acuerdos internacionales se alinean, la región enfrenta una oportunidad histórica de integrarse más profundamente en la economía global.

La creación de este nuevo canal, sumado a la implementación del sistema ferroviario en la región, refleja la necesidad de modernizar nuestras infraestructuras portuarias y logísticas para no quedar atrás en la competencia global. Con esta visión de futuro, los países de América Latina podrían reforzar su posición en el mapa comercial mundial.

APAM

La Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM) es una institución jurídica de Derecho privado, sin fines de lucro, que agrupa a las Agencias Marítimas que operan en el Perú; tanto en Puertos Marítimos, como Fluviales y Lacustres, inscritas en la Autoridad Portuaria Nacional (APN).