

■ El proyecto, de cerca de 3.800 kilómetros en infraestructura vial, busca hacer efectiva la conexión entre el puerto de Santos y el de Ilo.

POR DÉBORAH DONOSO

Ambicioso. Así es el plan de construcción del Tren Bioceánico que unirá Brasil con Perú, a través de unos 3.800 kilómetros de infraestructura, y cuya inversión está estimada por sobre los US\$ 15 mil millones.

El foco no es unir estas naciones, sino dos gigantes: Brasil y China. Son empresas de este último país las que muestran mayor interés por desarrollar el proyecto en el que se viene trabajando hace más de una década y cuyo costo se ha duplicado desde entonces.

Los principales beneficiados serán algunos estados de Brasil, como Mato Grosso, Goiás, Rondônia y Acre, así como Santa Cruz, Cochabamba y La Paz en Bolivia, para llegar finalmente al puerto de Ilo, al sur de Perú.

Expertos coinciden en que el Tren Bioceánico se concretará prontamente, por lo que correrá paralelamente con otra obra en desarrollo: el Corredor de Capricornio (conocido también como Corredor Bioceánico), que tiene a Chile como destino final, y suma en su trayecto a Paraguay y a Argentina.

El rol de Chile

De acuerdo con el representante del Colegio de Economistas de Perú, José Manuel Mesía, el plan es consolidar la ruta entre Brasil y Perú "porque China así lo quiere".

Pese a que "Chile ha insistido en la ruta de Capricornio (Corredor Bioceánico), el país todavía no tiene puertos de gran magnitud. En Perú está Chancay para recibir buques Post-Panamax y grandes portacontenedores, de hasta 24 mil TEU, que permiten hacer rentable un viaje", señaló el experto.

A su juicio, Chile no tiene aún la capacidad logística ni la infraestructura que requiere el comercio entre las dos potencias comerciales y aseguró que "ningún puerto de Latinoamérica tiene la capacidad



Tren Bioceánico: el megaproyecto ferroviario para unir a Brasil con Perú que genera interés entre empresas chinas

de Chancay".

Si el destino final del corredor ferroviario es Ilo, el experto aseguró que fácilmente podrán "hacer cabotaje con la mercancía" hasta la megaobra construida por la china Cosco Shipping Ports.

Lo relevante para Beijing es cruzar Los Andes: "Llegar a cualquier puerto y usar cabotaje para llegar a Chancay, pero la ruta sigue siendo Brasil-Perú-Asia y no hay otro puerto vecino que pueda retirar o neutralizar esa ruta", dijo.

Sin embargo, la obra no ha logrado grandes avances desde su lanzamiento y deberá acelerar la marcha si quiere captar el movimiento de la mercancía a la par del Corredor Bioceánico que se prevé esté listo en 2026.

Esa megaobra proyecta capturar hasta el 40% del movimiento de carga que actualmente cruza por Panamá, especialmente en el contexto en que este cruce fluvial ha sufrido complicaciones por las graves sequías que azotan el país.

¿Se logrará?

El presidente del directorio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), Juan Carlos Paz, es optimista.

"Tenemos mucha confianza. Hoy ya estamos unidos y hay un comercio con Brasil que tenemos que potenciar; la mejor manera sería a través de un ferrocarril, porque las cargas que mueve Brasil (soya y carne) pueden usar los puertos peruanos para poder llegar a China. Estamos hablando de niveles

de exportación superiores a los US\$ 100 mil millones".

Este intercambio es lo que sustenta la construcción de la vía ferroviaria. "Ya se están dando pasos y espero que esto se concrete, porque podríamos servir de puente para dos grandes economías: la segunda más grande del mundo, que es China, con la novena a nivel global, que es Brasil".

Eso sí, según Paz, la idea es involucrar a toda Sudamérica en este proyecto porque "cuando hablamos de logística, nadie se queda afuera".

"Lo que beneficia a Perú, a Brasil y a China, también va a beneficiar a Ecuador, Chile y a toda la región", aseguró.

Por su parte, el presidente de la Comisión Marítima Portuaria y Aduanera de la Cámara de Comercio de Lima (CCL), Alberto Ego-Aguirre, destacó a necesidad de contar "una inversión muy grande" para que el proyecto se haga realidad.

Y dijo que, si bien "China y Brasil ya han hecho su parte para impulsarlo, ahora corresponde que el Estado de Perú garantice la construcción de la vía férrea a través de un privado, para que se construya con agilidad", concluyó.

US\$ 15 MIL MILLONES
 EN INVERSIÓN ESTÁN ESTIMADOS PARA LA OBRA.