



El proyecto ferroviario Lima– Chosica: Entre la necesidad y la improvisación












Nota Informativa

Lima ocupa actualmente el noveno lugar en el ranking mundial de ciudades con mayor congestión vehicular, según el informe 2024 de TomTom, que analiza más de 500 urbes a nivel global. La capital peruana registra un nivel de congestión del 47%, lo que implica que un viaje en hora punta toma, en promedio, 47% más de tiempo que en condiciones de tráfico fluido. Esta situación impacta directamente en la calidad de vida y productividad de millones de ciudadanos, generando una pérdida de aproximadamente 198 horas por persona al año —equivalentes a más de 8 días laborables—, tiempo que podría haberse destinado al descanso, estudio o trabajo.

Figura 1:

Ranking de las ciudades con mayor congestión vehicular en el mundo

City	Average travel time per 10 km ▼	Change from 2023 ▼	Congestion level % ▼	Time lost per year at rush hours ▼	Congestion world rank ▼
Mexico City  Mexico	31 min 53 s	+ 1 min	52%	152 hours	1
Bangkok  Thailand	21 min 51 s	+ 20 s	50%	96 hours	2
Davao City  Philippines	32 min 59 s	- 30 s	49%	136 hours	3
Kumamoto  Japan	32 min 37 s	- 10 s	49%	149 hours	4
Bucharest  Romania	31 min 9 s	+ 20 s	48%	150 hours	5
Plovdiv  Bulgaria	27 min 18 s	no change	48%	107 hours	6
Lodz  Poland	26 min 6 s	+ 20 s	48%	110 hours	7
Bandung  Indonesia	32 min 37 s	+ 30 s	48%	108 hours	8
Lima  Peru	33 min 12 s	+ 1 min 30 s	47%	155 hours	9

Fuente: TomTom (2024). Traffic Index Ranking.

Según un informe de la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional-AFIN(2025),el impacto económico de esta congestión es significativo. Si ese tiempo perdido se hubiera destinado a actividades productivas, tomando como referencia el ingreso promedio por hora en Lima y Callao (14.1 soles), el costo total asciende a 27 691 millones de soles, equivalente al 2.6% del PBI nacional. A ello se suma un segundo costo sustancial: el gasto adicional en combustible. En 2024, la demanda anual de combustibles líquidos y GLP en estaciones de servicio de Lima Metropolitana y el Callao alcanzó los 683 millones de galones, generando un gasto de 9 693 millones de soles. Dado que el nivel de congestión es del 47%, se estima que aproximadamente 4 556 millones de soles se pierden anualmente solo en combustible quemado en medio del tráfico, lo que representa un 0.4% adicional del PBI.

Este doble impacto —en tiempo y recursos— pone en evidencia la urgencia de una reforma integral del transporte urbano, basada en soluciones técnicas sólidas, planificación de largo plazo y coordinación multisectorial.

En ese contexto de colapso vehicular e ineficiencia del transporte público, el anuncio de una nueva ruta ferroviaria entre Lima y Chosica fue recibido, inicialmente, como una promesa de alivio para los más de 200 mil ciudadanos que a diario sufren la congestión en distritos como Ate, El Agustino, Chaclacayo y Chosica. Esta iniciativa, impulsada por la Municipalidad Metropolitana de Lima bajo la gestión de Rafael López Aliaga, se basa en la donación de 90 coches galería, 19 locomotoras y contenedores de repuestos provenientes de la empresa Caltrain, en California, Estados Unidos. El material ferroviario, con más de 30 años de antigüedad, fue trasladado en dos embarques desde el puerto de Stockton hasta el Callao, a un costo de 24 millones de dólares asumidos por la comuna limeña.

Aunque el proyecto busca presentarse como una solución sostenible y moderna para el transporte urbano, diversos cuestionamientos técnicos, políticos y financieros han puesto en duda su viabilidad. La falta de estudios definitivos, la ausencia de homologación técnica y un estimado de tarifa inaccesible para gran parte de la población revelan problemas de planificación que podrían desvirtuar el impacto positivo esperado. A esto se suma el antecedente del proyecto ferroviario Lima–Huarochirí, impulsado por el MTC y paralizado desde 2020, el cual sí contemplaba una infraestructura segregada, cruces a desnivel y planificación integral, pero fue abandonado tras quedar solo en fase inicial.

Frente a este panorama, cabe preguntarse si el proyecto del tren de Lima .Este representa un paso significativo hacia la mejora del sistema de transporte metropolitano, o si, por el contrario, sus limitaciones actuales reflejan los desafíos persistentes de una gestión pública que aún carece de planificación técnica, articulación institucional y visión de largo plazo. Lo cierto es que el proyecto plantea oportunidades valiosas, pero también riesgos que deben ser evaluados con rigurosidad para no repetir los errores del pasado.

1.El acuerdo con Caltrain y sus obstáculos técnicos, financieros y legales

El 16 de noviembre de 2024 se dio inicio al proceso de donación con Caltrain mediante el “Acuerdo de Donación de Equipos y Piezas Excedentes”, en el cual se contemplaba la entrega de 93 vagones y 20 locomotoras diésel-eléctricas, además de repuestos, manuales e inventario relacionado. Cabe resaltar que esta donación no incluía los gastos de transporte, gestión, permisos, seguros, entre otros, cuyo valor estimado, según la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML), asciende a 224.8 millones de dólares. Esta valorización difiere significativamente de la estimación de la empresa Caltrain, que fue de 4.9 millones de dólares.

Ante esta diferencia, la SUNAT solicitó que se aclare el registro y se justifique el monto elevado. La municipalidad respondió que el valor utilizado corresponde al valor real de los trenes considerando su operatividad actual y no su valor depreciado en libros. Asimismo, se indicó que este valor busca garantizar la posibilidad de reemplazo ante una eventual pérdida o robo.

Por su parte, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha señalado que el proyecto no cuenta con viabilidad técnica ni legal. Desde el ministerio se insiste en la necesidad de desarrollar estudios previos de demanda, ingeniería, técnicos, viales y de seguridad, como paso fundamental para garantizar un servicio funcional y seguro para la ciudadanía. En contraposición, el alcalde Rafael López Aliaga ha manifestado que la normativa actual está entorpeciendo el avance del proyecto y ha exhortado al MTC a flexibilizarse para permitir la operatividad del tren.

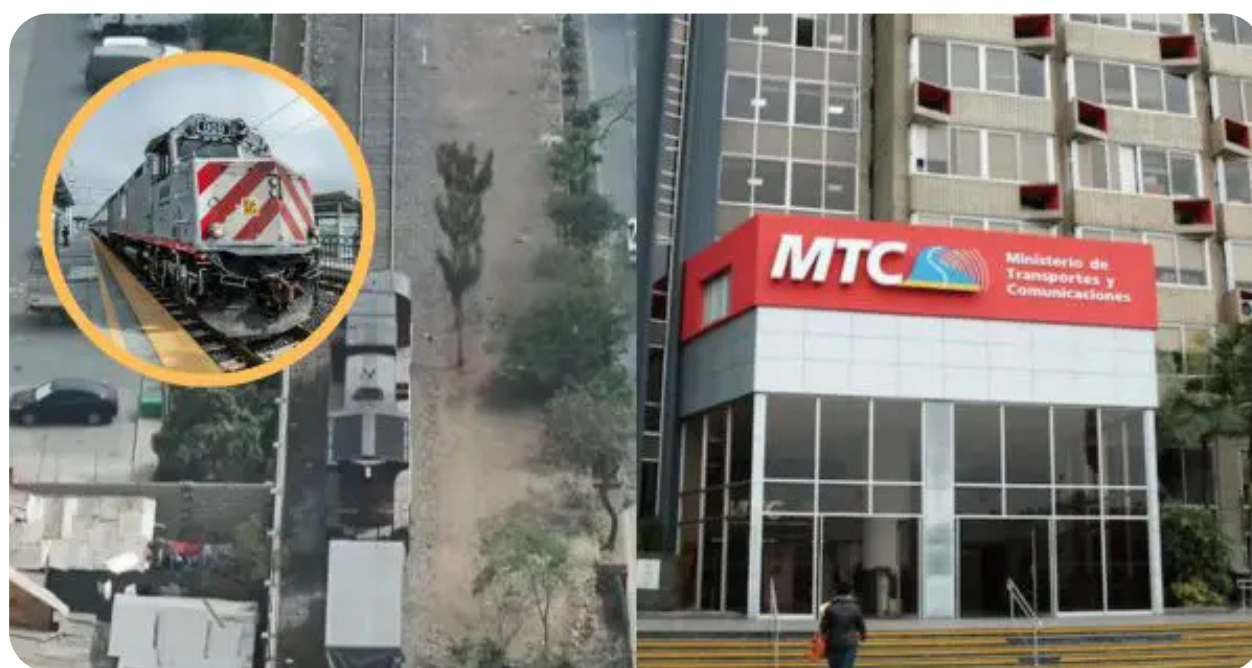


Imagen: Willax

Posteriormente, la donación fue reducida a 90 vagones y 19 locomotoras, luego de detectarse fallas mecánicas cuya reparación representaba costos elevados. Esto obligó a la firma de un nuevo acuerdo en el presente mes. Es importante señalar que, según un informe de la MML, cerca del 80% del material donado requiere reparaciones para poder ser puesto en funcionamiento, lo que ha generado dudas y baja expectativa sobre la factibilidad del proyecto.

Además, diversas opiniones técnicas han expresado preocupaciones. Algunos expertos han señalado que, en las condiciones actuales, el material rodante podría tener una vida útil de apenas cinco años. Otros han advertido que, debido a las deficiencias en infraestructura, el servicio no superaría velocidades de 20 km/h, y se requeriría una doble vía y estaciones adecuadas para garantizar su eficiencia.



Imagen: El Comercio Perú

2. ¿Cuál es el impacto en la población?

Cuando se habló por primera vez del tren Lima–Chosica, impulsado por Rafael López Aliaga, se presentó con una narrativa bastante atractiva: inclusión social, eficiencia en el transporte y desarrollo urbano. La idea era ofrecer una alternativa concreta para aliviar el tráfico caótico, reducir los tiempos que las personas pasan viajando y, al mismo tiempo, mejorar las condiciones económicas de los sectores populares que han sido históricamente dejados de lado. Todo eso suena muy bien, pero cuando uno observa más a fondo cómo se ha venido gestionando este proyecto, el panorama cambia bastante.

Desde el arranque, el proceso ha mostrado varias fallas serias, especialmente en el aspecto social. No ha habido espacios claros para que la ciudadanía participe o dé su opinión. Esto, por supuesto, genera una brecha entre lo que se dice desde la municipalidad y lo que realmente sienten o piensan las comunidades afectadas. Y a esto se suma un tema clave: no existen estudios técnicos serios que analicen el impacto social, urbano y ambiental del tren. Eso no es un detalle menor.

Esa falta de planificación abre la puerta a riesgos importantes, tanto para la seguridad de las personas como para la sostenibilidad del proyecto a largo plazo. En resumen, entre lo que se prometió y lo que realmente se está haciendo, hay una distancia grande, y eso deja ver que la gestión ha estado mucho más centrada en lo mediático que en una transformación urbana que sea realmente estructural y equitativa.

Ahora, es cierto que se ha repetido bastante que este tren beneficiará a más de tres millones de personas (Expreso, 2025), que traerá un sistema de transporte rápido, barato y eficiente, y que servirá para integrar a sectores periféricos que llevan años sin acceso a un transporte digno. Desde el discurso oficial, se ha dicho que reutilizar las antiguas vías del Ferrocarril Central hará que el proyecto avance más rápido, ya que se evitaría todo el lío de expropiar terrenos (Canal N, 2025; Andina, 2025). Pero ahí también hay un punto débil: usar esas vías, tal como están ahora, no es tan simple. Hoy en día, muchas de esas zonas están llenas de viviendas, puestos ambulantes, y pasos peatonales improvisados. Meter un tren ahí sin hacer adecuaciones serias es una receta para el desastre. Eso pone en duda, no solo la viabilidad urbana del tren, sino su aceptabilidad social.

A eso hay que sumarle que distintos medios y especialistas han advertido que el proyecto ni siquiera cuenta con un expediente técnico aprobado (La República, 2025).

Es decir, no tiene estudios de impacto ambiental, urbano ni social, que son absolutamente necesarios para ejecutar una obra de este tipo. Esta carencia no es un tecnicismo cualquiera: compromete el futuro del tren. Y hay señales claras de improvisación. No hay paraderos definidos, no hay señalización adecuada, y tampoco hay obras de protección peatonal. Es más, muchas de las zonas por donde pasaría el tren están actualmente ocupadas por el comercio informal o por viviendas precarias (Infobae, 2025). Eso puede terminar en accidentes, desalojos conflictivos o incluso protestas vecinales. Entonces, ¿qué tipo de planificación es esta?

El caso del Callao es especialmente preocupante. Muchos vecinos de esa zona aseguran que nunca se les informó del proyecto. Sus casas están literalmente al costado de las vías, pero no saben nada de lo que se va a hacer (Infobae, 2025). No es solo un tema de comunicación deficiente, es una omisión grave. De hecho, no consultar a la población directamente afectada vulnera normativas como la Ley de Transparencia y varios convenios internacionales sobre desarrollo urbano. Según la Defensoría del Pueblo (2023), cualquier intervención de este tipo debería incluir procesos de consulta previa e informada. Ignorar eso deja claro que este proyecto se viene manejando de forma unilateral, sin diálogo real, y sobre todo, afectando a comunidades que ya son vulnerables.

También hay que hablar de la seguridad. Hoy por hoy, gran parte del trayecto donde pasaría el tren está invadido por viviendas, mercados, y cruces peatonales mal señalizados (La República, 2025b). Si se lanza el tren sin tomar medidas previas, se corre un riesgo altísimo de accidentes. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2024) es claro en este punto: cualquier sistema de transporte masivo debe tener estudios de riesgo, debe planificarse junto con otras redes como el Metro de Lima, y tiene que contar con obras complementarias. Nada de eso se ha hecho, o al menos no se ha mostrado públicamente.

En el plano laboral, aunque los gremios de construcción civil han dicho que apoyan la iniciativa, lo cierto es que hasta ahora no hay un plan que asegure empleos formales ni programas de capacitación para trabajadores locales (Expreso, 2025; Gestión, 2025). O sea, el apoyo de estos gremios parece estar más basado en promesas que en hechos concretos. Si no se estructura bien esta parte, el proyecto corre el riesgo de repetir los mismos errores de siempre: empleo informal, condiciones laborales precarias y poca transparencia en la contratación.

Además, varios analistas han advertido que este proyecto parece estar motivado más por intereses políticos que por una verdadera política pública. El periodista Jaime Chinchá, por ejemplo, ha señalado que revivir antiguas vías férreas como si fueran una “solución mágica” carece de respaldo técnico y responde más bien a una medida populista (La República, 2025c). De manera similar, el medio Lima Gris ha criticado duramente la propuesta, afirmando que se inscribe en una lógica del “hacer por hacer”, sin una evaluación seria de sus consecuencias a largo plazo para la ciudad y sus habitantes (Lima Gris, 2025). Estas observaciones adquieren aún más peso cuando se consideran junto con otras preocupaciones sociales y ambientales que se han venido acumulando en torno al proyecto.

3. ¿Se comercializa chatarra?

Si bien es cierto que este medio de transporte puede cumplir un rol fundamental en el transporte y la reducción del tráfico vehicular, no se puede dejar de lado el impacto que puede generar en el ambiente. De acuerdo con David Cortese, senador estatal de California (zona en donde operaban en un principio los vagones), menciona que no se puede estar exportando chatarra, en referencia al tren que tiene más de 40 años de uso y que funciona en base al diesel, siendo un gran contaminante del aire emitiendo dióxido de carbono (CO₂), el principal gas responsable del cambio climático.

Según la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. (EPA), la combustión de un galón de diésel produce alrededor de 10.2 kg de CO₂, siendo propensos a contraer afecciones cardíacas, cáncer y asma.

Lo más preocupante ante ello es la casi nula respuesta de las autoridades correspondientes al ámbito social. Podemos ver que incluso existen cientos de personas que viven en las zonas aledañas de las vías del tren, siendo ellos los principales afectados en un eventual inicio de operaciones del ya conocido como “Tren Porky”

4. Análisis económico

4.1 Análisis Costo–Beneficio

En el año 2022 se presentó un proyecto denominado tren de cercanía, el cual contemplaba un recorrido de 46 kilómetros desde el Callao hasta Ricardo Palma, en Huarochirí. El plan proponía una red de estaciones integradas con otros sistemas de transporte y proyectaba atender a cerca de 200 mil personas por día. Además, se planteaba que la construcción se completará en un plazo de un año y medio. La promesa del proyecto era clara: conectar más zonas, llegar más lejos y hacerlo en poco tiempo.

En ese contexto, el presidente de la Asociación de Vecinos de Lima, Juan Moreno, estimó que el desarrollo completo del proyecto promovido por Lopez Aliaga demandaría una inversión aproximada de S/ 1,800 millones (alrededor de US \$500 millones). Este monto incluye el acondicionamiento de la vía férrea —con doble vía en ciertos tramos, renovación de rieles y señalización—, así como la construcción de estaciones y la adaptación del material rodante donado por Caltrain.

Además Moreno , sostiene que la versión que actualmente promueve la Municipalidad Metropolitana de Lima es más limitada ya que contempla solo 37 kilómetros, entre el Cercado de Lima y Chosica, y prevé una demanda de apenas 16 mil pasajeros diarios, es decir, menos de una décima parte de lo proyectado inicialmente. Esta aseveración ha generado cuestionamientos sobre su rentabilidad social.

En este marco, el Acuerdo de Concejo N.º 107 aprobado por la MML valorizó la donación del material rodante en S/ 822 '876,391.45, equivalentes a US \$224' 829,615.15. Esta cifra ha sido objeto de debate, dado que Caltrain, la empresa donante, había declarado un valor contable mucho menor, de solo US \$4.9 millones, vinculado a su participación privada en el acondicionamiento de espacios públicos.

En términos de costo-beneficio social, un elemento clave será el precio del pasaje y la demanda real de usuarios. Según el presidente de Ferrovías Central Andina (FCCA), Juan de Dios Olachea, si el tren logra movilizar a 200 mil pasajeros diarios en su fase inicial, con tarifas asequibles de entre S/1 y S/5 según el tramo, la Escuela Global de Educación Continua (EGEC), expresa que podría representar una solución eficiente para el transporte en Lima Este . Sin embargo, a pesar de los beneficios esperados, el proyecto no está exento de cuestionamientos. Uno de los puntos más polémicos ha sido la antigüedad de las unidades ferroviarias que serán trasladadas desde Estados Unidos(debido a los costos de traslado y costo de reparación). Aunque estos trenes aún se encuentran operativos, algunos sectores consideran que podrían no cumplir con los estándares de un sistema de transporte moderno y eficiente en el largo plazo (EGEC). Además, la falta de presupuesto asignado de forma inmediata para ejecutar el proyecto implica una fuerte dependencia del presupuesto fiscal,lo cual genera dudas sobre la sostenibilidad financiera de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) .

El ministro de Transportes advirtió que, con la estructura actual, el costo real de cada viaje podría rondar los S/14 por pasajero , lo cual es un monto no asequible para el usuario promedio si no hay subsidios. Esto implica que, para asegurar la sostenibilidad financiera, el proyecto requeriría subsidio público (como ocurre con otros sistemas de transporte masivo) o un incremento significativo en la cantidad de pasajeros transportados mediante ampliaciones o integraciones futuras. La ausencia de un esquema de financiamiento claro (subsidio explícito del Estado, alianza público-privada, etc.) añade incertidumbre económica. No contar con un presupuesto asignado en 2025 para renovar vías o completar obras complementarias fue señalado por el MTC como un obstáculo inmediato. Por ello, la toma de decisiones informadas sobre continuar, modificar o eventualmente cancelar el proyecto dependerá de un análisis costo-beneficio riguroso que considere: (a) el valor presente de los ahorros en tiempo de viaje de los usuarios, descongestión y menor contaminación vs. (b) los altos costos de inversión, operación y mitigación de impactos. Solo si los beneficios sociales y económicos de mediano plazo (mayor productividad urbana, ahorro en combustibles, disminución de accidentes viales y entre otros factores) superan a los costos, se justificará la ejecución total del proyecto. De lo contrario, habría que replantear su alcance o buscar alternativas de transporte más rentables.

4.2 Potenciales beneficios al empleo

El proyecto del Tren Lima–Chosica generará empleo temporal en labores como infraestructura, montaje de sistemas eléctricos, señalización y obras civiles. Esto beneficiará a trabajadores de distintos niveles de especialización y dinamizará la economía local durante esa etapa.

Una vez en funcionamiento, aunque el sistema sea automatizado, seguirán siendo necesarios trabajos en mantenimiento, seguridad, atención al usuario y gestión operativa. Además, las estaciones podrían impulsar el crecimiento de negocios en su entorno, como tiendas, servicios y actividades turísticas, especialmente en zonas como Chosica.

La mejora en la conectividad también facilitará que más personas accedan a empleos en otras zonas de Lima, ampliando las oportunidades laborales y reduciendo barreras por tiempo o distancia. No obstante, para que estos beneficios se concreten, el proyecto debe ejecutarse de forma eficiente y sostenible. Si queda incompleto o mal gestionado, muchas de estas oportunidades podrían perderse.

En resumen, el tren tiene el potencial de impulsar el empleo directo en su construcción e indirecto en sectores relacionados, siempre que se asegure una implementación seria y a largo plazo.

4.3 Potenciales beneficios al empleo

La implementación del Tren Lima-Chosica traería importantes beneficios económicos para Lima y Chosica. Al mejorar el transporte, se reducirían los tiempos de viaje, aumentando la productividad y eficiencia laboral. Según De Rus, Campos & Nombela, G. (2002) El tiempo de los usuarios constituye un input básico en el sistema de transporte. Su ahorro representa una mejora en la eficiencia económica, al permitir la reasignación de recursos hacia actividades más productivas. Además, la conexión facilita la integración de Chosica con el mercado limeño, impulsando negocios locales, el turismo y el comercio.

Otro beneficio sería el aumento del valor de terrenos y viviendas cercanas a las estaciones, atrayendo inversión y ampliando la base tributaria. Asimismo, el tren diversificará el sistema de transporte, actualmente dependiente de carreteras congestionadas, reduciendo pérdidas económicas por tráfico y consumo de combustible.

Si se integra con otros sistemas de transporte y se mantiene un servicio eficiente, el proyecto podría fomentar nuevos polos de desarrollo en Lima Este y otras zonas periféricas. No obstante, su éxito dependerá de una buena planificación, tarifas accesibles y mantenimiento constante. En definitiva, el Tren Lima-Chosica puede convertirse en un motor de desarrollo, si se implementa con visión, sostenibilidad y eficiencia.

5. Conclusiones

La congestión vehicular en Lima, que ocupa el noveno lugar a nivel mundial, genera pérdidas económicas significativas, equivalentes al 2.6% del PBI nacional, además de un impacto ambiental por el exceso de combustible quemado en el tráfico. En este contexto, el proyecto del Tren Lima-Chosica, impulsado por el alcalde Rafael López Aliaga, surge como una posible solución, pero enfrenta serias críticas por su falta de viabilidad técnica, financiera y social. El material ferroviario donado por Caltrain, con más de 30 años de antigüedad y un 80% en mal estado, plantea dudas sobre su durabilidad y eficiencia, mientras que la ausencia de estudios de impacto ambiental, social y urbano, así como la falta de coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), evidencian una planificación deficiente. Además, el alto costo estimado del pasaje (S/14) lo hace inaccesible para la mayoría de la población, lo que cuestiona su sostenibilidad sin subsidios estatales.

Por otro lado, el proyecto ha sido criticado por su enfoque mediático más que técnico, con una gestión que ha ignorado la participación ciudadana y los riesgos para comunidades aledañas a las vías. La falta de transparencia en los costos, las disputas entre la Municipalidad de Lima y el MTC, y la posible motivación política detrás de la iniciativa —en un año electoral— sugieren que el tren podría ser más una herramienta de campaña que una solución real al transporte limeño.

Si bien la obra promete beneficios económicos y laborales, su ejecución sin una base sólida podría replicar fracasos anteriores, como el proyecto Lima-Huarochirí, abandonado en 2020.

Recomendaciones

La administración del alcalde Rafael López Aliaga debe priorizar la transparencia y la rigurosidad técnica en el proyecto del tren Lima-Chosica, asegurando la realización de estudios de impacto ambiental, social y de demanda real, además de garantizar la homologación técnica del material rodante donado, que tiene más de 30 años de antigüedad. Asimismo, es urgente una coordinación efectiva con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), que ya ha advertido sobre el alto costo estimado del pasaje —S/14, considerado inviable para los usuarios frecuentes. También se debe establecer un esquema de financiamiento claro, evaluando la participación de alianzas público-privadas o subsidios cruzados, a fin de lograr tarifas asequibles y viabilidad operativa a largo plazo.

Aunque la donación del material ferroviario por parte de la empresa Caltrain puede representar un avance hacia la mejora del transporte en Lima, la forma en que se ha comunicado y ejecutado el proyecto sugiere un fuerte componente político.

López Aliaga ha manifestado públicamente sus intenciones de postular a la presidencia en 2026 y ha afirmado que su gestión en Lima es parte de su hoja de vida para esa campaña . En ese contexto, medios como Infobae y La República han señalado que el proyecto ferroviario podría interpretarse como un gesto simbólico más que una solución estructural, dado que no cuenta con estudios definitivos ni una planificación integral.

Expertos y analistas, incluyendo al ingeniero ferroviario Manuel Carrasco Freitas, advierten que, sin doble vía ni estaciones técnicas, el tren no superaría los 20 km/h, lo cual desvirtúa su utilidad como solución masiva de transporte. Por ello, si el alcalde desea capitalizar políticamente esta iniciativa, debe mostrar resultados concretos, sostenibles y técnicamente sólidos. De lo contrario, corre el riesgo de repetir los errores de proyectos fallidos como el tren Lima–Huarochirí, que fue abandonado por falta de gestión técnica y articulación interinstitucional. La credibilidad política de su gestión dependerá de si logra transformar una promesa mediática en una obra útil para la ciudad, y no solo en un acto de campaña adelantado.



Imagen: El Comercio Perú

Referencias:

Carrasco Freitas, M. (2025, 19 de julio). Especialista en trenes advierte que Tren Lima–Chosica no pasaría de 20 km/h sin doble vía férrea y estaciones. Infobae. <https://www.infobae.com/peru/2025/07/19/tren-limachosica-no-superaria-los-20-kmh-sin-mejoras-ingeniero-ferroviario-advierte-necesidad-de-doble-via-y-estaciones/>

EGEC Perú. (2025, 19 de noviembre). *Tren Lima–Chosica: ¿Un paso hacia el desarrollo o un desafío financiero?* <https://egecperu.pe/tren-lima-chosica/>

Gobierno del Perú. (2023, 15 de julio). *Alcalde de Lima logra histórica donación de trenes para transformar el transporte de Lima.*

<https://www.gob.pe/institucion/munilima/noticias/1190407-alcalde-de-lima-logra-historica-donacion-de-trenes-para-transformar-el-transporte-de-lima>

Infobae. (2025, 17 de julio). *MTC advierte que pasaje de tren Lima–Chosica costaría S/14: “Precio inviable para ciudadanos, no lo van a pagar”.*

<https://www.infobae.com/peru/2025/07/17/mtc-advierte-que-pasaje-de-tren-limachosica-costaria-s14-precio-inviable-para-ciudadanos-no-lo-van-a-pagar/>

La República. (2025, junio 6). *Lima es la novena ciudad con peor tráfico del mundo y pierde más de S/27.000 millones por congestión vehicular, según AFIN.*

<https://larepublica.pe/economia/2025/06/06/lima-es-la-novena-ciudad-con-peor-trafico-del-mundo-y-pierde-mas-de-s27000-millones-por-congestion-vehicular-segun-afin-atmp-165792>

Infobae. (2025a). *MML explica a Sunat por qué registró tren Lima–Chosica en USD 224 millones y no por su valor real.*

<https://www.infobae.com/peru/2025/07/14/mml-explica-a-sunat-por-que-registro-tren-lima-chosica-en-usd-224-millones-y-no-por-su-valor-real-basta-de-poner-trabas/>

Infobae. (2025b). *Tren Lima–Chosica de Rafael López Aliaga: polémicas, críticas y la verdad de la viabilidad del proyecto.*

<https://www.infobae.com/peru/2025/07/11/tren-lima-chosica-de-rafael-lopez-aliaga-polemicas-criticas-y-la-verdad-de-la-viabilidad-del-proyecto-en-la-capital-peruana/>

Referencias:

Exitosa Noticias. (2025). Trenes adquiridos por la MML podrían durar cinco años, según experto.

<https://www.exitosanoticias.pe/actualidad/trenes-adquiridos-mml-podrian-durar-cinco-anos-experto-n154936>

Infobae. (2025c). *Tren Lima-Chosica no superaría los 20 km/h sin mejoras.*

<https://www.infobae.com/peru/2025/07/19/tren-limachosica-no-superaria-los-20-kmh-sin-mejoras-ingeniero-ferroviario-advierte-necesidad-de-doble-via-y-estaciones/>

Andina. (2025). Tren Lima-Chosica: no habrá marcha blanca y MTC plantea alternativas para funcionamiento. Agencia Andina.

<https://andina.pe/agencia/noticia-tren-limachosica-no-habra-marcha-blanca-y-mtc-plantea-alternativas-para-funcionamiento-1038218.aspx> Diario Expreso+15Andina+15infobae+15

Canal N. (2025, 2 de julio). Viabilidad del tren Lima-Chosica depende de detalles técnicos que exponga Rafael López Aliaga, señala MTC. Canal N vía Infobae.

<https://www.infobae.com/peru/2025/07/02/viabilidad-del-tren-lima-chosica-depende-de-detalles-tecnicos-que-exponga-rafael-lopez-aliaga-senala-mtc-estamos-esperando/> infobae+14infobae+14infobae+14

Defensoría del Pueblo. (2023). Guía de participación ciudadana en proyectos de infraestructura pública. Lima: Defensoría del Pueblo.

<https://www.defensoria.gob.pe> RPP Noticias+1Andina+1

Expreso. (2025). Gremios de construcción civil respaldan proyecto del tren Lima-Chosica: "Basta de trabas". Expreso.

<https://www.expreso.com.pe/actualidad/gremios-de-construccion-civil-respaldan-proyecto-del-tren-lima-chosica-basta-de-trabas-rafael-lopez-aliaga-noticia/1203583/> Diario Expreso+15Diario Expreso+15Diario Expreso+15

Gestión. (2025). Gremios de construcción civil respaldan tren a Chosica, pero piden garantías laborales. Gestión. <https://gestion.pe> YouTube (nota: misma fuente gremios); si tienes URL específica, puedes sustituirla.

Referencias:

Infobae. (2025, 12 de julio). MML no informó a vecinos sobre el Tren Lima–Chosica: “Tenemos miedo de que nos saquen”. Infobae.

<https://www.infobae.com/peru/2025/07/12/mml-no-informo-a-vecinos-sobre-el-tren-limachosica-y-crece-el-temor-a-posibles-desalojos-tenemos-miedo-de-que-nos-saquen/> infobae+1infobae+1

Infobae. (2025, 15 de julio). Vecinos de Lima y Callao temen perder sus viviendas por el paso del tren Lima–Chosica: casas se ubican muy cerca a rieles. Infobae.

<https://www.infobae.com/peru/2025/07/15/vecinos-de-lima-y-callao-temen-perder-sus-viviendas-por-el-paso-del-tren-lima-chosica-casas-se-ubican-muy-cerca-a-rieles/> Diario Expreso+15infobae+15infobae+15

Infobae. (2025, 7 de julio). Tren Lima–Chosica: deficiencias en las vías amenazan la operación de los nuevos vagones Caltrain. Infobae.

<https://www.infobae.com/peru/2025/07/07/tren-lima-chosica-deficiencias-en-las-vias-amenazan-la-operacion-de-los-nuevos-vagones-caltrain/> infobae+1infobae+1

Infobae. (2025, 21 de julio). MTC reprocha a López Aliaga por no acudir a reunión sobre tren Lima–Chosica: “Desprecia la convocatoria, es su naturaleza”. Infobae.

<https://www.infobae.com/peru/2025/07/21/mtc-reprocha-a-rafael-lopez-aliaga-por-no-acudir-a-reunion-sobre-tren-lima-chosica-desprecia-la-convocatoria-es-su-naturaleza/> infobae+2infobae+2Lima Gris+2

La República. (2025a, 7 de julio). Proyecto del tren a Chosica no cuenta con expediente técnico ni estudios de impacto. La República.

<https://larepublica.pe/politica/2025/07/07/tren-lima-chosica-de-rafael-lopez-aliaga-solucion-real-para-vecinos-o-campana-disfrazada-474859/> La República

La República. (2025b, 15 de julio). Chíncha, J. ¿Soportan esos rieles el peso de un transporte público? La República.

<https://larepublica.pe/politica/2025/07/15/jaime-chincha-sobre-el-tren-de-lopez-aliaga-soportan-esos-rieles-el-peso-de-un-transporte-publico-hnews-620025/> La República

Referencias:

La República. (2025c, 15 de julio). Jaime Chinchá critica al alcalde por descarrilamiento de trenes y aspiraciones presidenciales. La República. <https://larepublica.pe/politica/2025/07/15/jaime-chincha-sobre-rafael-lopez-aliaga-por-descarrilamiento-de-trenes-encima-quiere-ser-presidente-hnews-302655/> La República

Lima Gris. (2025). López Aliaga y el tren fantasma: populismo ferroviario con fines electorales. Lima Gris. <https://limagris.com/lopez-aliaga-y-el-tren-fantasma-populismo-ferroviario-con-fines-electorales/>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). (2024). Lineamientos técnicos para proyectos de transporte masivo en áreas urbanas. Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú. <https://www.gob.pe/mtc>

Swissinfo. (2025, 22 de julio). Gobierno de Perú descarta pronto inicio de operaciones del tren traído desde EE.UU. EFE vía Swissinfo.

<https://www.swissinfo.ch/spa/gobierno-de-per%C3%BA-descarta-pronto-inicio-de-operaciones-de-tren-tra%C3%ADdo-desde-ee.-uu.-a-lima/89720855>

Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA). (2025, 24 de mayo). *Senador de California insiste en que trenes donados a Lima son contaminantes*. Actualidad Ambiental. <https://www.actualidadambiental.pe/senador-de-california-insiste-en-que-trenes-donados-a-lima-son-contaminantes/>

Quilca Catacora, M. (2025, 12 de julio). *Vagones Caltrain para el Tren Lima-Chosica llegaron al Callao: Rafael López Aliaga supervisará desembarque*. Infobae Perú. <https://www.infobae.com/peru/2025/07/12/vagones-caltrain-para-el-tren-limachosica-llegaron-al-callao-rafael-lopez-aliaga-supervisara-desembarque/>

De Rus, G., Campos, J., & Nombela, G. (2002). *Economía del transporte*. Antoni Bosch Editor. <https://www.uteg.edu.ec/biblioteca-libros/wp-content/uploads/2022/11/Economia-del-Transporte.pdf>

EGEC Perú. (2025). *Tren Lima Chosica: ¿Un paso hacia el desarrollo o un desafío financiero?* EGEC Perú. <https://egecperu.pe/tren-lima-chosica/>

Referencias:

Exitosa Noticias. (7 de julio de 2025). Proyecto Tren Lima-Chosica tomará más tiempo de implementación

[Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=m8YYvFbcSCg>

La República. (2024, noviembre 18). Chosica–Callao: trenes donados de Estados Unidos operarían en 18 meses y costo sería de S/5.00. La República.

<https://larepublica.pe/sociedad/2024/11/18/chosica-callao-trenes-donados-de-estados-unidos-operarian-en-18-meses-y-costo-seria-de-s500-proyecto-ministerio-de-transporte-297864>

Municipalidad Metropolitana de Lima. (10 de abril, 2025). *Acuerdo de Concejo N.º 107: Aceptación de donación de trenes y repuestos por parte de CALTRAIN*

[Documento oficial]. *El Peruano*.

<https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2390222-1>

Municipalidad de Lima. (14 de Julio, 2025). Comunicado: Basta de poner trabas al bienestar popular [Fotografía].<https://www.facebook.com/photo/?fbid=1157571303064687&set=a.251129183708908>

Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional [AFIN]. (2025). *Efectos de la congestión vehicular para Lima y Callao*. <https://afin.org.pe/wp-content/uploads/2015/12/17.03.25-Efectos-de-la-congestion-vehicular-en-Lima-y-Callao-web.pdf>

Silva, R. (6 de julio 2025). *Tren Lima - Chosica no operaría hasta el 2026 y costaría más de S/1.800 millones para transportar menos pasajeros*. Infobae.

<https://www.infobae.com/peru/2025/07/06/tren-lima-chosica-no-operaria-hasta-el-2026-y-costaria-mas-de-s1800-millones-para-transportar-menos-pasajeros/>

Elaborado por:



Sebastián Calle

Estudiante de Economía de UNMSMS (B23)
Miembro del Área de Noticias



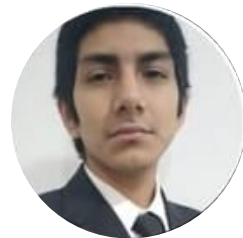
Samira Cortez

Estudiante de Economía de UNMSM (B25)
Miembro del Área de Noticias



Aldo Huaman

Estudiante de Economía Pública de UNMSM (B24)
Miembro del Área de Noticias



Adrián Cabrera

Estudiante de Economía de UNMSM (B20)
Miembro del Área de Noticias



Cesia Remigio

Estudiante de Economía de UNMSM (B19)
Miembro del Área de Noticias



Paul Ayrthon

Egresado de Ingeniería Económica de la UNAP
Miembro del Área de Noticias

Diseñado por:



Marck Aliaga

Estudiante de NNII de UNMSM (B25)
Miembro del Área de Noticias