



ÁREA DE SERVICIOS DE INVESTIGACIÓN Y SEGUIMIENTO PRESUPUESTAL

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

NOTA DE INFORMACIÓN REFERENCIAL 22/2024-2025-ASISP/DIP

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN EL PERÚ

Lima, 10 de octubre de 2024

ÍNDICE

Presentación	3
I. Antecedentes	4
II. Características de la infraestructura ferroviaria en el Perú	6
1. Longitud de la vía férrea en el Perú	6
2. Rutas de infraestructura ferroviaria existente según tramo, titularidad de la propiedad y operador del servicio	9
3. Infraestructura según titularidad de la propiedad y operador del servicio	11
4. Infraestructura ferroviaria pública concesionada a operador privado supervisada por OSITRAN	12
5. Inversiones valorizadas en los contratos de concesión (En US\$)	13
6. Indicadores estadísticos del servicio según operador concesionario	14
III. Antecedentes históricos del sistema ferroviario en el Perú	17

PRESENTACIÓN

El Departamento de Investigación Parlamentaria, a través del Área de Servicios de Investigación y Seguimiento Presupuestal, ha elaborado la presente Nota de Información Referencial, con el objetivo de brindar información sobre la infraestructura ferroviaria en el Perú y sus principales características como: la extensión, las rutas, los usos principales y el régimen de operación del servicio (público o privado); asimismo, sobre los antecedentes históricos de la infraestructura ferroviaria en el país.

Para lo cual, se ha consultado la información disponible en las fuentes oficiales y académicas; cuyas referencias se consignan en el presente documento.

Esperamos que, a través de la información brindada, se contribuya a la labor parlamentaria.

I. ASPECTOS GENERALES

El desarrollo de la infraestructura ferroviaria en el Perú se inscribe en lo dispuesto por la Constitución Política del Perú, en su Artículo 58¹

Artículo 58. La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.

En ese marco, la Política de Estado 21 del Acuerdo Nacional² señala:

Objetivo Nacional 3 - Promoción de la Competitividad del País

Política de Estado 21. Desarrollo en infraestructura y vivienda

Nos comprometemos a desarrollar la infraestructura y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado.

El Estado, en sus niveles nacional, regional y local, será el facilitador y regulador de estas actividades y fomentará la transferencia de su diseño, construcción, promoción, mantenimiento u operación, según el caso, al sector privado.

Con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado:

(a) elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones;

(...)

(c) promoverá el desarrollo de corredores turísticos y de exportación, que permitan trasladar productos a costos razonables, facilitar las cadenas de producción y consolidar una integración fronteriza acorde con los planes nacionales;

(...)

Mediante Resolución Ministerial N° 396-2016-MTC/O1.02, emitida el 9 de junio del 2016, se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario³ como herramienta de planificación del desarrollo ferroviario en el país, en materias de infraestructura,

¹ Constitución Política del Perú (1993). Versión actualizada a abril del 2024. Ver:

<https://www.congreso.gob.pe/Docs/constitucion/constitucion/Constitucion-abril-2024.pdf>

² Foro del Acuerdo Nacional. (2002) <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/definicion/>

³ Ministerio de Transportes y Comunicaciones. R.M.396-2016-MTC/O1.02.

https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/299934/d19437_opt.pdf

servicios, aspectos normativos e institucionales, en concordancia con la política sectorial de Transportes para el desarrollo y la competitividad del país.

Este instrumento normativo establece los lineamientos de política para el desarrollo y la modernización del sistema ferroviario del país, para atender los requerimientos de la actividad productiva nacional; conformando un sistema nacional eficiente capaz de mejorar sus indicadores (viajes de menor duración, menores costos logísticos, respeto al entorno y al medioambiente. Un sistema de transporte que contribuya a la competitividad de nuestras exportaciones y al bienestar social relacionado a las necesidades de transporte de la población.⁴

⁴ Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/299934/d19437_opt.pdf

II. CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN EL PERÚ

1. Longitud de la vía férrea en el Perú⁵

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al año 2023, la infraestructura ferroviaria cubre 1,957 Kilómetros de longitud.

Evolución de la longitud de la vía férrea en el Perú. Período 2010–2023

AÑO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Longitud (Km.)	1.906,1	1.928,8	1.928,8	1.928,8	1.939,7	1.939,7	1.939,7	1.939,7	1.939,7	1.939,7	1.939,7	1.952,9	1.952,9	1.957,0

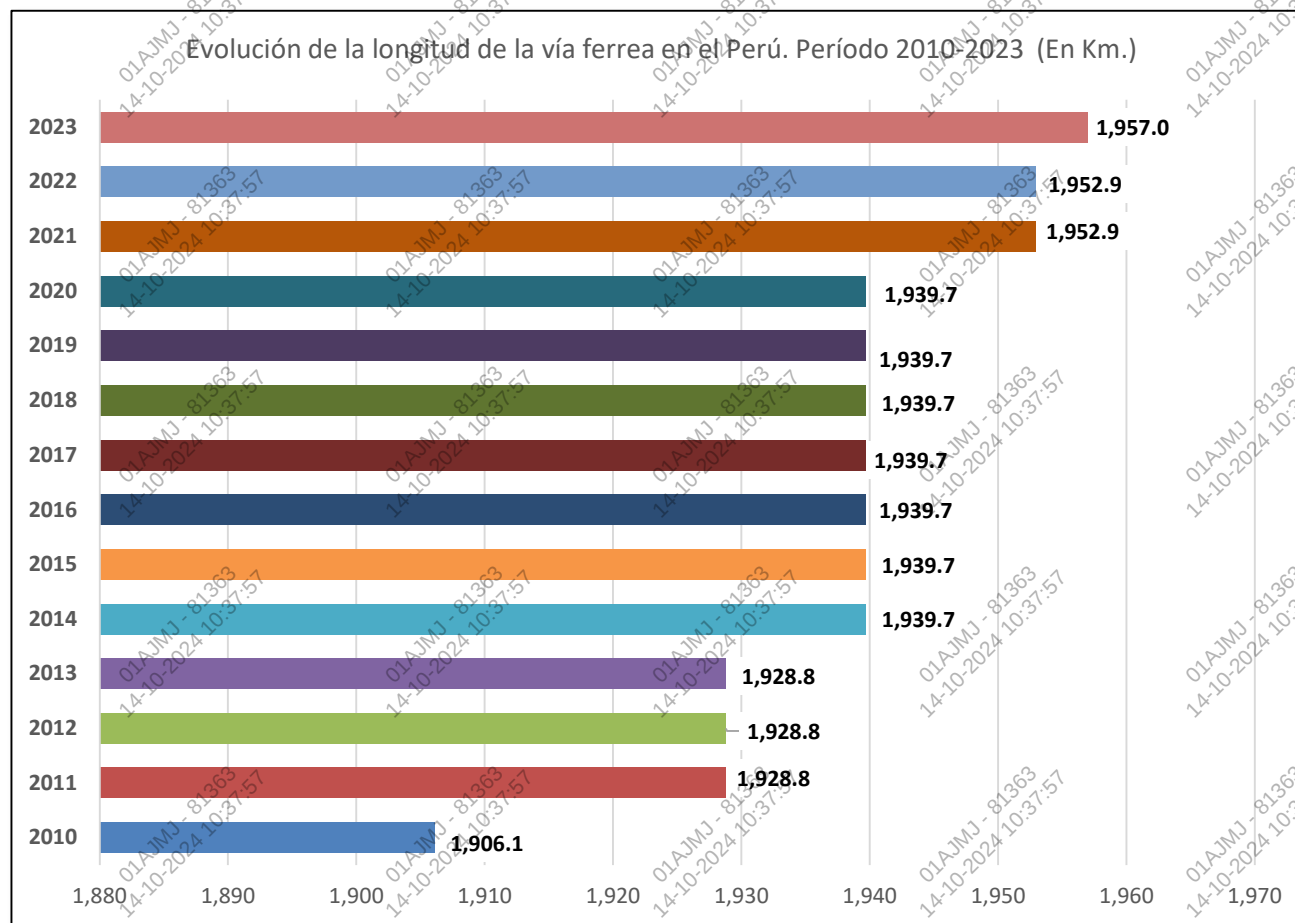
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Evolución de la longitud de la vía férrea según tramo. Período 2010–2023

FERROCARRIL – TRAMO // AÑO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TOTAL	1.906,1	1.928,8	1.928,8	1.928,8	1.939,7	1.939,7	1.939,7	1.939,7	1.939,7	1.939,7	1.939,7	1.952,9	1.952,9	1.957,0
Huancayo-Huancavelica	128,2	128,7	128,7	128,7	128,7	128,7	128,7	128,7	128,7	128,7	128,7	128,2	128,2	128,2
Tacna-Arica	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0
Centro	489,6	489,6	489,6	489,6	489,6	489,6	489,6	489,6	489,6	489,6	489,6	489,6	489,6	489,6
Sur - Sur Oriente	989,7	989,7	989,7	989,7	989,7	989,7	989,7	989,7	989,7	989,7	989,7	989,9	989,9	989,9
Sistema Eléctrico De Transporte Masivo Lima y Callao -Líneas 1 Y 2	0,0	22,2	22,2	22,2	33,1	33,1	33,1	33,1	33,1	33,1	33,1	33,1	33,1	37,2
Caripa - Condorcocha	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6
Southern Perú Copper Corporation S.A.	217,7	217,7	217,7	217,7	217,7	217,7	217,7	217,7	217,7	217,7	217,7	231,2	231,2	231,2
Santa Clara - Cajamarquilla	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3

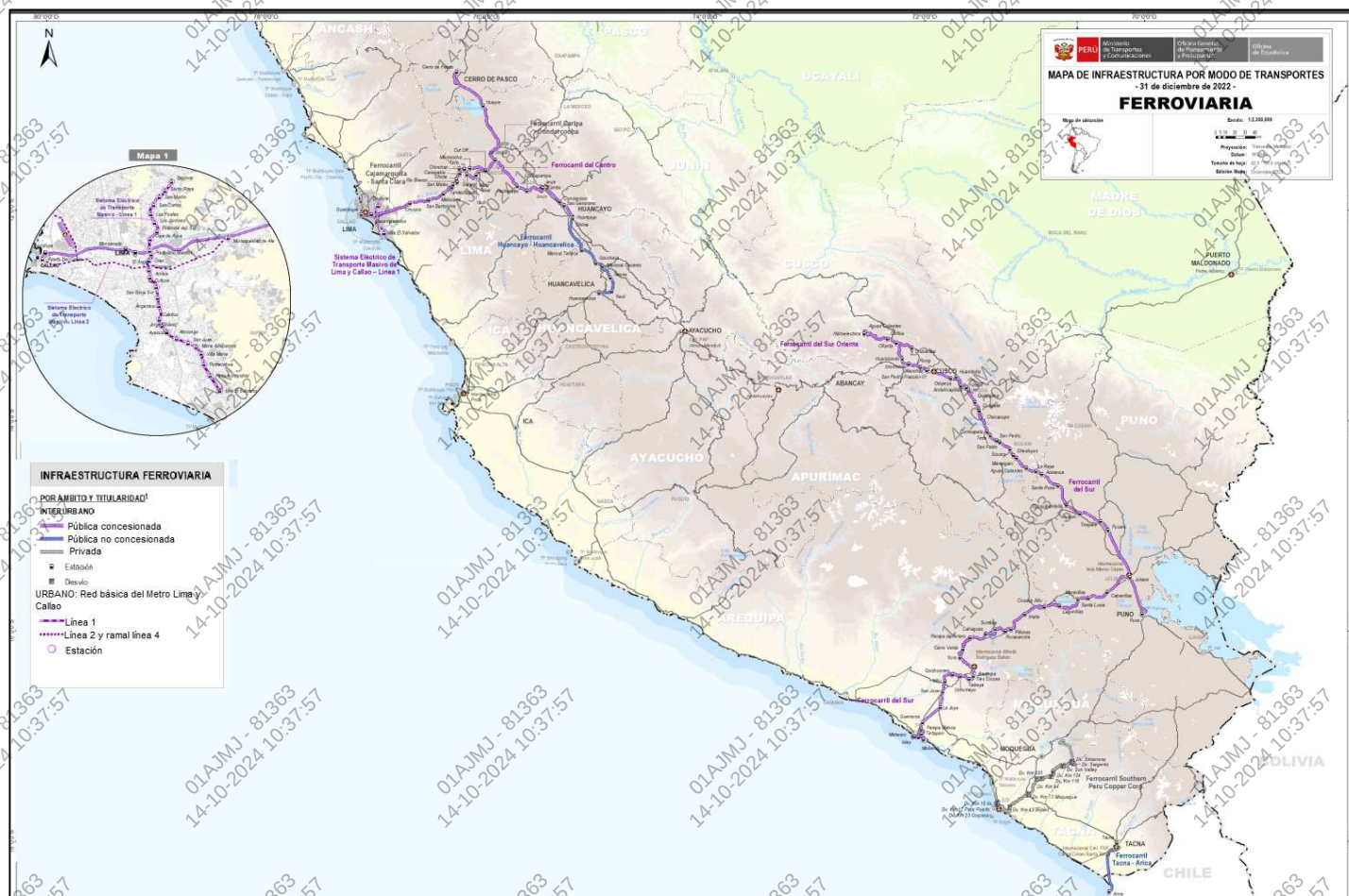
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

⁵ Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Estadística - Infraestructura de Transportes - Infraestructura Ferroviaria (Lima, 2024) <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/344794-estadistica-infraestructura-de-transportes-infraestructura-ferroviaria>



Fuente Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Elaboración ASISP

Mapa de las rutas existentes en la Infraestructura ferroviaria en el Perú (2022)



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Año 2022.

Ver: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5794663/5137608-anexo-1-mapa-de-infraestructura-ferroviaria.pdf?v=1706823813>

2. Rutas de infraestructura ferroviaria existente según tramo, titularidad de la propiedad y operador del servicio

TITULAR DE PROPIEDAD	FERROCARRIL	ENTIDAD Y TRAMO // LONGITUD (Km.) 1/	2018	2019	2020	2021	2022	2023
			1.939,7	1.939,7	1.939,7	1.952,9	1.952,9	1.957,0
PÚBLICA NO CONCESIONADA		ENTIDAD A CARGO	188,7	188,7	188,7	188,2	188,2	188,2
	Huancayo - Huancavelica	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	128,7	128,7	128,7	128,2	128,2	128,2
		Huancayo - Huancavelica 2/	128,7	128,7	128,7	128,2	128,2	128,2
	Tacna - Arica	Gobierno Regional de Tacna	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0
		Tacna - Arica 3/	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0
PÚBLICA CONCESIONADA		CONCESIONARIA	1.512,4	1.512,4	1.512,4	1.512,6	1.512,6	1.516,7
	Centro	Ferrovías Central Andina S.A 4/	489,6	489,6	489,6	489,6	489,6	489,6
		Callao - La Oroya	222,0	222,0	222,0	222,0	222,0	222,0
		La Oroya - Huancayo	124,0	124,0	124,0	124,0	124,0	124,0
		La Oroya - Cerro de Pasco	132,0	132,0	132,0	131,0	131,0	131,0
		Cut off - Huasacocha (ramal)	11,6	11,6	11,6	12,6	12,6	12,6
	Sur y Sur Oriente	Ferrocarril Transandino S.A. 5/	989,7	989,7	989,7	989,9	989,9	989,9
		Sur	855,0	855,0	855,0	855,0	855,0	855,0
		Empalme - Mollendo	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9
		Matarani - Arequipa	147,5	147,5	147,5	147,5	147,5	147,5
		Arequipa - Juliaca	304,0	304,0	304,0	304,0	304,0	304,0
		Juliaca - Puno	47,7	47,7	47,7	47,7	47,7	47,7
		Juliaca - Cusco	337,9	337,9	337,9	337,9	337,9	337,9
		Sur Oriente	134,7	134,7	134,7	134,9	134,9	134,9
		Cusco - Hidroeléctrica Machupicchu 6/	121,7	121,7	121,7	121,7	121,7	121,7
		Pachar - Urubamba	13,0	13,0	13,0	13,2	13,2	13,2

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN EL PERÚ

PÚBLICA CONCESIONADA	Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao - Línea 1	Tren Urbano de Lima S.A. 7/	33,1	33,1	33,1	33,1	33,1	33,1
		Estación Villa El Salvador - Estación Grau	20,9	20,9	20,9	20,9	20,9	20,9
		Estación Grau - Estación Bayóvar	12,2	12,2	12,2	12,2	12,2	12,2
	Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao - Línea 2	Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2	-	-	-	-	-	4,1
		Estación Mercado Santa Anita - Estación Evitamiento 11/	-	-	-	-	-	4,1
PRIVADA	EMPRESA		238,6	238,6	238,6	252,1	252,1	252,1
	Caripa - Condorcocha	Unión Andina de Cementos S.A.A 8/	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6
		Caripa - Condorcocha	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6
	Southern Copper Corp.	Southern Perú Copper Corporation S.A.	217,7	217,7	217,7	231,2	231,2	231,2
		Fundición Ilo - Toquepala	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0
		El Sargento - Cuajone 9/	31,7	31,7	31,7	27,1	27,1	27,1
		Botiflaca - Cuajone (Mina)	-	-	-	15,0	15,0	15,0
		Millsite - Toquepala (Mina)	-	-	-	3,1	3,1	3,1
	Santa Clara - Cajamarquilla	Nexa Resources (Votorantim Metais Holding) 10/	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3
		Santa Clara - Cajamarquilla	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Oficina de Estadísticas

Notas:

- 1/ Corresponde a la longitud (Km) de la vía férrea comercial.
- 2/ Es una entidad pública descentralizada del MTC. En 2007 se fusionó con la Ex- Dirección General de Caminos.
- 3/ A partir del 2004 se encargó al Gobierno Regional de Tacna
- 4/ Se concesionó al operador privado el 19 de julio de 1999. En agosto de 2004, el concesionario devolvió al MTC el tramo Pachacayo - Chauca y el ramal Morococha - Ticlio. La Oroya está en el Km 222 y Cut Off km 206.2 de la vía Callao - Huancayo.
- 5/ Hasta el 20.09.2009 perteneció a ENAFER S.A. Se Recibe la concesión el 12.07.1999; el operador ferroviario es PeruRail S.A. El Empalme esta en el km 7.427. y, Pachar está en el km 61.365 de la de la vía Cusco - Hidroeléctrica.
- 6/ Antes del fenómeno del Niño (1997-1998) la vía llegaba hasta Quillabamba.
- 7/ La vía férrea cuenta con una Longitud de vía férrea de 34.6 km y una distancia comercial de 33.128 km. La Estación Villa El Salvador - Grau y Grau - Bayovar, se instalaron en el año 2011 y 2014. Anteriormente administrado por GyM Ferrovías S.A
- 8/ Surge a partir de la fusión de Cementos Lima S.A.A. y de Cemento Andino S.A. Caripa se encuentra en km 25.534 de la vía La Oroya-Cerro de Pasco
- 9/ El Sargento se encuentra en el km 183.3 de la vía Fundición-Concentradora
- 10/ Anteriormente administrado por Votorantim Metais. Y Santa Clara se encuentra en el km 29.5 de la vía férrea Callao-Huancayo
- 11/ La vía férrea del primer tramo (1A) cuenta con una longitud total de 5.2 km y distancia comercial 4.1 km, y se encuentra en pruebas de puesta en marcha

3. Infraestructura según titularidad de la propiedad y operador del servicio

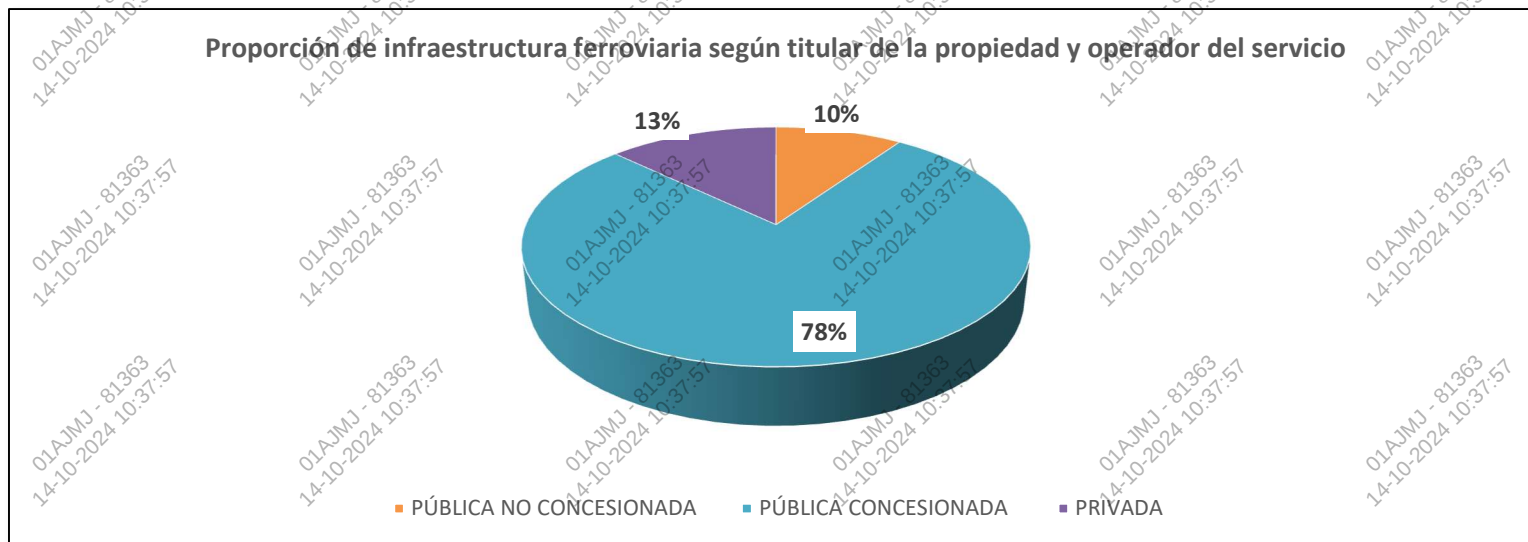
Régimen de propiedad y operación del servicio	Total de infraestructura ferroviaria		Longitud de vías (Km.)
			1.957,0
Infraestructura pública no concesionada	Ferrocarril	Entidad a cargo // Longitud de vías	188,2
	Huancayo - Huancavelica	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	128,2
	Tacna - Arica	Gobierno Regional de Tacna	60,0
Infraestructura pública concesionada	Ferrocarril	Empresa concesionada	1.516,7
	Centro	Ferrovías Central Andina S.A. 4/	489,6
		Ferrocarril Transandino S.A. 5/	989,9
	Sur y Sur Oriente	Sur	855,0
		Sur Oriente	134,9
	Sistema Eléctrico de Transporte	Tren Urbano de Lima S.A. 7/	33,1
	Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao - Línea 2	Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2	4,1
Infraestructura ferroviaria privada	Ferrocarril	Empresa propietaria	252,1
	Caripa - Condorcocha	Unión Andina de Cementos S.A.A 8/	13,6
	Southern Copper Corp.	Southern Perú Copper Corporation S.A.	231,2
	Santa Clara - Cajamarquilla	Nexa Resources (Votorantim Metais Holding) 10/	7,3

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Elaboración: ASISP

De acuerdo con la información disponible en PROINVERSIÓN⁶ el Ferrocarril Huancayo–Huancavelica (hoy administrado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones) será concesionado durante el presente año (2024) para la ejecución de obras de mejoramiento y rehabilitación necesarias a lo largo de la vía ferroviaria (128,7 km), en 2 tramos (Tramo 1: 78 km; Tramo 2: 50 km), adquisición de material rodante, así como el mantenimiento de la infraestructura y del material rodante. La inversión estimada se calcula en US\$ 394.93 Millones. Se entregará mediante la modalidad: Iniciativa Estatal Cofinanciada

⁶ Fuente: PROINVERSIÓN. Proyectos en cartera. <https://www.investinperu.pe/es/app/portafolio-de-proyectos>



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Elaboración: ASISP

4. Infraestructura ferroviaria pública concesionada a operador privado supervisada por OSITRAN

Entidad prestadora	Infraestructura	Inicio de la concesión	Plazo de la concesión
Ferrovías Central Andina S.A.	Ferrocarril del Centro	1999	40 años
Ferrocarril Trasandino S.A.	Ferrocarril del Sur y Sur-Oriente	1999	35 años
GYM Ferrovías S.A.	Tren Eléctrico – Línea 1	2011	30 años
Consorcio Nuevo Metro de Lima SA.	Tren Eléctrico – Línea 2	2014	35 años

Fuente: OSITRAN – Información de Concesiones.

5. Inversiones valorizadas en los contratos de concesión (En US\$)⁷

Infraestructura ferroviaria concesionada	Inicio de la Concesión	Tipo	Plazo	Compromiso de Inversión (CI) *	Inversión Acumulada al año 2023**	Agosto 2024**	Total Inversión en 2024**	Inversión acumulada al año 2024**	% Avance a la fecha de la Concesión
Ferrocarril del Centro ^{1/}	1999	Autosostenible	40 años	FRA II	56,961,517	0	0	56,961,517	No aplicable
Ferrocarril del Sur y Sur - Oriente ^{16/}	1999	Autosostenible	35 años	FRA II	77,761,362	0	0	77,761,362	No aplicable
Sistema Eléctrico de Transporte masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau-San Juan de Lurigancho ^{2/}	2011	Cofinanciada	30 años	202,545,665	202,545,665			202,545,665	100.00%
Sistema Eléctrico de Transporte masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau-San Juan de Lurigancho ^{3/} (ADENDA N° 4)	2011	Cofinanciada	30 años	469,163,761	469,163,761			469,163,761	100.00%
Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao ^{4/}	2014	Cofinanciada	35 años	5,346,495,238	2,814,219,452	0	235,212,914	3,049,432,366	57.04%
TOTAL				6,018,204,665	3,620,651,758		235,212,914	3,855,864,672	64.07%

Fuente: OSITRAN

(*) Inversión Referencial de los Contratos de Concesión (C.C.). Presupuestos aprobados de expedientes y otras obras adicionales vigentes a la fecha, sujetas a revisión.

(**) Corresponde a las Inversiones reconocidas del mes por el OSITRAN, excepto en las concesiones que no corresponde.

1/ El compromiso es alcanzar y mantener los estándares de calidad FRA II (Administración Federal de Ferrocarriles de los Estados Unidos - Class II). Asimismo, desde setiembre del 2012 se vienen ejecutando inversiones en el tramo Callao - La Oroya de la concesión Ferrocarril del Centro con el objeto de alcanzar el FRA III.

2/ Las inversiones están referidos a lo siguiente: 1) Al mes de setiembre 2013, las inversiones comprometidas ascendieron a \$ 225,020,703, las cuales culminaron en setiembre del 2013, con una ejecución financiera del 90% (es decir, \$ 202,545,665); esto debido a que los equipos para el taller de mantenimiento adquiridos en el extranjero, los trenes, ATP y radios TETRA fueron exonerados del IGV, se cubrió el 100% la ejecución física.

3/ El compromiso de inversión de la concesión corresponde al presupuesto de inversión referido en la Sección I del C.C., a la cual se le agregó el IGV.

4/ El monto de inversión están referidos a la Adenda N° 4 (22/07/2016), que contempla inversiones en Material Rodante Trenes, Material Rodante Coches y Obras, con una inversión ascendente a \$ 469,163,761

⁷ Fuente: OSITRAN, Información estadística. Boletín de Inversiones en infraestructura concesionada a Agosto 2024. <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/09/inversiones-contratos-agosto-2024.pdf>

6. Indicadores estadísticos del servicio según operador concesionario⁸

6.1. Empresa Ferrovías Central Andina (FVCA) Período 2015–2024 (Julio)

I. TRÁFICO											
Indicador	Unidad	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Julio)
Carga (TM)	Toneladas	2,313,967	2,606,228	2,487,200	2,585,923	2,494,529	2,382,802	2,786,351	2,776,181	2,427,871	1,344,980
TM-KM	Ton-Km	356,796,792	378,538,264	351,249,253	360,627,617	335,415,890	337,612,337	407,402,522	409,968,034	362,024,970	185,237,588
Pasajeros	Unidades	2,161	2,923	1,074	1,516	1,356	-	-	-	-	-
Pasajeros-KM	Pas-km	717,452	970,436	356,568	503,312	698,196	-	-	-	-	-
KM - Vagón (Vacio)	Km-vag	5,265,341	5,684,656	5,318,398	5,465,332	5,050,327	5,103,849	6,120,680	6,283,915	5,587,864	3,351,537
KM - Vagón (Cargado)	Km-vag	6,225,346	6,503,204	6,091,689	6,289,713	5,806,592	5,743,544	7,081,837	7,120,189	6,284,752	3,265,140
KM - Vagón	Km-vag	11,490,687	12,187,860	11,410,087	11,755,045	10,856,918	10,847,393	13,202,517	13,404,104	11,872,615	6,616,677
II. INGRESOS											
Indicador	Unidad	Total 2015	Total 2016	Total 2017	Total 2018	Total 2019	Total 2020	Total 2021	Total 2022	Total 2023	2024 (Julio)
Acceso a la vía	Soles	23,292,853	26,134,030	24,113,590	25,205,573	23,984,088	25,525,406	35,466,202	35,823,847	33,859,788	18,296,913
Alquiler de material rodante	Soles	115,996	171,955	142,365	139,557	133,943	138,585	183,528	172,079	146,458	73,464
Alquiler de espacio, estacionamiento y patio	Soles	15,473,542	16,457,197	16,799,281	17,620,955	19,060,433	20,750,770	22,928,341	23,843,425	26,315,105	14,342,738
Otros	Soles	1,610,157	1,977,641	1,313,913	3,220,533	672,911	696,872	766,000	2,176,283	744,869	457,328
Total	Soles	40,492,548	44,740,822	42,369,149	46,186,618	43,851,375	47,111,633	59,344,072	62,015,635	61,066,220	33,170,443

Fuente: OSITRAN

⁸ Fuente: OSITRAN, Organismo Supervisor de la inversión en infraestructura de transporte. Ver: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/estadisticas/>

6.2. FETRANSA -Ferrocarril Sur y Sur Oriente

I. TRÁFICO										
Indicador	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total 2024
Carga (TM)	1,049,576	2,647,368	3,263,537	3,161,732	2,779,482	2,657,547	2,835,808	2,635,407	3,086,500	1,664,182
Ferrocarril del Sur	1,031,451	2,626,080	3,241,332	3,140,619	2,756,128	2,647,914	2,825,582	2,619,398	3,070,903	1,651,384
Ferrocarril del Sur-Oriente	18,125	21,288	22,205	21,113	23,354	9,633	10,226	16,009	15,597	12,798
TN-KM	159,347,227	382,075,542	488,894,198	509,566,768	427,117,931	420,184,693	457,905,244	354,516,370	441,580,647	227,749,324
Ferrocarril del Sur	157,669,472	380,102,601	486,957,894	507,762,399	425,165,216	419,416,629	456,969,041	353,140,247	440,354,549	226,631,474
Ferrocarril del Sur-Oriente	1,677,756	1,972,941	1,936,305	1,804,370	1,952,715	768,064	936,204	1,376,122	1,226,098	1,117,851
Pasajeros	2,476,055	2,664,646	2,696,546	2,867,441	2,881,176	627,487	1,262,864	2,233,120	2,031,209	1,681,558
Ferrocarril del Sur	21,975	20,684	9,960	18,915	21,118	2,427	187	11,674	10,440	13,635
Ferrocarril del Sur-Oriente	2,454,080	2,643,962	2,686,586	2,848,526	2,860,058	625,060	1,262,677	2,221,446	2,020,769	1,667,923
Pasajeros-KM	129,926,383	136,226,296	132,347,308	144,288,717	150,324,207	29,745,591	59,619,926	108,205,979	93,851,955	81,757,414
Ferrocarril del Sur	8,440,598	7,944,724	4,460,182	8,398,352	9,065,030	1,034,994	64,176	5,267,865	4,471,600	5,782,403
Ferrocarril del Sur-Oriente	121,485,786	128,281,571	127,887,126	135,890,365	141,259,177	28,710,597	59,555,750	102,938,114	89,380,355	75,975,010
KM-Vagón	11,837,829	20,671,310	23,698,630	27,584,969	24,351,246	18,168,919	20,313,066	18,592,339	21,650,160	12,784,383
Ferrocarril del Sur	8,158,952	16,790,967	19,626,238	22,943,416	19,398,609	16,902,003	18,211,015	15,238,081	18,669,049	10,247,870
Ferrocarril del Sur-Oriente	3,678,877	3,880,343	4,072,392	4,641,553	4,952,637	1,266,916	2,102,051	3,354,258	2,981,111	2,536,513

Nota: Las cifras de km-vagón hacen referencia tanto a los vagones llenos como los vacíos.

II. INGRESOS (en soles, incluye IGV)										
Indicador	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Julio)
Acceso a la vía	69,169,429	98,284,278	113,500,778	128,142,769	128,589,876	64,615,195	90,793,019	110,744,727	118,017,299	88,238,352
Tramo Sur	19,866,699	43,067,186	54,206,212	59,163,253	51,545,127	47,812,807	58,047,484	50,474,550	63,864,718	36,476,466
Tramo Sur Oriente	49,302,730	55,217,092	59,294,566	68,979,516	77,044,749	16,802,388	32,745,535	60,270,177	54,152,581	51,761,885
Alquiler de material tractivo y rodante *	1,958,092	2,003,596	1,984,942	2,000,381	1,858,901	990,483	2,415,637	2,823,706	2,454,912	1,774,028
Tramo Sur	1,044,182	1,075,710	1,151,580	1,155,066	1,031,045	771,021	1,732,699	1,771,948	1,464,060	957,286
Tramo Sur Oriente	913,910	927,886	833,362	845,315	827,856	219,463	682,938	1,051,758	990,852	816,742
Alquiler de espacios a operadores y terceros	926,034	1,391,804	2,740,211	1,652,181	1,669,839	2,021,152	2,240,786	2,326,385	2,706,259	-
Tramo Sur	750,880	997,016	962,299	1,106,654	1,113,845	1,382,701	1,506,080	1,593,024	1,951,040	-
Tramo Sur Oriente	175,153	394,788	386,107	545,526	555,994	638,452	734,706	733,362	755,219	-
Otros Ingresos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	101,679,679	118,225,931	131,795,331	132,118,617	67,626,831	95,449,442	115,894,819	123,178,469	90,012,380

Nota: Alquiler de material tractivo y rodante se factura a fin de año

Fuente: OSITRAN

III. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL SISTEMA FERROVIARIO EN EL PERÚ

Según algunos historiadores⁹ Ramón Castilla fue el primer gobernante peruano en impulsar la construcción de ferrocarriles.

Durante su primer mandato (1845-1851), se inauguró el ferrocarril a vapor que conectaba Lima y Callao, siendo el primer ferrocarril en operación en América del Sur en mayo de 1851. Esta línea, que tenía una longitud de 14 km, requirió una inversión de 550,000 soles, mientras que sus ganancias anuales alcanzaron los 400,000 soles. En sus primeros diez años, transportó alrededor de seis millones de pasajeros. Durante su segundo mandato (1855-1862), se implementaron otros dos ferrocarriles: el Tacna-Arica, de 62 km (1856), y el Lima-Chorrillos, de 15 km (1858).

En 1862, Manuel Pardo y Lavalle, quien diez años más tarde sería el primer presidente civil del Perú (1872), propuso que la construcción de ferrocarriles fuera un pilar fundamental para el desarrollo del país, aprovechando las utilidades del auge del guano.

Durante el gobierno de José Balta (1868-1872), se estableció una primera política ferroviaria nacional, comenzando las líneas Trujillo-Pacasmayo-Cajamarca, Chimbote-Huaraz-Recuay, Arequipa-Cusco-Puno y Lima-Jauja, que más tarde se conocería como Ferrocarril Trasandino.

Para 1861, el Perú contaba con una red ferroviaria de 90 km, y en 1879, al iniciar la Guerra del Pacífico, la red alcanzaba 1,963 km de vías férreas. El Ferrocarril Central Trasandino fue diseñado por el ingeniero polaco Ernesto Malinowski y promovido hasta su muerte en 1877 por el estadounidense Henry Meiggs. Esta obra, iniciada en 1870, llegó a Ticlio en 1890 y a Huancayo en 1908. La Guerra del Pacífico destruyó gran parte del sistema ferroviario peruano. El gobierno de Andrés Bello Cáceres entregó, en 1889, la concesión por 66 años de los ferrocarriles a los poseedores de bonos de la deuda externa peruana; a cambio del compromiso de restaurarlos y modernizarlos; en lo que se conocería como el Contrato Grace.¹⁰

En 1890 se constituyó la empresa Peruvian Corporation dedicada a administrar los ferrocarriles. En 1928 se otorgó a esta empresa la concesión a perpetuidad de las líneas férreas que operaba, como pago del Estado peruano por la deuda

En 1893, el ferrocarril central llegó a La Oroya. En 1904, la empresa minera Cerro de Pasco Cooper Corp., conectó el yacimiento de Cerro de Pasco con La Oroya. En 1908, la Peruvian Corporation conectó la línea Mollendo-Puno con Cusco y Lima-La Oroya con Huancayo. Durante el gobierno de Augusto B. Leguía se construyeron las líneas ferroviarias Huancayo-Huancavelica y Tablones-Recuay.

⁹ Olaechea, Juan de Dios. (2006). "Vigencia de un sueño colectivo. El tren del Siglo XXI". Primera edición. Ferrocarril Central Andino S.A. Lima. Citado en el Informe Temático "El Sistema Ferroviario Peruano y sus Planes"

[http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/dgp/ciae.nsf/vf07web/034E9E54559F562B0525784E0056B143/\\$FILE/InfTem028.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/dgp/ciae.nsf/vf07web/034E9E54559F562B0525784E0056B143/$FILE/InfTem028.pdf)

¹⁰ Candela, Juan. (2011). Ferrocarriles en Perú. Crónicas de Perú. (2008) Citado en el Informe Temático "El Sistema Ferroviario Peruano y sus Planes"

[http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/dgp/ciae.nsf/vf07web/034E9E54559F562B0525784E0056B143/\\$FILE/InfTem028.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/dgp/ciae.nsf/vf07web/034E9E54559F562B0525784E0056B143/$FILE/InfTem028.pdf)

En 1972, durante el gobierno de Juan Velasco Alvarado, se conformó la empresa estatal ENAFER Perú, encargada de la operación y mantenimiento de ferrocarriles en el país, que hasta ese momento habían estado bajo operación de empresarios privados.

ENAFER Perú fue privatizada en 1999, durante el gobierno de Alberto Fujimori, quien dispuso la concesión de las líneas ferroviarias, para ser operadas por empresas privadas con el objetivo de mejorar la eficiencia y la calidad del servicio.

De acuerdo con la información proporcionada por el historiador, Elio Galessio (2007)¹¹, el siguiente cuadro grafica la evolución histórica del sistema ferroviario nacional:

Departamento	Ruta	Situación	Extensión (km)	Trocha (m)	Inicio de la operación	Término de la operación
FERROCARRILES DEL NORTE DEL PERU						
Tumbes	Tumbes-Puerto Pizarro	Desaparecido	11	0,75	1909	1949
	(Tumbes-Palizada)					
Piura: Ferrocarriles Petroleros	Talara-Negritos	Desaparecido	93	0,75	1920	1960
	Lobitos-El Tablazo-El Alto					
	International Petroleum Co	Desaparecido	160	0,75		
Piura	Paita-Sullana-Piura	Desaparecido	105	1,435	1879	1959
	Piura-Catacaos	Desaparecido	10	0,75	1889	1950
	Bayóvar-Reventazón	Desaparecido	16	1	1903	1925
Lambayeque	Pimentel-Pomalca- Pucalá	Desaparecido	43	0,914	1916	
	Pimentel-Chiclayo-Lambayeque	Desaparecido	24	0,914	1873	1975
	Eten-Chiclayo	Desaparecido	67	1,435	1871	1965
	Eten-Cayaltí	Desaparecido	77	0,60	1904	1970

¹¹ GALESSIO, Elio "Ferrocarriles del Perú: Un viaje a través de su historia" Ed. Aruntani SAC. Primera edición. Lima. Citado en el Informe Temático "El Sistema Ferroviario Peruano y sus Planes" [http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/dgp/ciae.nsf/vf07web/034E9E54559F562B0525784E0056B143/\\$FILE/InfTem028.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/dgp/ciae.nsf/vf07web/034E9E54559F562B0525784E0056B143/$FILE/InfTem028.pdf)

La Libertad	Pacasmayo-Guadalupe-Chilete	Desaparecido	105	1,425	1904	1967
	Puerto Chicama (Malabrigo)-Valle Chicama	Desaparecido	304	0,914	1915	1969
	Hacienda Cartavio	Desaparecido	26	0,914	1906	
	Ascope-Trujillo-Salaverry	Desaparecido	76	0,914	1875	1966
	Hacienda Roma	Desaparecido	53	0,914		
Áncash	Chimbote-Tablones-Huallanca	Desaparecido	170	0,914	1876	1970
	Samanco-Nepeña	Desaparecido	47	1,060	1920	1962
FERROCARRILES DEL CENTRO DEL PERU						
Lima: Ferrocarriles azucareros del norte de Lima	Supe-San Nicolás	Desaparecido	35	1,070		
	Pativilca-Paramonga	Desaparecido	7,5	0,60		
	Supe-Barranca-Pativilca	Desaparecido	11	0,60		
	Barranca-Alpas	Desaparecido	27	0,60		
Lima	Playa Chica-Las Salinas	Desaparecido	10	1	1873	1920
	Chancay-Huaral-Hacienda Palpa	Desaparecido	29	1	1875	1920
	Lima-Ancón-Chancay	Desaparecido	42	1,435	1870	1964
	Ferrocarril del Noroeste del Perú (Ferrocarril Costero)	Desaparecido	194	0,914	1911	1964
	Ferrocarril Central del Perú (Callao-Cerro de Pasco-Huancayo)	Operando	535	1,434	1908	
	Lima-Lurín	Desaparecido	75	0,914	1918	1963
	Lima-Callao (Ferrocarril Inglés)	Desaparecido	14	1,435	1851	1930

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN EL PERÚ

	Lima-La Magdalena	Desaparecido	5,3	1,435	1901	
	Lima-Chorrillos	Desaparecido	15	1,435	1858	1934
	Ferrocarril Decauville	Desaparecido		0,60	1856	1860
	Cañete-Cerro Azul	Desaparecido	15	0,914	1870	1958
Pasco	Cerro de Pasco Cooper Corporation	Operando	152		1906	
	Ferrocarril minero de Cerro de Pasco	Destruído	30	1,076	1879	
Junín	Huancayo-Huancavelica	Operando	148	1,435	1926	
Ica	Chincha-Tambo de Mora	Desaparecido	12	1	1898	1940
	Pisco-Ica	Desaparecido	74	1,435	1871	1956
FERROCARRILES DEL SUR Y SURORIENTE DEL PERU						
Interdepartamental	Mollendo-Arequipa-Juliaca-Puno-Cusco	Operando	940	1,435	1871	
Moquegua	Ilo-Moquegua	Desaparecido	98	1,435	1909	1964
	Southern Perú Ilo-Toquepala-Cuajone	Operando	240	1,435		
Cusco	Cusco-Santa Ana-Quillabamba	Operando	110	0,914	1914	
Arequipa	Matarani-La Joya	Operando	62	1,435	1950	
Tacna	Tacna-Arica	Operando	62	1,435	1856	
Ucayali	Tambo del Sol-Ucayali	Desaparecido	80			

OTROS FERROCARRILES						
La Libertad	Hacienda Laredo-Menochuco	Desaparecido	53	0,914	1896	1966
	Hacienda Cartavio	Desaparecido	13	0,914	1906	
	Puerto Chicama-Licapa	Desaparecido	31	0,914	1898	
Pasco	Shelby-San José de Huarón	Desaparecido	43	0,750	1912	
Arequipa	Hacienda Chucarapi-Ensenada	Desaparecido	20	0,60	1924	
	Hacienda Pampa Blanca-Ensenada	Desaparecido	14	0,750	1905	1950
	Vitor-Sotillo	Desaparecido	12	1,435	1899	1931
Ancash	Samanco-Hacienda San Jacinto	Desaparecido	3	1,060		
FERROCARRILES DE TARAPACÁ						
	Pisagua-Agua Santa-Sol de Obispo		80	0,60	1876	
	Iquique-Pozo Almonte-La Noria		113	0,60	1868	
	Patillos-Lagunas		85	0,75	1872	1877