

PANAMÁ >

Especialistas británicos asesoran a Panamá en el desarrollo del tren hasta Costa Rica

El Gobierno avanza en la definición del modelo institucional que administrará una de las mayores obras de infraestructura propuestas para el país.



Alex Hernández
Desde Panamá

30 May, 2026 12:56 a. m. AR



La Secretaría Nacional del Ferrocarril sostuvo reuniones técnicas con especialistas internacionales para analizar modelos de gestión ferroviaria. Tomada de Instagram

Panamá avanza en la definición del **modelo institucional que acompañará el desarrollo** del tren Panamá-David-Frontera, un proyecto que aún se encuentra en fase de estudios y estructuración financiera, pero que ya **obliga al Gobierno a analizar cómo será regulado**, administrado y supervisado uno de los mayores proyectos de infraestructura planteados para el país en las próximas décadas.

La **Secretaría Nacional del Ferrocarril informó que sostuvo** jornadas de trabajo técnico con especialistas de **Crossrail International, Grant Thornton**, el Gobierno del Reino Unido y asesores internacionales para **evaluar experiencias aplicadas en grandes proyectos ferroviarios** y estudiar qué mecanismos podrían adaptarse al futuro Corredor Logístico Ferroviario de Panamá.

Según la entidad, durante las sesiones **se revisaron modelos de gobernanza, regulación, diseño** institucional y alternativas para garantizar la continuidad operativa del sistema, tomando como referencia experiencias desarrolladas en otros países.

El objetivo es **definir la estructura que permitirá administrar y supervisar** una infraestructura ferroviaria que busca conectar la ciudad de Panamá con la frontera de Costa Rica y transformar el sistema logístico nacio



El plan contempla al menos 14 estaciones distribuidas a lo largo del país. Tomada de Presidencia

La participación de **Crossrail International** resulta relevante debido a que la organización nació a partir de la **experiencia acumulada durante la construcción de Crossrail**, actualmente conocida como la Línea Elizabeth de Londres, considerada **una de las obras ferroviarias urbanas más complejas** de Europa.

La firma se dedica a asesorar **gobiernos y operadores ferroviarios en la planificación**, gestión y desarrollo de sistemas de transporte masivo alrededor del mundo.

Grant Thornton, por su parte, es una **firma global de consultoría y auditoría con experiencia** en estructuración

participado en iniciativas vinculadas al transporte, energía e infraestructura estratégica en diversos mercados.

Las reuniones ocurren en momentos en que el proyecto ferroviario panameño se acerca a una etapa clave. El **secretario ejecutivo de la Secretaría Nacional del Ferrocarril**, Henry Faarup, informó recientemente que los principales **estudios de ingeniería y factibilidad estarán listos durante** junio, permitiendo definir con mayor precisión la viabilidad técnica, económica y operativa de la iniciativa.



El proyecto incluye una futura conexión con el ferrocarril Panamá-Colón. AP

Actualmente se desarrollan análisis de demanda, impacto ambiental, ingeniería conceptual y **evaluación financiera liderados por firmas internacionales como AECOM, Renfe, KPMG y WSP**. Estos estudios servirán para **establecer el trazado definitivo, el costo estimado de** la obra y el modelo de operación que se utilizará una vez el sistema entre en funcionamiento.

Entre los trabajos técnicos también se incluyen estudios de batimetría, geotecnia, hidrología y modelación hidráulica, **necesarios para determinar las condiciones del terreno y** reducir riesgos asociados a la construcción de puentes y tramos ferroviarios. Estas **evaluaciones forman parte del Estudio de Impacto Ambiental** que acompaña el desarrollo del proyecto.

Uno de los componentes más relevantes del plan contempla la **construcción de un puente ferroviario sobre el Canal** de Panamá, ubicado aproximadamente 185 metros al norte del Puente Centenario. La estructura **permitiría conectar los sistemas logísticos del Pacífico y** el Atlántico e integrar los puertos del país dentro de un mismo corredor ferroviario.



El secretario ejecutivo de la Secretaría Nacional del Ferrocarril, Henry Faarup, ha señalado que la construcción del proyecto podría desarrollarse por fases durante un período de siete a ocho años. Tomada de la Presidencia

El proyecto también prevé el desarrollo de **infraestructura logística en Corozal, donde se contempla un** patio de contenedores con conexión hacia los puertos de Balboa y futuras terminales portuarias. Además, el sistema **tendría una conexión directa con el ferrocarril Panamá-Colón**, fortaleciendo la integración entre los principales centros logísticos del país.

De acuerdo con los estudios preliminares, el **trazado tendría una extensión aproximada de 475** kilómetros entre Ciudad de Panamá y Paso Canoas, incluyendo **al menos 14 estaciones para pasajeros y carga**. Entre los puntos contemplados figuran Albrook, Panamá Pacífico, La Chorrera, Penonomé, Santiago, David y la frontera con Costa Rica.

Uno de los temas que ha generado mayor atención es el **futuro del aeropuerto Marcos A. Gelabert, en Albrook**, debido a que el área figura como punto de partida del sistema ferroviario. Faarup indicó que la **terminal aérea podría continuar operando entre cinco y** siete años mientras se planifica una eventual reubicación de operaciones hacia Panamá Pacífico o Tocumen, dependiendo de la evolución del proyecto.



Crossrail International, firma británica que participó en el desarrollo de la Línea Elizabeth de Londres, compartió experiencias sobre gobernanza y gestión ferroviaria con las autoridades panameñas. (Imagen Ilustrativa Infobae)

Aunque el costo definitivo aún no ha sido determinado, las **estimaciones preliminares sitúan la inversión por encima de los \$5,000 millones**. Las autoridades han señalado que **el financiamiento se encuentra en fase de estructuración y** que existe interés por parte de organismos multilaterales, banca de desarrollo y esquemas de asociación público-privada, los cuales podrían cubrir hasta el 85% del valor total de la obra.

Según las proyecciones oficiales, la **construcción podría extenderse entre siete y ocho años** y ejecutarse por etapas, comenzando en el área del Canal y avanzando posteriormente hacia el interior del país. El plan también **contempla servicios de trenes de cercanía para sectores** como Arraiján y La Chorrera, complementando la Línea 3 del Metro de Panamá y buscando reducir la congestión vehicular en el sector oeste.

Más allá de la obra física, las reuniones sostenidas con especialistas británicos reflejan que el **Gobierno busca definir desde ahora cómo funcionará la** estructura institucional que deberá administrar, regular y supervisar un sistema ferroviario que, de concretarse, **se convertiría en una de las mayores inversiones de** infraestructura en la historia reciente de Panamá.

infobae

Todos Los Derechos Reservados © 2026 Infobae

[...] pervisado uno de los mayores proyectos de infraestructura planteados para el país en las próximas décadas.

La Secretaría Nacional del Ferrocarril informó que sostuvo jornadas de trabajo técnico con especialistas de Crossrail International, Grant Thornton , el Gobierno del Reino Unido y asesores internacionales para evaluar experiencias aplicadas en grandes proyectos ferroviarios y estudiar qué mecanismos podrían adaptarse al futuro Corredor Logístico Ferroviario de Panamá.

Se [...]

El Gobierno avanza en la definición del modelo institucional que administrará una de las mayores obras de infraestructura propuestas para el país.

Panamá avanza en la definición del modelo institucional que acompañará el desarrollo del tren Panamá-David-Frontera, un proyecto que aún se encuentra en fase de estudios y estructuración financiera, pero que ya obliga al Gobierno a analizar cómo será regulado , administrado y supervisado uno de los mayores proyectos de infraestructura planteados para el país en las próximas décadas.

La Secretaría Nacional del Ferrocarril informó que sostuvo jornadas de trabajo técnico con especialistas de Crossrail International, Grant Thornton , el Gobierno del Reino Unido y asesores internacionales para evaluar experiencias aplicadas en grandes proyectos ferroviarios y estudiar qué mecanismos podrían adaptarse al futuro Corredor Logístico Ferroviario de Panamá.

Según la entidad, durante las sesiones se revisaron modelos de gobernanza, regulación, diseño institucional y alternativas para garantizar la continuidad operativa del sistema, tomando como referencia experiencias desarrolladas en otros países.

El objetivo es definir la estructura que permitirá administrar y supervisar una infraestructura ferroviaria que busca conectar la ciudad de Panamá con la frontera de Costa Rica y transformar el sistema logístico nacional

La participación de Crossrail International resulta relevante debido a que la organización nació a partir de la experiencia acumulada durante la construcción de Crossrail , actualmente conocida como la Línea Elizabeth de Londres, considerada una de las obras ferroviarias urbanas más complejas de Europa.

La firma se dedica a asesorar gobiernos y operadores ferroviarios en la planificación , gestión y desarrollo de sistemas de transporte masivo alrededor del mundo.

Grant Thornton , por su parte, es una firma global de consultoría y auditoría con experiencia en estructuración financiera de proyectos de infraestructura, gobernanza corporativa y asociaciones público-privadas. La empresa ha participado en iniciativas vinculadas al transporte, energía e infraestructura estratégica en diversos mercados.

Las reuniones ocurren en momentos en que el proyecto ferroviario panameño se acerca a una etapa clave. El secretario ejecutivo de la Secretaría Nacional del Ferrocarril , Henry Faarup, informó recientemente que los principales estudios de ingeniería y factibilidad estarán listos durante junio, permitiendo definir con mayor precisión la viabilidad técnica, económica y operativa de la iniciativa.

Actualmente se desarrollan análisis de demanda, impacto ambiental, ingeniería conceptual y evaluación financiera liderados por firmas internacionales como AECOM, Renfe, KPMG y WSP . Estos estudios servirán para establecer el trazado definitivo, el costo estimado de la obra y el modelo de operación que se utilizará una vez el sistema entre en funcionamiento.

Entre los trabajos técnicos también se incluyen estudios de batimetría, geotecnia, hidrología y modelación hidráulica, necesarios para determinar las condiciones del terreno y reducir riesgos asociados a la construcción de puentes y tramos ferroviarios. Estas evaluaciones forman parte del Estudio de Impacto Ambiental que acompaña el desarrollo del proyecto.

Uno de los componentes más relevantes del plan contempla la construcción de un puente ferroviario sobre el Canal de Panamá, ubicado aproximadamente 185 metros al norte del Puente Centenario. La estructura permitiría conectar los sistemas logísticos del Pacífico y el Atlántico e integrar los puertos del país dentro de un mismo corredor ferroviario.

El proyecto también prevé el desarrollo de infraestructura logística en Corozal, donde se contempla un patio de contenedores con conexión hacia los puertos de Balboa y futuras terminales portuarias. Además, el sistema tendría una conexión directa con el ferrocarril Panamá-Colón , fortaleciendo la integración entre los principales centros logísticos del país.

De acuerdo con los estudios preliminares, el trazado tendría una extensión aproximada de 475 kilómetros entre Ciudad de Panamá y Paso Canoas, incluyendo al menos 14 estaciones para pasajeros y carga . Entre los puntos contemplados figuran Albrook, Panamá Pacífico, La Chorrera, Penonomé, Santiago, David y la frontera con Costa Rica.

Uno de los temas que ha generado mayor atención es el futuro del aeropuerto Marcos A. Gelabert, en Albrook, debido a que el área figura como punto de partida del sistema ferroviario. Faarup indicó que la terminal aérea podría continuar operando entre cinco y siete años mientras se planifica una eventual reubicación de operaciones hacia Panamá Pacífico o Tocumen, dependiendo de la evolución del proyecto.

Aunque el costo definitivo aún no ha sido determinado, las estimaciones preliminares sitúan la inversión por encima de los \$5,000 millones. Las autoridades han señalado que el financiamiento se encuentra en fase de estructuración y que existe interés por parte de organismos multilaterales, banca de desarrollo y esquemas de asociación público-privada, los cuales podrían cubrir hasta el 85% del valor total de la obra.

Según las proyecciones oficiales, la construcción podría extenderse entre siete y ocho años y ejecutarse por etapas, comenzando en el área del Canal y avanzando posteriormente hacia el interior del país. El plan también contempla servicios de trenes de cercanía para sectores como Arraiján y La Chorrera, complementando la Línea 3 del Metro de Panamá y buscando reducir la congestión vehicular en el sector oeste.

Más allá de la obra física, las reuniones sostenidas con especialistas británicos reflejan que el Gobierno busca definir desde ahora cómo funcionará la estructura institucional que deberá administrar, regular y supervisar un sistema ferroviario que, de concretarse, se convertiría en una de las mayores inversiones de infraestructura en la historia reciente de Panamá.