ACADEMIA DIPLOMÁTICA DEL PERÚ "JAVIER PÉREZ DE CUELLAR"

PROGRAMA DE MAESTRÍA EN DIPLOMACIA Y RELACIONES INTERNACIONALES

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE MAGÍSTER EN DIPLOMACIA Y RELACIONES INTERNACIONALES

TEMA DE INVESTIGACIÓN:

INTERCONEXIÓN FERROVIARIA BIOCEÁNICA PERÚ – BRASIL: análisis sobre la conveniencia del Proyecto

PRESENTADO POR:

Walter Augusto Dorador Bonilla

Metodológico: Lic. Álvaro Paredes

Tema de Fondo: Consejera SDR Patricia Amelia Esther Nava Pérez

Lima, 08 de noviembre de 2016

DEDICATORIA

A mi familia, por su apoyo incondicional.

AGRADECIMIENTOS

A mi asesora, Consejera Patricia Nava, por sus valiosas recomendaciones, sugerencias y comentarios que han contribuido con la culminación de la presente investigación.

RESUMEN

El presente trabajo de investigación tiene como propósito evaluar la conveniencia de impulsar la reciente iniciativa de conexión ferroviaria bioceánica que pretende atravesar los territorios del Perú y Brasil, todo ello desde la óptica del Estado peruano y considerando la consecución de los intereses nacionales. Para ello se ha revisado de manera preliminar las experiencias previas en materia de integración física y las alternativas que en ese campo existen con el propósito de vincularnos a nuestro vecino amazónico.

La investigación se concentra en analizar tres factores centrales para determinar la conveniencia de impulsar el proyecto antes referido. El primer factor evaluado está relacionado con las ventajas económicas que del proyecto se podrían desprender. El segundo factor evaluado está relacionado con la sostenibilidad medioambiental y social del proyecto y las posibles contingencias que se podrían generar. Finalmente, se evalúan las consecuencias que el proyecto podría tener sobre la relación bilateral con Brasil y China, principales interesados en la ejecución del proyecto.

ABSTRACT

The following research paper tries to evaluate the convenience of launching the recent bioceanic railway, which pretends to go through the Peruvian and Brazilian territories. The analysis will be conducted considering the Peruvian government perspective, as well as taking into consideration its national interests. The previous experiences of physical integration and other alternatives in order to link ourselves with our Amazonian neighbour have been preliminarily revised.

The research focuses on the analysis of three main factors to determine the convenience of launching the previously mentioned project. The first evaluated factor relates to the economic advantages this project could generate. The second one is related to the environmental and social sustainability of the project and the probable contingencies it could develop. Finally, the consequences the project could have on the bilateral relationship with Brazil and China, the most interested on the execution of this project, will be evaluated.

INDICE GENERAL

Contenido

ACRÓNIMOS X
INTRODUCCIÓN 11
CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA 15
1. Descripción de la situación problemática 15
2. Formulación del problema 15
2.1 Pregunta central 17
2.2 Preguntas específicas 17
3. Objetivo(s) 17
3.1 General 17
3.2 Específico 17
4. Justificación de la Investigación 18
4.1 Viabilidad 19
4.2 Limitaciones 19
CAPITULO II: METODOLOGIA 20
1. Método y tipo de Investigación 20
2. Hipótesis 20
3. Variables 20
3.1 Tipo de Variables 20
4. Técnicas 21
4.1 Recojo de información 21
4.2 Procesamiento de información 21
5. Nivel de confiabilidad 21
6. Procedimiento 21
CAPITULO III: MARCO TEORICO 22
1. Antecedentes 22
2. Enfoques Teóricos 23
2.1 Realismo 23
2.2 Interdependencia Compleja 25

3. Aproximaciones Conceptuales 26
3.1 Sistema Internacional 26
3.1.2. Orden Internacional 28
3.1.3. Orden Regional 29
3.1.4. Gran Potencia 30
3.1.5. Potencia Regional 30
3.2 Aproximaciones a la Integración 31
3.2.1. Integración en las Relaciones Internacionales 31
3.2.2. Integración Económica 32
3.2.3. Integración Política 34
3.2.4. Integración Física 35
3.3 Interés Nacional 36
3.4 Cooperación Internacional 39
3.4.1. Cooperación multilateral 41
3.4.2. Cooperación Bilateral 41
3.4.3. Cooperación Financiera 41
2.4.4. Cooperación Técnica 42
CAPITULO IV: DESARROLLO DE LA INVESTIGACION 43
1. Proceso del desarrollo del Proyecto de Interconexión Bioceánica Perú Brasil 43
2. Descripción del Proyecto de Interconexión ferroviaria Bioceánica Perú Brasil 48
3. Actores regionales: dinámica de las relaciones Perú – Brasil 55
4. Experiencias previas y posibilidades en materia de Integración Física entre el Perú y Brasil 61
4.1 Carretera Interoceánica Sur: lecciones y aprendizaje 63
4.2 Eje Multimodal Amazonas Norte: definiendo nuevas posibilidades 68
5. Elementos a considerar frente a la ejecución del Proyecto 77
5.1. Consideraciones económicas – comerciales en torno al proyecto 78
5.1.1 Flujo comercial entre el Perú y Brasil (2006 – 2016) 78
5.1.2 Consideraciones desde la óptica brasileña 82
5.1.3 Consideraciones desde la óptica peruana 89

5.2 Aspectos medioambientales y sociales en torno al Proyecto ... 99
5.2.1 Consideraciones medioambientales frente al Proyecto 100
5.2.3 Consideraciones sociales frente al Proyecto 105
5.3 Consideraciones entorno a las relaciones bilaterales: Brasil - China ……106
CAPITULO V: CONCLUSIONES 113
BIBLIOGRAFIA 119
Bibliografía 119
ANEXOS 126
Anexo N° 1: Sistema Ferroviario Brasileño 126
Anexo N° 2: Alternativas de trazado en la zona fronteriza Perú - Brasil 127
Anexo N° 3: Ferrocarriles del Perú - MTC 128

ACRÓNIMOS

ADP	Academia Diplomática del Perú “Javier Pérez de Cuellar”
APEC	Asia Pacific Economic Cooperation
CAF	Banco de Desarrollo de America Latina
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
COMEX-PERU	Sociedad de Comercio Exterior del Perú
EID	Eje de Integración y Desarrollo
EVTEA	Estudio de Viabilidad Técnica, Económica y Ambiental
FERRIPEB	Ferrocarril Perú - Brasil
FETAB	Ferrocarril Transcontinental Brasil – Perú - Atlántico - Pacífico
FETRAS	Ferrocarril Transoceánico
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana
GTIF	Grupo de Trabajo sobre la Interconexión Ferroviaria
GTT	Grupo de Trabajo Trilateral
MINAM	Ministerio de Ambiente
MOU	Memorandum de Entendimiento
MRE	Ministerio de Relaciones Exteriores
ProInversión	Agencia de Promoción de Inversión Privada - Perú
PROMPERU	Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo
SERNANP	Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado
SET	Subgrupo de Expertos Técnicos
SPC	Southern Perú Copper
TPE	Terminales Portuarios Euroandinos
UNASUR	Unión de Naciones Sudamericanas
VALEC	Ingeniería Valec Construcción y Ferrocarriles S.A.

INTRODUCCIÓN

La dinámica de las relaciones comerciales a nivel mundial exige promover la integración física como una de las herramientas con la cual facilitar la conectividad de mercados regionales, facilitando la creación de cadenas productivas. Asimismo, la integración física supone la posibilidad de alcanzar un posicionamiento competitivo interregional, beneficiándonos de las ventajas que provee un esquema de comercio internacional eficiente.

Históricamente los países de América del Sur han tenido dificultades para vincular internamente su territorio, debido a factores geográficos, financieros u otros. De igual forma, la brecha de conexión física entre los países de la región ha sido materia de preocupación por parte de organismos como la CEPAL. La ausencia de infraestructura que conecta a los países de la región afecta directamente las expectativas de desarrollo; en la medida en que supone mayores dificultades logísticas para el comercio y dificultad de los ciudadanos de cada país para conectarse a su entorno.

Los países han incluido esta problemática en los temas de agenda regional con el propósito de arribar a soluciones consensuadas. En ese sentido, tenemos a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana como el principal mecanismo de coordinación que los países de la región establecieron, en el marco de las reuniones de las reuniones de Presidentes de la UNASUR, con el propósito de impulsar proyectos de infraestructura. Desde el año 2011, dicho mecanismo fue incluido dentro del Consejo de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR, convirtiéndose en el foro de discusión más importante de la región para temas de planificación en materia de integración física.

Ahora bien, muy recientemente un proyecto de integración física, que no forma parte de los proyectos en cartera que maneja UNASUR, ha concitado atención. Dicho proyecto tiene incidencia directa en nuestro país pues se

pretende establecer una conexión ferroviaria que una nuestro territorio con el de Brasil, creando así un corredor bioceánico. Las iniciativas para crear un corredor ferroviario que nos vincule con Brasil no han sido escasas en el pasado; no obstante, todas ellas habían fracasado principalmente por no contar con fuentes de financiamiento suficientes que permitan viabilizar las obras. La actual iniciativa podría haber seguido el mismo destino de sus antecesoras; sin embargo China ha mirado con interés el proyecto y ha manifestado su disposición para ofrecer el apoyo financiero necesario.

Esta nueva iniciativa y su potencial ejecución nos colocan frente a un nuevo escenario, en donde es propicio analizar los impactos que la construcción de una obra de tamaña envergadura podría generar. Los impactos tendrán que ser valorados en la medida en que contribuyan a consolidar los intereses nacionales y sean coherentes con las políticas de Estado.

Se ha puesto de manifiesto la importancia de la infraestructura física con la finalidad de alcanzar el desarrollo económico y social. Asimismo, se reconoce la brecha de infraestructura que padece América del Sur, la misma que dificulta la conectividad entre los países de la región y dificulta su crecimiento. No obstante, consideramos que no debemos asociar de manera directa a toda iniciativa de integración física como beneficiosa para los intereses de los Estados que participan en la misma. Considerando la importancia y el presupuesto necesario para ejecutar cada obra de infraestructura es necesario someter cada iniciativa a una evaluación previa.

En ese sentido, el objetivo principal del presente trabajo de investigación es determinar cuan conveniente resultaría para el Estado peruano apoyar e impulsar el proyecto de construcción de una conexión ferroviaria bioceánica que una los territorios de Perú y Brasil. Con el propósito de satisfacer el objetivo central hemos planteado una investigación en la cual tomaremos en cuenta experiencias previas en materia de integración física que se han realizado con la finalidad de vincularnos a Brasil. Asimismo platearemos un análisis que tome cuenta los factores económicos, sociales, ambientales y

políticos que se desprenden del proyecto. Todos estos elementos nos permitirán comprobar nuestra hipótesis, la misma que considera que es poco conveniente para los intereses nacionales que el Estado peruano apoye e impulse la iniciativa de conexión ferroviaria bioceánica Perú – Brasil.

El presente trabajo de investigación está dividido en cinco capítulos. En el primer capítulo describimos la situación problemática que constituye el núcleo de nuestra investigación. Asimismo, establecemos el objetivo general, el cual gira en torno a determinar cuan conveniente resulta para el Estado peruano apoyar la iniciativa de conexión ferroviaria bioceánica propuesta.

En el segundo capítulo presentamos la metodología que ha guidado el desarrollo de la investigación, la misma que partió de la premisa inicial de considerar poco conveniente para el Estado peruano impulsar la iniciativa de conexión ferroviaria estudiada.

En el tercer capítulo, se hace referencia a los principales estudios realizados en materia de conexión física e infraestructura regional. Asimismo se establece el conjunto de conceptos que dan forma al marco conceptual que sirve de referencia al desarrollo de la investigación.

El cuarto capítulo contiene el desarrollo de la investigación, en el se presentan las características principales del proyecto de conexión ferroviaria Perú – Brasil. Asimismo se realiza un análisis sobre las experiencias previas y las posibilidades alternativas que se presentan con el propósito de fomentar un corredor que nos vincule con Brasil. Finalmente, se realiza un detenido análisis sobre los factores económicos, sociales, ambientales y políticos que giran en torno al proyecto y que nos permitirán efectuar un balance y responder a la pregunta de investigación.

Por último, en el quinto capítulo se ofrecen las conclusiones a las cuales arribamos luego de efectuar el desarrollo del trabajo de investigación.

Se espera que el presente trabajo de investigación proponga los elementos necesarios para generar un debate productivo entorno a la iniciativa de

conexión ferroviaria bioceánica Perú – Brasil. Asimismo, pretendemos que se genere interés sobre iniciativas de integración física concluidas pero que requieren ser potenciadas y que se estudien las alternativas que permitan alcanzar el objetivo de una integración ventajosa para el Perú.

CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1. Descripción de la situación problemática

El mundo avanza a pasos agigantados y pone a prueba a los Estados frente a sus necesidades de conexión con sus vecinos. En este aspecto, se ha constatado una carencia de infraestructura que impulse el desarrollo de los mercados en la región Sudamericana. Es por ello que los Estados de esta región han buscado avanzar en esta materia, principalmente a través de la "Unión Sudamericana de Naciones" (UNASUR) y su Consejo de Sudamericano de Planeamiento e Infraestructura, cuyo trabajo ha sido centralizar e incentivar la creación de infraestructura de conexión entre dos o más países de la región.

En la actualidad, se presenta un proyecto que escapa a la cartera de proyecto que maneja UNASUR. Se trata del proyecto de Conexión Ferroviaria Bioceánica que permitiría unir la costa Atlántico y la costa del Pacifico, a través de territorio brasilero y peruano. Iniciativas similares han sido planteadas en el pasado pero todas estas han fracasado por no contar el financiamiento necesario; sin embargo este nuevo proyecto superaría las dificultades económicas al haber encontrado un posible financista internacional: China.

El proyecto de Conexión Ferroviaria Bioceánica coloca a la región en una nueva dinámica; frente a esta reciente posibilidad se hace necesario evaluar las variables involucradas, con la finalidad de determinar en qué grado se pueden ver satisfechos los intereses nacionales frente a esta iniciativa.

2. Formulación del problema

La integración física sudamericana es una tarea que ha sido perseguida por los países que conforman la región, para alcanzar dicho objetivo se han valido de foros regionales e iniciativas bilaterales. No cabe duda que en un mundo globalizado y cada vez más competitivo, se hace necesaria la interconexión

física entre países vecinos con la finalidad de favorecer el flujo de personas e incrementar el flujo de comercio en la región. No obstante, la premisa de la integración y sus beneficios no debería llevarnos a la errada conclusión de suponer que cualquier proyecto de integración debe ser apoyado, sin antes haber transitado por un proceso de análisis, que nos permita identificar las ventajas y desventajas que la potencial ejecución del proyecto acarrearía. Asimismo, es importante este proceso de análisis porque nos permitirá identificar si el proyecto contribuye con la consecución de los intereses nacionales o si más bien se trata solo de una iniciativa externa que responde a intereses de terceros Estados.

En la actualidad, existe un proyecto de gran envergadura que pretende entrelazar los dos océanos que bañan las costas de la región Sudamericana. Se trata del ferrocarril bioceánico que atravesaría los territorios peruano y brasileño, obra que sería financiada por China como parte de su estrategia de acercamiento a la región. Ahora bien, frente a esta nueva iniciativa de integración es necesario efectuar un examen que nos permita determinar cuan conveniente resulta impulsar el proyecto para el Estado peruano, considerando los intereses nacionales.

La presente investigación pretende analizar la pertinencia de impulsar el proyecto antes descrito. Para ello, abordaremos el desarrollo y evolución de las relaciones peruano brasileras, revisaremos la situación actual de flujos comerciales y oportunidades de intercambio comercial entre el Perú y Brasil, y la dinámica que se constituiría con la apertura de una ventana al Atlántico. Asimismo, revisaremos brevemente el panorama medioambiental y social relativo al proyecto. Finalmente, nos pronunciaremos sobre las implicancias políticas que podría tener el impulsar o no dicha iniciativa, para nuestras relaciones con Brasil y China.

2.1 Pregunta central

¿Cuán conveniente es para el Perú en términos económicos, socio ambientales y políticos apoyar la construcción del ferrocarril bioceánico Perú – Brasil con aporte financiero Chino?

2.2 Preguntas específicas

- ¿Cuál ha sido el devenir de las relaciones Peruano-Brasileras considerando su proximidad geográfica?
- ¿Cuáles han sido los resultados de experiencias previas y cuáles son las posibilidades de integración física entre Perú y Brasil?
- ¿Cuál es el estado actual de los flujos comerciales entre Perú y Brasil, y cuáles son las oportunidades que se presentan frente al proyecto?
- ¿Cuáles son las consideraciones medioambientales y sociales en torno al proyecto?
- ¿Cuáles sería la incidencia que tendría el proyecto sobre nuestras relaciones bilaterales con Brasil y China?

3. Objetivo(s)

3.1 General

El objetivo general del presente trabajo de investigación es, identificar cuan conveniente resultaría para el Estado peruano apoyar e impulsar el proyecto de construcción del ferrocarril bioceánico, el mismo que atravesaría territorio peruano y brasileño con la finalidad de lograr la conexión bioceánica.

3.2 Específico

- Efectuar un análisis sobre el desarrollo y proyecciones de la relación bilateral Perú – Brasil.

- Describir y analizar el proceso de integración física entre el Perú y Brasil hasta la actualidad, identificando sus principales resultados.
- Presentar el estado actual de los flujos comerciales entre el Perú y Brasil y determinar las oportunidades que se presentan para el Perú en el Mercado Brasilero y en otros mercados considerando la potencial construcción del proyecto.
- Identificar las contingencias medioambientales y sociales en torno al proyecto y determinar el impacto que estas podrían generar.
- Evaluar las posibles consecuencias de desarrollar el proyecto sobre nuestra relación bilateral con Brasil y China.

4. Justificación de la Investigación

El propósito del presente trabajo es formular un análisis sobre la conveniencia de impulsar la construcción del proyecto denominado Interconexión Ferroviaria Bioceánica, el mismo que pretende edificar una obra de interconexión entre el océano Pacifico y el Atlántico atravesando los territorios de Perú y Brasil. El proyecto tiene vigencia actual pues recientemente China ha iniciado acercamientos con los gobiernos de Perú y Brasil ofreciendo su apoyo financiero al proyecto, con lo cual se levantaría la principal traba que había afectado la ejecución de proyectos similares en el pasado.

Ahora bien, partiendo de la premisa que considera toda integración positiva para aquellos que participan en ella, podríamos llegar a la conclusión de que esta mega obra se presenta como beneficiosa para el Perú. Sin embargo, el presente trabajo pretende poner en consideración ciertos factores antes de embarcarnos en un proyecto de tamaña envergadura. Este proyecto podría ser beneficioso para nuestro vecino amazónico, en su búsqueda de conexiones más rápidas hacia el Asia, o beneficioso para grandes potencias en búsqueda de nuevos suministradores de recursos, pero no necesariamente beneficiar los intereses peruanos en igual proporción.

Asimismo consideramos que los resultados del análisis propuesto podrán informar la política exterior peruana y servir como insumo para que la cancillería peruana formule una postura oficial frente a la potencial construcción del megaproyecto, considerando los futuros beneficios o perjuicios que se podrían generar entorno a las relaciones con los actores involucrados en el proyecto y frente a los intereses nacionales.

4.1 Viabilidad

Las fuentes textuales, académicas y oficiales, acopiadas durante la investigación han hecho factible dar respuesta a la pregunta de investigación que previamente se había planteado.

4.2 Limitaciones

Consideramos que la principal dificultad con la cual hemos tenido que lidiar para el desarrollo de la investigación ha sido la dificultad para acceder a información oficial sobre el proyecto de conexión ferroviaria bioceánica, la información que maneja principalmente el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es de acceso limitado para el público y el sector académico. Esta realidad debe ser corregida con el propósito de no limitar el derecho de acceso a la información a los ciudadanos y de esta forma poder generar un debate informado sobre la iniciativa.

CAPITULO II: METODOLOGIA

1. Método y tipo de Investigación

Se trata de una investigación no experimental, histórica, comparativa, analítica, centrada en la revisión documental.

2. Hipótesis

Para el presente trabajo de investigación partimos de la premisa de que el desarrollo del proyecto de conexión ferroviaria bioceánica Perú-Brasil, bajo el soporte técnico y financiamiento económico Chino, resultaría poco conveniente para los intereses peruanos.

3. Variables

3.1 Tipo de Variables

3.1.1. Variable Dependiente

VD: Conveniencia del desarrollo del proyecto de Interconexión Ferroviaria Bioceánica Perú- Brasil

3.1.2 Variables Independientes

VI: Evolución y proyección de la dinámica de las relaciones entre el Perú y Brasil.
VI: Experiencias previas entre Perú y Brasil en materia de integración física y resultados.
VI: Dinámica comercial entre Perú y Brasil
VI: Evaluación del contexto medioambiental y social relativo al proyecto
VI: Consecuencias sobre la relación bilateral que el Perú mantiene con Brasil y China.

4. Técnicas

4.1 Recojo de información

Para cumplir con la finalidad de esta investigación se acopió toda la información disponible (fuentes académicas e información producida por cancillería) para ello recurriremos a la investigación documental.

4.2 Procesamiento de información

Culminado el proceso de acopio de información se procedió a seleccionar la información con la finalidad de facilitar su posterior análisis. Dicho análisis permitió a la postre sustentar los puntos planteados en la presente investigación.

5. Nivel de confiabilidad

La investigación se realizó siguiendo los pasos metodológicos propios de un trabajo académico. Asimismo, la información que sirve de base para sustentar los puntos de vista aquí presentados han sido recogidos de fuentes académicas serias e informes elaborado por instituciones gubernamentales.

6. Procedimiento

Durante el desarrollo de la investigación se utilizó el procedimiento de información textual, dicho procedimiento nos permitió recepcionar la información disponible, procesarla y finalmente analizarla.

CAPITULO III: MARCO TEORICO

1. Antecedentes

La integración física entre el Perú y Brasil es una iniciativa de reciente data, este elemento podría explicar la carencia de bibliografía académica que analice, las posibles consecuencias que acompañarían la ejecución de este proyecto de infraestructura. Las voces en relación al tema se han dejado oír desde las columnas de opinión en la prensa y “blogs” en la “web”, sin embargo solo se tratan de percepciones personales.

Ahora bien, lo que no es reciente en la región es el objetivo de integrar América Latina, a través de obras de infraestructura que permitan generar competitividad y beneficios para los países involucrados. En ese sentido, debemos resaltar que el proceso de integración física regional si ha sido estudiada a profundidad.

Dentro de los trabajos en materia de integración regional cabe resaltar el realizado por la Dra. Rosario Santa Gadea, prestigiosa economista de la Universidad del Pacifico. La Dra. Santa Gadea nos presenta el libro titulado “Integración Física Sudamericana, diez años después: impacto e implementación en el Perú” los temas centrales abordados en dicha obra están relacionados con la infraestructura de transporte en la región, la relación con el Brasil y el aprovechamiento de la posición geográfica del Perú. El libro analiza desde diferentes puntos de vista los alcances, logros y retos que ha tenido la integración regional planteada desde la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). Asimismo, se incide sobre la importancia de la integración como elemento decisivo pero no único en pos de lograr competitividad en el desempeño económico e inserción internacional.

De otro lado, Daniel Perroti y Ricardo Sanchez, bajo la coordinación de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) nos ofrecen

su libro titulado “La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe”. Dicha obra concluye que en los últimos años ha existido una disminución del presupuesto destinado por los países para los proyectos de infraestructura económica; se llama la atención sobre la importancia del desarrollo de infraestructura como elemento fundamental para la reducción de pobreza y el logro del desarrollo económico sostenido en la región.

El desarrollo académico en materia de integración física regional ha sido amplio en términos de producción académica; no obstante el tema relativo a la integración ferroviaria entre el Perú y Brasil no ha sido analizado en igual proporción. Por esta razón, nuestra investigación puede ayudar a ir subsanar este vacío o deficiencia.

2. Enfoques Teóricos

El presente trabajo de investigación tiene como propósito evaluar la reciente propuesta en torno a la iniciativa de construcción de un corredor ferroviario bioceánico que conecte las costas del Pacífico con las del Atlántico. Esta iniciativa ha recibido el apoyo de China, quien junto a Brasil, se muestran interesados en la ejecución del corredor. En ese sentido, se intentara hacer un balance sobre los ventajas o desventajas asociadas a este proyecto y como los mismos contribuirían a la consecución de los intereses nacionales.

Con la finalidad de sopesar las consecuencias del proyecto y la participación de terceros Estados en dicha iniciativa se utilizarán las siguientes corrientes de pensamiento sobre relaciones internacionales: Realismo e Interdependencia Complejo o Globalismo.

2.1 Realismo

El realismo es un paradigma de las relaciones internacionales, dicho paradigma tuvo cobro preponderancia para explicar los fenómenos

internacionales desde la segunda guerra mundial y mantuvo su posicionamiento a lo largo del siglo XX.

El realismo analiza las relaciones internacionales haciendo hincapié en tres esferas o niveles claramente diferenciados: el nivel del individuo, el del Estado y el del sistema internacional. Al referirse al sistema internacional, el realismo parte del supuesto de que nos encontramos en un plano gobernado por la anarquía. Dicha anarquía se explica por la inexistencia de una autoridad mundial que gobierne el sistema. Por tanto, existe una abierta competencia entre los Estados quienes buscan materializar sus intereses (Jordan, 2013).

Morgenthau, uno de los principales exponentes de esta corriente, se basa en el nivel del individuo para comprender la conducta del Estado en el plano internacional. En ese sentido, se parte de la naturaleza dominadora y calculadora, entre los costos y beneficios, que posee el ser humano y se extrapola esa conducta al comportamiento de los Estados, quienes como unidades primarias del sistema actúan de igual forma en sus relaciones con otros Estados en el escenario internacional (Morgenthau, 1993).

Un elemento fundamental en la teoría realista es el poder. En ese sentido, todos los Estados guían su comportamiento en la escena internacional de tal forma que puedan mantener o aumentar el grado de poder que posean. El poder se entenderá como el grado o nivel de fuerza o coerción que pueda aplicar un Estado sobre otro, predominando el uso de la fuerza para dichos fines (Jordan, 2013).

En la actualidad, aún tiene vigencia analizar los fenómenos internacionales desde el punto de vista realista; esta herramienta nos permite usar elementos como la racionalidad de los Estados y entender las posiciones que sostienen en pos de alcanzar sus intereses. Consideramos que este enfoque de relaciones internacionales será útil para evaluar los intereses que guían el comportamiento de cada Estado involucrado frente a la iniciativa de construcción de un corredor ferroviario bioceánico. No obstante, la visión

realista de poder resulta muy limitada para entender la influencia que ganarían los Estados frente a la ejecución de la iniciativa estudiada, ya que la misma no se materializa en uso de la fuerza sino más bien en ventajas e influencia económica.

2.2 Interdependencia Compleja

La interdependencia compleja es un paradigma cuyos principales representantes son Robert O. Keohane y Joseph Nye. De acuerdo a estos autores actualmente existe una red muy intensa de relaciones económicas que convierten a la guerra en la peor posibilidad de acrecentar el grado de poder de los Estados (Jordan, 2013).

Los postulados de esta postura pueden ser condensados en los tres siguientes argumentos:

> - "Además de las relaciones entre los gobiernos, existen múltiples canales de comunicación transnacionales entre actores privados (…) que intensifican la interdependencia en las sociedades
> - Habitualmente, las cuestiones de defensa no ocupan el primer lugar en las relaciones internacionales
> - La probabilidad de empleo de la fuerza entre dos Estados disminuye conforme aumenta su interdependencia" (Jordan, 2013, pág. 36)

Bajo esta corriente de las relaciones internacionales se considera en la ecuación a otros grupos que tienen la posibilidad de manifestar sus intereses de manera externa, creándose así una red de intereses comunes entre los Estados. El poder entendido como fuerza militar deja se reinterpreta en la medida en que ahora se asocia el poder a los recursos económicos que se poseen y la influencia que estos recursos le pueden brindar a cada Estado. La agenda internacional se complejiza y tiende a la cooperación mutua y la integración en temas de amplia cobertura.

Para el tema de investigación, esta corriente será de utilidad para identificar como la potencial obtención de poder entendido en términos de influencia

económica juega un rol fundamental al incidir sobre las posiciones de los Estados, bajo un marco actual de relaciones múltiples de cooperación e integración.

3. Aproximaciones Conceptuales

3.1 Sistema Internacional

Son numerosos los especialistas en relaciones internacionales quienes han tratado de ensayar una definición de sistema internacional, dentro de los más destacados tenemos a Kal Holsti, quien entiende al sistema internacional como una “colección de entidades políticas independientes, que actúan con considerable frecuencia y conforme a procesos regularizados” (Holsti, 1995, pág. 327). De otro lado, tenemos Raymond Aron quien visualiza el sistema internacional como un “conjunto constituido por una serie de unidades políticas que mantienen entre si relaciones regulares y que son todas susceptibles de verse implicadas en una guerra” (Aron, 1985, pág. 133).

A pesar de las múltiples definiciones ensayadas, es posible identificar un patrón dentro de todas ellas y, en consecuencia afirmar que “el sistema internacional es un escenario en el cual se construyen y se ejecutan las interacciones entre los diferentes actores internacionales” (Restrepo, 2013, pág. 631).

De acuerdo al paradigma con que estudiemos las relaciones internacionales el concepto de sistema internacional adquirirá determinadas particularidades. Con la finalidad de apoyar nuestra investigación presentaremos las interpretaciones que poseen la teoría realista y globalista sobre el particular. No obstante, cabe resaltar que sin importar el paradigma empleado, el concepto de sistema internacional -como concepto mínimo- siempre hará referencia a la arena o escenario en donde se interrelacionan los actores internacionales.

3.1.1.1. El sistema internacional desde el realismo

La teoría realista parte de la premisa de que las relaciones internacionales se basan en una lucha constante de poder, en consecuencia el sistema internacional se presenta como hostil y anárquico (Pearson & Rohester, 2007). La corriente realista considerada que el Estado es el actor más relevante; en ese sentido no existe órgano supranacional que regula las relaciones entre dichas unidades, explicándose así la anarquía del sistema (Restrepo, 2013).

3.1.1.2. El sistema internacional desde el globalismo

Desde la perspectiva globalista el espectro de actores que interviene en el sistema internacional se amplia, no se asume como dogma el estatocentrismo; por tanto no solo se analizan las relaciones de poder que se establecen entre los Estados, sino todas las relaciones de índole económico, político, comercial que se pueda establecer entre los actores no estatales del sistema internacional (Pearson & Rohester, 2007).

3.1.1. Actores Internacionales

De acuerdo a la segunda definición ofrecida por la Real Academia Española, un actor es un participante en una acción o suceso. Precisando tal definición al ámbito de las relaciones internacionales Rafael Calduch indica que “concedemos la calificación de actor internacional a aquellos grupos que gozan de una capacidad efectiva para generar y/o participar en unas relaciones internacionales con otros grupos que pertenecen a la misma sociedad internacional” (Calduch, 1991, pág. 105). A su turno, Esther Barbé caracteriza a los actores internacionales de la siguiente manera:

> “aquella unidad del sistema internacional (ya sea entidad, grupo o individuo) que goza de habilidad para movilizar recursos que le permitan alcanzar sus objetivos, que tiene capacidad para ejercer influencia sobre otros actores del

> sistema internacional y que goza de cierta autonomía" (Barbé, 2003, pág. 135).

En consonancia con las definiciones ofrecidas, Bruce Russett y Harvey Starr presentaron una serie de características propias de los actores internacionales

> "a. Goza de habilidad para movilizar recursos que le permitan alcanzar sus objetivos.
>
> b. Tiene capacidad para ejercer influencia sobre otros actores del sistema internacional.
>
> c. Goza de cierta autonomía con respecto a otros actores del sistema internacional.
>
> d. Debe llevar a cabo funciones continuadas y significativas que impacten el sistema internacional.
>
> e. Debe ser tenido en cuenta en el diseño de la política exterior de los Estados." (Como se cita en Restrepo, 2013, pág. 640).

3.1.2. Orden Internacional

El orden internacional como elemento de estudio de las relaciones internacionales puede ser definido como "una forma de organización; un tipo de arreglo específico; un conjunto de condiciones bajo las cuales, un número reconocido de actores del escenario internacional conduce sus relaciones entre sí en un momento particular de la historia" (Sarquis, 1999, pág. 85). El referido acuerdo colectivo cuenta con una serie de componentes básicos. En primer lugar, se ubican las grandes potencias, dichos actores se encargan de promover sus intereses y, a través de las distintas relaciones de conflicto, cooperación y competencia, moldear el orden internacional. Asimismo, otro componente fundamental es una organización internacional, la misma que colabora para que se cumplan los objetivos que persigue el orden. Relacionado a la organización internacional, encontramos la presencia de regímenes internacionales, entendidos como el conjunto de reglas y

parámetros que son de aplicación para regular las relaciones entre estados y otros actores del sistema internacional. De otro lado, cobra importancia el papel de la ideología como herramienta que hace legitimo los fines perseguidos por el orden, facilitando la preservación del mismo. Finalmente, son frecuentes los reposicionamientos en las más altas jerarquías estatales y la conformación de alanzas como elementos que dotan de estabilidad al orden; asimismo se presenta una reestructuración a nivel geopolítico sobre los espacios en el mundo, lo cual se proyecta en la construcción o reconstrucción de ordenes regionales (Alcalde, 2010).

3.1.3. Orden Regional

De acuerdo a lo referido por Javier Alcalde, el orden regional cumple roles similares a los que cumple el orden internacional en la medida en que son acuerdo que tienen por finalidad apoyar la consecución de los objetivos de la sociedad de estados y, además coadyuvan a garantizar estabilidad y seguridad en un determinado espacio geográfico. Ahora bien, para la conformación de un orden regional tienen que confluir ciertos elementos:

> "(…) en primer lugar de la voluntad y capacidad de una o varias potencias mayores, regionales y extrarregionales, guiadas por fines o intereses referidos a la región. (…)Cuenta con uno o varios organismos de carácter regional, que facilitan el logro de los fines de la sociedad de estados y los de la región, y están vinculados con organismos de alcance mundial. Exhibe también algunos regímenes que regulan ciertas áreas de interacciones de los estados de la región. Puede contar con ideologías, de alguna manera vinculadas con, o derivadas de, ideologías universales." (Alcalde, 2010, pág. 13)

Finalmente debemos indicar que la conformación y transformación de los referidos órdenes están relacionados con la distribución de poder a nivel global.

3.1.4. Gran Potencia

Los Estados interactúan en el escenario internacional estableciendo vínculos de cooperación y conflicto, estableciendo relaciones de poder y jerarquías. En dicho contexto las grandes potencias son aquellas que poseen la capacidad de influenciar a la sociedad internacional y extrapolar relaciones de poder con la finalidad de constituir una determinada ordenación favorable a sus intereses, en los terceros Estados y en la totalidad de la comunidad internacional (Calduch, 1991).

3.1.5. Potencia Regional

La propia dinámica del sistema internacional actual ha permitido la consolidación de potencias regionales, las mismas que ejercen determinada influencia en una región con la finalidad de alcanzar sus objetivos; a pesar de no haber alcanzado los elementos necesarios para ser considerados una gran potencia (Calduch, 1991). Asimismo, es menester señalar que dichas potencias carecen de capacidad de producir por ellas mismas repercusiones decisivas a nivel global (Alcalde, 2010). Siguiendo a Detlef Nolte podemos señalar ciertos rasgos que identifican a una potencia regional:

> "-forma parte de una región bien demarcada tanto geográfica como económicamente, y según la autopercepción política **(base regional)**; - influye en la delimitación geopolítica y construcción político-ideológica de la región, lo que puede marginar ciertos países **(poder de exclusión)** - tiene la pretensión de un liderazgo en la región **(voluntad y rol percepción)**; - ostenta los recursos materiales (militares, económicos, demográficos), institucionales (políticos) e ideológicos para una proyección de poder en la región **(recursos)**; - está interconectado con la región económica, política y culturalmente; lo que significa que su aporte al GDP regional por sí mismo no es un indicador suficiente **(inserción)**, - ejerce efectivamente gran influencia en asuntos regionales **(actividades y resultados)**; - ejerce esa influencia en parte mediante estructuras de gobernanza regional **(estructurar la gobernanza regional)**; - define la agenda de seguridad regional **(existencia de un complejo de seguridad regional)** - cuyo liderazgo regional es

> reconocido o al menos respetado por otros países en la región y fuera de la región - especialmente por las otras potencias regionales **(aceptación)**; - se inserta en foros interregionales y globales, en los cuales opera en función de la defensa de sus propios intereses, por lo menos en forma incipiente, y donde actúa como representante de intereses regionales **(representación y definición de intereses regionales)**." (Nolte, 2006, pág. 18)

3.2 Aproximaciones a la Integración

No es poco frecuente recurrir al concepto de integración para describir un conjunto de procesos y relaciones que entablan los Estados en su proceder cotidiano en la arena internacional. No obstante, la cotidianeidad del uso del término, en la disciplina de las relaciones internacionales, es útil para la investigación presentar el concepto desde dos perspectivas de análisis.

3.2.1. Integración en las Relaciones Internacionales

Desde la teoría de las relaciones internacionales uno de los principales enfoques que ha analizado el concepto de la integración ha sido el funcionalismo; resaltando los trabajos elaborados por David Mitrany. El funcionalismo como perspectiva de estudio se caracteriza por cuestionarse "por el papel que cumple cada uno de los actores de un sistema, lo cual no sólo implica describir la actividad que desempeña, sino también el propósito a que aspira y su aporte al funcionamiento del sistema (o el subsistema)" (Barreda, 2016, pág. 13). Bajo esta perspectiva Miltrany consideraba que debido a la creciente demanda de las actividades técnicas las capacidades gubernamentales serían rebasadas e iba a ser necesaria la colaboración técnica, ya no solo a nivel local sino a nivel internacional. Por tanto, sería necesaria la creación de organizaciones internacionales de cooperación técnica. Asimismo señala el autor que a través de un proceso de "spill over", esta colaboración se expandiría a otros campos técnicos hasta que en cierto punto este proceso absorbería el sector político. En consecuencia, y debido a

las ventajas de este esquema se eliminarían las causas de los conflictos y se lograría la paz mundial (Dougherty, 1993).

De otro lado tenemos a lo postulado desde el enfoque neofuncionalista, la misma que tiene como principales exponentes a Ernest Hass, Joseph Nye y Robert Keohane. Para esta teoría, la razón que impulsaría a la construcción de comunidades políticas integradas residía en la búsqueda de los intereses y beneficios que recibía cada Estado participante, más que en las necesidades técnicas, tal como lo planteaba Mitrany. Por tanto, se resalta la importancia del sector político como ente que expresa la iniciativa y compromiso de los Estados para embarcarse en un proceso que redunde en beneficios para los mismos (Ahcar, Galofre, & Gonzales, 2013).

3.2.2. Integración Económica

Sobre la integración económica se solía discutir sobre su real naturaleza: era en realidad un proceso o más bien se trataba de un estado. La posición mayoritaria considera al proceso de integración como un proceso, bajo esta postura Balassa define a la integración en los siguientes términos.

> "(…) economic integration as a process and as a state of affairs. Regarded as a process, it encompasses measures designed to abolish discrimination between economic units belonging to different national states; viewed as a state of affairs, it can be represented by the absence of various forms of discrimination between national economies" (Balassa, 2011, pág. 1).

Según Balassa la integración económica entendida como un proceso atraviesa un espectro de estados entre los cuales cabe destacar: la zona de libre comercio, la unión aduanera, el mercado común, la unión económica y la comunidad económica (Balassa, 2011).

La constitución de una zona de libre comercio puede ser efectuada por una cantidad variable de países, los cuales acuerdan la eliminación total o parcial de aranceles y demás restricciones cuantitativas que puedan afectar la circulación de bienes originarios entre dichos países. Bajo este esquema los

países mantienen sus aranceles frente a terceros países no miembros de la zona de libre comercio. La certificación de origen tendrá, durante esta etapa, un importante rol pues será la herramienta necesaria para calificar a un producto como bien originario y, en consecuencia, disfrutar de los beneficios acordados. El establecimiento de zonas de libre comercio puede efectuarse de manera unilateral, multilateral o regional (CEPAL, 1995). Finalmente, basándose en procesos previos, se puede afirmar que la permanencia y buen funcionamiento de las zonas de libre comercio va a tener relación directa con el grado de o nivel de desarrollo de los países que conforman la zona (Tamames, 2003).

De otro lado, la Unión Aduanera supone un paso adelante sobre el establecimiento de la zona de libre comercio, en tanto supone que, adicionalmente a la supresión de barreras del comercio dentro de la unión, se establezca un arancel externo común a todos los miembros de la unión frente a terceros estados. Esta fase la de la integración involucra, sin duda, un grado de coordinación y cooperación mayor entre los miembros de la unión, aunque sin llegar a establecerse cesión de soberanía alguna. A diferencia de la zona de libre comercio, en la fase de unión aduanera los beneficios arancelarios se extiende a todos los productos y no solo a los bienes originarios, un ejemplo de este esquema es la Comunidad Andina ya que los bienes de los países miembros circulan libremente, mientras que los que son importados desde algún país no miembro paga un arancel común[1].

Por su parte el mercado común, en adición a las ventajas ofrecidas en la fase de unión aduanera, implica el acuerdo entre dos o más estados que tiene por finalidad eliminar cualquier barrera arancelaria o cuantitativa, que impida la libre movilidad de todos los factores de producción, entiéndanse por estos a los bienes y servicios, capitales y trabajadores. La propia naturaleza de esta etapa de la integración económica supone que los estados participantes hagan concesiones, en lo que respecta su soberanía, con la finalidad de dotar

[1] Para mayor información ver http://www.comunidadandina.org/

de competencias a los organismos supranacionales que tendrá por tarea principal efectuar las coordinaciones necesarias para permitir la libre circulación de los factores antes mencionados.

Siguiendo la secuencia propuesta, encontramos a la fase denominada unión económica, en esta etapa se combinan los distintos esfuerzos por suprimir las restricciones a la movilidad de bienes y de factores productivos, con la necesidad de promover un cierto nivel de armonización de las políticas económicas, monetarias, laborales, culturales y educativas propias de cada Estado miembro. La idea básica detrás de este esfuerzo es eliminar la discriminación en el trato de los bienes de los estados partes, fenómeno provocado por la desigualdad de políticas.

Finalmente, tenemos a la fase más intensa de integración económica, la misma que se denomina integración económica total. Este nivel de integración presupone la unificación de las políticas monetaria, fiscal y social; bajo la presencia de un organismo supranacional con autoridad sobre los estados miembros y cuyas decisiones sean de carácter vinculante.

Ahora bien, si bien es cierto cuando hablamos del proceso de integración económica podría venir a nuestra mente la idea de una secuencia ordenada de fases, esto no es necesariamente cierto. Como lo señala la casuística internacional, los estados no necesariamente asumen un orden específico al momento de emprender sus procesos de integración. Caso emblemático de lo antes referido es el caso de la Unión Europea en donde los pasos necesarios para lograr la integración monetaria fueron efectuados antes del perfeccionamiento del mercado único. (De Lombaerde, 1995)

3.2.3. Integración Política

La integración política como concepto no debe ser reservado exclusivamente para referirnos al proceso de institucionalización y formación de organismos supranacionales que se origina como consecuencia de la maduración de los

procesos de integración económica. Este concepto hace referencia, según define Leon Lindberg, al proceso a través del cual un grupo de Estados ceden atributos inherentes a los mismos con la finalidad de alcanzar objetivos comunes; este proceso no necesariamente tiene que manifestarse con consecuencias institucionales dramáticas (De Lombaerde, 1995).

La integración como proceso viene casi siempre asociada a su vertiente económica y a los réditos en términos de mejora en la competitividad, innovación y comercio. No obstante, es adecuado resaltar la importancia de la dimensión política en el devenir de los procesos de integración; en la medida en que el éxito de la integración estará fuertemente vinculada al grado de armonización y articulación que alcancen los estados participantes, basándose para ello en el dialogo político (Borbon, 2012).

3.2.4. Integración Física

Sin ninguna duda el mayor desarrollo teórico se ha realizado en materia de integración económica y política, existiendo escaza producción académica analítica en torno al concepto de integración física. Bajo este contexto podemos señalar que la integración física es una herramienta que contribuye con el desarrollo productivo, potencia las capacidades de los Estados para integrarse en el escenario global de manera competitiva aprovechando, de esta manera, los beneficios derivados de la interacción subregional o regional. Con la finalidad de que se materialicen los beneficios que la integración física ofrece es necesario entender que nos encontramos frente a un proceso de naturaleza progresiva y que requiere la colaboración permanente de una serie de actores tanto del sector público como del sector privado (Carciofi, 2012).

Asimismo, la CEPAL resalta una serie de razones por las cuales es importante fomentar la integración física, dentro de los procesos de integración de naturaleza regional o subregional.

> "• Conduce a la realización efectiva de la integración económica, comercial y política (sin infraestructura, ninguna de estas sería posible).

> • Es imprescindible para lograr una mayor equidad social y disminuir las asimetrías entre los países.
>
> • Tiene amplio potencial para fomentar la unión, la paz y el desarrollo en su sentido más amplio.” (Cipoletta, 2009, pág. 2)

Por las razones ofrecidas resulta evidente la importancia que posee esta herramienta en zonas que presentan serios déficits de infraestructura, los mismos que afectan negativamente el logro de los objetivos perseguidos con la integración.

3.3 Interés Nacional

El uso del término interés nacional es de frecuente uso en los círculos políticos, cada vez que se tiene que definir un cambio o continuidad en la política exterior de un país; el concepto antes mencionado es asumido como un hecho. No obstante, debemos hacer un recorrido histórico para identificar la evolución del concepto en el tiempo e identificar el desarrollo que se ha hecho del mismo desde las diferentes corrientes de análisis de las relaciones internacionales.

Como concepto inicial y general de interés nacional podemos señalar que se trata de “la defensa y promoción de objetivos naturales y esenciales de un Estado en el área política, económica, social y cultural” (Herrero de Castro, 2012, pág. 19). En ese sentido, deberíamos entender que el objetivo esencial de cualquier estado se ubica en el orden de preservar su existencia y supervivencia. En un segundo orden se ubicaría la búsqueda de poder, riqueza y crecimiento económico.

Como antecedente del concepto de interés nacional podemos ubicar el termino razón de Estado, enunciado por el cardenal Richelieu, el mismo hace alusión a una nueva forma de gobierno que privilegia los intereses de la nación por sobre los interés egoístas de ciertos grupos. La razón de Estado es asumida como “un imperativo moral que no puede ser juzgado de acuerdo a

los criterios usados para evaluar la conducta individual" (Herrero de Castro, 2012, pág. 22).

Otro concepto que alimenta el de interés nacional viene propuesto por Rousseau, se trata de la voluntad general. La voluntad general se entiende como la expresión de la voz común de una unidad política en la que coexisten voces disidentes. Señala Rousseau sobre la voluntad general.

> "(…) solo la voluntad general puede dirigir los poderes del Estado según el fin de su institución, que es el bien común; (…) lo que hay de común entre estos diferentes intereses es lo que forma el vínculo social; (…) luego la sociedad debe ser gobernada únicamente conforme a este interés común." (Rousseau, 2003, pág. 24)

La mayor contribución al desarrollo del interés nacional como concepto ha sido realizada desde el realismo. Uno de los principales exponentes del realismo, Hans Morgenthau, considera que el interés nacional solo puede ser descrito asociándolo a la supervivencia y el poder. Asimismo, considera el interés nacional posee dos funciones dentro del escenario de anarquía en el que, cada Estado tiene actuar de forma egoísta procurando garantizar su seguridad sin dejarse influenciar por terceros actores. En primer lugar, el interés nacional sirve como parámetro que guía a los tomadores de decisiones estatales; en segundo lugar, dota de legitimidad a la política exterior de los Estados (Herrero de Castro, 2012). Los cambios arribados con el nuevo siglo supusieron la conformación de un sistema de encadenamientos e interrelaciones complejas entre Estados, lo que demando, en consecuencia, la actualización del concepto de interés nacional.

Desde el liberalismo se propuso replantear la anarquía del sistema internacional por un mecanismo de seguridad colectiva, en el cual cada uno de los estados aseguraría su propia subsistencia a través de la consecución de la paz y convivencia entre los Estados. Se proponía regular el sistema internacional a través de la aplicación de la democracia liberal y sus principios con la finalidad de lograr un orden mundial pacífico. Asimismo, se plante una

marcada influencia de los principios liberales de orden económico (Estado minimalista y libre comercio). El nuevo contexto de globalización política y económica, obliga a realizar una nueva interpretación de los intereses nacionales egoístas de los Estados, debiendo ser planteados a través de una visión global. En ese sentido, los intereses nacionales de los Estados se asocian a la mayoría de situaciones comunes que se comparten con terceros Estados. En consecuencia los intereses nacionales deben ser impulsados sopesando el impacto que su consecución tiene en los demás sujetos del escenario internacional (Herrero de Castro, 2012).

Finalmente, desde el constructivismo también se realizan aportes que contribuyen a la comprensión del concepto de interés nacional. Se plantea desligarnos de definiciones pétreas o inmóviles con la finalidad de entender a los conceptos como construcciones sociales; más que como realidades materiales sin dinamismo. Desde el punto de vista de Alexander Wendt existe una identificación entre los individuos y las organizaciones que ellos conforman, incluyendo a los Estados. Dicho autor considera a los individuos y los Estados como actores internacionales con intereses propios, los mismos que se generan de la necesidad y la interacción social (Citado en Herrero de Castro, 2012). La interacción de estos actores contribuye con el dinamismo y transformación social. Bajo este contexto, el interés nacional podría ser definido como “el resultado de ideas compartidas, identidad nacional y practicas normativas (…) se forman dentro de un contexto cultural como resultado de la interacción social” (Herrero de Castro, 2012, pág. 28).

Cada una de las teorías repasadas ha realizado aportes importantes para el análisis y comprensión del concepto de interés nacional. La globalización y los cambios en este último siglo han hecho que se replantee el escenario internacional y con ello la concepción de interés nacional que suponía únicamente velar por la seguridad y poder en un contexto en donde primaba la actitud egoísta de los Estados bajo la anarquía. En la actualidad, son los Estados actores importantes del esquema internacional pero no los únicos,

asimismo se combinan actitudes egoístas –en materia de seguridad y defensa- con cooperativas, favoreciéndose el integracionismo por sobre el individualismo. Nos encontramos en un escenario de cambio constante, en el que los intereses nacionales siguen siendo los ejes más importantes sobre los cuales se construye la política exterior de los Estados.

3.4 Cooperación Internacional

La cooperación internacional ha ido alcanzando gran notoriedad en el sistema internacional, reflejo de ello es el complejo sistema compuesto por diversos actores y redes que sostienen y favorecen el funcionamiento de dicha herramienta.

La cooperación internacional encuentra sus orígenes en la propia fundación de las Naciones Unidas, esta institución de carácter internacional tuvo como principal función velar por el mantenimiento de la paz y la seguridad internacional para evitar acontecimiento aciagos como la Primera y Segunda guerra mundial. Con la finalidad de conseguir tal propósito, se promovió la cooperación internacional para promover el desarrollo y cortar las brechas de desigualdad entre los vencedores de la Segunda Guerra Mundial y los Estados damnificados por las consecuencias de este enfrentamiento.

En la década del 60´ por la dinámica propia de la guerra fría y los procesos de descolonización, las grandes potencias incrementaron los niveles de Ayuda Oficial al Desarrollo con el propósito de salvaguardar las relaciones con los Estados bajo sus circulo de influencia; durante esta etapa la cooperación internacional fue canalizada a través de bancos regionales y la firma de acuerdos de integración económica (Weiss, 2012).

La década de los 70´ estuvo marcada por la crisis del petróleo y el advenimiento de sucesivos golpes militares en América Latina, dicha situación supuso que se fortalecieran y debilitaran ciertos lazos de cooperación; así

como que se crearan nuevas formas de uso de dicha herramienta (Weiss, 2012).

De otro lado, la década de los 80´ estuvo marcada por una serie de eventos que modificarían el proceso de cooperación internacional entre ellos podemos destacar la crisis de la deuda de los países en desarrollo, el consenso de Washington y la caída del muro de Berlín (1991). Todos estos eventos generaron que el criterio rector antes utilizado para determinar la prioridad geográfica o temática para ejecutar la cooperación internacional se vea desplazado por un nuevo criterio, el mismo que considera el nivel de pobreza de los países receptores (Weiss, 2012).

En resumen, tenemos un sistema de cooperación internacional que ha afrontado diversos cambios a través del tiempo. Estos cambios has generado que dicho sistema pensado para funcionar de Estado a Estado, admita la participación de actores no estatales dentro del proceso de cooperación internacional, entre los que resaltan: organismos multilaterales, organismos supranacionales, organizaciones del a sociedad civil, corporaciones multilaterales, etc.

Considerando lo antes desarrollado, podemos identificar que el concepto de cooperación ha ido evolucionando y adquiriendo particularidades a lo largo de la historia; no obstante se puede definir a esta herramienta como “la relación que se establece entre dos o más países, organismos u organizaciones de la sociedad civil, con el objeto de alcanzar metas de desarrollo consensuadas” (Weiss, 2012).

La tendencia actual es el tránsito desde el concepto de cooperación internacional hacia el de cooperación internacional al desarrollo, este último concepto, según Jiménez y Rosas, comprende “el conjunto de actuaciones, realizadas por actores públicos y privados, entre países de diferente nivel de renta, para promover el progreso económico y social de los países del sur, de modo que sea más equilibrado en relación con el norte y resulte sostenible.”

(Duarte, 2014, pág. 119). Lo que se trata de impulsar a través de este nuevo enfoque de la cooperación es la maximización y optimización de los recursos que son puestos a disposición por los países cooperantes.

A continuación haremos referencia a una serie de conceptos provenientes del sistema de cooperación internacional, los cuales serán utilizados en el desarrollo de la investigación.

3.4.1. Cooperación multilateral

La cooperación bilateral será aquella en la que los gobiernos donantes remiten los fondos de cooperación a las organizaciones multilaterales con la finalidad de que estas ejecuten sus propias actividades, serán estas últimas organizaciones las responsables por la gestión del fondo de cooperación recibido (Dubois, 2016).

3.4.2. Cooperación Bilateral

Se considera que la cooperación será de naturaleza bilateral cuando los gobiernos donantes canalicen sus fondos de cooperación administraciones públicas del país receptor u otras organizaciones (Dubois, 2016).

3.4.3. Cooperación Financiera

Se considera que existe cooperación financiera cuando se “transfieren recursos financieros del donante a instituciones o entidades en el país receptor” (Agencia Española de Cooperación Internacional, 2014), estos fondos se manifiestan principalmente en forma de dinero.

Asimismo, se debe indicar que este tipo de cooperación puede ser clasificada usando como criterio la necesidad de devolución de los fondos. Así, tenemos la cooperación financiera reembolsable que puede ser definida como el conjunto de fondos que se transfieren a través de préstamos o créditos blandos, que tendrán que ser devueltos bajo condiciones favorables. De otro

lado, nos encontramos frente a la cooperación financiera no reembolsable, dicha cooperación es ofrecida por fuentes bilaterales o multilaterales, las mismas que transfieren una serie de recursos que no tienen que ser reintegrados y que tienen por objeto apoyar proyectos de desarrollo (Agencia Española de Cooperación Internacional, 2014).

2.4.4. Cooperación Técnica

La cooperación técnica puede ser definida como el grupo de acciones que están financiadas por el país donante y que tienen por finalidad a generar una transferencia de conocimientos para el fortalecimiento de las capacidades institucionales de los países receptores (Agencia Española de Cooperación Internacional, 2014).

CAPITULO IV: DESARROLLO DE LA INVESTIGACION

1. Proceso del desarrollo del Proyecto de Interconexión Bioceánica Perú Brasil

Antes de realizar la descripción del proyecto denominado conexión bioceánica, creemos útil efectuar un recuento de los hechos más relevantes acontecidos hasta la actualidad en relación al desarrollo del proyecto.

En ese sentido, debemos indicar que uno de los primeros hitos aconteció en el año 2013. El 22 de agosto del referido año, se suscribió el Memorando de Entendimiento, entre el gobierno de la República del Perú y el gobierno de la República Federativa del Brasil, sobre cooperación en materia de interconexión ferroviaria, con la finalidad de generar un puente de comunicación e intercambio de información entre las autoridades competentes de cada país. La principal consecuencia de la firma de dicho instrumento fue la creación del Grupo de Trabajo sobre la Interconexión Ferroviaria (GTIF), el mismo que tenía como función: i) facilitar el intercambio de información sobre las experiencias de estudios o construcciones de vías férreas en cada país, ii) fomentar la armonización de normas relativas al transporte ferroviario, iii) analizar la información y proponer los pasos a seguir de acuerdo a los proyectos que las partes deseen emprender y, iv) elaborar informes anuales sobre sus actividades.

La primera reunión del GTIF fue realizada el 5 de junio de 2014, entre los representantes de los Estados signatarios del Memorándum antes referido. Los puntos más relevantes en dicha reunión estuvieron relacionados con el intercambio de información sobre los planes nacionales ferroviarios y con la explicación del marco normativo vigente en materia férrea en cada país.

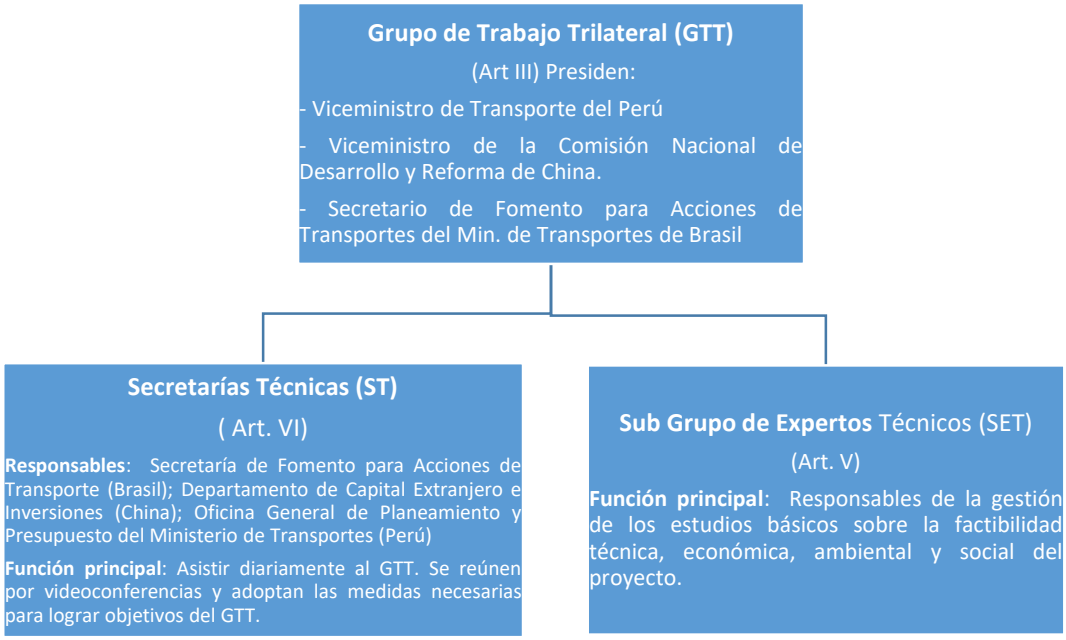
De otro lado, la primera manifestación de interés en el proyecto que realizó el gobierno chino se produjo a propósito de la cumbre BRICS – América del Sur, en dicha reunión, celebrada el 16 de julio del 2014 en Brasilia, los jefes de

Estado de Brasil, China y Perú suscribieron de manera conjunta la “Declaración para el Establecimiento de Cooperación entre Brasil, Perú y China sobre una Conexión Ferroviaria Bioceánica”, a través de dicho documento los tres Estados “ (…) instruyeron a los órganos responsables de sus respectivos gobiernos que articulen esfuerzos conjuntos para realizar los estudios básicos que analicen la viabilidad de una conexión ferroviaria bioceánica entre Brasil y Perú” (China, Brasil, Perú, 2014). Como consecuencia de este primer acercamiento y, con la finalidad de efectuar las coordinaciones necesarias, para lograr los objetivos que establecía la declaración antes comentada, el Ministro de la Comisión Nacional de Desarrollo y de Reforma China, Xu Shaoshi, visito el Perú en Agosto de 2014 para sostener reuniones con diversas autoridades nacionales, entre ellos el Ministro de Transportes y Comunicaciones. Durante la reunión con el Ministro de Transportes y Comunicaciones, el funcionario Chino resalto la especial relevancia que este proyecto tenia para su gobierno y propuso dar los pasos necesarios para establecer los grupos de trabajo; asimismo propuso que esto se llevase a cabo en la Cumbre APEC 2014 la cual se celebraría en Pekín.

Ahora bien, en concordancia con las manifestaciones de apoyo reflejados por los tres gobiernos de los países involucrados en el desarrollo del proyecto y, aprovechando el marco del Foro APEC 2014, llevado a cabo en la ciudad de Pekín; Brasil, China y Perú suscribieron el Memorándum de Entendimiento (MOU) Trilateral sobre la creación del Grupo de Trabajo Trilateral (GTT) para una Conexión Ferroviaria Bioceánica Perú – Brasil. A través del artículo I del mencionado documento, los Estados participantes establecieron, de manera oficial, el GTT con la finalidad de concluir los estudios básicos para analizar la factibilidad de la conexión. Asimismo se estableció, en el artículo II, que el referido grupo tendría la función de definir los alcances y supervisar los estudios básicos sobre factibilidad técnica, económica, ambiental y social e intercambiar información sobre políticas gubernamentales y marcos legales relevantes para el desarrollo de los estudios. Finalmente, se estableció, en el numeral 4 del artículo II, que una de las funciones principales del GTT sería

la de identificar los recursos financieros necesarios para desarrollar los estudios básicos del proyecto.

Cabe resaltar que el MOU creo una estructura con diferentes unidades funcionales conformadas por representantes de los tres Estados, las cuales tienen tareas claramente establecidas tal como se indica a continuación:



Fuente: Memorándum de Entendimiento Trilateral sobre la creación del Grupo de Trabajo Trilateral (GTT) para una Conexión Ferroviaria Bioceánica Perú – Brasil
Elaboración Propia

Es de utilidad resaltar que se llevaron a cabo dos reuniones del GTT en el mes de febrero del año 2015, en las mismas se discutió una serie de temas relativos a la sección preliminar del proyecto, una de las medidas más importantes asumidas durante dichas reuniones fue la constitución del Subgrupo de Expertos Técnicos (SET)[2]. De acuerdo a lo acordado, el SET se

[2] Se acordó que el Subgrupo de Expertos Técnicos (SET) estaría conformado de la siguiente manera:

- Perú: Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC; Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC y; Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico; Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales del MTC.

encargaría de delimitar el contenido de los estudios básicos. De igual forma, debemos indicar que una vez constituido el SET, este subgrupo se reunió en los meses de marzo y abril del año 2015 a través de videoconferencias, en las mismas se plantearon ciertos puntos de interés dentro los que destacan: el compromiso de las delegaciones de Perú y Brasil de brindar sus comentarios al reporte inicial del estudio básico de factibilidad elaborado por la delegación china, el acuerdo de elaborar informes periódicos sobre el avance del proceso en cada país y el compromiso de efectuar una evaluación de la propuesta china para constituir un mecanismo de trabajo del subgrupo de especialistas técnicos conformado por China Railway Eryuan Engineering Group (CREEC), Ministerio de Transportes (Brasil), Empresa de Planeamiento y Logística (EPL) y la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC.

Con la finalidad de proseguir con las coordinaciones y trabajos relativos al desarrollo de los estudios básicos de factibilidad del proyecto, los gobiernos de Brasil, China y Perú decidieron suscribir en mayo del año 2015 el "Memorándum de Entendimiento sobre la Conducción Conjunta de los Estudios Básicos de Viabilidad para la Conexión Ferroviaria Bioceánica". Bajo este nuevo marco, las partes establecieron que los estudios básicos para analizar la viabilidad del proyecto serían realizados de manera conjunta, bajo los principios de beneficio mutuo y cooperación amistosa. Las partes establecieron que el estudio debería considerar el alineamiento de rutas a partir de Campinorte en la región de Goias (Brasil) hasta un puerto en la costa del pacífico peruano. Entre otros puntos, también se acordó que el subgrupo de expertos técnicos (SET) estaría dirigido por las agencias asignadas por China (China Railway Corporation y China Railway Eryuan Engineering Co. Ltd), y acompañado por las agencias técnicas designadas por Brasil y Perú.

- Brasil: Empresa de Planeamiento y Logística (EPL); empresa VALEC; Ministerio de Transportes; Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) y,el Instituto Nacional de Medio Ambiente.
- China: China Railways Eryuan Engineering Group (CREEC) (encargada de la dirección del proyecto); y China Railways Engineering Corporation (encargada de trabajos concretos).

Asimismo, las partes definieron cuales serían las tareas específicas de cada agencia, siendo la agencia designada por la parte china la que realizaría las principales tareas, con apoyo de las otras agencias designadas por los otros países. Finalmente se estableció un cronograma de entrega de informes de los estudios básicos, en el cual para mayo de 2016 las partes presentarían el informe final a sus respectivos gobiernos.

Un punto que mereció especial atención estuvo relacionado a la búsqueda de financiamiento para ejecutar los estudios básicos; este tema ha sido regulado en los dos Memorándum de entendimientos suscritos por los tres países. Según el artículo II, inciso 4, del primer MOU trilateral, suscrito el 12 de noviembre de 2014, se acordó que sería tarea del GTT "(…) identificar recursos, incluyendo recursos financieros no reembolsables, subsidios, u otros recursos para los estudios básicos (…)"(Brasil, China, Perú, 2014). No obstante, según el artículo VII del segundo MOU, suscrito en mayo de 2015, se estableció que "(…) cada parte o sus agencias asignadas decidirán cuales son los medios para financiar su participación en el desarrollo de los estudios básicos" (Brasil, Perú, China, 2015). Es evidente que la responsabilidad de obtener recursos para financiar los estudios básicos se trasladó del GTT a las agencias técnicas designadas por cada país, lo cual supuso que Perú ubicará una fuente de cooperación para financiar el estudio básico de factibilidad del tramo a realizarse en territorio peruano.

Dicho inconveniente fue superado parcialmente gracias al convenio de cooperación económica y técnica negociado y suscrito entre el gobierno del Perú y China. A través de dicho convenio el gobierno Chino proporcionó una donación al gobierno peruano por la suma de cien millones de Yuanes destinados a financiar los estudios básicos de factibilidad del proyecto del ferrocarril bioceánico. Decimos que la solución fue parcial pues lo óptimo hubiese sido que el Perú lograse que la cooperación no reembolsable proveniente de china se entienda, no en términos monetarios, sino como la entrega de un producto final; es decir en la entrega del estudio básico

concluido. Bajo este escenario se eliminaba la posibilidad de que los gastos que demanda la elaboración del estudio básico rebasen el monto ofrecido como donación y se genere un pasivo no previsto para el Perú.

2. Descripción del Proyecto de Interconexión ferroviaria Bioceánica Perú Brasil

Efectuada la explicación de los principales hitos que han marcado el proceso de coordinaciones entre los gobiernos del Perú, Brasil y China, en torno al desarrollo de los estudios básicos necesarios para el desarrollo del proyecto de conexión ferroviaria bioceánica entre el Perú y Brasil. Es necesario ahora, describir el mismo haciendo referencia a sus más resaltantes características.

En relación al trazo del proyecto de conexión bioceánica que involucra los territorios del Perú y Brasil, debemos indicar que de acuerdo a lo acordado en los Memorándums de entendimiento trilateral y a los estudios de factibilidad existen mayor certeza sobre el trazo que la vía tendría en territorio brasileño, mientras que en el lado peruano se proyectan una serie de posibilidades, con mayor o menor grado de factibilidad como se explicara más adelante.

Dentro del territorio brasileño, se sabe que la ruta del proyecto coincidiría parcialmente con la ruta planteada previamente por la empresa pública Ingeniería Valec, Construcción y Ferrocarriles S.A.[3] (en adelante Valec), ruta a la que se denominó EF 354 – Ferrocarril Transcontinental. La constitución de la ruta férrea EF-354 – Ferrocarril Transcontinental, se enmarca dentro del Programa de Inversiones Logísticas y el Plan Acelerado de Crecimiento,

[3] Ingenieria Valec, Construcción y Ferrocarriles S.A. es una empresa pública, dependiente del Ministerio de Transportes Brasileño. La principal función que cumple esta empresa pública es la de construir y explotar la infraestructura ferroviaria. Asimismo, se encarga por mandato delegado del Ministerio de Transportes brasileño, de administrar los programas de operación de la infraestructura ferroviaria; coordinar, supervisar y revisar las obras de infraestructura ferroviaria; desarrollar estudios y proyectos de obras de infraestructura ferroviaria; promover el desarrollo de sistemas de transporte de mercancías a través de ferrocarriles; celebrar contratos y acuerdos con las agencias nacionales, empresas privadas y agencias internacionales para proporcionar servicios técnicos especializados; entre otras actividades inherente a sus fines.
(Fuente: http://www.valec.gov.br/ConhecaQuemSomos.php)

promovido durante el gobierno de Dilma Rousseff con el propósito de mejorar la malla de infraestructura, específicamente carreteras y líneas férreas (Los Andes, 2012).

Sistema ferroviario Brasileño

EF - 151 FNS - Ferrovia Norte Sul – 4.787 km
EF - 334 FIOL - Ferrovia de Integração Oeste Leste – 1.527 km
EF - 354 FICO - Ferrovia de Integração Centro-Oeste – 4.768km
EF - 267 Ferrovia do Pantanal – 734 km
EF - 232 Transnordestina – 620 km

Fuente: Pagina web Ministerio Dos Transportes Brasil

La ruta EF 354, de acuerdo al mapa que antecede, inicia su trayecto del Estado de Rio de Janeiro, atravesando el Estado de Minas Gerais, para luego ir hacia Brasilia en el Distrito Federal. A continuación cruza el Estado de Goiás, luego recorre la parte central del Estado de Mato Grosso, en su trayecto final transita a través de los Estados de Rondonia y el Acre, para finalizar en la localidad de boquerón de la esperanza en la región fronteriza con el Perú. Cabe resaltar en este punto que actualmente de todo el recorrido antes descrito, el segmento Campinorte (Goias) – Lucas do Rio Verde (Mato Grosso) – Vilhena (Rondonia) cuenta con Estudio de viabilidad técnica, económica y ambiental (EVTEA).

Ahora bien, afirmamos que la ruta del proyecto de interconexión ferroviaria coincide parcialmente con la ruta EF 354 – Ferrocarril Transcontinental, pues ambas presentan el mismo trayecto, desde el Estado de Mato Grosso hacia el Estado de Acre; así quedó establecido en el reporte inicial de viabilidad del proyecto al referirse a la localización geográfica del proyecto en los siguientes términos:

> “it runs through Mato Grosso, Rondonia and Acre, and enters in Perú, cross Andes and arrives at a port of along the Pacific Ocean” (China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd., 2015).

Es de especial relevancia para Brasil que el proyecto de interconexión ferroviaria se inicie en el Estado de Mato Grosso puesto que le ofrece proyección necesaria para enlazar esta infraestructura con la ferrovía Norte – Sul, en la localidad de Campinorte (Estado de Goias).

Sobre la descripción geológica del territorio que atravesaría la vía ferroviaria dentro del territorio brasilero se señala que este ocupa principalmente la llanura amazónica brasileña y la zona oeste de la meseta brasileña, áreas con escasos relieves topográficos y predominantemente planos. El suelo es particularmente blando debido a su composición, en donde resalta la presencia de arena, grava y otros conglomerados; asimismo se puede identificar una sólida capa tectónica en los Estados de Acre y Rodonia. No obstante debido a la exigua presencia de accidentes geográficos no se hace necesario la construcción de túneles o puentes a desnivel (China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd., 2015).

La situación es distinta en territorio peruano, en donde desde los primeros acercamientos para coordinar el proyecto que uniría las costas del Pacifico y el Atlántico, nunca se manifestó de manera definitiva cual sería el trazo en territorio peruano, tal y como se refleja en el artículo II del Memorandum de entendimiento, suscrito en mayo de 2015, en los siguientes términos

> “The study will consider route alignments that originate from Campinorte (connecting to the North South Railway – “Ferrovia Norte – Sul”) in Goias of Brazil, and end at a port along the Pacific Coast in Peru (…)” (Brasil, Perú, China, 2015)

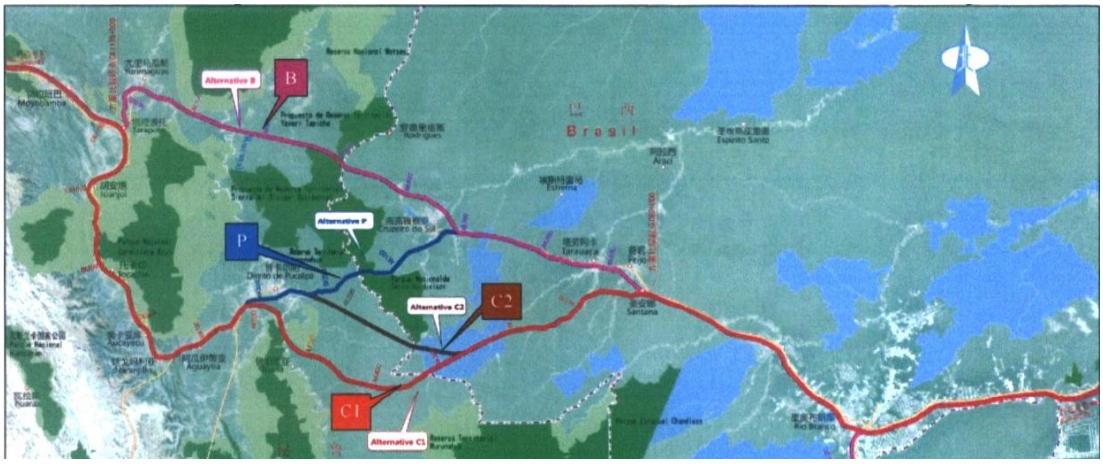
Como apreciamos, la única referencia realizada sobre el trayecto del proyecto en territorio peruano fue realizada en el sentido que culminaría en un puerto de la costa, sin siquiera especificar cuál sería aquel.

No obstante, se conoce que el subgrupo de expertos técnicos, bajo la dirección de la agencia china designada, viene trabajando en los estudios básicos del proyecto y, tomando como fuente una versión preliminar producida en octubre de 2015, se sabe que se han propuesto cinco alternativas posibles de ruta dentro del territorio nacional con la finalidad de llegar a las costas (ver Anexo N° 3) (Gamboa, 2016).

De acuerdo al estudio básico preliminar presentado en octubre de 2015 las cinco alternativas de ruta pueden ser divididas en dos segmentos principales: corredor Norte – Central y corredor Sur.

Dentro del corredor Norte – Central podemos agrupar a cuatro de las cinco rutas propuestas, todas estas comparten como característica principal el hecho de proponer como punto de acceso a territorio peruano los departamentos de Loreto o Ucayali.

Alternativas de trazo en el corredor Norte - Central



Fuente: Informe N° 566-2015SERNANP-DGANP

La primera ruta propuesta dentro del corredor Norte - Central es la denominada ruta B, la misma que posee una longitud de 870 kilometros (Km) en territorio peruano. Se propone que dicha ruta se extienda a los largo de la carretera BR 364 (en Brasil) hacia el oeste, atravesando Feijo, Taranaca y Cruzeiro du sol hasta llegar a la frontera entre Brasil y Perú, cruzando el Parque Nacional Sierra del Divisor en Perú, para luego atravesar, hacia el noroeste, el río Ucayali y Yurimaguas, y llegar al punto final de comparación de alternativas. Los departamento que atravesaría esta ruta son: Loreto,San Martin, Amazonas, Cajamarca y Piura (China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd, 2015).

En segundo lugar, tenemos a la denominada ruta P, la misma que comprende una longitud proyectada de 1115 kilometros (Km) de recorrido en territorio nacional; se tiene previsto que esta opción corra en paralelo a la carretera BR364 hacia el oeste, atravesando Feijo, Tarauaca y Cruzeiro du sol, y luego hacia el suroeste, cruzando por el Parque Nacional Sierra del Divisor, dentro de territorio peruano atravesará el rio Ucayali y se extenderá a través de la carretera 18C y 5N hacia el oeste, recorriendo Pucallpa, Tingo María y Juanjui, para llegar al punto final de comparación de alternativa (China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd, 2015). Dicho recorrido incluye los departamentos de Ucayali, Huanuco, San Martin, Amazonas, Cajamarca y Piura.

Asimismo, como tercera posibilidad se planteó la ruta denominada C1, dicha ruta comprende un recorrido de 1105 kilómetros (Km) de longitud en territorio peruano; se proyecta desde el punto inicial de comparación de alternativas hacia el suroeste, pasando por Feijo, cruzando la frontera entre Perú y Brasil a lo largo del río Muru, atraviesa antes de ingresar a territorio nacional por la parte sur el Parque Nacional da Serra do Divisor y la Reserva Territorial Murunahua, en el Perú pasa por el río Ucayali y, después atraviesa Pucallpa, Tingo María y Juanjui paralelo a las carreteras 18C y 5N llegando al punto final de comparación de alternativas (China Railway Eryuan Engineering

Group Co. Ltd, 2015). Bajo esta alternativa se pretende cruzar los departamento de Ucayali, Huánuco, San Martín, Amazonas, Cajamarca y Piura.

Finalmente, se propuso la ruta denominada C2, la cual comprende una longitud de 1118 kilómetros (Km). El trazado inicia en el punto inicial de comparación de alternativas y se extiende hacia el suroeste, pasando por Feijo, cruzando la frontera entre Perú y Brasil a lo largo del río Muru, atraviesa antes de ingresar a territorio nacional por la parte sur el Parque Nacional da Serra do Divisor y reserva indígenas en aislamiento en Brasil, en el Perú pasa por el río Ucayali y, después atraviesa Pucallpa, Tingo María y Juanjui paralelo a las carreteras 18C y 5N llegando al punto final de comparación de alternativas (China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd, 2015). A través de este trazo se pretende proyectar el corredor por los departamentos de Ucayali, Huanuco, San Martin, Amazonas, Cajamarca y Piura.

De otro lado, en el marco del corredor Sur podemos ubicar a la ruta denominada S. Dicha inicia en Rio Blanco en Brasil y se extiende a lo largo de la carretera BR317 hacia el sur en territorio brasilero, atraviesa Inapari para luego llegar al Perú y seguir paralela a la carretera 30C para llegar a Puerto Maldonado desde este punto, en territorio peruano, se dirige paralelo a la Interoceánica Sur a hacia San Juan de Marcona (China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd, 2015).

Alternativas de trazo en el corredor Norte - Central

Fuente: Informe N° 566-2015SERNANP-DGANP

Cabe aquí resaltar que, de los documentos recopilados, no se ha podido determinar con precisión la latitud del área a la cual se le denomina como “punto final de comparación de alternativas” en el estudio de factibilidad. No obstante, de la revisión de los documentos, queda claro que al punto al cual se le denomina “punto inicial de comparación de alternativas” es una zona ubicada en la carretera BR 384 muy cerca de Feijo, en el Estado de Acre. Asimismo, es importante indicar que de acuerdo a la información acopiada, se sabe que las alternativas que maneja el subgrupo técnico de expertos para determinar el punto final del proyecto en costas peruanas giran en torno a Lima, Huacho, Ilo y Bayovar (Servicio Nacional de Areas Naturales Protegidas, 2015). De acuerdo a la información obtenida sabemos que el puerto final de destino de todas las alternativas conglomeradas en el corredor Norte – Centro sería el Puerto de Bayovar, en el norte peruano.

De otro lado, sobre las razones que justifican el desarrollo del proyecto, se ha señalado en el estudio básico preliminar que dicho proyecto tendrá un impacto económico positivo en los siguientes términos:

> “(…) enhance regional economic integration, improve the unbalance of regional economic development, narrow the wealth gap, meet the demand to promote the development of the South American economy and transportation integration.” (China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd., 2015)

Unir las costas del Atlántico con las del Pacifico a través de una línea férrea, señala la agencia china encargada de los estudios, fortalecería el flujo de intercambio comerciales, especialmente en sectores como la agricultura y la minería. En consecuencia, ello generará el crecimiento del Producto Bruto Interno (PBI) y la creación de puestos de trabajo, tanto en Perú como en Brasil.

3. Actores regionales: dinámica de las relaciones Perú – Brasil

Resulta pertinente en este extremo describir la política exterior y evaluar la evolución histórica de la relación bilateral de los dos Estados con participación inmediata en el desarrollo del proyecto de conexión ferroviaria bioceánica. Dicha descripción y evaluación nos permitirá observar con mediana claridad las motivaciones que hacen que las partes involucradas fomenten el impulso de proyectos de integración física como el analizado en el presente trabajo.

Una característica con vicios de continuidad en la política exterior brasileña es, desde luego, la autonomía. Se entiende que una política exterior autónoma es aquella que no coloca en segundo plano los objetivos de política externa por sobre intereses de terceros Estados; de esta manera se logra plena independencia para la toma de decisiones en escenarios futuros, rompiendo con la situación de subordinación que ha caracterizado la política exterior de muchos países de la región (Actis, 2014).

De acuerdo a Vigevani y Cepaluni (2007) la política exterior brasileña basada en la autonomía ha transitado una serie de fases de acuerdo al devenir histórico: la autonomía por la distancia caracterizada por asumir una postura contraria a la agenda impuesta por las grandes potencias, desarrollada durante los años ochenta; la autonomía por la participación que se caracteriza por la adhesión a los regímenes internacionales (el punto cumbre fue el gobierno de Fernando Henrique Cardoso) y; últimamente la autonomía por la diversificación caracterizada por las alianzas con actores no tradicionales (Citado en Actis, 2014).

Derivada de esta tendencia por la autonomía podemos identificar ciertos rasgos que han caracterizado a la política exterior brasileña en el último quinquenio. En primer lugar, tenemos el uso del “soft balancing” que puede ser entendido como el empleo de herramientas diplomáticas y legales con la finalidad de evitar el uso abusivo del poder de las grandes potencias; un ejemplo claro del uso de dicha herramienta por Brasil se manifiesta en la

conformación del grupo BRIC. Asimismo, la política exterior brasileña ha hecho uso de la herramienta denominada unidad colectiva, a través de la cual se busca acrecentar los niveles de convergencia entre los países de la región con el propósito de mejorar su posición al momento de plantear posición a nivel internacional; un claro ejemplo han sido los intentos de Brasil por liderar los esfuerzos en lo que respecta a integración regional siendo el caso más emblemático el liderazgo asumido para la conformación de la UNASUR. Finalmente, se aposto por la diversificación, la misma que tiene por objetivo construir la mayor cantidad de vínculos con la finalidad de evitar la dependencia frente a una gran potencia (Actis, 2014).

En ese sentido, Brasil a través del uso de las herramientas referidas potenció su política exterior con la finalidad de alcanzar “un mayor nivel de responsabilidad, presencia y participación en el plano global” (Gomes Saraiva & Valenca, 2011), y de asegurar su posicionamiento como potencia regional.

América del Sur es un escenario que reviste especial importancia para Brasil y su política exterior. La región debido a la proximidad geográfica, los recursos y las ventajas que puede obtener de la asociación con sus vecinos se constituye como elemento indispensable para la proyección internacional que pretende alcanzar el país amazónico. La política exterior brasileña pretende fomentar el comercio con los países vecinos con la finalidad de alcanzar su desarrollo económico y social, esto, en consecuencia, le permitirá consolidar los elementos necesarios para mantener su posicionamiento y liderazgo regional y aumentar su influencia extra regional (Yglesias, 2007).

Por su parte, la política exterior peruana es un reflejo de la realidad nacional y, en ese sentido es producto del “proceso político, económico y social interno, y de los límites y posibilidades que ofrece el entorno globalizado” (Contexto, s/f). Uno de los principales objetivos estratégicos, en materia de política externa, es “posicionar al Perú a nivel regional y global, como potencia regional emergente en los ámbitos bilateral y multilateral” con la finalidad de lograr dicho objetivo se ha dado una especial prioridad al hecho de reforzar

las alianzas estratégicas existentes – con Brasil y China- y a consolidar otras –con Estados Unidos y Rusia principalmente. Asimismo, con el propósito de consolidar el objetivo estratégico antes referido, en lo que se refiere a los procesos de integración regionales se estableció lo siguiente:

> "3) Participará activamente en los procesos de integración política, social, económica y física en los niveles subregional, regional y hemisférico, y desarrollará una política de asociación preferencial con los países vecinos a fin de facilitar un desarrollo armónico, así como para crear identidades y capacidades de iniciativa, negociación y diálogo, que permitan condiciones más equitativas y recíprocas de participación en el proceso de globalización. Dentro de ese marco, buscará la suscripción de políticas sectoriales comunes." (3° objetivo básico de la Sexta Política del Acuerdo Nacional)

Lograr posicionar al Perú como potencia regional emergente solo será posible si impulsamos la participación del Perú en mecanismos de integración comprehensivos, en los que se apueste por generar externalidades positivas en sectores claves para el desarrollo nacional, que permitan fortalecer e incrementar nuestra influencia a nivel regional y hemisférico.

Ahora bien, sobre la relación bilateral de ambos países mas allá de los esfuerzos recientes que se han realizado por vincular iniciativas de ambos Estados, debemos señalar, citando a Costa que históricamente las relaciones entre Brasil y Perú han estado alejadas de ser intensas en materia económica y comercial (citado en Mindreau, 2006) como haremos notar.

Apoyándonos en la historia, debemos recordar que el Perú y Brasil, en circunstancias particulares, obtuvieron su independencia con solo un año de diferencia entre cada uno: Perú en 1821 y Brasil en 1822. Es en 1826 cuando se iniciar el proceso de acreditación de representaciones diplomáticas entre ambos Estados, no obstante la agenda bilateral carecería de contenido, a pesar de los intentos que mostraban ambos actores por fortalecer la relación bilateral. Los puntos iniciales de contacto tuvieron como base la iniciativa de ambos países por definir sus límites territoriales y la iniciativa del Perú por asegurar la libre navegación por el Amazonas (Novak & Namihas, 2012).

Luego a principios del siglo XX, la Cancillería Brasilera actuaría como mediador en los conflictos regionales, ello en el caso peruano se vio reflejado en la intervención para solucionar los temas pendientes con Tacna y Arica en 1910; la mediación para dar solución al tema de Leticia en 1932 y principalmente durante el conflicto con el Ecuador en 1941. Más allá de estos acercamientos podemos indicar que la relación bilateral se manejaba bajo un marco de “cordial desinterés”; pues a pesar de la inexistencia de conflictos entre dichos países tampoco existían áreas de mayor coordinación o cooperación, muestra de aquello es que desde que se iniciaron las relaciones diplomáticas entre ambos países hasta la mitad del siglo XX solo se suscribieron 36 acuerdos bilaterales (Novak & Namihas, 2012)

La década del 50 marcaría un punto de inflexión en la proyección que Brasil pretendería alcanzar en el vecindario; dicho cambio de estrategia estuvo condicionado al nuevo modelo económico adoptado por Brasil: la industrialización. Este nuevo esquema que desarrollaría Brasil generaría la apertura para una relación de complementariedad con los países productores de materias primas y energéticos en la región; Itamaraty miraría con especial atención hacia Lima en busca de sus recursos naturales y su inmejorable posición para el desarrollo de proyectos que conecten ambos océanos (Mindreau, 2006).

A pesar del intento brasileño por construir lazos regionales, en el Perú las circunstancias históricas no fueron propicias durante el final de la década del 60 e inicios del 70. El régimen militar peruano encontraba desavenencias ideológicas con el régimen militar brasileño, mientras se incrementaba la desconfianza frente al vecino amazónico debido a la percepción expansionista que se tenía de aquel. Las relaciones y flujos comerciales entre ambos países experimentarían una mejora relativa durante el gobierno del General Morales Bermúdez, implantándose así una semilla para la consolidación de una nueva relación bilateral (Novak & Namihas, 2012).

Durante los inicios de la década del 80, se suscribió un Memorándum de entendimiento entre Brasil y el Grupo Andino, a través de este documento se puso énfasis en el desarrollo de proyectos de integración física entre los países andinos y Brasil. Este pilar fue nuevamente puesto en relieve en 1981, durante la visita de Presidente Figueiredo a Lima – primera visita oficial de un Presidente brasileño al Perú; en dicha ocasión se suscribió una Declaración Conjunta, en la cual se manifestó la voluntad política de ambos Estados en pos de colaborar mutuamente para desarrollar y consolidar la integración física entre ambos países. La presencia de inversionistas peruanos y brasileños, invitados a la cita bilateral, le otorgó una nueva faceta a la relación bilateral, las mismas que habían estado tradicionalmente encasilladas al ámbito diplomático (Mindreau, 2006).

Para mediados de la década del 80, Brasil ya había consolidado su proceso de industrialización y había vuelto a la democracia, esto último generó cambios sustanciales en los lineamientos de política externa hacia los países vecinos; se pasó así de la cordial indiferencia hacia un proyecto de universalización y estrechamiento de vínculos bilaterales. Específicamente, en lo que concierne la relación bilateral Perú - Brasil esto se vio reflejado en el establecimiento del “Mecanismo Permanente de Consulta, Información y Cooperación en Asuntos Internacionales de Interés Común Perú – Brasil”; el discurso oficial apuntaba a resaltar la importancia de la cooperación bilateral entre ambos países (Mindreau, 2006).

A inicios de la década del 90 la relacione bilateral había perdido dinamismo, en gran medida por el hecho de que el gobierno peruano focalizaba sus energías en resolver los problemas de violencia interna y crisis económica. Para mediados de los 90 y, a pesar de los intentos efectuados por el gobierno brasileño de la época por incrementar los flujos comerciales y estrechar las relaciones bilaterales, la relación Perú – Brasil estaría marcada por la búsqueda de solución al conflicto que mantenía el Perú con el Ecuador y en el que Brasil mantenía el papel de Garante. La culminación del proceso de

paz y la destacada labor desempeñada por Brasil, permitió construir las bases para una vinculación estratégica y basada en la confianza. En ese sentido, un paso importante fue la suscripción del Plan de Acción de Lima en 1999, dicho documento establecía siete grupos de trabajo en temas de relevancia bilateral, entre los que se pueden destacas a la integración física, el medio ambiente y la promoción económica y comercial (Mindreau, 2006).

La conciencia sobre la importancia que posee Brasil en la región y los intentos por fortalecer nuestra vinculación con esta potencia regional ha sido una constante desde inicios del año 2000. Durante la administración del ex Presidente Alejandro Toledo el número de visitas oficiales entre el Perú y Brasil fueron constantes, esta fluida relación concluyó con la suscripción de una alianza estratégica en el año 2003. Dicha alianza estratégica tuvo tres pilares fundamentales a ser desarrollados con visión de largo alcance: vigilancia y protección amazónica, el pilar económico – comercial y la integración física. (Portugal, 2013)

La tendencia se ha mantenido durante las dos últimas administraciones, tanto la del ex presidente Alan García como la del ex presidente Ollanta Humana; en este último lustro se han incrementado el número de acuerdos internacionales y se ha diversificado la agenda, volviéndose cada vez más compleja; en consecuencia se demuestra que “para el Perú y Brasil la alianza estratégica es una política de Estado de ambos países, la que deberá continuar independientemente de los cambios de gobierno que ocurran en cualquiera de ellos” (Novak & Namihas, 2012, pág. 187). En este extremo, cabe mencionar que fue, específicamente, durante el último periodo del gobierno del Ex Presidente Ollanta Humala que el apoyo al proyecto de conexión ferroviaria encontró su punto cúspide, ello se vio reflejado en la suscripción de dos Memorándum de Entendimiento con participación de Brasil y China, durante el periodo 2014 -2015. Sin embargo, en la actualidad, y presumiblemente como consecuencia del reciente cambio en la administración del Estado Peruano y las dificultades que en materia de política

interna ha experimentado Brasil, el dinamismo mostrado en años posteriores entorno a la posible ejecución del proyecto de conexión ferroviaria se ha visto disminuido.

En resumen, podemos indicar que la relación bilateral entre el Perú y Brasil ha transitado desde la cordial indiferencia mutua hacia una relación fluida y productiva, en donde ambos países reconocen la importancia de promover su acercamiento y fomentar la creación de vínculos más estrechos. Se reconoce la importancia de proyectar la conectividad física con la finalidad de incrementar los flujos comerciales, que a pesar de la cercanía geográfica no se han caracterizado por ser los más importantes para ambos países. El viro de la política externa de Brasil hacia la región sudamericana, no es casual, se apoya en la importancia geopolítica, económica y militar que posee Brasil y, se corresponde con el objetivo incrementar su liderazgo regional; mantener dicho liderazgo en la región le permitirá desarrollar estrategias a través de las cuales pueda ver satisfechos sus intereses a nivel internacional. Conscientes de la posición privilegiada y la importancia que posee Brasil en la región, el Perú debería seguir apostando por vincularse con este país y fortalecer su relación bilateral, bajo una lógica que permita obtener los mejores beneficios en pos de contribuir con los intereses nacionales.

4. Experiencias previas y posibilidades en materia de Integración Física entre el Perú y Brasil

Los intentos por consolidar redes de infraestructura que nos vinculen con Brasil han sido numerosos; históricamente se ha tratado de fomentar la construcción de carreteras y, más recientemente, la construcción de vías férreas que vinculen de manera directa las costas del Pacifico con las del Atlántico.

Sobre los proyectos de construcción de vías férreas es pertinente resaltar que autoridades y empresarios brasileños, secundados en algunas oportunidades por autoridades peruanas, han mostrado interés e impulsado iniciativas con el

propósito de conectar al Perú con el Brasil y así facilitar el transporte de mercancías. Dentro de las principales iniciativas impulsadas tenemos a los siguientes proyectos: el Ferrocarril Transoceánico (FETRAS), el Ferrocarril Perú – Brasil (FERRIPEB), el Proyecto Geopolítico Bioceánico y el Ferrocarril Transcontinental “Brasil – Perú” Atlántico – Pacifico (FETAB).

De todas las iniciativas antes referidas, el proyecto denominado Ferrocarril Transcontinental “Brasil – Perú” Atlántico – Pacifico (FETAB) fue impulsado con especial interés por el gobierno peruano. Muestra de ello es que para el mes de marzo del 2008, el congreso peruano aprobó la Ley N° 29207, a través de este dispositivo legal se declaró de necesidad pública y de interés nacional la construcción del proyecto FETAB. De acuerdo a lo establecido por dicha norma el proyecto se iniciaría desde la localidad de Boqueirao da Esperanca, Cruceiro do Sol (Estado de Acre) y concluiría en los puertos de Paita y Bayovar, en las provincias de Paita y Sechura (Departamento de Piura); asimismo se interconectaría con la línea férrea de Cerro de Pasco (Departamento de Pasco), la misma que conduce finalmente al puerto de Callao ((Ley N° 29207, 2008) (Ver Anexo N° 4). A mediados del 2011, la Agencia de Promoción de la Inversión (ProInversión) convoco a la concesión temporal para la elaboración de los estudios técnicos para el desarrollo del proyecto FETAB; sin embargo la convocatoria fue declarada desierta debido a la ausencia de propuestas efectuadas ante dicha agencia (Gálvez, 2015). Frente a esta situación se supuso que el Ministerio de Transportes definiría nuevas condiciones para que ProInversión efectuase una nueva convocatoria. No obstante, en la actualidad el proyecto ya no figura en la cartera de proyectos ferroviarios de ProInversión[4].

En resumen, a pesar de las numerosas iniciativas en materia de infraestructura ferroviaria, ninguna de ellas ha logrado concretarse hasta el

[4] Para mayor información remitirse a la página web oficial de ProInversión (http://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyectosResumenes.aspx?are=0&prf=2&jer=5681&sec=22)

momento. En consecuencia carecemos, en dicho ámbito, de experiencias previas que nos permitan identificar elementos relevantes para el análisis de futuros proyectos como el que estudia el presente trabajo.

No obstante, la situación varía cuando consideramos los proyectos viales que se han concluido, total o parcialmente, con la finalidad integrar físicamente territorio peruano con territorio brasileño. A continuación, presentaremos una breve descripción de la Carretera Interoceánica sur Perú – Brasil y del tramo vial del eje multimodal del Amazonas, a fin de identificar las potencialidades y principales dificultades de cada una de estas iniciativas de interconexión física.

4.1 Carretera Interoceánica Sur: lecciones y aprendizaje

La construcción de la carretera interoceánica fue impulsada a consecuencia de los acuerdos que el Estado peruano adopto en el marco de la Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) en el año 2000. Bajo este marco el Estado peruano se comprometió a establecer tres ejes de integración con Brasil; uno de los ejes a establecerse fue el denominado Eje Sur o Eje Perú – Brasil - Bolivia.

El desarrollo de la carretera Interoceánica Sur consistió en la construcción y rehabilitación de alrededor de 2,600 Kilómetros de vías terrestres que vinculasen el Estados de Acre (Brasil) con los puertos de Ilo, Matarani y San Juan de Marcona en la costa meridional peruana. La concesión de dicho proyecto fue efectuada a través de 5 tramos. Los tramos 2, 3 y 4 que comprendían alrededor de 1000 kilómetros fueron entregados en concesión el 23 de junio del 2005. Mientras que los tramos 1 y 5 que comprendían cerca que 1600 kilómetros fueron entregados en concesión el 29 de agosto de 2007. (Zaira, 2008)

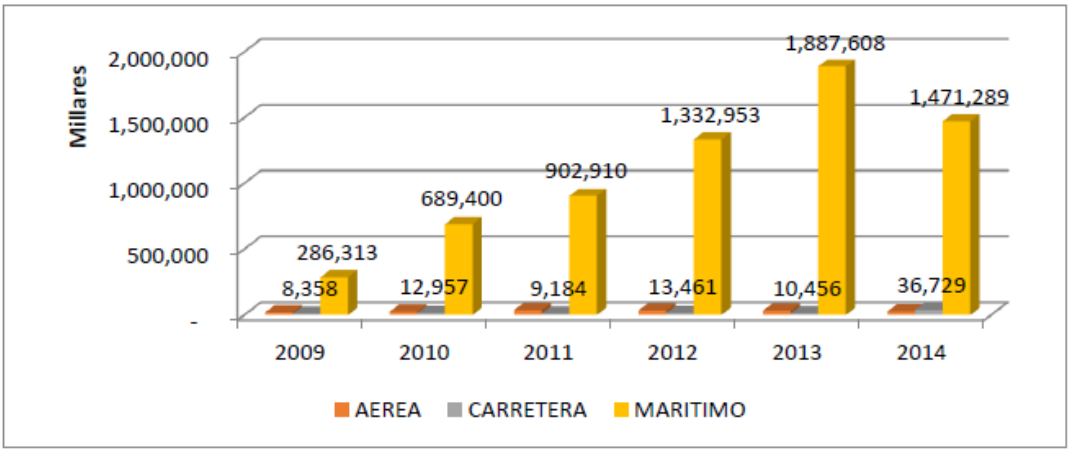
Fuente: Diario la Republica

La ejecución total de la carretera interoceánica sur ha significado uno de los logros más grandes en materia de infraestructura; tanto por el significativo monto invertido en el desarrollo de la iniciativa (más de USD 2,000 millones en territorio peruano), como por la importancia geopolítica de la obra.

La consolidación de una vía que nos conectase con uno de los mercados más grande en Sudamérica generó gran expectativa por el potencial incremento de nuestras exportaciones al mercado brasileño; así como por la posibilidad de dinamizar el flujo comercial entre las áreas de influencia de la vía en territorio peruano y por la oportunidad que ofrecía dicha la vía para el tránsito de productos del Asia hacia la costa Atlántica. No obstante, de acuerdo a los datos económicos arrojados por las agencias peruanas encargadas de monitorear el comercio exterior, podemos observar que la carretera no ha logrado aún constituirse como un medio de transito importante para las exportaciones provenientes de las zonas de impacto directo de la vía:

Arequipa, Cuzco, Madre de Dios, Moquegua, Puno, Tacna en Perú (PROMPERU, 2015)

Volumen de Exportaciones de la Zona Foreland Perú a Brasil según el Medio de Transporte utilizado (Toneladas)



2014 (*) Cifras de Enero a Setiembre
Fuente: SUNAT

De acuerdo al grafico elaborado por PROMPERU, se puede identificar que ha sido constante la supremacía de la vía marítima como medio de exportación de bienes desde las regiones que conforman el Foreland[5] hacia el Brasil; asimismo podemos observar que la tendencia en relación al uso de la vía interoceánica como canal de exportación es positiva[6], aunque aún el volumen de bienes movilizados por esta vía es bajo, en comparación de las otras modalidades de transporte. A nivel nacional, de acuerdo a los datos ofrecidos por Comex-Perú, hasta el 2014 “solo el 2% de las exportaciones peruanas a Brasil se había trasladado por vía terrestre” (El Comercio, 2015).

No es propósito del presente trabajo desarrollar un profundo análisis sobre el funcionamiento de la carretera interoceánica sur; no obstante consideramos

[5] PROMPERU al efectuar su análisis sobre las alternativas para el uso de la carretera interoceánica utiliza la palabra “Foreland” para referirse al conjunto de territorios o regiones que están vinculadas a un puerto, en el caso del análisis efectuado al puerto de Matarani.
[6] Entre el 2012 y 2014 las exportaciones peruanas a Brasil por la carretera Interoceánica Sur crecieron en 236%, situándose en US$ 7,8 millones, según registros de la aduana de Puerto Maldonado

pertinente enunciar algunas de las razones por las cuales no se ha podido explotar el verdadero potencial de esta vía en favor de la región sur del país. De acuerdo al análisis efectuado por PROMPERU las razones que podrían explicar la falta de dinamismo de dicha vía estarían relacionados a la debilidad de los mercados del sur del país, a la deficiente red de conexión interna, las dificultades logísticas que se presentan en la zona, la legislación interna de cada país que no necesariamente esta armonizada y el carente desarrollo de una infoestructura[7] que facilite el uso eficiente de la infraestructura puesta a disposición (PROMPERU, 2015). En el futuro se necesitará desarrollar estudios que nos permitan proponer medidas para impulsar el crecimiento de los flujos comerciales a través de la carretera interoceánica sur, y así consolidar esta importante puerta de ingreso al Brasil.

Finalmente, es necesario referirnos a la actuación del Estado peruano frente a la identificación, prevención y mitigación de los latentes impactos medioambientales que suponía la realización de una obra vial que atravesaba la selva sur occidental de nuestro territorio. Debemos empezar resaltando que el proyecto vial estudiado fue aprobado, iniciado y financiado sin contar con una evaluación de impacto ambiental y social completa. La viabilidad ambiental del proyecto fue evaluada en un capítulo específico dentro del estudio de factibilidad y, a través de estudios de impacto ambiental parciales correspondientes a algunos tramos de la obra. Bajo ningún criterio técnico podemos pretender que la suma de estudios de impacto ambiental parciales o por tramos equivalga a un estudio de impacto ambiental completo (Dourojeanni M. , s/f); notamos en este sentido un elemento a ser considerado para la puesta en concesión y ejecución de otros proyectos de semejante envergadura.

[7] En el análisis realizado por PROMPERU se señala sobre la infoestructura “son los elementos intangibles que permiten el uso eficiente de la infraestructura, esto implica legislación adecuada a las necesidades, personal del sector público capacitado, empresarios informados y capacitados, disponibilidad de información entre otros”.

Algunas de los impactos ambientales, directos e indirectos, que se han presentado o intensificado como externalidades negativas de la construcción de la interoceánica son: el crecimiento de la explotación ilegal de minerales, sobre todo extracción de oro aluvial; aumento del comercio ilegal de fauna y flora silvestre; aumento de transgresiones sobre áreas protegidas en busca de extracción de recursos; ampliación de la deforestación a lo largo del derecho de vía; se ha intensificado la deforestación por tala ilegal y agricultura migratoria en suelos sin aptitud agrícola, esto generará degradación del bosque y erosión de los suelos; reducción del área para promover servicios ambientales como la fijación del carbono; incremento de la incidencia de incendios forestales y la latente posibilidad de pérdida de biodiversidad (Rioja, 2015).

Aunado a estos inconvenientes la Comisión de pueblos andinos, amazónicos, afroperuanos, ambiente y ecología del congreso identifico algunos de los problemas sociales que se intensificaban con la construcción de la carretera: crecimiento urbano desordenado producto del incremento de los niveles de migración e incremento de los niveles de inseguridad en los centros poblados a lo largo de la carretera, con especial incidencia en Puerto Maldonado (Grupo de Trabajo de Ambiente y Ecología - Congreso de la República, 2008). De todos los inconvenientes antes mencionados uno de los más urgentes tiene que ver con el impacto sobre los pueblos indígenas en aislamiento voluntarios que ven alterada su situación por invasores de terrenos (Rioja, 2015).

Por su parte, el Estado a través de las autoridades pertinentes han impulsado programas para mitigar los impactos ambientales directos e indirectos; el más reciente fue la puesta en marcha de la segunda parte del “Programa para la Gestión Ambiental y Social Indirectos del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramos 2, 3 y 4”. Las criticas frente a dicha iniciativa han venido desde diferentes organizaciones civiles quienes han reclamado por una adecuada participación ciudadana y por la implementación de mecanismos de rendición de cuentas (Hualpa, 2015).

En suma, consideramos que todos los sectores que se manifiestan en relación a los impactos de la carretera interoceánica sur coinciden en la importancia de la vía por el potencial que la misma posee para coadyuvar en el objetivo nacional común: promover el desarrollo de todos los peruanos. Sin embargo es importante reconocer la necesidad de cumplir todos los parámetros ambientales y sociales establecidos por norma, con la finalidad de asegurar que los proyectos de infraestructura alcancen el potencial de desarrollo esperado sin generar un impacto ambiental tal que desluzca todos los beneficios que se puedan obtener del mismo. Se debe entender que este tipo de proyectos no aseguran el desarrollo en sí mismos, si es que no se asegura su aprovechamiento sostenible, fomentando la participación activa de las autoridades y la población vinculada al ámbito de la obra. Finalmente, consideramos de suma importancia efectuar análisis técnicos sobre la sostenibilidad económica del proyecto en el largo plazo y, una vez comprobada la sostenibilidad, acompañar el desarrollo de dichos proyectos con medidas complementarias de política económica y fiscal que permitan fomentar el desarrollo de polos económicos eficientes y competitivos; sola la dinamización económica de nuestras regiones permitirá que estas desarrollen su potencial y empleen para su provecho toda la infraestructura puesta a su disposición.

4.2 Eje Multimodal Amazonas Norte: definiendo nuevas posibilidades

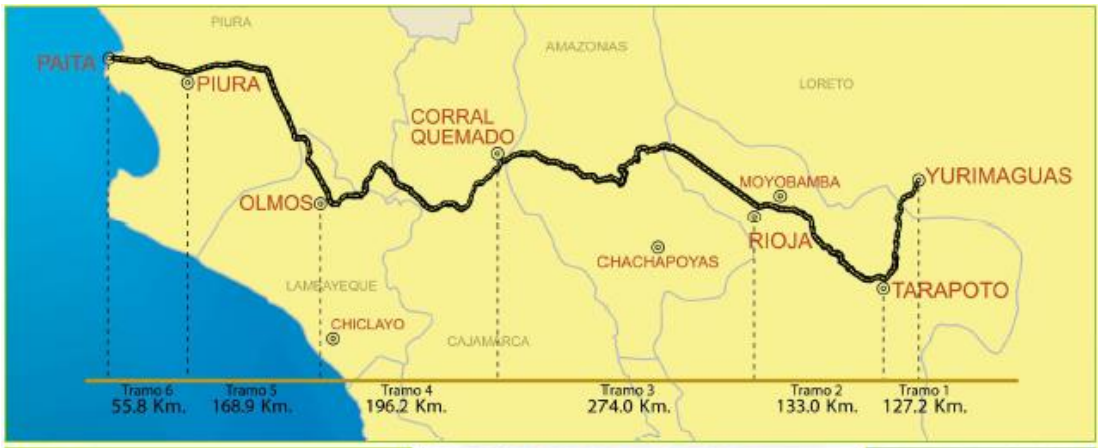
Para entender la proyección del Eje Multimodal Amazonas Norte en territorio peruano, debemos referirnos previamente a los objetivos, fines y características de dicho Eje tal y como fue planteado en el seno de IIRSA. El Eje del Amazonas fue definido como un sistema multimodal de transporte, “el carácter multimodal que se le atribuye se fundamenta en su posibilidad de albergar, al menos, dos modos de transporte diferentes, que de acuerdo a la Convención de Naciones Unidas sobre Transporte Internacional, deberán (…) entablarse entre países de origen o destino distintos” (Rivera & otros, 2011). En ese sentido, debemos indicar que el referido Eje se extiende través de

puertos ubicados en el Pacifico, específicamente en Colombia, Ecuador y Perú, con territorios y puertos brasileños. Asimismo, observamos que el área de influencia del Eje de Integración y Desarrollo (EID) del Amazonas incorpora una gran región del norte de Sudamérica que conecta tanto las costas del océano Pacífico con las costas del Atlántico, conectando a ella el rio Amazonas y sus afluentes. En términos macro, el Eje Amazonas comprende un mercado de cerca de 119.5 millones de habitantes, los mismos que se distribuyen sobre un área de 8,1 millones de Km2, con un PBI aproximado de US$ 815.218 millones (Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento, 2016).

El Eje Multimodal del Amazonas, en territorio nacional, se ha materializado a través de dos proyectos que, en la actualidad poseen distinto nivel de desarrollo: el corredor vial IIRSA Norte Paita - Yurimaguas y el proyecto Hidrovía Amazónica.

En primer lugar, sobre el corredor vial IIRSA Norte podemos indicar como dato histórico, que en junio de 2005 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa IIRSA Norte S.A. suscribieron el contrato de concesión para la Construcción, rehabilitamiento, mejoramiento, conservación y explotación de los tramos viales del Eje Multimodal Amazonas Norte (Ositran, 2015). El área concesionada comprende una vía de 955.10 Km, la misma que comprende seis tramos viales y atraviesa las ciudades de Paita, Piura, Olmos, Rioja, Tarapoto y Yurimaguas.

Corredor Vial IIRSA Norte Paita - Yurimaguas



Trechos	Km
Yurimaguas – Tarapoto	127.20
Tarapoto – Rioja	133.00
Rioja – Corral Quemado	274.00
Corral Quemado – Olmos	196.20
Olmos – Piura	168.90
Piura – Paita	55.80
Total	**955.10**

Fuente: OSITRAN

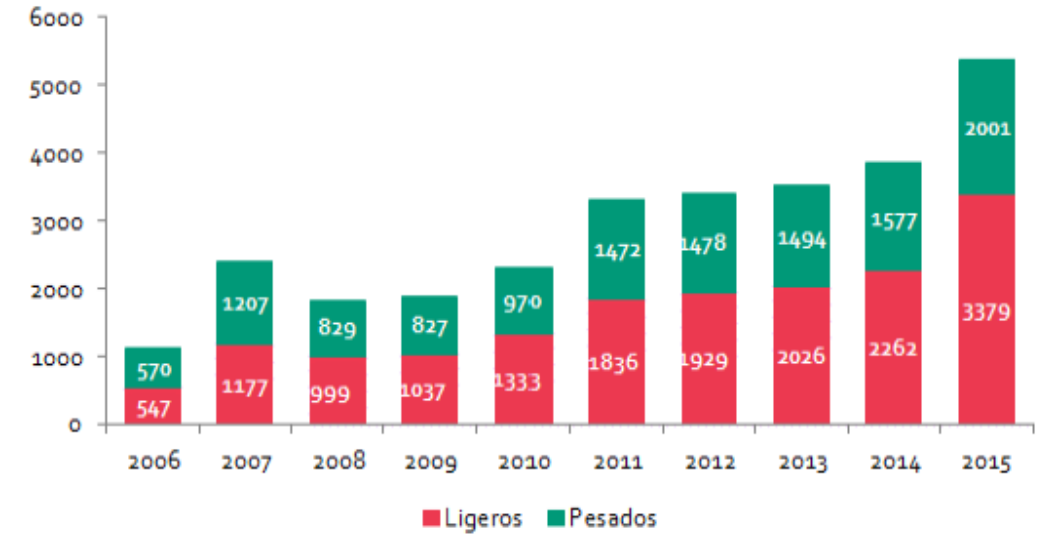
El corredor vial IIRSA Norte Paita – Yurimaguas fue un proyecto organizado con la finalidad de conectar las regiones de costa, sierra y selva peruana, en el norte del Perú, contribuyendo a consolidar la conexión con el Brasil y buscando promover la complementariedad y articulación entre las localidades que formaban parte de la zona de influencia directa de la vía. El corredor vial IIRSA Norte junto con las hidrovías del Huallaga, Marañon y Amazonas se constituye como el esqueleto infraestructural de la Macro Región Norte.

A consecuencia de la implementación de esta vía, se ha logrado disminuir el tiempo de viaje en el tramo Paita – Yurimaguas, incrementar el nivel del tráfico comercial en la región y facilitar el desarrollo de las actividades socioeconómicas. A guisa de ejemplo, podemos resaltar el caso del tramo Tarapoto – Yurimaguas, en donde los niveles de cultivo y producción agrícola con potencial exportador se han incrementado (Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento, 2014).

De acuerdo a los datos del regulador del transporte podemos reconocer el dinamismo que le ha impreso esta obra a las zonas de influencia de la vía; en ese sentido se señala sobre el corredor vial IIRSA Norte (Ver siguiente estadística):

> "Durante el año 2015 transitaron por la Carretera IIRSA Norte 5,38 millones de vehículos, lo cual representó un importante incremento de 40% en relación a los registrados el año anterior (3,84 millones)7, apreciándose un incremento de 49% en el número de vehículos ligeros y de 27% en el número de vehículos pesados." (Ositran, 2015, pág. 10)

Gráfico N° 1
IIRSA Norte: TRÁFICO VEHICULAR 2006-2014
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: IIRSA Norte
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

De acuerdo a los datos estadísticos es posible determinar que el tránsito de vehículos, tanto pesados como ligeros, ha ascendido considerablemente durante el periodo analizado; presentándose el mayor incremento en el tránsito de vehículos ligeros. Sobre este punto consideramos que existe potencial para incrementar el flujo de transporte de carga pesada sobre la vía y promover el uso eficiente de la misma, dinamizando el tráfico de mercancías para el comercio interno y externo. Para ello es necesario promover la

tecnificación de la industria agroexportadora en la región, fomentar la el crecimiento empresarial a través de estímulos fiscales e impulsar las obras de infraestructura complementaria que nos permitirán acercarnos a Brasil presentándonos como una posibilidad competitiva -a nivel logístico- para canalizar la exportación de su producción comercial hacia el Asia Pacífico.

Cuando nos referimos a estructura complementaria, estamos pensando en el desarrollo de una serie de proyectos que fueron planificados en el marco del Eje Amazonas[8]. A pesar de no ser materia de análisis del presente trabajo es preciso mencionar que uno de estos proyectos, actualmente en fase de desarrollo, es el mejoramiento de las capacidades logísticas del Puerto de Paita. El Puerto de Paita fue concesionado el año 2009 al consorcio Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), un conglomerado de capitales portuguesas y peruanas; desde la fecha de concesión ya se han realizado obras de modernización del puerto por más de US$ 155 millones concernientes a la primera etapa del contrato de concesión. Como consecuencia de estas mejoras y gracias al buen desempeño de la industria agroexportadora del norte “el Puerto de Paita registró un incremento de 9% interanual en el volumen de contenedores exportados al 2015” (El Comercio, 2016). La inversión realizada en este importante puerto contribuye a la modernización de la infraestructura y la disminución de las tarifas portuarias, todo ello redunda en la mejora de la competitividad e interconexión de la Macro Región Norte.

En segundo lugar, nos referiremos Proyecto Hidrovía Amazónica, el mismo que junto con el corredor IIRS Norte completan la red infraestructural que bajo el esquema planteado por el Eje Amazonas pretende consolidar lazos de integración con Brasil.

[8] Dentro de los proyectos previstos en el marco del Eje Amazonas en territorio peruano tenemos: Rehabilitación del Aeropuerto de Piura, construcción de Aeropuerto en Yurimaguas, desarrollo de centro logístico en Paita, desarrollo de centro logístico en Yurimaguas, potenciar el Puerto de Bayovar, potenciar el puerto de Sarameriza, potenciar el Puerto de Paita.

Desde el año 2014 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Proinversión venían trabajando, de manera conjunta, en el proceso de concesión del Proyecto denominado “Hidrovía Amazónica: Rio Marañon y Amazonas, tramo Saramiza – Iquitos – Santa Rosa; rio Huallaga, tramo Yurimaguas – Confluencia con el rio Marañon; rio Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el rio Marañon”. El principal objetivo del proyecto era desarrollar un sistema fluvial hidroviario en la Amazonia que fuera capaz de mantener la navegación en condiciones idóneas en los ríos Huallaga, Marañon, Ucayali y Amazonas durante todos los días del año (ProInversión, s/f). Para ello el concesionario se obligaba entre otras tareas a ejecutar obras de apertura y mantenimiento de canales en los Malos Pasos, instalar un sistema de información digital para permitir la navegación satelital, instalar una red de estaciones limnimétricas con el propósito de conocer los niveles de agua en toda la vía, ofrecer mantenimiento y monitoreo de las obras dragado y establecer planes de monitoreo y de gestión socio – ambiental.

Trazo de la Hidrovía Amazónica

Fuente: ProInversión

Para inicios del año 2015 la agencia de la promoción de las inversiones decidió cancelar el proceso de concesión, no se explicitaron las razones para

efectuar la cancelación del proceso de concesión pero se dice que podría haberse debido al hecho de que en el año 2013 una comunidad indígena, de la etnia Kukama, presento una acción de amparo para reclamar que se realícela consulta previa en este proyecto, dicha pretensión fue declarada fundada (Cordero, 2015). No obstante, para inicios del año 2016 y bajo el marco de la Ley 29785 – Ley de Consulta Previa – se logró cumplir con el requisito administrativo y relanzar la convocatoria, la misma que aún se encuentra en la cartera de proyectos de ProInversión.

Debido a imposibilidades técnicas y económicas ha sido imposible constituir un medio de transporte distinto al fluvial en la región Amazónica. En ese sentido, potenciar el sistema fluvial constituye una necesidad apremiante, en la medida en que este sistema de cerca de 6,000 Km de vías navegables constituye el principal medio de transporte de cargas y pasajeros en la región.

Actualmente este sistema fluvial cuenta con una serie de restricciones que imposibilitan un eficiente y organizado tránsito, estas dificultades tienen que ver con la poca profundidad en ciertos tramos del recorrido, la presencia de palizadas, falta de un sistema de control y monitoreo, entre otras dificultades que dificultan la navegación segura de pasajeros y carga.

Considerando la realidad actual, se hace necesario que el Estado, a través de las instituciones pertinentes, fomente la participación de la empresa privada para el desarrollo de este proyecto que permitirá dinamizar la región Amazónica. Asimismo debemos considerar que la pronta ejecución de este proyecto generará una influencia positiva para el eficiente funcionamiento de otras obras de infraestructura como por ejemplo el funcionamiento del Puerto de Yurimaguas (Loreto), el mismo que pretende ser receptor de la carga internacional proveniente de Ecuador, Colombia y, principalmente, Brasil.

Desde un punto de vista global, podemos señalar que la hidrovía es la pieza de rompecabezas que nos hace falta para impulsar el comercio regional, nacional e internacional conectando el Puerto de Paita con Brasil y con Asia.

En suma, el Eje Multimodal Amazonas en territorio peruano se presenta como una clara posibilidad de integración y dinamización económica, tanto interna y externa; en tanto esta oportunidad sea acompañada de manera efectiva por el Estado, a través de un organismo multisectorial que vigile el desarrollo y funcionamiento del eje; y que las obras que componen dicho eje sean ejecutadas en su totalidad, siguiendo esquemas de planificación que permitan generar sinergias en todo el corredor.

De acuerdo a los estudios efectuados sobre el Eje Multimodal Amazonas Norte, dicha área cuenta con una producción estimada de 93 mil millones de dólares y las principales actividades económicas están relacionadas a la electrónica, biotecnología, cemento, aluminio, fertilizante, caucho, madera y mueves, el sector agrícola, agroindustria forestal y turismo. Asimismo se tiene proyectado que las principales actividades económicas a desarrollarse en el futuro estarán relacionadas a los sectores agroindustriales, concesiones forestales, pesca y acuicultura, minería e hidrocarburos y turismo.

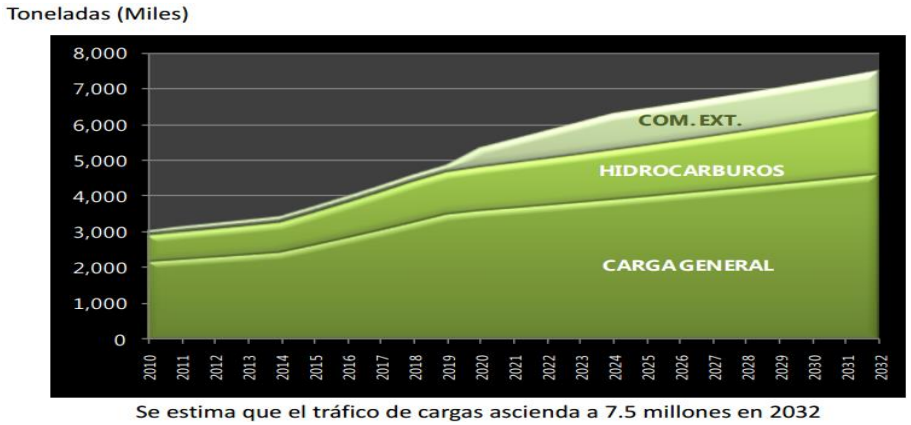
Considerando el potencial antes referido, tenemos que los beneficios directos que pueda tener el eje en el territorio peruano estarán directamente vinculados a la disponibilidad de cada obra de infraestructura existente a través de todo el corredor: carretera IIRSA Norte, el Puerto de Paita, el Puerto de Yurimaguas, la Hidrovía Amazónica, etc. Sobre el particular y con mayor precisión Juan Carlos Zevallos, ex Presidente de Ositran, haciendo referencia al trabajo de Urrunaga y Bonifaz (2009) señala:

> “En el caso de la carretera, los beneficios de la concesión comprenden el ahorro en el tiempo de viaje, la reducción en los costos operativos de los vehículos y la disminución asociada del tráfico. Estos beneficios ascienden a 253 millones de dólares.
>
> En el caso del puerto de Paita, los beneficios asociados a su concesión son la disminución del tiempo de permanencia de la embarcación en el muelle (asociados con un mejor rendimiento de grúas), la disminución del tiempo de espera en rada y la posibilidad de utilizar embarcaciones de mayor capacidad

> y tecnología, beneficios que sumados ascienden a 275 millones de dólares. En el caso del puerto de Yurimaguas, los beneficios están asociados a la disminución del tiempo de permanencia de las naves y la carga en el muelle y a la disminución de malos pasos por la ubicación del puerto en las afueras de la ciudad, estos se valorizan en 39 millones de dólares. El total de beneficios directos asciende, pues, a 567 millones de dólares." (Ugarte, 2010)

Sobre los beneficios esperados de la Hidrovía Amazónica, se estima que la dicha obra generará: reducción de costos de operación de las naves, fletes y pasajes, mejorando la ocupabilidad y rendimiento de las naves que transiten en la red; disminución de riesgos de derrame e impactos medioambientales producidos por accidentes; uso eficiente de los terminales fluviales a lo largo de la ruta; mejores oportunidades para la participación en cadenas logísticas más complejas y mejora en los niveles de servicios tanto para pasajeros como cargas (ProInversión, s/f). Asimismo, se ha establecido que como consecuencia de las mejoras antes referidas los niveles de demanda por transporte de carga a través de la hidrovía para el 2032 tendrían un considerable aumento, tal y como se observa en gráfico a continuación.

Proyección de tráfico en la Hidrovía Amazónica al 2032



Fuente: ProInversión

Por todo lo antes expuesto, consideramos que el Eje Amazonas Norte, proyectado sobre territorio peruano, podría constituirse como una gran oportunidad para dinamizar las relaciones comerciales internas y externas, principalmente con Brasil. De igual forma este corredor tiene potencial para

proyectarnos como una vía de transito competitiva para los productos brasileños con potencial exportable, en la medida en que se habilitaría un corredor que conecte el Estado de Amazonas en Brasil, incluyendo el Polo Industrial de Manaus, con la costa norte peruana, ofreciéndose una salida hacia el Asia Pacífico a través del renovado Puerto de Paita.

Debemos resaltar que parte del Eje Amazonas se proyecta sobre una parte sensible de nuestro territorio: la Amazonia peruana. En ese sentido, un elemento importante que ha sido tomado en consideración para la formulación de la estructura de este corredor es la adecuación a la realidad geográfica. Al plantearse una vía intermodal, que incluya una hidrovía para facilitar el transporte en la Amazonia, se genera valor en el área usando de forma armoniosa los espacios que la geografía propone, causando un impacto menor frente al que podría tener la construcción de otro tipo de infraestructura sobre la misma área. De esta forma se rompe el mito de la amazonia como la barrera natural que impide el desarrollo y se avanza hacia la articulación de espacios, reconociendo el valor de las áreas naturales en nuestro territorio.

5. Elementos a considerar frente a la ejecución del Proyecto

En este segmento procederemos a referenciar ciertos elementos que, a nuestro criterio, deberían ser considerados con la finalidad de determinar la conveniencia y el grado de prioridad que debería otorgarse, desde la óptica del Estado peruano, a la ejecución del Proyecto denominado Conexión ferroviaria bioceánica Perú – Brasil.

Todos estos elementos están circunscritos a un ámbito determinado: económico, ambiental y político. En ese sentido, se procederá a analizar de manera individual cada uno de estas áreas y, con posterioridad, se intentará arribar a conclusiones finales que nos permitan identificar cuan conveniente es ejecutar el proyecto antes referido.

5.1. Consideraciones económicas – comerciales en torno al proyecto

A continuación analizaremos los elementos de naturaleza económica que sustentarían la ejecución de un proyecto de gran envergadura, como el que es materia de análisis en este trabajo. Asimismo, repararemos en las posibilidades comerciales que podrían presentarse, tanto para el Perú como para Brasil; así como los potenciales retos que tendría que enfrentar cada Estado frente a la ejecución del proyecto.

5.1.1 Flujo comercial entre el Perú y Brasil (2006 – 2016)

La construcción y modernización de infraestructura para el transporte de bienes, cuando es ejecutada planificadamente, tiende a facilitar e intensificar la dinámica comercial entre dos o más territorios. En ese sentido, será beneficioso y prioritario para cualquier Estado fomentar y sostener las iniciativas que lo vinculen con sus principales o potenciales socios comerciales en la región. Bajo esta premisa es pertinente determinar la tendencia de la dinámica de los flujos comerciales entre el Perú y Brasil, con la finalidad de determinar si nos encontramos frente a una relación intensa o potencialmente intensa, a la cual debamos priorizar y potenciar a través del fomento de grandes proyectos de infraestructura que fomenten, incrementen y consoliden el intercambio comercial entre ambos Estados.

A fin de efectuar el análisis de los flujos comerciales entre Perú y Brasil, hemos decidido hacer un corte en el año 2006, por lo tanto analizaremos la década comprendida entre los años 2006 y 2016 (primer semestre de 2016). Consideramos que el periodo acotado nos permitirá determinar una tendencia clara en torno a la evolución de relaciones comerciales de ambos Estados.

Durante el primer sexenio del periodo de análisis seleccionado (2006 -2011) el intercambio comercial entre el Perú y Brasil, experimentó un importante incremento, de US$ 2,408 millones de dólares en el 2006 a US$ 3.721 millones de dólares para 2011. Esto significó un incremento de 55% en las

cifras relativas a intercambio comercial, tal y como se observa en el siguiente cuadro.

Intercambio Comercial Perú – Brasil (2006 – 2011)
(en millones de dólares)

Año	Exportaciones peruanas	Importaciones peruanas	Balanza comercial	Intercambio comercial
2006	802	1,606	-804	2,408
2007	932	1,889	-957	2,821
2008	874	2,420	-1,546	3,294
2009	509	1,683	-1,174	2,192
2010	950	2,193	-1,243	3,143
2011	1,283	2,438	-1,155	3,721

Fuente: Sunat
Elaboración propia

De los datos ofrecidos podemos observar que el intercambio comercial entre ambos Estados desde el año 2006 al año 2011 experimentó un sostenido incremento, con excepción de las cifras obtenidas el 2009, las mismas que se explican por la crisis económica internacional. De otro lado, sobre la estructura de la balanza comercial debemos señalar que nuestras exportaciones estuvieron concentradas en los sectores minero, petrolero y de gas natural – derivados; mientras que las importaciones se focalizaron sobre bienes de capital, materiales de construcción, bienes de consumo y materias primas y productos intermedios (Novak & Namihas, 2012).

Ahora bien, podemos apreciar que durante los años 2012 y 2013 la tendencia ascendente en el intercambio comercial solo aumento de US$ 3,865 millones de dólares a US$ 3,984 millones de dólares. Y ya entre los años 2014 y 2015 observamos un ligero descenso continuado, siendo el resultado del intercambio comercial un monto de US$ 3,006 millones de dólares, tal y como se puede observar en la tabla a continuación.

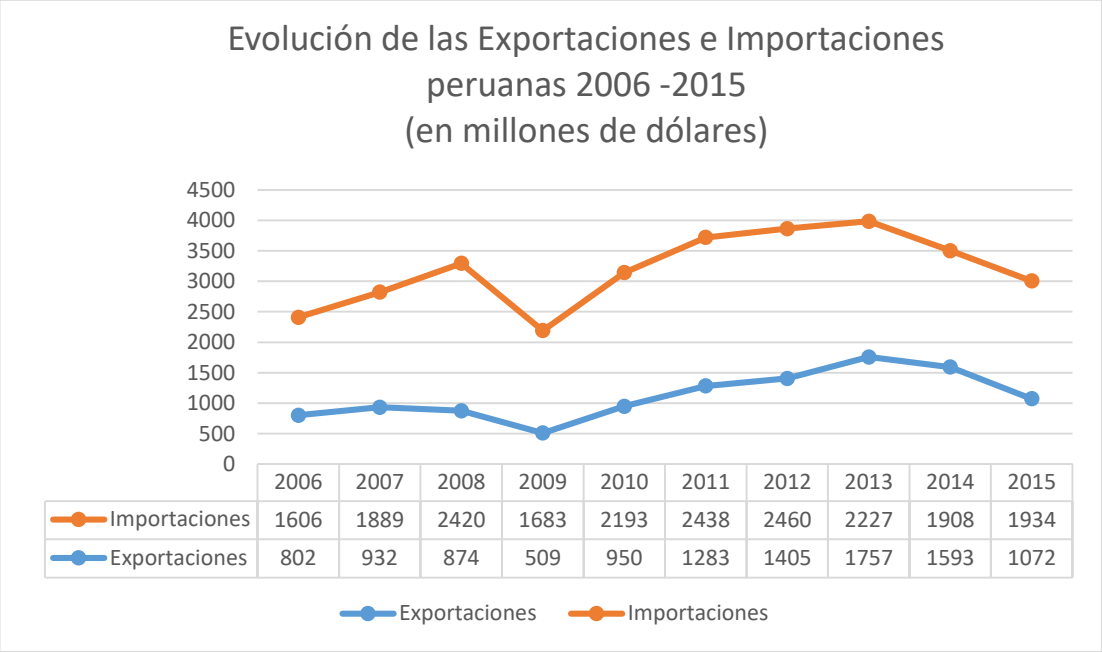
Intercambio Comercial Perú – Brasil (2012 -2015)
(en millones de dólares)

Año	Exportaciones peruanas	Importaciones peruanas	Balanza comercial	Intercambio comercial
2012	1,405	2,460	-1,055	3,865
2013	1,757	2,227	-470	3,984
2014	1,593	1,908	-315	3,501
2015	1,072	1,934	-862	3,006

Fuente: Sunat/UNcomtrade
Elaboración Propia

En cifras concretas tenemos que las importaciones han seguido un patrón de incremento sostenido desde el 2006 hasta el 2012, pasando de US$ 1,606 millones de dólares a 2,438 millones de dólares, lo cual significó un incremento de 53%. Asimismo, tenemos que para el año 2015 el nivel de importaciones ha disminuido, alcanzando la cifra de US$ 1943 millones de dólares un descenso de 21.3% en relación a la cifra tope alcanzado en 2012.

De otro lado, con respecto a las exportaciones podemos decir que las mismas evolucionaron casi en paralelo a las importaciones; así tenemos que desde el año 2006 hasta el año 2013 las exportaciones experimentaron un crecimiento sostenido pasando de US$ 802 millones de dólares a US$ 1757 millones de dólares, siendo así observamos un importante incremento de 119%. No obstante, vemos que las exportaciones han descendido durante los años 2014 y 2015, llegando a US$ 1072 millones de dólares.



Fuente: Sunat/ UNcomtrade
Elaboración propia

Finalmente, sobre la balanza comercial debemos destacar que durante todo el periodo estudiado ha sido una constante, en nuestra relación comercial con Brasil, mantener una balanza comercial negativa. Del año 2006 al año 2008 nuestra balanza comercial paso de -804 millones de dólares a -1,155 millones de dólares, siendo este el monto más elevado durante todo el periodo estudiado; para el a 2015 la balanza comercial arrojo una suma ascendente a -862 millones de dólares.

En lo que respecta al desempeño de las exportaciones e importaciones entre el Perú y Brasil durante el año 2016, de forma parcial podemos señalar que de enero a junio el monto exportado asciende a la suma de US$ 625.6 millones de solares, este resultado representa un incremento de 8% frente a las cifras exportadas en el mismo periodo durante el año 2015 (COMEXPERU, 2016).

En términos generales podemos observar de acuerdo a la data expuesta que las relaciones comerciales con nuestro principal vecino amazónico han seguido una tendencia positiva, incrementándose el nivel de intercambio durante la última década. Como consecuencia de esta tendencia positiva, en

la actualidad, Brasil ha desplazado a Chile y se ha convertido en nuestro principal socio comercial dentro de la región.

Brasil es un mercado amplio de más de 204 millones de consumidores, está posicionado en el séptimo lugar entre las economías mundiales con un PBI de US$ 2244 miles de millones de dólares; comparativamente posee un mercado once veces más grande que el nuestro, el mismo que representa el 39,6% del PBI y el 34.1% de la población de América Latina (PROMPERU, 2015).

Tomando en cuenta los datos antes ofrecidos, consideramos que Brasil es un mercado interesante y se presenta como una oportunidad para incrementar el flujo de nuestras exportaciones a nivel regional. Por tanto, resulta sensato, a priori, impulsar iniciativas en materia de interconexión física tal y como el corredor ferroviario propuesto. Esto bajo la premisa de que estas obras nos permitirán vincularnos con el mercado brasileño de forma eficiente, reduciendo los costos relativos al transporte de cargas; hecho que tendría impacto directo y positivo sobre el volumen de carga que exportable. No obstante, consideramos que todas estas premisas deben ser validadas de forma fiable, a través de estudios previos de sustentabilidad económica, que permitan dar respaldo técnico a la ejecución de cualquier gran proyecto de infraestructura.

5.1.2 Consideraciones desde la óptica brasileña

En este apartado queremos poner a consideración ciertos elementos que nos permitirán identificar las posibles implicancias económicas que posee el proyecto bajo la perspectiva brasileña.

En cifras podemos decir que el comercio de Brasil con el mundo para el año 2015 fue US$ 362 miles de millones de dólares, esto supuso una disminución de 20% si lo comparamos con el intercambio comercial alcanzado en el 2014.

Esta disminución encuentra su origen en la reducción de las exportaciones en 15.1% y de las importaciones en 25,3%.

Intercambio comercial de bienes Brasil – Mundo
(miles de millones de US$)

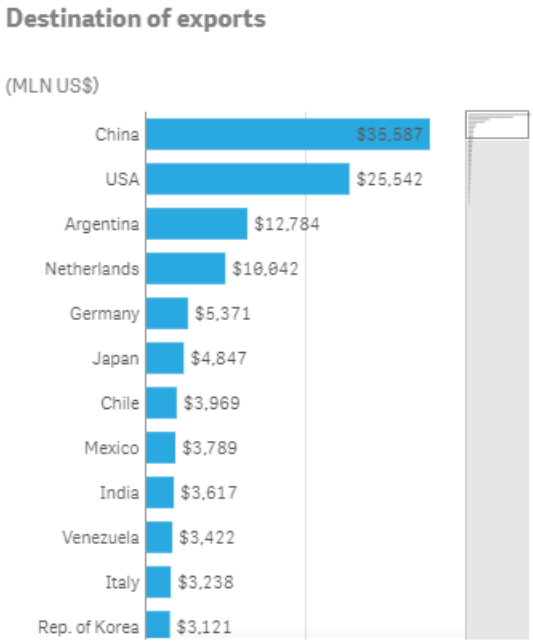
Indicadores	2009	2010	2011	2012	2014	2015	Var% 2014/2015
Exportaciones	197	256	243	242	225	191	-15.1%
Importaciones	180	226	223	240	229	171	-25.3%
Balanza Comercial	17	30	19	3	-4	20	
Intercambio Comercial	378	482	466	454	454	362	-20.2%

Fuente: UNcontrade
Elaboración propia

Asimismo, debemos indicar que Brasil cerró el año 2015 con un superávit de 20 mil millones de dólares, uno de sus mejores resultados en términos de balanza comercial; a pesar de que las cifras relativas a exportaciones han alcanzado uno de sus niveles más bajos en un lustro.

Brasil desde hace ya algunos años concentra el grueso de su exportaciones en China, siendo este país asiático su principal socio comercial. Para el año 2015 las exportaciones brasileñas a China alcanzaron la suma ascendente a US$ 35 mil millones de dólares. Otros importantes socios comerciales de Brasil son Estados Unidos, Argentina y Alemania, tal y como se observa en la siguiente gráfica.

Principales destinos de las exportaciones brasileñas (2015)



Fuente: UNcomtrade

Los recientes resultados económicos brasileños no son alentadores. Durante el año 2015 la economía brasileña experimento una contracción de 3,8%, “una de las peores contracciones experimentadas en un cuarto de siglo” (BBC, 2016). El desempeño brasileño durante el año 2015 le valió para ser considerado como uno de los países con peor desempeño económico en la región. Y de acuerdo a lo pronosticado por el Fondo Monetario Internacional (FMI) la economía brasileña se contraerá 3.5% durante el 2016 lo que significa que Brasil tendrá el segundo peor resultado en el mundo, solo superando a Venezuela (El Economista, 2016). La crisis brasileña está demostrando ser más severa y duradera, hasta el punto de que algunos ya hablan del agotamiento del modelo brasileño. Si bien es cierto no es propósito de esta investigación hacer un análisis sobre las causas de la crisis económica brasileña, coincidimos con aquellos que señalan que esta crisis encuentra sus razones principalmente en la pérdida de competitividad de la industria brasileña, la caída de las materias primas, la crisis política causada por el

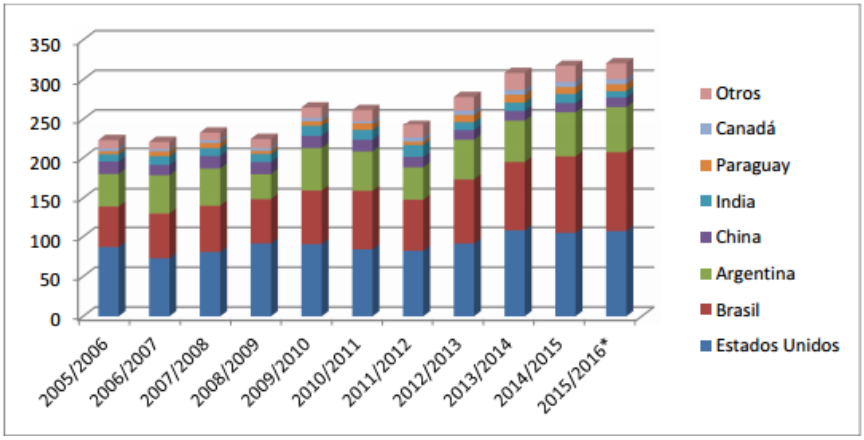
proceso de impeachment en contra de Dilma Roussef y los escándalos de corrupción acontecidos con Petrobras (BBVA Research, 2016).

Bajo el contexto actual, Brasil estaría buscando dinamizar su mercado interno y fortalecer las relaciones comerciales con sus principales socios a fin de mejorar su desempeño económico. En ese sentido, para Brasil privilegiar la relación con China es una prioridad; ya que, tal y como apuntamos, China es su principal socio comercial.

La oferta exportable de Brasil hacia Asia y, específicamente hacia China, se concentra fundamentalmente en productos como los minerales de hierro y acero y sus concentrados, aceites crudos de petróleo o mineral bituminoso, granos y soya. De estos productos es la soya la que ha cobrado una vital importancia para el desarrollo de la economía brasileña.

A nivel mundial los principales productores de soya son Estados Unidos, Brasil y Argentina, entre estos tres países se concentra el 80% de la producción mundial de este producto, tal y como se puede apreciar en la siguiente gráfica.

Principales productores de soya a nivel mundial



Fuente: Informe Estadístico de la Soya

De acuerdo a los datos recogidos por el departamento de Agricultura de Estados Unidos, en lo que se refiere a producción, Estados Unidos sigue siendo el líder con una producción ascendente a 107 millones de toneladas durante el año 2015/2016. En segundo lugar y, muy de cerca, se ubica Brasil

con una producción ascendente a 100 millones de toneladas para el mismo periodo. De otro lado, en lo que respecta a los montos exportados es importante resaltar que Brasil desde el 2013 sobrepaso a Estados Unidos y se convirtió en el principal exportador de soya a nivel mundial; en el periodo 2015/2016 la suma exportada por Brasil ascendió a 57 millones de toneladas de soya. Asimismo identificamos que el mayor importador de soya a nivel mundial es China.

Cuadro de Producción, Exportaciones e Importaciones de Soya a nivel mundial

	20011/12	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16
Producción	**240,4**	**268,9**	**283**	**318,8**	**320,5**
U.S.A.	84,3	82,8	91,4	106,9	107
Brasil	66,5	82	86,7	96,2	100
Argentina	40,1	49,3	53,5	61,4	58,5
Otros	49,5	54,8	51,4	54,3	55
Importadores	**93,6**	**95,9**	**111,7**	**122,2**	**127,4**
China	59,2	59,9	70,4	78,4	80,5
U.E.	12,1	12,5	13,3	13,4	13,7
Otros	22,3	23,5	28	30,4	33,2
Exportadores	**92,3**	**100,7**	**112,7**	**126**	**129,9**
Brasil	36,3	41,9	46,8	50,6	57
U.S.A.	37,2	36,1	44,6	50,2	46
Otros	18,8	22,7	21,3	25,2	26,9

Fuente: Información estadístico mercado de la soya con datos de la USDA

Como consecuencia de la exportación de soya a China, durante el año 2015, Brasil recaudo aproximadamente 15 mil millones de dólares (TRADE MAP, 2015); cifra importante que refleja con claridad la relevancia de este producto para el intercambio comercial brasileño.

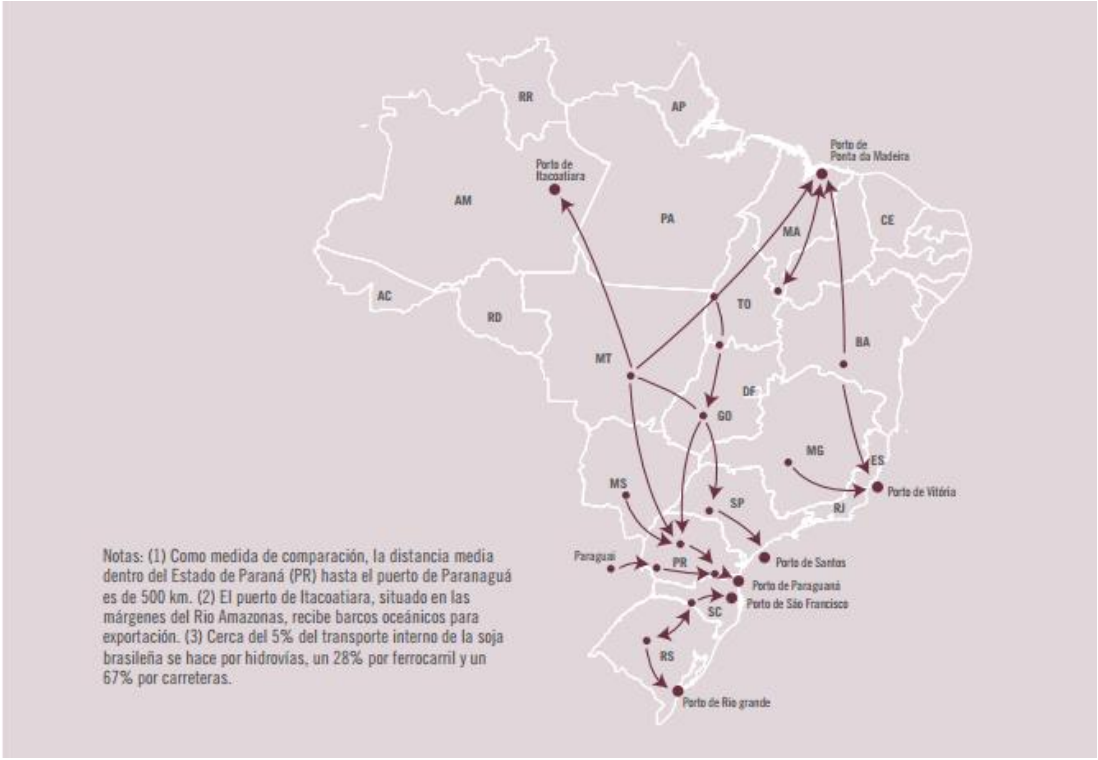
A futuro, se espera que la soya siga siendo el producto agrícola más exportado y por el cual se generan los mejores ingresos. Estas expectativas se

encontrarían sustentadas en la gran disponibilidad de tierras idóneas para expandir el cultivo de dicho producto y en el aumento de la demanda por parte de China en el mediano y largo plazo (OCDE-FAO, 2015).

La producción de soya en Brasil se ha extendido en gran parte de su territorio, incluso en parte de la región Amazónica. No obstante, las principales zonas de producción de soya en Brasil son el Estado de Mato Grosso seguido por los Estados de Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul y Paraná (El Observador, 2016).

Ahora bien, las grandes distancias que existen entre los centros de producción y los puertos es un problema que podría menguar el crecimiento de las exportaciones de la soya brasileña en el corto y mediano plazo. Las distancias entre ambas áreas suelen quintuplicarse en Brasil, si lo comparamos con países vecinos como Argentina, en donde las áreas de producción y las zonas portuarias se encuentran a 300 kilómetros de distancia. La distancia desde el centro más importante de producción, el Estado de Mato Grosso, al puerto de Santos es de 1,549 kilómetros y desde el mismo punto hacia el puerto de Itacoatiara (Estado de Amazonas) existen más de 2,786 kilómetros (Pacheco, 2011). Algunas de las principales rutas para la exportación de la soya pueden ser observadas en el siguiente gráfico.

Rutas de exportación de la soya brasileña



Fuente: Imagen extraída de Articulo “Soya, producción y comercialización en Brasil” (Pacheco, 2011)

Todas las consideraciones antes realizadas nos permiten observar con claridad que la ejecución del proyecto de interconexión ferroviaria bioceánica significa para Brasil una inmejorable oportunidad para incrementar sus ventajas competitivas y mantener el liderazgo en el mercado internacional de Soya. Como amputamos líneas arriba, Brasil ya tiene un trazo definido para el proyecto en su territorio, dicho trazo ofrece una salida ventajosa hacia el Asia Pacifico, a través de puertos peruanos, para toda la soya producida en el Estado de Mato Grosso. De esta forma, Brasil superaría el problema de conectividad existente entre sus centros de producción, los puertos y su principal importador: China. Nuestro vecino amazónico necesita fomentar el crecimiento de sus exportaciones y la dinamización de su economía frente a la crisis que actualmente experimenta; su estrategia económica apunta a facilitar los canales comerciales con China y, en esa línea, la posible ejecución

del proyecto bioceánico no sería más que la materialización de dicha estrategia.

5.1.3 Consideraciones desde la óptica peruana

Previamente se ha comentado acerca del importante desarrollo del mercado brasileño. Las relaciones comerciales entre el Perú y Brasil se han dinamizado a través del tiempo a tal punto de que Brasil en la actualidad se ha convertido en el principal socio regional del Perú. Por tanto, la ejecución del proyecto ferroviario bioceánico podría convertirse en una oportunidad para intensificar el tráfico comercial con Brasil.

Ahora bien, los principales productos que el Perú le exporta a Brasil están relacionados a los siguientes sectores productivos: minería, petróleo y derivados, textil y Minería no metálica.

Principales Exportaciones peruanas al mercado brasileño

Sector	Fob-14 (Miles US$)	Fob-13 (Miles US$)	%Var 14-13	%Cont 14
TRADICIONAL	1,104,159	1,345,888	-18%	69%
Minería	706,400	845,849	-16%	44%
Petróleo y derivados	394,776	497,933	-21%	25%
Pesquero	2,763	2,106	31%	0%
Agricola	221	0	--	0%
NO TRADICIONAL	488,650	411,241	19%	30%
Textil	119,055	103,545	15%	7%
Mineria no metálica	94,776	113,160	-16%	6%
Químico	84,865	62,973	35%	5%
Agropecuario	80,636	54,076	49%	5%

Fuente: Sunat
Elaboración: SIICEX

En ese sentido, cabe preguntarnos si alguna de las rutas proyectadas de la vía ferroviaria bioceánica, facilitará y contribuirá al incremento de las exportaciones de los productos que constituyen nuestra principal oferta exportable al Brasil. A pesar de que la ruta del proyecto aún no ha sido definida, algunas voces han señalado que el proyecto encontraría

sustentabilidad económica al proyectarse hacia el puerto de Bayovar, en la medida en que Brasil trasladaría su soya hacia dicho puerto para llegar al Asia Pacífico; mientras el Perú exportaría fosfatos hacia Brasil, producto que tendría gran demanda para fines agrícolas (Mattos Mar). Estas posibilidades tendrán que ser evaluadas técnicamente, con la finalidad de determinar si existe posibilidad de establecer un tráfico, de ida y vuelta, que haga viable el funcionamiento del proyecto y evitar cualquier contingencia que pueda frustrar la consecución de los beneficios que teóricamente se podrían derivar de este proyecto, para los intereses peruanos.

Sobre el particular, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en el recientemente aprobado “Plan Nacional Ferroviario”, al pronunciarse sobre la política de conexiones ferroviarias internacionales, ha señalado que “la política en relación a las conexiones ferroviarias internacionales se basa, en la cautela” (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2016, pág. 59). En relación al proyecto que nos vincularía a Brasil se señala que actualmente no existen evidencias certeras de que dicho corredor ferroviario cuente con la demanda necesaria para lograr su sostenibilidad financiera y económica; señala el MTC que “la eventual justificación de su construcción deberá basarse entonces en razones de integración regional con los países vecinos o de desarrollo económico de muy largo plazo” (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2016, pág. 60). Sobre lo afirmado por el MTC consideramos que no es suficiente hacer mención al objetivo de alcanzar la integración regional para sustentar la viabilidad de obras de tamaña envergadura e importancia; es necesario contar con estudios técnicos que demuestren con datos la viabilidad económica y financiera de los mismos.

De otro lado, la posible ejecución del proyecto puede ser percibida como una oportunidad para desarrollar nuestra red ferroviaria interna y así lograr una eficiente vinculación de nuestros mercados internos.

En la actualidad, el sistema ferroviario peruano está compuesto por cinco tramos y tiene una longitud total de 1700 km de uso público (Ver Anexo N°4).

La administración de dichos tramos está dividida de la siguiente manera: dos son administrados por el Estado, dos están concesionados y uno es administrado por la empresa minera Southern Perú Copper (SPC). Los cinco tramos movilizan aproximadamente 8 millones de toneladas métricas (TM), de las cuales 70% es transportado en el tramo operado por SPC, esto convierte a SPC en el mayor operador ferroviario en términos de volumen de tráfico. Los tramos bajo administración del Estado son pequeños, siendo el tramo Huancayo–Huancavelica dedicado primordialmente al transporte de pasajeros. De manera general, se puede señalar que no ha habido importantes modificaciones en la red ferroviaria, la infraestructura ferroviaria se ha mantenido inalterada durante un largo periodo de tiempo. Otra importante anotación que ha de hacerse es que el sistema ferroviario peruano se caracteriza por la desconexión que puede encontrarse entre sus tramos, característica que impide un eficiente funcionamiento (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2016).

Sistema Ferroviario Nacional

Ferrocarril del Centro	**Callao – Oroya – Cerro de Pasco – Jauja - Huancayo**	**Ferrovías Central Andina y Ferrocarril Central Andino**
Ferrocarril del Sur	Matarani – Juliaca - Cusco	Ferrocarril Transandino y PeruRail
Ferrocarril del Sur Oriente	Cusco – Machu Picchu – Valle Sagrado	Ferrocarril Transandino y PeruRail
Ferrocarril Huancayo – Huancavelica / Ferrocarril Tacna - Arica	Huancayo – Huancavelica / Tacna - Arica	No concesionados
Ferrocarril Toquepala – Ilo - Cuajone	Toquepala – Ilo - Cuajone	Southerm Cooper Corporation

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario
Elaboración Propia

Reconociendo la realidad del sistema ferroviario peruano y con la finalidad de establecer políticas que promuevan un servicio ferroviario eficiente se aprobó

el 9 de junio del año 2016 el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario (PNDF). Dicho documento fue elaborado por el MTC, con soporte del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), bajo el marco de un convenio de asistencia técnica. A través de este plan se pretende establecer las estrategias necesarias para repensar el sistema ferroviario a futuro, aspirando a construir un sistema que se adecue a las demandas de las actividades productivas de los mercados internos, asimismo se aspira a lograr un sistema ferroviario que reduzca los costos logísticos de transporte y que se desarrolle bajo criterios de compatibilidad ambiental (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2016).

El PNDF ha establecido puntualmente que el desarrollo del sistema ferroviario peruano debe estar orientado hacia una perspectiva multimodal. Ese tipo de esquema busca fomentar el relacionamiento de los diferentes tipos de transporte bajo el principio de la eficiencia. Asimismo, de acuerdo al PNDF existe carga que tiene potencial ferroviario en la medida en que cumpla con los siguientes parámetros:

> "a) la masividad del tonelaje involucrado, b) la facilidad de manipuleo, c) la distancia de transporte de grandes volúmenes, d) la concentración de productos en pocos puntos de origen y la concentración en pocos destinos (puertos)" (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2016, pág. 4)

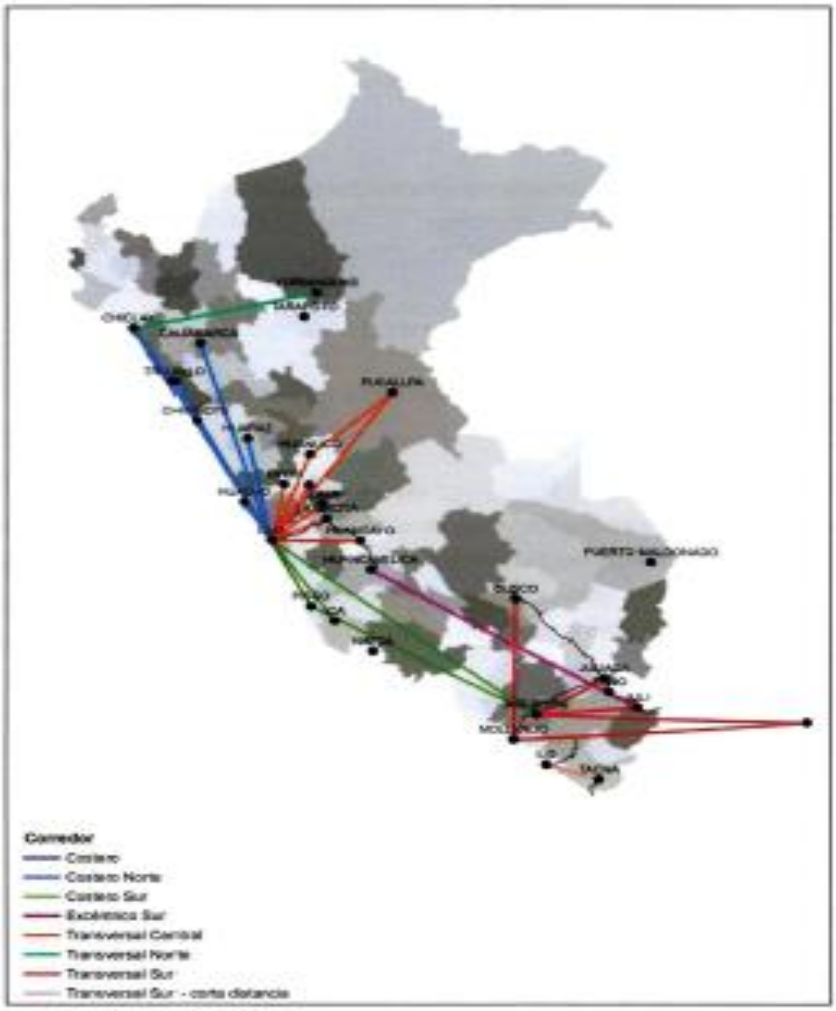
Siguiendo los criterios antes anotados, se determinó un conjunto de corredores[9] que podrían ser tomados en cuenta para desarrollar vías

[9] El MTC utilizó el concepto de corredores para organizar el tráfico de bienes con potencial ferroviario, con ese propósito se utilizó la siguiente nomenclatura:

- "Corredores Costeros: se identifican como Costero Norte y Costero Sur a los que corren paralelos a la costa marítima y a la carretera panamericana, al norte y al sur de Lima, respectivamente. Cuando solo se indica "Costero" se trata de un tráfico que recorre parte de ambas zonas.
- Corredores transversales: son los que recorren en forma perpendicular a la costa. Son tres las rutas transversales denominadas Transversal Norte, Centro y Sur.
- Corredores excéntricos: se creó esta categoría en principio para incorporar los traficos que no responden a ninguna de las características antes mencionadas,

ferroviarias de acuerdo al tipo de bienes que se transportan y a los puntos de origen y destino identificados, tal y como lo podemos observar en el siguiente gráfico.

Tráficos con potencial participación ferroviaria por tipo de corredor



Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario

De los tramos propuestos y de acuerdo al análisis realizado, en el que se consideró proyecciones de corto y mediano plazo, el MTC determinó que i) los corredores costeros no representaban volúmenes significativos que sustenten la construcción de infraestructura ferroviaria en toda su extensión. Considerando las restricciones que posee la panamericana en ciertos tramos

vinculando orígenes y destinos entre localidades del interior o en forma diagonal." (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2016)

podría evaluarse la posibilidad de construir vías ferroviarias solo en ciertos tramos; ii) El corredor transversal norte solo posee un volumen aceptable de carga si se incluyen las cargas procedentes de proyectos mineros que actualmente se encuentran en fase de exploración en el departamento de Cajamarca; iii) El corredor transversal central absorberá el flujo estimado para el mediano y largo plazo; iv) En el corredor transversal sur se sabe que las proyecciones estimadas por el operador del ferrocarril del sur coinciden con las proyecciones del potencial ferroviario al 2020. Como conclusión el MTC señala que “son los corredores donde ya existen ferrocarriles lo que manifiestan un mayor potencial de ampliación de la captación de la demanda” (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2016, pág. 92)

Haciendo eco de los punto antes expuesto, consideramos que la ejecución del proyecto ferroviario bioceánico entre el Perú y Brasil contribuirá al desarrollo interno de nuestra red ferroviaria, en tanto la ruta a ser definida sea compatible con las políticas y estrategias establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario. En ese sentido, el trazo del futuro corredor férreo debe ser definido considerando los estudios de potencial ferroviario efectuado para cada corredor propuesto por el MTC. De esta manera, nos aseguramos de que el futuro corredor férreo bioceánico contribuya a aumentar nuestras capacidades logísticas en aquellas zonas en donde se ha demostrado que existe mayor potencial de ampliación de la captación de la demanda de los mercados internos.

Otro elemento a valorar desde la óptica peruana, es aquel argumento que indica que la construcción del proyecto ferroviario bioceánico podría constituirse como una clara posibilidad para incrementar nuestras exportaciones hacia el continente africano, a través de los puertos del sur este de Brasil.

El potencial crecimiento económico del continente africano se ha reconocido recientemente. Se estima que para el 2020, África experimentará un crecimiento en el número de familias con capacidad adquisitiva suficiente

como para adquirir artículos adicionales a los que comprenden los gastos cotidianos. Los estados africanos están trabajando por estabilizar y fortalecer sus sistemas financieros a través de políticas económicas con la finalidad de incrementar los flujos de inversión y las exportaciones hacia ese continente (Mthembi-Mahanyele, 2016).

Reconociendo las proyecciones positivas sobre el crecimiento de África, el estado peruano como parte de su política exterior de fomentar su inserción en los mercados internacionales de los cincos continentes, ha abierto recientemente oficinas comerciales en Ghana, Sudáfrica y Marruecos con la finalidad de promover la oferta exportable de bienes y servicios hacia dicha región (Andina, 2016).

El intercambio comercial entre el Perú y África se vio reducido de 1584 millones de dólares en el año 2011 a 415 millones de dólares en el año 2015; esto debido al descenso sostenido descenso tanto en las exportaciones como en las importaciones, tal y como se evidencia en el siguiente gráfico.

Balanza Comercial Perú – África
(Millones de US$)

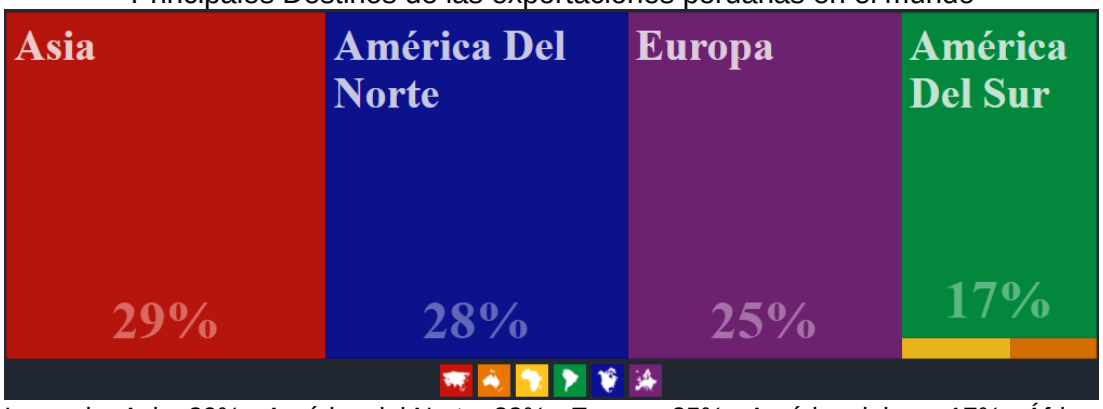
	2011	2012	2013	2014	2015
Exportaciones	468	327	212	267	262
Importaciones	1,120	1415	1454	629	153
Balanza Comercial	-653	-1089	-1242	-362	109
Intercambio Comercial	1584	1742	1666	896	415

Fuente: Sunat/Trademap
Elaboración propia

En términos comparativos, el continente africano no representa un importante destino de las exportaciones peruanas. Según cifras, el principal destino de las exportaciones peruanas es el continente Asiático, el mismo que absorbe el 29% de las exportaciones; en segundo lugar se ubica América del Norte,

zona que absorbe el 28%; en tercer lugar se ubica Europa, área que recibe el 25% de las exportaciones; África se ubica en el cuarto lugar absorbiendo solo el 0.56% de nuestras exportaciones.

Principales Destinos de las exportaciones peruanas en el mundo



Leyenda: Asia: 29% - América del Norte: 28% - Europa: 25% - América del sur: 17% - África: 0.56% - Oceanía: 0.44%
Fuente: Macro connections

De acuerdo a los datos antes referidos, consideramos que el continente africano puede convertirse en un interesante mercado para las exportaciones peruanas en el largo plazo y condicionado a la consolidación de ciertos elementos que contribuyan con la estabilidad de la región. En ese sentido, hace bien el Estado peruano en aperturar oficinas comerciales para explorar y facilitar el flujo comercial con dicho continente. Sin embargo, debemos señalar que en la actualidad el mercado africano no es un destino prioritario para nuestras exportaciones y, según las tendencias, no será un destino relevante ni en el corto ni en el mediano plazo. En consecuencia, la ejecución de un corredor ferroviario bioceánico que nos ofrece la posibilidad de conectarnos con una región de poco dinamismo para las exportaciones peruanas parece, al menos en ese extremo, no ser una ventaja relevante que justifique la priorización de dicho proyecto, sopesando los costes económicos que tendría la ejecución del mismo frente a las beneficios marginales que obtendría el Perú.

Finalmente, un punto de especial importancia a ser tomado en consideración frente a la posibilidad de ejecutar esta obra de gran envergadura tiene que ver

con el costo económico asociados a su construcción y las fuentes de financiamiento disponibles para el Estado Peruano. En ese sentido, debemos responder a ciertas interrogante ¿Cuál es el costo estimado del proyecto? ¿Cómo costeara el Estado Peruano la construcción del corredor ferroviario? ¿Qué papel tiene China como fuente de financiamiento?

Existía mucha incertidumbre sobre el costo estimado de la construcción de la vía ferroviaria bioceánica, probablemente por la inexistencia de un tramo definido en territorio peruano. No obstante, algunos medios estimaban que el costo de esta obra podría estar alrededor de los US$ 10,000 millones de dólares (BBC, 2016). No obstante, luego de la reciente visita del Presidente del a República del Perú, Pedro Pablo Kuczynsky, a China se supo por declaraciones del Ministro de Transportes, Martin Vizcarra, que el proyecto que intentaría unir las costas atlánticas con las del pacifico tendría un costo estimado de US$ 60, 000 millones de dólares de acuerdo a los cálculos realizados por la constructora ferroviaria estatal China Railway Group (El Peruano, 2016), unas seis veces el costo estimado que era manejado por medios y otros entendidos. De acuerdo a la información ofrecida por el Ministro se estima que de los US$ 60, 000 millones de dólares, US$ 35,000 millones se inviertan en territorio peruano mientras que US$ 25,000 millones deberían ser invertidos en territorio brasileño (El Peruano, 2016). Adicionalmente, es pertinente resaltar que es común que los gastos estimados no coincidan con los gastos reales, estos últimos suelen ser mucho más elevados en el caso de desarrollo de proyectos de gran envergadura, por tanto no sería extraño que el costo del proyecto exceda con creces el costo estimado, considerando las complejas zonas geográficas que el corredor ferroviario tendría que atravesar para llegar a costas peruanas.

Frente a las consideraciones en torno al costo de la ejecución del proyecto es legítimo preguntarnos sobre la capacidad económica del Estado Peruano para financiar la construcción de esta infraestructura. En el pasado, versiones alternativas que apostaban por la conexión interoceánica no han alcanzado

éxito debido a la imposibilidad de conseguir financiamiento de parte de los Estados participantes o de empresas privadas. Por lo elevado del monto a ser invertido en territorio peruano este proyecto podría estar destinado a correr la misma suerte que sus antecesores; sin embargo en esta ocasión China ha manifestado su disposición por financiar la construcción de dicho corredor ferroviario, tal y como la ha manifestado el Presidente de la Republica, Pedro Pablo Kuczynsky (Gestión, 2016).

La disposición de China por impulsar económicamente el proyecto, transmite la importancia que el mismo tiene para los intereses chinos y hace suponer que el proyecto superaría una de las principales trabas: atraer financiamiento económico. Sin embargo, la posible cooperación económica china representa un punto sensible de debate bajo la óptica peruana, en la medida en que no se ha establecido hasta el momento las condiciones bajo las cuales China materializaría la cooperación económica que pretende otorgar.

China en su intento por ganar influencia en la esfera internacional y debido a su buen momento económico y superávit de recursos financieros ha optado por incrementar sus flujos de inversión y prestamos económicos en áreas geográficas relevantes para la consecución de sus intereses, siendo una de ellas América del Sur. En ese sentido, reconociendo su poder de negociación, debido a su mejor posicionamiento, impone las condiciones bajo las cuales otorga estos préstamos, que pueden incluir condiciones gravosas como tasas de interés altas o concesión de derechos sobre recursos naturales. A modo de ejemplo debemos señalar que China controla más del 90% de las exportaciones hidrocarburiferas de Ecuador, las mismas que son usadas como medio para mitigar la deuda que este país latinoamericano adquirió con su socio asiático (Krauss & Bradsher, 2015).

A pesar de que el tema del posible financiamiento Chino aún no ha sido definido, se presume que China ha manifestado su deseo de apoyar económicamente al Perú con la expectativa de que sus empresas puedan conseguir participación en el desarrollo de la ingeniería civil del proyecto

(Courcy´s Intelligence, s/f). En ese sentido, resulta conveniente para los intereses peruanos que llegado el momento, se negocie para definir el marco en el cual China otorgaría los recursos económicos. Resulta importante conocer de antemano los plazos, parámetros y condiciones antes de aceptar compromisos de largo plazo que podrían afectar nuestro margen de maniobrabilidad en el futuro.

En suma y considerando todos los elementos antes analizados, podemos determinar que el proyecto de conexión ferroviaria bioceánica, frente a los intereses peruanos, se presenta como un complejo cumulo de oportunidades y dudas. El corredor ferroviario podría contribuir a incrementar nuestro intercambio comercial con Brasil y a mejorar nuestra red ferroviaria interna, si y solo si se demuestra técnicamente que la ruta seleccionada favorecerá el flujo de nuestras exportaciones y que la misma ha sido seleccionada siguiendo los parámetros propuestos en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario. De otro lado, debemos señalar que el corredor ferroviario presenta ciertas limitaciones, en tanto se pretenda justificar su construcción en la posibilidad de dinamizar nuestro comercio con el África, una región aún poco relevante para las exportaciones peruanas. Asimismo, un punto que debe ser definido con claridad será la participación económica de China en la posible ejecución del proyecto; es prioritario que se definan las reglas claras de cualquier tipo de financiamiento que el Perú pueda recibir por parte de su socio asiático, en la medida en que esto nos podrá ayudar a sopesar ventajas y desventajas evitando futuras contingencias. Las ventajas que podría brindar este proyecto para los intereses del Perú no se ven reflejados hasta el momento con tanta claridad como para el caso brasileño.

5.2 Aspectos medioambientales y sociales en torno al Proyecto

El corredor ferroviario bioceánico pretende aproximar las costas peruanas y brasileñas, atravesando el área amazónica para cumplir con dicho fin. La importancia y sensibilidad que posee la Amazonia se encuentra fuera de

discusión debido a la biodiversidad que ella contiene y al gran número de grupos indígenas, en aislamiento voluntario, que se han establecido en esta región. En ese sentido, resulta importante conocer las posibles contingencias que se pueden generar frente a un proyecto que pretende atravesar una región de tan alto grado de sensibilidad y relevancia para el país.

En este segmento identificaremos algunos elementos relativos a la temática medioambiental y social que deberían ser considerados al analizar la viabilidad del Proyecto en territorio peruano

5.2.1 Consideraciones medioambientales frente al Proyecto

Entre los entendidos, se suele promover la construcción de ferrocarriles sobre otras alternativas para favorecer la conectividad de dos espacios geográficos. Una de las ventajas que suelen tener los corredores ferroviarios frente a otras alternativas es que su impacto sobre el medioambiente es mucho menor, esta característica los convierte en una atractiva alternativa frente a otras formas de establecer conectividad física (Dourojeanni M. , 2015).

Bajo las condiciones que nos ofrece la región amazónica un corredor ferroviario supone una cantidad menor de riesgos frente a una carretera; esto se explica por el hecho de que el ferrocarril “solo se detiene en estaciones, dificultando el acceso desordenado a las tierras, a los bosques o al oro” (Dourojeanni M. , 2015). De esta forma se favorece el control estatal y se evita la ocupación de tierras no aptas y la deforestación en áreas prohibidas por la ley.

Adicionalmente Dourojeanni (2015) sostiene que existen algunas otras ventajas, relacionadas al foro ambiental, para preferir las vías férreas; sobre el particular enumera:

> (i) la eficiencia energética que es mucho mayor que usando camiones y automóviles; (ii) la reducción o eliminación total de emisiones de gases de efecto estufa, es decir, de contaminación del aire, si se usa energía

> eléctrica; (iii) eliminación de la contaminación ocasionada por el desgaste del asfalto y de los neumáticos; (iv) reducción enorme del número y frecuencia de accidentes y de contaminación por causa de ellos; y, (v) control eficiente de las personas y mercancías que se trasladan, lo que es casi imposible en una carretera.

A pesar de las ventajas antes referidas es importante mencionar que, si bien el ferrocarril puede mitigar de forma más adecuada algunos de los impactos sobre el ambiente en contraste a otras alternativas, estos impactos no se eliminan por completo. Por esta razón, el Ministerio del Ambiente (MINAM) y el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP) se han pronunciado entorno a las posibles contingencias ambientales que se podrían presentar en cada una de las cinco rutas propuestas por el equipo técnico chino, las cuales se muestran en el siguiente gráfico.

Schematic Drawing 2 of Brazil-Peru Border Route Alternatives for Brazil-Peru Bioceanic Railway

Fuente: Informe N° 566-2015-SERNANP-DGANP

A través del Informe N°014-2015-MINAM-VMGA-RARANA el MINAM presentó sus observaciones a los trazos propuestos por el equipo técnico Chino.

Sobre la denominada alternativa B, el órgano estatal considera que esta es ambientalmente inviable pues el trazo pretende atravesar dos áreas naturales protegidas: Zona Reservada Sierra del Divisor (Ucayali) y el Área de Conservación Regional Cordillera Escalera (San Martin). El MINAM señala que la Zona Reservada Sierra del Divisor debido a su alto grado de diversidad biológica, a los variados centros de endemismos que posee y a su muy buen estado de conservación fue declarada como una zona prioritaria para la conservación dentro del Plan Director de Áreas Naturales Protegidas. Asimismo, se sostiene que la Zona Reservada Sierra del Divisor ha adquirido la categorización de Parque Nacional, ratificándose con ello la importancia de asegurar la integridad de dicho espacio.

En relación a la alternativa P, el MINAM consideró que este trazo era ambientalmente viable en la medida en que en su recorrido no cruzaba ningún Área Natural Protegida. Las alternativas C2 y S también fueron validadas basándose en el fundamento anterior.

Sobre la alternativa denominada C1, el MINAM considera que el trazo es ambientalmente posible solo si se desarrolla una propuesta técnica que asegure la intangibilidad del Bosque de Protección Alto Mayo.

Finalmente, en torno a la alternativa S, la autoridad ambiental señala que considera esta alternativa como viable desde un punto de vista ambiental en la medida en que no cruza ningún área natural protegida.

Por su parte, SERNANP a través del Informe N° 566-2015-SERNANP-DGANP emitió su evaluación sobre las alternativas del trazado en la zona de frontera Brasil – Perú.

Sobre la alternativa B, SERNANP considera que su trazo es inviable en la medida en que atraviesa la Zona Reservada Sierra del Divisor y el Área de

Conservación Regional Cordillera Escalera para luego conectarse con parte de la ruta propuesta por la alternativa C1.

Asimismo se indica que la alternativa P sería inviable, en su extremo brasileño pues atraviesa el Parque Nacional Sierra do Divisor. En el extremo peruano la alternativa P no se superpone a ningún área natural protegida, sin embargo al conectarse con la alternativa C1, esta última atraviesa el Bosque de Protección Alto Mayo.

La alternativa denominada C2, de acuerdo al análisis efectuado por SERNANP no atraviesa área natural protegida en territorio peruano; sin embargo se conecta en su parte final con la alternativa C1, esta última compromete el Bosque de Protección Alto Mayo. En ese sentido, el trazo propuesto por la alternativa C2 será viable solo si se plantea una variable que no atraviese el Bosque de Protección antes referido.

Seguidamente, SERNANP se pronuncia sobre la alternativa C1, sobre este trazo se señala que en su recorrido en territorio peruano solo atraviesa zonas de amortiguamiento; no obstante en su tramo oeste se propone cruzar el Bosque de Protección Alto Mayo para dirigirse al puerto de Bayovar. Esta ruta será viable en tanto proponga una modificación para no atravesar áreas naturales protegidas.

Finalmente, con igual criterio que el MINAM, SERNAP señala que la alternativa S presenta una ruta viable pues el trazo propuesto en territorio peruano solo atraviesa zonas de amortiguamiento, para luego ir paralelo a la interoceánica sur y dirigirse hacia San Juan de Marcona.

En suma, de los dos informes antes mencionados podemos extraer algunas ideas importantes sobre los trazos propuestos por el equipo Chino y el impacto ambiental. Bajo una óptica global podemos señalar que los dos informes arriban a conclusiones compatibles. Sobre las alternativas que comprenden el eje Norte – Central, tanto el MINAN como el SERNANP se pronuncian negativamente sobre la viabilidad ambiental de la alternativa B puesto que se

vulneraria la intangibilidad de dos áreas naturales protegidas. Sobre las alternativas P y C2 ambas instituciones consideran que estos trazos son viables; no obstante, ambas alternativas se conectan en tramos distintos a la alternativa C1, la cual si encuentra reparos puesto que su trazo pretende cruzar el Bosque de Protección Alto Mayo. Por tanto, habría que formular una variable al trazo original para asegurar la preservación del bosque. De otro lado sobre la alternativa S, único trazo que compone el eje Sur, ambas instituciones han coincidido en su viabilidad ambiental.

Debido a las especiales características que rodean el entorno amazónico, las rutas que pretenden atravesar este espacio son las que encuentran mayores observaciones, pues representan una potencial amenaza para el equilibrio de las áreas a las cuales, el Estado peruano, ha dotado de un régimen de protección especial debido alto grado de biodiversidad que poseen. Cualquier alternativa que pretenda buscar una salida hacia la costa norte peruana atravesando la Amazonia deberá necesariamente evitar vulnerar cualquier área natural protegida para encontrar viabilidad y ser coherente con la política ambiental del Perú la cual aspira a alcanzar un desarrollo sostenible del país, lo que implica conjugar el aprovechamiento eficiente de los recursos del país con la prevención de afectaciones a los ecosistemas (Servicio Nacional de Áreas Naurales Protegidas por el Estado, 2015). Uno de los principios que irradia la Política Nacional de Ambiente es el “Análisis costo – beneficio” bajo este pilar se entiende que “las acciones públicas deberán considerar el análisis entre los recursos a invertir y los retornos sociales, ambientales y económicos esperados” (Ministerio del Ambiente, 2009); bajo esta perspectiva las alternativas que pretenden conectar la costa Atlántica con la costa Nor Pacifica, tal y como han sido planteadas, no han demostrado tener un retorno ambiental positivo que permitan por lo menos preservar la riqueza forestal y altísima diversidad de la Amazonia peruana.

5.2.3 Consideraciones sociales frente al Proyecto

El Perú ha asumido ha asumido una serie de compromisos en el plano internacional, a través la suscripción del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo, en materia de implementación del mecanismo de consulta previa a los pueblos indígenas. Estas obligaciones internacionales han tenido eco en el ámbito interno, a través de la aprobación de la Ley N° 29785, la cual dota a la Dirección General de Derechos de los pueblos Indígenas de las facultades necesarias para “concertar, articular y coordinar la política estatal de implementación del derecho a la consulta previa a los pueblos indígenas”. Toda esta normativa internacional y nacional apunta a cautelar los derechos de los pueblos indígenas u originarios que pudieran verse afectados por decisiones que la administración asuma y que tengan impacto en el ejercicio de sus derechos colectivos.

En ese sentido, es prudente referirnos a las posibles afectaciones a los derechos de los pueblos indígenas que podrían generarse a partir de la construcción del ferrocarril bioceánico. Sobre el particular se ha manifestado el Ministerio de Cultura a través del Oficio N° 258-2015-DGPI/VMI/MC, haciendo referencia a las posibles contingencias que supone cada una de las alternativas propuestas por el equipo chino a través de los estudios básicos de viabilidad.

El ministerio de cultura se pronunció sobre la alternativa B calificándola como inviable en la medida en que se identificó que el trazo de esta alternativa atravesaría la propuesta de Reserva Territorial Yavari Tapiche, dicha área cuenta con la opinión favorable de las autoridades administrativas pertinentes, por lo tanto son aplicables los mecanismos para evitar la afectación de los derechos de los pueblos en aislamiento de contacto inicial que habiten dentro de esta región.

A través del trazo propuesto por la alternativa C1 se puede observar que existen comunidades indígenas que podrían ver vulnerado el ejercicio de sus

derechos colectivos; se tiene que realizar la evaluación bajo el marco de la Ley del derecho a la consulta previa y su reglamento y de ser el caso ejecutar los procesos de consulta previa de acuerdo al marco legal nacional.

Finalmente, sobre las alternativas P, C2 y S, el Ministerio de Cultura señala que los trazos propuestos no atraviesan reservas territoriales constituidas o en proceso de formación dentro de territorio peruano.

En suma, podemos señalar que bajo la evaluación de impactos sociales dos de las alternativas presentan contingencias en distinto grado de intensidad, haciéndose inviable optar por alguna de ellas. Nuevamente son las alternativas que cruzan la amazonia para dirigirse al norte de la costa peruana las que enfrentan mayores dificultades, que de no ser tomadas en consideración en su real magnitud, podrían generar puntos focalizados de fricción social y escenarios de crisis, los mismos que podrían repercutir de manera negativa sobre la estabilidad política de la administración de turno o generar futuras contingencias sociales. Las experiencias previas en materia de conflictividad social en el Perú deben servirnos para actuar con cautela frente a escenarios futuros y trabajar bajo mecanismos de coordinación entre las distintas esferas con intereses involucrados, con la finalidad de prevenir y mitigar cualquier impacto negativo que se pudiese generar.

5.3 Consideraciones entorno a las relaciones bilaterales: Brasil - China

Los actores externos que poseen especial interés en la promoción del proyecto de construcción de una vía ferroviaria bioceánica que atraviese América del Sur son Brasil y China. Por tanto, es válido suponer que el futuro devenir del proyecto tendrá implicancias sobre la dinámica de nuestras relaciones con los dos Estados antes referidos y sobre los objetivos de política exterior que el Perú persigue.

La política internacional, señala García Bedoya, es un espacio en donde confluyen, interactúan y colisionan los intereses nacionales de cada Estado,

los mismos que son proyectados a través de sus programas de política exterior. Bajo la visión del ilustre diplomático, los intereses nacionales del Perú se determinan en función de factores como la identidad nacional, la historia y la geografía (García, 2013). Ahora bien, para lograr la protección de dichos intereses en el plano internacional se requiere trabajar por alcanzar un programa de política exterior coherente y articulado.

La importancia de poseer una política exterior debidamente diseñada es que la misma nos permitirá aumentar las capacidades que poseemos para gestionar y proyectar, de manera adecuada, los intereses nacionales en el plano internacional. Un factor primordial que contribuye para el desarrollo de una política exterior, señala García Bedoya, será el grado de independencia con el cual esta se formule, esta característica nos permitirá aumentar nuestro poder relativo como Estado frente a negociaciones internacionales sin estar influenciados por intereses externos de potencias hegemónicas, que en muchas oportunidades se desarrollan en detrimento de nuestros intereses (García, 2013)

García Bedoya sigue siendo un referente cuando se trata de describir a la política exterior peruana, los temas de la agenda internacional han cambiado desde el tiempo que este ilustre diplomático escribiera su obra, sin embargo los criterios referenciados en la misma siguen siendo útiles para diseñar la política exterior. Los acelerados cambios a nivel internacional han enriquecido la política exterior peruana y han dado pie a la inclusión de nuevos ejes que intentan dar respuesta a estos cambios globales (De Olarte, s/f).

Un enfoque más reciente sobre objetivos de política exterior peruana fue formulado por el ex Canciller Gonzalo Gutiérrez, ante el pleno del congreso el funcionario expreso “la aspiración actual de nuestra política exterior es la de posicionar al Perú como una potencia regional emergente de mediana dimensión”. Este nuevo enfoque se formuló a raíz del fallo de la Haya, el mismo que significó el cierre de nuestras fronteras, un objetivo de política exterior que fue eje central durante muchos años de nuestra historia

republicana (Gutiérrez, 2014). De acuerdo al ex canciller, los elementos que servían como base de esta nueva aspiración fueron: la fortaleza intrínseca que había obtenido e país, el notable rendimiento económico alcanzado durante los últimos años, la mega diversidad del país, la riqueza de su cultura material e inmaterial, la calidad de sus capital humano y el alto grado de interlocución ha ganado en la región (Gutiérres, 2014).

La visión propuesta por el ex Canciller Gutiérrez fue introducida dentro de los objetivos estratégicos generales en el Plan Sectorial Multianual 2015 -2021 (PESEM/MRE 2015-2021) en los siguientes términos.

> OBJETIVO ESTRATÉGICO N° 1
>
> Posicionar al Perú a nivel regional y global, como potencia regional emergente en los ámbitos bilateral y multilateral. (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2015)

Para alcanzar dicho objetivo el Perú seguirá ejecutando una política exterior al servicio de la paz, la democracia y el desarrollo, impulsando una adecuada inserción del Perú en el mundo y en los mercados internacionales y respetando las normas y principios que emanan del Derecho Internacional (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2016). Asimismo, con la finalidad de alcanzar el posicionamiento deseado resulta relevante fortalecer los lazos con nuestros principales socios a nivel global y regional, en esta línea es adecuado fortalecer la relación que poseemos con China y con Brasil.

La gravitación que ha obtenido China como actor global en las últimas décadas es irrefutable; y el futuro parece no ser adverso para este país asiático en la medida en que algunas proyecciones indican que en el mediano plazo se convertiría en la primera potencia económica mundial. La demanda por materias primas que sostengan el crecimiento Chino ha generado que esta nación se expanda por otras regiones buscando socios comerciales; en

ese sentido América Latina se ha convertido en terreno fértil para la expansión de la influencia China.

La importancia que China posee para el Perú se sustenta en el dinamismo que han adquirido las relaciones económicas con el país asiático, en la actualidad China es el primer socio comercial del Perú. El buen momento de la relación económica ha sido acompañado por una cercana relación política que ha permitido concluir una serie de acuerdos, convenios, mecanismos de consultas y contactos de alto nivel como la Comisión Mixta Económica Comercial o el Mecanismo de Consultas Políticas. De igual forma han aumentado los encuentros entre ministros de Estado, entre altos funcionarios y las visitas de Estado; todo ello ha contribuido de manera efectiva al fortalecimiento de las relaciones político diplomáticas (Zanabria, 2015). A consecuencia del buen momento entre las relaciones entre el Perú y China se logró suscribir un Tratado de Libre Comercio y establecer una Asociación Estratégica, siendo el Perú el único país de la región que ha logrado constituir ambos mecanismos.

La relación con China ha encontrado su base en el buen momento económico que vive este país y como consecuencia de ello se han visto favorecido el fortalecimiento de las relaciones políticas. Quedan aún retos por sortear de cara a sacar el máximo provecho de esta nueva dinámica con nuestro principal socio asiático; por tanto se hace necesario que se plantee una agenda integral, más allá del tema económico, que nos permita mantener y profundizar los lazos constituidos.

De otro lado, a nivel regional el Perú ha impulsado una política de paz y buena vecindad. Las relaciones con todos sus vecinos han cobrado mayor dinamismo, y entre todas ellas la relación con Brasil por el peso estratégico que posee este país, ha adquirido especial importancia. Las reuniones de trabajo entre altos funcionarios y los acercamientos directos entre jefes de Estado, han contribuido a verificar los avances en los compromisos asumidos y proyectar nuevos objetivos en beneficio de las poblaciones de ambos

países. La relación entre el Perú y Brasil ha evolucionado desde el cordial desinterés hasta la construcción de un vínculo más estrecho que ha tenido como ápice la constitución de la Alianza Estratégica entre ambos países en el 2003 (Novak & Namihas, 2012).

Con miras a consolidar la relación de cercanía con nuestro principal socio regional se debe elaborar una estrategia que permita cambiar los patrones de nuestra balanza comercial con Brasil, caracterizada por ser negativa, y aprovechar los beneficios que nos brinda la alianza estratégica con miras a consolidar un área dinámica en el centro de América del Sur (Novak & Namihas, 2012).

La ejecución de una interconexión ferroviaria bioceánica es un proyecto que concita gran grado de interés tanto en para Brasil como para China, esto es así a tal punto de que gracias al apoyo financiero chino el proyecto ha entrado en fase de estudios de básicos para demostrar el grado de factibilidad. Las razones por las que ambos países manifiestan su apoyo al proyecto son coincidentes y complementarias. China se beneficiaria de las mayores capacidades logísticas y efectividad en el transporte para recibir las materias primas de uno de sus principales proveedores: Brasil, mientras incrementa su influencia en la región. De igual forma, Brasil tendría una salida clara hacia el Océano Pacifico lo cual le brinda una oportunidad inmejorable para incrementar su comercio con el Asia y mejorar sus capacidades, consolidándose como la potencia regional con proyección bioceánica.

Ahora bien, un proyecto de tal magnitud podría contribuir a consolidar el buen término en que hemos venido desarrollando las relaciones tanto con China como con Brasil. De esta forma se contribuiría a potenciar la proyección del Perú como potencia emergente de alcance regional a través del fortalecimiento de la relación con una de las principales potencias mundiales y con la principal potencia regional, acorde a uno de los principales objetivos de nuestra política exterior. Asimismo, la consolidación de esta obra de infraestructura podría representar una oportunidad para que el Perú,

aprovechando su posicionamiento geográfico, se consolide como la zona portuaria de entrada y salida de productos más importante de América del Sur, logrando incrementar su influencia en la región.

Sin embargo, consideramos que las oportunidades que se podrían desprender de la posible ejecución de un corredor ferroviario, con respecto al fortalecimiento de nuestras relaciones y nuestro posicionamiento regional, son importantes pero no son suficientes para justificar el impulso del mismo. Creemos que un proyecto que demanda un alto grado de inversión debe encontrar respaldo técnico que nos permita identificar con claridad cuáles serán los beneficios económico - comerciales para el país, así como demostrar su sostenibilidad ambiental considerando la sensibilidad e importancia del área que pretende atravesar. Sobre este último punto consideramos que los estudios realizados sobre el proyecto han dejado más dudas que certezas en torno a los probables beneficios que podría tener este corredor para nuestro país.

Resulta relevante avanzar hacia procesos de integración que nos permitan generar mayores sinergias con nuestros principales socios, tanto a nivel global como a nivel regional. Sin embargo, resulta aún más importante que la política de integración en sus distintas manifestaciones, se corresponda con una política exterior independiente. En términos de García Bedoya, la independencia de nuestra política exterior debe recoger “todas las características de una autonomía propia en las grandes decisiones y que podamos resistir debidamente las presiones, las influencias o los intereses de estados extranjeros” (García, 2013, pág. 83). Para el caso concreto será necesario que la decisión de brindar el apoyo a la iniciativa de corredor ferroviario bioceánico se corresponda con las ventajas tangibles que podremos obtener del mismo, evitando que la decisión sea tomada como consecuencia de la influencia que puedan imponer terceros actores con intereses que no siempre son coincidentes a los nuestros.

Finalmente, en el supuesto de que el Estado peruano decida no impulsar la iniciativa estudiada resulta poco probable que nos enfrentemos a un escenario de debilitamiento en las relaciones que mantenemos con Brasil y China. El Estado peruano ha logrado construir relaciones sólidas con ambos países expandiendo los puntos de coincidencia en una creciente agenda de cooperación mutua. En ese sentido, creemos que existiría terreno fértil para seguir evaluando alternativas que contribuyan a satisfacer, en igual magnitud, los intereses de los Estados que participantes.

CAPITULO V: CONCLUSIONES

1. Recientemente ha cobrado relevancia una iniciativa que tiene por finalidad establecer una conexión ferroviaria bioceánica entre el Perú y Brasil. Dicha iniciativa ha sido observada con expectativa por China quien manifestó su interés por financiar el proyecto. Con la finalidad de avanzar en el desarrollo de dicho proyecto los tres países involucrados han suscrito Memorándums de Entendimiento durante los años 2014 y 2015. Producto de los acuerdos se encargó al subgrupo de expertos técnicos dirigido por la agencia China se realizasen los estudios básicos para determinar la viabilidad del proyecto.
2. De acuerdo a los resultados parciales de los estudios realizados por la agencia China se evidencia que en territorio brasileño el trazo propuesto coincide con la ruta EF-354 Ferrocarril Transcontinental, contemplada como parte del sistema ferroviario brasileño, mientras que en el Perú no se ha tenido claridad respecto a la ruta que seguiría el corredor para arribar a la costa. Más aún, las cinco rutas propuestas por los técnicos chinos no se corresponden necesariamente con una visión del desarrollo ferroviario nacional.
3. A priori, desde distintas tribunas se ha tenido una percepción positiva frente a las iniciativas de integración física. Se suele asociar, de manera automática, la ejecución de iniciativas de integración física con el objetivo de alcanzar crecimiento y desarrollo económico, en una relación “hecho – consecuencia”. Bajo esta lógica, se presenta al proyecto de conexión ferroviaria bioceánica como una iniciativa ideal de la cual se desprenderían ventajas en materia económica. Sin embargo, en materia de integración física entre el Perú y Brasil existe un importante antecedente que no ha tenido el efecto esperado: La Carretera Interoceánica Sur.
4. La carretera Interoceánica aún no ha logrado constituirse como la principal vía dinamizadora de las exportaciones de la región sur del Perú hacia Brasil. Debido a la debilidad de los mercados del sur del país, la deficiente red de conexión vial interna, la ausencia de armonización entre las normativas de cada país y la ausencia de información que facilite el uso eficiente de la

infraestructura puesta a disposición. Esta realidad nos muestra que los proyectos de integración física pueden establecerse persiguiendo altas expectativas; sin embargo esto no es suficiente para que dichas expectativas se vuelquen a la realidad.

5. De otro lado, se aboga en favor de las iniciativas de conexión física con otros países basándose en la posibilidad de estrechar los lazos bilaterales con socios estratégicos. Consideramos que las obras de infraestructura son herramientas que pueden potenciar los vínculos bilaterales entre Estados. No obstante, la justificación para impulsar una obra de conexión física debe encontrar coherencia entre los objetivos políticos perseguidos, las ventajas económicas que se podrían percibir y la sostenibilidad socio - ambiental del proyecto.
6. En términos económicos, el intercambio comercial entre el Perú y Brasil ha experimentado un crecimiento mantenido durante la última década, producto de este buen desempeño Brasil se ha logrado constituir como el principal socio regional del Perú y como un mercado atractivo para las exportaciones peruanas. Por tanto, impulsar la construcción de un corredor ferroviario podría aparentemente ser provechoso para ambos Estados. Desde la perspectiva brasileña impulsar la construcción de una conexión ferroviaria bioceánica que le ofrezca una salida hacia el Pacífico, representa una inmejorable oportunidad para incrementar sus ventajas competitivas y mantener su liderazgo en el mercado de la soya. El trazo propuesto por Brasil contribuye a superar el problema de conectividad entre sus centros de producción de soya, los puertos y su principal mercado: China. La estrategia económica brasileña apunta hacia el crecimiento de sus exportaciones y la dinamización de su economía, fortaleciendo la vinculación con China, con la finalidad de superar la crisis que hoy aqueja al país amazónico. En tanto, desde la óptica peruana el proyecto de conexión ferroviaria bioceánica, se presenta como un complejo cumulo de oportunidades y dudas. El corredor ferroviario podría contribuir a incrementar nuestro intercambio comercial con Brasil y a mejorar nuestra red ferroviaria interna, si y solo si se demuestra técnicamente que la ruta

seleccionada favorecerá el flujo de nuestras exportaciones y que la misma seguirá los parámetros propuestos en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario. En consecuencia, las ventajas económicas que podría brindar este proyecto para los intereses del Perú no se ven reflejados con el mismo grado de claridad como para el caso de los intereses de Brasil.

7. Desde el punto de vista ambiental, es importante asegurar la sostenibilidad del proyecto en tanto la mayoría de los trazos propuestos tienen una incidencia directa sobre la Amazonia peruana. El Ministerio del Ambiente y el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas se han pronunciado sobre los trazos propuestos por la agencia China. En ese sentido, debido a las especiales características que rodean el entorno amazónico, las rutas que pretenden atravesar este espacio son las que encuentran mayores observaciones, pues representan una potencial amenaza para el equilibrio de las áreas a las cuales, el Estado peruano, ha dotado de un régimen de protección especial debido alto grado de biodiversidad que poseen. Cualquier alternativa que pretenda buscar una salida hacia la costa norte peruana atravesando la Amazonia deberá necesariamente evitar vulnerar cualquier área natural protegida para encontrar viabilidad y ser coherente con la política ambiental del Perú, la cual aspira a alcanzar un desarrollo sostenible del país. Se debe señalar que las alternativas que pretenden conectar la costa Atlántica con la costa Nor Pacifica, tal y como han sido planteadas, no han demostrado tener un retorno ambiental positivo que permitan, por lo menos preservar la riqueza forestal y altísima diversidad de la Amazonia peruana
8. Desde una perspectiva social, se debe considerar que el Perú ha asumido compromisos a nivel internacional y ha proporcionado un marco normativo interno con el propósito de cautelar los derechos de los pueblos indígenas u originarios que pudieran verse perjudicados por determinados actos provenientes de la administración pública. En ese sentido, el Ministerio de Cultura se ha manifestado frente a las principales contingencias sociales frente a la iniciativa de conexión ferroviaria bioceánica. Nuevamente son las alternativas que cruzan la amazonia para dirigirse al norte de la costa peruana,

las que enfrentan mayores dificultades, que de no ser consideradas en su real magnitud, podrían generar puntos de fricción social y escenarios de crisis, los mismos que podrían repercutir de manera negativa sobre la estabilidad política interna.

9. Uno de los objetivos estratégicos que orienta la política exterior peruana es la aspiración de posicionar al Perú como una potencia regional emergente de mediana dimensión. A fin de alcanzar el objetivo descrito es relevante fortalecer nuestra relación con las principales potencias globales y regionales; en ese contexto es que se valoran las relaciones tanto con China como con Brasil. De la mano del incremento de nuestro intercambio comercial tanto con Brasil como con China, nuestra relación bilateral con ambos países se ha visto fortalecida. En ese sentido, la ejecución de la conexión ferroviaria bioceánica, proyecto en el cual tanto China como Brasil tienen intereses coincidentes y complementarios, podría contribuir a consolidar el buen término en que hemos venido desarrollando las relaciones con ambos Estados. De esta forma, se contribuiría a potenciar la proyección del Perú como potencia emergente de alcance regional a través del fortalecimiento de la relación con una de las principales potencias mundiales y con la principal potencia regional, acorde a uno de los principales objetivos de nuestra política exterior. Asimismo, la consolidación de esta obra de infraestructura podría representar una oportunidad para que el Perú, aprovechando su posicionamiento geográfico, se consolide como la zona portuaria de entrada y salida de productos más importante de América del Sur, logrando incrementar su influencia en la región.
10. Sin embargo consideramos que las oportunidades que se podrían desprender de la posible ejecución de un corredor ferroviario, con respecto al fortalecimiento de nuestras relaciones y nuestro posicionamiento regional, son importantes pero no son suficientes para justificar el impulso del mismo. Un proyecto que demanda un alto grado de inversión debe encontrar respaldo técnico que nos permita identificar con claridad cuáles serán los beneficios económico - comerciales para el país, así como demostrar su sostenibilidad

ambiental y social. Sobre este último punto, consideramos que los estudios realizados sobre el proyecto han dejado más dudas que certezas en torno a los probables beneficios que podría tener este corredor para nuestro país. Resulta relevante avanzar hacia procesos de integración que nos permitan generar mayores sinergias con nuestros principales socios, tanto a nivel global como a nivel regional. Sin embargo, resulta aún más importante que la política de integración en sus distintas manifestaciones, se corresponda con una política exterior independiente que nos permita impulsar los proyectos que contribuyan a generar los mayores beneficios para el Perú.

11. En el corto y mediano plazo se presentan alternativas para impulsar la integración física con Brasil. En primer lugar, debemos mencionar el potencial que posee la Carretera Interoceánica para promover un flujo comercial más intenso desde la zona sur del Perú hacia Brasil. Con la finalidad convertir a la carretera Interoceánica Sur en una herramienta de crecimiento económico, es necesario que se acompañe el mantenimiento y crecimiento de la infraestructura con medidas complementarias de política económica y fiscal que permitan el desarrollo de polos económicos eficientes y competitivos. Asimismo, consideramos que el Eje Amazonas Norte, proyectado sobre territorio peruano, podría dinamizar las relaciones comerciales internas y externas, principalmente con Brasil. En la medida en que se habilitaría un corredor que conecte el Estado de Amazonas, incluyendo el Polo Industrial de Manaus, con la costa norte peruana, ofreciéndose una salida hacia el Asia Pacífico a través del renovado Puerto de Paita. Debemos resaltar que parte del Eje Amazonas se proyecta sobre una parte sensible de nuestro territorio: la Amazonia peruana. En ese sentido, un elemento importante que ha sido tomado en consideración para la formulación de la estructura de este corredor es la adecuación a la realidad geográfica. Al plantearse una vía intermodal, que incluya una hidrovía para facilitar el transporte en la Amazonia, se genera valor en el área usando de forma armoniosa los espacios que la geografía propone, causando un impacto menor frente al que podría tener la construcción de otro tipo de infraestructura sobre la misma área. De esta

forma se rompe el mito de la amazonia como la barrera natural que impide el desarrollo y se avanza hacia la articulación de espacios, reconociendo el valor de las áreas naturales en nuestro territorio.

BIBLIOGRAFIA

Bibliografía

Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento. (27 de Agosto de 2014). *Cosiplan Foro Técnico IIRSA*. Obtenido de Ficha de Proyecto: http://iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto_api.aspx?h=1

Actis, E. (2014). Los tres ejes autonómicos de la politica exterior de Brasil (2003 -2013). *Cojuntura Global Vol.3 n.1. jan.*, 21-27.

Agencia Española de Cooperación Internacional. (2014). *Guía de Modalidades e Instrumentos de Cooperación de la AECID.* Madrid: AECID.

Ahcar, S., Galofre, O., & Gonzales, R. (s/f de Junio de 2013). Procesos de Integración regional en America Latina: un enfoque político. Barranquilla, Colombia.

Alcalde, J. (2010). *El cambio de orden internacional y las perspectivas de un orden sudamericano.* Peru: Departamento de Ciencias Sociales PUCP.

Andina. (11 de Octubre de 2016). Mincetur creó oficinas comerciales de Perú en 15 paises del mundo. Lima, Lima, Perú.

Aron, R. (1985). *Paz y guerra entre las naciones.* Madrid: Alianza.

Balassa, B. (2011). *the theory of Economic Integration.* New York: Routledge.

Barbé, E. (2003). *Relaciones Internacionales.* Madrid: Tecnos.

Barreda, A. (26 de Julio de 2016). *El funcionalismo y los procesos de integración.* Obtenido de Centros de Estudios Avanzados de las Americas: http://www.ceaamer.edu.mx/new/ni4/eeag/MOD_7_LECT_2_EL_FUNCIONALISMO_Y_LOS_PROCESOS_DE_INTEGRACION.pdf

BBC. (3 de Marzo de 2016). Brasil: las 4 causas del desplome de la mayor economía de America Latina. Brasil.

BBC. (18 de Enero de 2016). Los intentos de Europa por subirse al tren bioceánico que China quiere construir entre Brasil y Perú. Londres, Reino Unido.

BBVA Research. (2016). Situación Brasil/ 2do Trimestre 2016. Bilbao, España.

Borbon, A. (2012). *America Latina: Caminos de la Integración Regional.* San Jose: FLACSO.

Calduch, R. (1991). *Relaciones Internacionales.* Madrid: Ediciones Ciencias Sociales.

Carciofi, R. (2012). Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), diez años despúes. En R. Santa Gadea, *Integración Fisica Sudamericana* (págs. 51-62). Lima: CEPEI.

CEPAL. (1995). *La liberalización del comercio en el hemisferio occidental.* Washington: Cepal.

China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd. (2015). *Alternativas del Trazado en la Zona Fronteriza Brasil - Perú.* Cheng Du.

China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd. (2015). *Basic Studies on Feasibility Inception Report.* Chengdu.

Cipoletta, G. (2009). Infraestructura Física e Integración Regional. *Boletín FAL*, 1-4.

COMEXPERU. (2016). Exportaciones hacia América Latina. *Semanario COMEXPERU*, 7.

Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento. (2016). *COSIPLAN Foro Técnico IIRSA*. Obtenido de Eje del Amazonas: http://www.iirsa.org/Page/PageDetail?id=119&menuItemId=68

Contexto. (s/f). Marco de la Política Exterior: Lineamientos de la Politica Exterior: 2004 . Lima, Lima, Perú. Obtenido de http://www.contexto.org/pdfs/mpe_lineamientos_pe2004.pdf

Cordero, J. (6 de Febrero de 2015). Hidrovía Amazonica: ¿Por qué se canceló el concurso? Lima, Lima, Perú.

Courcy´s Intelligence. (s/f). *Intelligence Research Group*. Obtenido de Brazil-Peru: Big infraestructure - The trans-oceanic railway: http://www.courcyint.com/component/k2/item/66135-brazil-peru-big-infrastructure-the-trans-oceanic-railway.html

De Lombaerde, P. (1995). *Integracion internacional: un marco conceptual y teórico.* CESA.

De Olarte, L. (s/f). Planeamiento estratégico y la politica exterior de Carlos García Bedoya. *Política Internacional*, 1-34.

Dougherty, J. (1993). *Teorias en pugna en las relaciones internacionales.* Grupo Editor Latinoamericano.

Dourojeanni, M. (1 de Junio de 2015). El ferrocarril interoceánico chino y nuestra desordenada visión de desarrollo. Lima, Lima, Perú. Obtenido de SPDA Actualidad Ambiental: http://www.actualidadambiental.pe/?p=30447

Dourojeanni, M. (s/f). Estudio de caso sobre la Carretera Interoceaniza en la Amazonia del Perú. Lima, Lima, Perú.

Duarte, L. (28 de Octubre de 2014). Origen y Evolución de la Cooperación Internacional Para el Desarrollo. *Panorama*, 117-131.

Dubois, A. (10 de Agosto de 2016). *Diccionario de Acción Humanitaria y Cooperación al Desarrollo*. Obtenido de Diccionario de Acción Humanitaria y Cooperación al Desarrollo: http://www.dicc.hegoa.ehu.es/listar/mostrar/41

El Comercio. (11 de Septiembre de 2015). Interoceánica Sur no cumple meta que justificó su construcción. *El Comercio*.

El Comercio. (19 de Enero de 2016). *Puerto de Paita elevó en 9% volumen de carga exportadora el 2015*. Obtenido de El Comercio : http://elcomercio.pe/economia/peru/puerto-paita-elevo-9-volumen-carga-exportada-2015-noticia-1872317

El Economista. (17 de Febrero de 2016). Pronostica FMI segundo peor resultado para Brasil en 2016. Mexico.

El Observador. (19 de Enero de 2016). Proyectan producción récord de soya en Brasil. Uruguay.

El Peruano. (septiembre de 16 de 2016). Relación con China se fortalece y cooperación será mas fructifera. Shangai, China.

Gálvez, V. (28 de Mayo de 2015). *Tren Perú - Brasil: revive un proyecto de años atrás*. Obtenido de SEMANAeconómica.com: http://semanaeconomica.com/article/sectores-y-empresas/conectividad/161246-tren-peru-brasil-revive-un-proyecto-de-anos-atras/

Gamboa, C. (4 de Agosto de 2016). ¿Por dónde va a pasar el tren biocéanico Perú - Brasil? Lima, Lima, Perú. Obtenido de http://www.dar.org.pe/uncategorized/por-donde-va-a-pasar-el-tren-bioceanico-peru-brasil/

Garcia, C. (2008). *Política Exterior Peruana Teoría y Práctica.* Lima: Academia Diplomática del Perú.

García, C. (2013). *Politica Exterior Peruana Teoría y Práctica.* Lima: Fondo Editorial Academia Diplomatica del Perú.

Gestión. (19 de Septiembre de 2016). PPK sobre tren bioceánico Perú - Brasil: "Es un proyecto que hay que discutir". Lima, Lima, Perú.

Gomes Saraiva, M., & Valenca, M. (2011). Brasil: potencia regional con intereses globales". *Revista Dialogo Político*, 100-119.

Grupo de Trabajo de Ambiente y Ecología - Congreso de la República. (s/f de Junio de 2008). Impactos ambientales y sociales de la carretera interoceánica. Lima, Lima, Lima.

Gutiérres, G. (27 de Noviembre de 2014). Presentación del señor Canciller en la sustentación ante le Pleno del Congreso de los proyectos de Ley y de Presupuesto, endeudamiento u equilibrio financiero para el Ejercicio Fiscal 2015 . Lima, Lima, Perú.

Gutiérrez, G. (27 de Junio de 2014). Discurso del Ministro de Relaciones Exteriores, Embajador Gonzalo Gutiérrez Reinel. Lima, Lima, Perú.

Herrero de Castro, R. (2012). El Concepto de Interés Nacional. En C. S. Nacional, *Evolución del Concpeto de Interés Nacional* (págs. 17-38). Madrid: Secretaria General Técnica/Ministerio de Defensa de España.

Holsti, K. (1995). *Politica Mundial: Cambio y Conflicto.* Mexico D.F.

Hualpa, E. (26 de Agosto de 2015). Gestión social de impactos de la Interoceánica Sur. Lima, Lima, Perú.

Jordan, J. (2013). *Manual de Estudios Estrategicos y seguridad internacional.* Madrid: Plaza y Valdez.

Krauss, C., & Bradsher, K. (22 de Julio de 2015). Con préstamos y exigencias, China expande su influencia en America Latina. New York, Estados Unidos.

Ley N° 29207. (19 de Marzo de 2008). Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la Ferrovía Transcontinental Brasil - Perú Atlantico - Pacífico. Lima, Lima, Perú.

Los Andes. (12 de Agosto de 2012). Dilma anunció "megaplan" de obras. San Martín, Mendoza, Argentina.

Mindreau, M. (2006). *Seguridad e integración sub-regional andino - brasileña.* Lima: Universidad del Pacífico.

Ministerio de Relaciones Exteriores. (20 de Octubre de 2016). *Ministerio de Relaciones Exteriores*. Obtenido de http://www.rree.gob.pe/politicaexterior/Paginas/Home.aspx

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (9 de Junio de 2016). Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario. Lima, Lima, Peru.

Ministerio del Ambiente. (23 de Mayo de 2009). Política Nacional del Ambiente. Lima, Lima, Perú.

Morgenthau, H. (1993). *Política entre las naciones: La lucha por el poder y la paz .* Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano.

Mthembi-Mahanyele, S. (28 de Abril de 2016). África al alza: un mundo de oportunidades.

Nolte, D. (2006). *Potencias regionales en la política internacional: conceptos y enfoques de análisis.* Hamburgo: GIGA German Institute of Global and Area Studies.

Novak, F., & Namihas, S. (2012). *Las Relaciones entre el Perú y Brasil (1826-2012).* Lima: IDEI.

OCDE-FAO. (2015). *Agricultura Brasileña: perspectias y retos.* Paris: OECD Publishing.

Ositran. (2015). *Informe de desempeño del Eje Multimodal Amazonas Norte - IIRSA Norte - 2015.* Lima.

Pacheco, L. (2011). Soja, producción y comercialización en Brasil. *Revista de la Bolda de Comercio de Rosario*, 14-20.

Pearson, F., & Rohester, M. (2007). *Relaciones Internacionales: Situacion Global en el Siglo XXI.* Mexico: Mc Graw Hill.

Portugal, C. (2013). *Los nuevos desafios y oportunidades que encierra la Alianza Estrategica del Perú con el Brasil para el siglo XXI.* Lima.

ProInversión. (s/f). Hidrovía Amazonica: Rios Marañon y Amazonas, tramo Saramiriza - Iquitos - Santa Rosa; Rio Huallaga, tramo Yurimaguas - Confluencia con el río Marañón; Rio Ucayali, tramo Pucallpa - confluencia con el río Marañon. Lima, Lima, Perú.

ProInversión. (s/f). *ProInversión: Inversiones y Estratégias*. Obtenido de Cartera de Proyectos: http://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=5644&SEC=24

PROMPERU. (2015). *Analisis de alternativas para la utilización de la carretera interoceánica sur.* Lima.

PROMPERU. (2015). Guía de Mercado Brasil - 2015. Lima, Lima, Perú.

Restrepo, J. (Julio de 2013). La globalizacion en las relaciones internacionales: Actores internacionales y sistema internacional contemporaneo. *Revista Facultad de Derecho y Ciencias Politicas* , 625-654.

Rioja, G. (16 de Septiembre de 2015). Los Impactos de la carretera interoceánica en la Amazonia sudoccidental. Bolivia.

Rivera, W. (2011). *Eje Amazonas Manta - Manaos. Mapeo de Actores. Informe de ECOLEX/UICN.* Obtenido de https://cmsdata.iucn.org/downloads/08_ii_mapeo_eje_amazonas__manta___manaos.pdf

Rousseau, J.-J. (2003). *El Contrato Social, o sea principios del derecho pólitico.* Editorial del Cardo.

Sarquis, D. (1999). El orden internacional como objeto de estudios en las relaciones internacionales. *Revista de Humanidades: Tecnológico de Monterrey*, 79-88.

Servicio Nacional de Areas Naturales Protegidas. (2015). *Informe N° 566-2015-SERNANP-DGANP.* Lima.

Servicio Nacional de Áreas Naurales Protegidas por el Estado. (20 de Ocubre de 2015). Informe N° 566-2015-SERNANP-DGANP. Lima, Lima, Perú.

Tamames, R. (2003). *Estructura económica internacional.* Madrid: Alianza Editorial.

TRADE MAP. (2015). Bilateral Trade Between Brazil and China. Switzerland.

Ugarte, J. (2010). Reseña de libro "Conexiones para el desarrollo. Beneficios del Eje Multimodal Amazonas Norte". Lima, Lima, Perú.

Urrunaga, R., & Bonifaz, J. (2009). *Conexiones para el desarrollo. Beneficios del Eje Multimodal Amazonas Norte.* Lima: Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico.

Weiss, M. (2012). *Manual para facilitar el acceso a la Cooperación Internacional.* Buenos Aires, Argentina: Red Argentina para la Cooperación Internacional.

Yglesias, P. (11 de Enero de 2007). El liderazgo económico de Brasil en el cono sur. Puebla, México: Universidad de Las Americas Puebla.

Zaira, H. (4 de Noviembre de 2008). Caso: Concesión del Corredor Interoceánico Peru - Brasil. Bogota, Colombia.

Zanabria, L. (2015). Las Relaciones entre el Perú y China. En I. PUCP, *La Política Exterior Peruana en el Siglo XXI: agenda y propuestas* (págs. 87-100). Lima: Equis - Equis.

ANEXOS

Anexo N° 1: Sistema Ferroviario Brasileño

Fuente: Ministerio dos Transportes

Anexo N° 2: Alternativas de trazado en la zona fronteriza Perú - Brasil

Fuente: Informe N° 566-2015-SERNANP-DGANP

Elaborado: SERNANP

Anexo N° 3: Ferrocarriles del Perú - MTC

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario

Elaborado: Ministerio de Transportes y Comunicaciones