



**CAEN** Centro de Altos  
Estudios Nacionales  
ESCUELA DE POSGRADO

Integración binacional Perú-Brasil para el desarrollo:  
potencialidad del eje multimodal Corío-Acre

**TESIS PARA OPTAR AL GRADO ACADÉMICO DE  
MAESTRO EN DESARROLLO Y DEFENSA NACIONAL**

**AUTOR**

Mg. Leandro Mendes da Costa

**ASESORES**

Dr. Claudio Ayala Galván

Dr. Felipe Arrieta Pinedo

Dra. María del Pilar Anto Rubio

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN**

Desarrollo: Competitividad y modelos de desarrollo

**LIMA - PERÚ**

2022

### **Jurado evaluador**

Los abajo firmantes, miembros del jurado evaluador de la sustentación de tesis titulada: “Integración binacional Perú-Brasil para el desarrollo: potencialidad del eje multimodal Corío - Acre”, dan conformidad de la aprobación de la defensa de tesis a cargo del Bachiller Leandro Mendes da Costa, sugiriendo continúe con el procedimiento para optar el grado académico de Maestro en Desarrollo y Defensa Nacional.

---

Doctor

Felipe ARRIETA PINEDO

Presidente

---

Maestro

José HEREDIA OCHARAN

Secretario

---

Doctor

Marco Antonio MIRANDA VALDEZ

Vocal

### **Agradecimiento**

A Dios, por todas las oportunidades y bendiciones, a mi esposa Carla y mis hijos, por los momentos de estudio y paz que me ayudaron mucho a llegar hasta aquí.

A mis padres, por la educación de valores y estudios que me enseñaron mucho en la vida.

A mis orientadores, los doctores Felipe y Pilar, por todo su apoyo y enseñanzas. A mis amigos de Brasil, coroneles Baretta y Chagas. A mí amigo de Marina, C. de N. Denegri. Por fin, a mis hermanos de Maestría, por su amistad, y al Ejército Brasileño, por la oportunidad.

## **Dedicatoria**

Dedico esta obra a todos los maestros, doctores y alumnos de cursos de Maestría que siguen con el ideal de proporcionar la construcción de teorías adecuadas a los problemas peruanos y brasileños, no es fácil investigar, pero más difícil aún es quedarse en la ignorancia y en la creencia de que nuestras ideas jamás serán escuchadas. Conforme las ideas de un amigo anónimo “que tus acciones hablen por ti y no las palabras...”.

## **Declaración Jurada de Autoría**

Mediante el presente documento, yo, Leandro Mendes da Costa, identificado con Carné de Extranjería N° 20220122, con domicilio real en Malecón Balta 1070, dpto. 1402, en el distrito de Miraflores, provincia de Lima, departamento de Lima, egresado de la LXXII Maestría en Desarrollo y Defensa Nacional, de la Escuela de Posgrado del Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN-EPG), declaro bajo juramento que:

Soy el autor de la investigación titulada “Integración binacional Perú-Brasil para el desarrollo: potencialidad del eje multimodal Corío - Acre”, que presento el 21 de diciembre del 2022 ante esta Institución con fines de optar al grado académico de Maestro en Desarrollo y Defensa Nacional.

Dicha investigación no ha sido presentada ni publicada anteriormente por ningún otro investigador ni por el suscrito, para optar otro grado académico ni título profesional alguno. Declaro que se ha citado debidamente toda idea, texto, figura, fórmulas, tablas u otros que corresponden al suscrito o a otro en respeto irrestricto a los derechos de autor. Declaro conocer y me someto al marco legal y normativo vigente relacionado a dicha responsabilidad.

Declaro bajo juramento que los datos e información presentada pertenecen a la realidad estudiada, que no han sido falseados, adulterados, duplicados ni copiados. Que no he cometido fraude científico, plagio o vicios de autoría; en caso contrario, eximo de toda responsabilidad a la Escuela de Posgrado del Centro de Altos Estudios Nacionales y me declaro como el único responsable.

Leandro Mendes da Costa  
CEX N° 20220122

### **Autorización de publicación**

A través del presente documento autorizo al Centro de Altos Estudios Nacionales la publicación del texto completo o parcial de la tesis de grado titulada “Integración binacional Perú-Brasil para el desarrollo: potencialidad del eje multimodal Corío-Acre”, presentada para optar al grado de Maestro en Desarrollo y Defensa Nacional, en el Repositorio Institucional y en el Repositorio Nacional de Tesis (RENATI) de la SUNEDU, de conformidad al marco legal y normativo vigente. La tesis se mantendrá permanente e indefinidamente en el Repositorio para beneficio de la comunidad académica y de la sociedad. En tal sentido, autorizo gratuitamente y en régimen de no exclusividad los derechos estrictamente necesarios para hacer efectiva la publicación, de tal forma que el acceso a la misma sea libre y gratuito, permitiendo su consulta e impresión, pero no su modificación. La tesis puede ser distribuida, copiada y exhibida con fines académicos siempre que se indique la autoría y no se podrán realizar obras derivadas de la misma.

Lima, 25 de noviembre de 2022

Leandro Mendes da Costa  
CEX N° 20220122

## Índice

|  |           |
|--|-----------|
| Carátula .....                                     | i         |
| Jurado evaluador .....                             | ii        |
| Agradecimiento .....                               | iii       |
| Dedicatoria.....                                   | iv        |
| Declaración jurada de autoría .....                | v         |
| Autorización de publicación.....                   | vi        |
| Índice .....                                       | vii       |
| Índice de tablas y gráficos.....                   | xi        |
| Índice de figuras .....                            | xii       |
| Resumen.....                                       | xiv       |
| Abstract.....                                      | xv        |
| Resumo .....                                       | xvi       |
| Introducción .....                                 | 17        |
| <b>CAPÍTULO I.....</b>                             | <b>20</b> |
| Planteamiento del problema .....                   | 20        |
| 1.1 Descripción de la realidad problemática.....   | 20        |
| 1.2 Preguntas de investigación .....               | 21        |
| 1.2.1 <i>Pregunta principal</i> .....              | 21        |
| 1.2.2 <i>Preguntas específicas</i> .....           | 21        |
| 1.3 Objetivos de la investigación .....            | 22        |
| 1.3.1 <i>Objetivo general</i> .....                | 22        |
| 1.3.2 <i>Objetivos específicos</i> .....           | 22        |
| 1.4 Justificación y viabilidad .....               | 23        |
| 1.5 Delimitación de la investigación.....          | 26        |
| 1.6 Limitaciones de la investigación .....         | 26        |
| <b>CAPÍTULO II .....</b>                           | <b>29</b> |
| Estado del conocimiento .....                      | 29        |
| 2.1 Antecedentes de la investigación.....          | 29        |
| 2.1.1 <i>Investigaciones nacionales</i> .....      | 29        |
| 2.1.2 <i>Investigaciones internacionales</i> ..... | 32        |
| 2.2 Teorías.....                                   | 35        |

|   |    |
|---|----|
| <i>2.2.1 Integración binacional</i> .....   | 35 |
| <i>2.2.2 Los ejes multimodales</i> .....  | 37 |
| <i>2.2.3 Modelos de desarrollo nacional</i> .....   | 38 |
| <b>2.3 Marco conceptual</b> .....   | 39 |
| <b>CAPÍTULO III</b> .....   | 42 |
| <b>Metodología de la investigación</b> .....  | 42 |
| <b>3.1 Enfoque de investigación</b> .....   | 42 |
| <b>3.2 Tipo de investigación</b> .....  | 43 |
| <b>3.3 Método de investigación</b> .....  | 43 |
| <b>3.4 Escenario de estudio</b> .....   | 44 |
| <b>3.5 Objeto de estudio</b> .....  | 44 |
| <b>3.6 Observable(s) de estudio</b> .....   | 45 |
| <b>3.7 Fuentes de información</b> .....   | 45 |
| <b>3.8 Técnicas e instrumentos de acopio de información</b> .....   | 46 |
| <i>3.8.1 Técnicas</i> .....   | 46 |
| <i>3.8.2 Instrumentos</i> .....   | 46 |
| <b>3.9 Acceso al campo y acopio de información</b> .....  | 46 |
| <i>3.9.1 Acceso al campo</i> .....  | 47 |
| <i>3.9.2 Acopio de información</i> .....  | 47 |
| <b>3.10 Método de análisis de información</b> .....   | 47 |
| <b>CAPÍTULO IV</b> .....  | 48 |
| <b>Análisis y síntesis</b> .....  | 48 |
| <b>4.1 Descripción narrativa</b> .....  | 48 |
| <b>4.2 Fundamentos teóricos y normativos que soportan la potencialidad del eje multimodal Corío-Acre en el marco de la integración binacional entre Perú y Brasil</b> ..... | 49 |
| <i>4.2.1 Las teorías geopolíticas de Travassos</i> .....  | 51 |
| <i>4.2.2 Las teorías geopolíticas de Contreras</i> .....  | 55 |
| <i>4.2.3 Hacía: Los estudios de Elvis Jump</i> .....  | 58 |
| <i>4.2.4 Análisis comparativo entre las teorías de Travassos, Contreras y Elvis Jump</i> .....  | 59 |
| <i>4.2.5 Las leyes y políticas nacionales sobre integración regional</i> .....  | 60 |

|   |     |
|---|-----|
| 4.2.6 <i>La potencialidad del eje multimodal para la integración binacional</i> .....   | 63  |
| 4.3 Las condiciones económicas y sociales que presentan las zonas que conformarían el eje Corío-Acre y que benefician al Perú y Brasil..... | 66  |
| 4.3.1 <i>La región de Arequipa</i> .....  | 68  |
| 4.3.2 <i>La ciudad de Assis Brasil en Acre</i> .....  | 72  |
| 4.3.3 <i>La ciudad de Iñapari en el Perú</i> .....  | 74  |
| 4.3.4 <i>Análisis comparativo entre los aspectos económicos y sociales de Arequipa, Assis Brasil e Iñapari</i> .....                        | 79  |
| 4.3.5 <i>La potencialidad económica y social del eje multimodal para la integración binacional</i> .....                                    | 82  |
| 4.4 La infraestructura, potencialidades y limitaciones existentes en el Perú y Brasil .....   | 85  |
| 4.4.1 <i>La infraestructura en Brasil</i> .....   | 90  |
| 4.4.2 <i>La infraestructura en el Perú</i> .....  | 99  |
| 4.4.3 <i>La infraestructura propuesta para el puerto Corío</i> .....  | 103 |
| 4.4.4 <i>Análisis de la infraestructura existente y de la propuesta para Corío</i> .....  | 110 |
| 4.4.5 <i>La potencialidad de la infraestructura del eje multimodal para la integración binacional</i> .....                                 | 112 |
| 4.5 Las ventajas del eje multimodal Corío-Acre como modelo del desarrollo nacional de Brasil y el Perú .....                                | 114 |
| 4.5.1 <i>Las ventajas económicas y sociales</i> .....   | 114 |
| 4.5.2 <i>Las ventajas de seguridad y defensa</i> .....  | 116 |
| 4.5.3 <i>Las ventajas de infraestructura</i> .....  | 116 |
| 4.5.4 <i>Análisis de las ventajas de acuerdo con las entrevistas</i> .....  | 117 |
| <b>CAPÍTULO V</b> .....   | 121 |
| <b>Diálogo teórico-empírico</b> .....   | 121 |
| <b>Conclusiones</b> .....   | 123 |
| <b>Recomendaciones</b> .....  | 125 |
| <b>Propuesta para enfrentar la realidad problemática</b> .....  | 128 |
| <b>Referencias bibliográficas</b> .....   | 131 |
| <b>Anexos</b> .....   | 140 |

|  |            |
|--|------------|
| <b>Anexo 1 – Matriz de consistencia.....</b>                               | <b>140</b> |
| <b>Anexo 2 – Registro de documentos .....</b>                              | <b>143</b> |
| <b>Anexo 3 – Guía de entrevista semiestructurada.....</b>                  | <b>144</b> |
| <b>Anexo 4 – Guía de conferencia con entrevista semiestructurada .....</b> | <b>152</b> |
| <b>Anexo 5 – Guía de entrevista semiestructurada.....</b>                  | <b>155</b> |
| <b>Anexo 6 – Guía de entrevista semiestructurada a.....</b>                | <b>162</b> |
| <b>Anexo 7 – Guía de entrevista semiestructurada.....</b>                  | <b>166</b> |
| <b>Anexo 8 – Guía de entrevista semiestructurada.....</b>                  | <b>170</b> |
| <b>Anexo 9 – Guía de entrevista semiestructurada.....</b>                  | <b>175</b> |
| <b>Anexo 10 – Guía de observación (Acre) .....</b>                         | <b>180</b> |
| <b>Anexo 11 – Guía de observación (Arequipa) .....</b>                     | <b>182</b> |
| <b>Anexo 12 – Guía de observación (Iñapari) .....</b>                      | <b>184</b> |
| <b>Anexo 13 – Relación de documentos .....</b>                             | <b>186</b> |

## Índice de tablas y gráficos

|   |            |
|---|------------|
| <b>Tabla 1. Puntos comunes y discordantes de las ideas de Travassos, Contreras y Elvis Jump .....</b> | <b>59</b>  |
| <b>Tabla 2. Categorización de la Potencialidad del eje multimodal.....</b>                            | <b>63</b>  |
| <b>Gráfico 1. <i>Análisis de los resultados del Objetivo 1</i>.....</b>                               | <b>66</b>  |
| <b>Tabla 3. Puntos comunes y discordantes sobre los aspectos sociales .....</b>                       | <b>79</b>  |
| <b>Tabla 4. Puntos comunes y discordantes sobre los aspectos económicos.....</b>                      | <b>80</b>  |
| <b>Tabla 5. Categorización de la potencialidad económica y social del eje multimodal .....</b>        | <b>82</b>  |
| <b>Gráfico 2. <i>Análisis de los resultados del Objetivo 2</i>.....</b>                               | <b>85</b>  |
| <b>Tabla 6. Los documentos de origen del proyecto del puerto Corío .....</b>                          | <b>103</b> |
| <b>Tabla 7. Infraestructura de Brasil, Perú y propuesta para Corío.....</b>                           | <b>110</b> |
| <b>Tabla 8. Categorización de la potencialidad de la infraestructura del eje multimodal .....</b>     | <b>112</b> |
| <b>Gráfico 3. <i>Análisis de los resultados del Objetivo 3</i>.....</b>                               | <b>114</b> |
| <b>Tabla 9. Ventajas identificadas en las entrevistas.....</b>  | <b>117</b> |
| <b>Gráfico 4. <i>Ventajas del eje multimodal</i>.....</b>   | <b>118</b> |
| <b>Gráfico 5. <i>Análisis de las ventajas del eje multimodal</i>.....</b>                             | <b>120</b> |

## Índice de figuras

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Figura 1. Posibilidad de manejo de carga brasileña .....</b>   | <b>25</b> |
| <b>Figura 2. Rutas marítimas desde puerto Corío .....</b>   | <b>31</b> |
| <b>Figura 3. Análisis integración Brasil-Perú .....</b>   | <b>48</b> |
| <b>Figura 4. Carretera Interoceánica Assis Brasil - Iñapari.....</b>                                      | <b>50</b> |
| <b>Figura 5. Comparación de los mapas de Mackinder y Travassos .....</b>                                  | <b>53</b> |
| <b>Figura 6. El enlace ferroviario entre Argentina y las demás capitales sudamericanas .....</b>          | <b>54</b> |
| <b>Figura 7. Valor geopolítico y geoestratégico del Perú .....</b>  | <b>56</b> |
| <b>Figura 8. Normas de la integración regional .....</b>  | <b>61</b> |
| <b>Figura 9. Presentación del autor para la Dirección de Intereses Marítimos del Perú.....</b>            | <b>61</b> |
| <b>Figura 10. Presentación del autor para la Dirección de Intereses Marítimos del Perú.....</b>           | <b>62</b> |
| <b>Figura 11. Triangulación: potencialidad del eje multimodal Corío-Acre .....</b>                        | <b>65</b> |
| <b>Figura 12. Mapa eje multimodal Corío-Acre .....</b>  | <b>67</b> |
| <b>Figura 13. Mapa político de Arequipa .....</b>   | <b>69</b> |
| <b>Figura 14. Mapa político de Acre .....</b>   | <b>72</b> |
| <b>Figura 15. Foto aérea de Assis Brasil - Acre.....</b>  | <b>74</b> |
| <b>Figura 16. Foto del departamento de Madre de Dios - Perú.....</b>                                      | <b>75</b> |
| <b>Figura 17. Triangulación: potencialidades sociales y económicas del eje multimodal Corío-Acre.....</b> | <b>84</b> |
| <b>Figura 18. La iniciativa para la integración de la infraestructura regional de Sudamérica .....</b>    | <b>86</b> |
| <b>Figura 19. Comparación entre los principales ejes IIRSA de la región.....</b>                          | <b>87</b> |
| <b>Figura 20. Centros de actividad económica del mercado continental.....</b>                             | <b>88</b> |
| <b>Figura 21. Conectividad continental y con Asia del puerto Corío.....</b>                               | <b>89</b> |
| <b>Figura 22. Sistema de carreteras brasileño .....</b>   | <b>91</b> |
| <b>Figura 23. Sistema de carreteras de EE. UU. ....</b>   | <b>92</b> |
| <b>Figura 24. Mapa de las carreteras federales.....</b>   | <b>92</b> |
| <b>Figura 25. La carretera BR – 364.....</b>  | <b>93</b> |

|  |            |
|--|------------|
| <b>Figura 26. Proyecto Ferrogrão (EF – 170).....</b>                             | <b>94</b>  |
| <b>Figura 27. Proyecto Ferroeste .....</b>                                       | <b>95</b>  |
| <b>Figura 28. Proyecto Ferrovia Norte-Sur (FNS).....</b>                         | <b>95</b>  |
| <b>Figura 29. Proyecto IIRSA (Santos - Mejillones).....</b>                      | <b>96</b>  |
| <b>Figura 30. Proyecto IIRSA Tren entre Brasil y Perú .....</b>                  | <b>98</b>  |
| <b>Figura 31. Situación ferrocarriles de Brasil .....</b>                        | <b>99</b>  |
| <b>Figura 32. Tramo de la carretera interoceánica en el Perú .....</b>           | <b>100</b> |
| <b>Figura 33. Ferrocarriles del Perú .....</b>                                   | <b>102</b> |
| <b>Figura 34. Propuesta de ubicación del puerto Corío, Punta de Bombón ....</b>  | <b>106</b> |
| <b>Figura 35. Propuesta de ubicación del puerto Corío, Punta de Bombón ....</b>  | <b>109</b> |
| <b>Figura 36. Triangulación: potencialidad del eje multimodal Corío-Acre ...</b> | <b>113</b> |
| <b>Figura 37. Eje multimodal de la seguridad alimentaria mundial.....</b>        | <b>130</b> |

## Resumen

La integración entre los países sudamericanos es necesaria para promover el desarrollo económico y social de la región, así como para unificar las diversas comunidades existentes, a través de una estrategia de presencia en la selva amazónica, siendo planificada por la Iniciativa para la Integración Regional de la Infraestructura Sudamericana (IIRSA). De esta forma, el presente trabajo académico realizó una búsqueda de información sobre aspectos favorables y desfavorables para la construcción de un eje multimodal entre Brasil y el Perú (binacional), aprovechando la vía Interoceánica y el proyecto en análisis en el parlamento peruano sobre la construcción de un megapuerto en la región de Arequipa, llamado Corío. Así, el objetivo principal fue realizar una propuesta de desarrollo regional, analizando la viabilidad y la potencialidad para la ejecución de los proyectos del megapuerto y del ferrocarril IIRSA, utilizando una metodología con enfoque cualitativo, con búsqueda de información en fuentes bibliográficas y documentales, y revisando teorías que discuten la realización de estos proyectos.

**Palabras clave:** integración, desarrollo, megapuerto, ferrocarril y binacional.

## **Abstract**

The integration between South American countries is necessary to promote economic and social development in the region, as well as to unify the various existing communities, through a strategy of presence in the Amazon jungle, being planned by the Initiative for the Regional Integration of Infrastructure Sulamericana (IIRSA). In this way, the present academic work carried out a search for information on favorable and unfavorable aspects for the construction of a multimodal axis between Brazil and Peru (binational), taking advantage of the Interoceanic highway and the project under analysis in the Peruvian parliament on the construction of a megaport in the region of Arequipa, called Corío. Thus, the main objective was to carry out a regional development proposal, analyzing the viability and potential for the execution of the megaport and IIRSA railway projects, using a methodology with a qualitative approach, with a search for information in bibliographic and documentary sources, and reviewing theories who discuss the realization of these projects.

**Keywords:** integration, development, megaport, railcarril and binational.

## Resumo

A integração entre os países sul-americanos é necessária para promover o desenvolvimento econômico e social da região, bem como para unificar as diversas comunidades existentes, por meio de uma estratégia de presença na selva amazônica, sendo planejada pela Iniciativa para a Integração Regional da Infraestrutura Sulamericana (IIRSA). Desta forma o presente trabalho acadêmico realizou uma busca de informações sobre aspectos favoráveis e desfavoráveis para a construção de um eixo multimodal entre Brasil e Peru (binacional), aproveitando a rodovia Interoceânica e o projeto em análise no parlamento peruano sobre a construção de um megaporto na região de Arequipa, chamado Corío. Assim, o objetivo principal foi realizar uma proposta de desenvolvimento regional, analisando a viabilidade e a potencialidade para a execução dos empreendimentos do megaporto e da ferrovia IIRSA, utilizando uma metodologia com abordagem qualitativa, com busca de informações em fontes bibliográficas e documentais, revendo teorias que discutem a realização desses projetos.

**Palavras-chave:** integração, desenvolvimento, porto, ferrovia e binacional.

## Introducción

América del Sur es un subcontinente de América y está formada por trece países y una región de ultramar, ubicada en el hemisferio sur, al norte de su posición está América Central, al sur el encuentro de los océanos Atlántico y Pacífico que bañan, respectivamente, el este y oeste de Sudamérica, que tiene cerca de diecisiete millones ochocientos veinte y cinco mil ochocientos noventa y cuatro metros cuadrados.

Los países sudamericanos tienen algunos disociadores físicos geográficos que limitan la cohesión de estos, tales como las montañas de los Andes y la Amazonía (Travassos, 1942). Estos son, muchas veces, motivos por los cuales aumentan los costos de las importaciones y exportaciones. Así, surgen las iniciativas para la cohesión territorial, lo que facilitará el desarrollo económico y social de Sudamérica.

La Constitución de la República Federativa de Brasil prevé, en su artículo 4º, la necesidad de integración regional para promover el desarrollo regional y le toca al Brasil liderar esta iniciativa, por el área que el país ocupa en este subcontinente, cerca del cincuenta por ciento del territorio sudamericano. Brasil tiene como prioridad de sus relaciones internacionales esta integración, conforme verificamos en Ministério das Relações Internacionais - MRE (2011). Como ejemplos de integración tenemos, de acuerdo con la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), a la carretera Interoceánica construida desde Acre hasta Cuzco, lo que facilita el transporte de la producción brasileña hasta el océano Pacífico, principal ruta de comercio con China, importante importador de materia prima regional.

La Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030 aporta en el ítem 9 de la tabla 1, la IV Conferencia de Ministros de Defensa de Manaus 2000, como instrumento que sostiene la importancia de los asuntos de defensa y que estos son de importancia para toda la sociedad, no solamente para los militares, en realidad debemos comprender muchas veces que los temas de seguridad y defensa son coincidentes con asuntos de desarrollo nacional, por ejemplo, mejorar la infraestructura nacional, poblar áreas inhóspitas y desarrollar

la industria nacional, esto contribuye muchísimo para el mantenimiento de la soberanía de un país, su seguridad y defensa.

Además de la integración regional, existe la necesidad de habitar la Amazonía como forma de cumplir con la conservación de la soberanía nacional, tanto de Brasil como del Perú, países vecinos que tienen esta selva como una fuente de riquezas naturales y que deben mantenerla bajo su administración, donde evidenciamos políticas públicas de ambos países que buscan el desarrollo de esta región en conjunto con los países amazónicos, a través de la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA).

Así, este estudio investigó una propuesta de integración entre Perú y Brasil, buscando el desarrollo regional y la decrecimiento de los costos de exportaciones e importaciones, privilegiado por la proximidad de la costa oeste del Pacífico peruano con China, por medio de la consolidación de un hub (centro logístico) continental.

Este trabajo fue hecho en cinco capítulos con enfoque cualitativo, porque realizó un análisis detallado de los datos presentados. El método utilizado fue el hermenéutico interpretativo, con una investigación aplicada, a través de un análisis de la realidad, con la interpretación de un caso concreto, relacionando sus partes con el todo y analizando el interés de las personas que atribuyen a la necesidad planificada una mejora de su realidad.

El capítulo I presentó el problema que fue investigado de acuerdo con la realidad, donde se justificó la importancia del estudio por la oportunidad de la construcción del puerto Corío y la integración binacional del Perú y Brasil, utilizándose la región de Arequipa hasta la de Acre, con el incremento del eje multimodal, determinándose las preguntas que limitaron las metas de la presente tesis.

El capítulo II mostró los estudios existentes en el tema, publicados por estudiosos en el Perú y en el extranjero, con una revisión de las investigaciones existentes con enfoque en las iniciativas de integración regional, proyectos de construcción del puerto Corío y estudios relevantes de China sobre América del Sur. Finalmente, fueron identificados los conceptos más importantes para la comprensión el presente estudio.

El capítulo III destacó el método utilizado con enfoque cualitativo por medio de un análisis pormenorizado del ambiente de investigación, presentándose las fuentes que fueron utilizadas, con las técnicas y herramientas de obtención de la información.

En el capítulo IV fueron analizados los siguientes aspectos: de las teorías y leyes, de las situaciones económicas y sociales que presentan las zonas que conformarían el eje Corío-Acre, de los aportes generados por la infraestructura, potencialidades y limitaciones existentes entre el Perú y Brasil, de las necesidades de infraestructura binacional para atender a las demandas de comercio entre Brasil, Perú y China, de las informaciones con las ventajas del eje multimodal entre Corío-Acre para el desarrollo de estos países y de las potencialidades del eje multimodal entre Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional del Perú y Brasil en el marco de la integración binacional.

El último capítulo finalizó el estudio con las conclusiones, la recomendación y la propuesta, basándose en el análisis comparativo de la teoría destacada en los antecedentes de la investigación con las teorías y normas actuales, las entrevistas y todas las actividades que revelaron conocimientos de interés para el planeamiento de la solución del problema identificado.

Finalmente, la matriz de consistencia planteada al inicio de la investigación fue utilizada para ratificar el alineamiento de los elementos del plan de tesis con los conocimientos resultantes de este trabajo, por medio de las respuestas de los instrumentos utilizados.

## **CAPÍTULO I**

### **Planteamiento del problema**

#### **1.1 Descripción de la realidad problemática**

Desde la independencia de los países americanos observamos la necesidad que estos tienen en mantener u obtener una salida al mar o mejorar sus posibilidades de integración con rutas importantes en el comercio mundial. Los Estados Unidos (EE. UU.) fueron uno de los principales ejemplos de países que buscaron expansión territorial para obtener las dos costas oceánicas, la del Atlántico y la del Pacífico. Sin embargo, esto no fue suficiente, pues apoyaron a países como Panamá para la construcción de un canal que conectara estos dos océanos, punto estratégico para rutas comerciales.

En América del Sur, Bolivia es una de las naciones con más dificultades para obtener una ruta para llevar su producción al comercio mundial y recibir productos del exterior. Así, depende de otros países para obtener su desarrollo nacional, pues su territorio se interpone entre los países que dominan los dos océanos de Sudamérica.

A partir de este punto, el presente estudio consideró algunos aspectos que nos sirvieron para analizar la necesidad constante de una integración regional. O sea, los países de la costa del Pacífico no tienen salida para el Atlántico y Brasil necesita de una salida para el Pacífico. Además de eso, aumentarán los intereses de países como China en mejorar la infraestructura para reducir los costos de las importaciones y exportaciones que realiza en la región. Para el transporte de materia prima brasileña hacia China por el Atlántico se utiliza una ruta con cerca de tres mil kilómetros de más en el mar que por el Pacífico.

Es evidente la necesidad de esta integración, tanto así que fue construida la carretera Interoceánica para que cumpla parcialmente con este objetivo. Pero existe una limitación, pues en casos de una gran producción, como la soya de Brasil que se exporta a China, por carretera es mucho más costoso el transporte que por ferrocarril. Así, una mayor eficiencia en esta ruta sería incrementarla con varias opciones de transporte, como un multimodal, carretera-ferrovía, llevando la producción hacia un puerto que soporte buques de gran capacidad como los Super

Post Panamá o Ultra Large Container Vessels. Esto ahorraría mucho el costo de importaciones y exportaciones de Brasil, además de traer desarrollo para Bolivia y el Perú. Pero, ¿cuál puerto y dónde realizar la construcción? Así verificó se una posibilidad que inició la investigación que fue la posibilidad de construir un puerto en Arequipa, costa de Perú, llamado de “Puerto Corío”.

## **1.2 Preguntas de investigación**

Las preguntas de investigación fueron seleccionadas de acuerdo con las dudas planteadas con relación al problema expuesto, resumiéndose de esa forma la complejidad de la investigación, conforme las teorías de Izcara Palacios (2014, p. 35), o por las ideas de Hernández Sampieri y otros (2014), el problema fue estudiado a través de varias preguntas, por eso fue planteada una pregunta principal y varias o la cantidad necesaria de específicas que agregaron valor a nuestra investigación (p. 38 y 39).

De lo expuesto se verificó que el camino que debería ser utilizado para la realización de un trabajo investigativo tendría que ser apoyado con la respuesta a las preguntas planteadas, solucionándose los problemas o dudas que aparecieron durante el estudio, de acuerdo con las orientaciones de Vargas Beal (2011, pp. 56 y 104). Así, fueron enumeradas las preguntas que solucionarían el óbice de investigación, a seguir presentadas.

### ***1.2.1 Pregunta principal***

¿Cuáles son las potencialidades del eje multimodal entre Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional del Perú y Brasil en el marco de la integración binacional entre el Perú y Brasil?

### ***1.2.2 Preguntas específicas***

- a. ¿Qué fundamentos teóricos y normativos soportan la potencialidad del eje multimodal entre Corío-Acre en el marco de la integración binacional entre el Perú y Brasil?
- b. ¿Cuáles son las condiciones económicas y sociales que presentan las zonas que conformarían el eje Corío-Acre y que beneficiarían al Perú y Brasil?

- c. ¿Cómo es la infraestructura, potencialidades y limitaciones existentes entre el Perú y Brasil que posibiliten la integración de estos países?
- d. ¿Cuáles son las necesidades de infraestructura binacional para atender la demanda comercial de Brasil y el Perú con China?
- e. ¿Cuáles son las ventajas del eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional para el Perú y Brasil?

### **1.3 Objetivos de la investigación**

Los objetivos de investigación determinarán las metas que deberían ser alcanzadas por el investigador con la finalidad de llegar a un conocimiento nuevo que traiga una nueva realidad para la sociedad, así fue comprendido de acuerdo con Izcara Palacios (2014, p.41) y Hernández Sampieri y otros (2014, p.37) cuando mencionan las características de los objetivos, o sea, que cuando sean planteados deberían ser claros, específicos sobre el tema en estudio, apropiados al que se está estudiando y de acuerdo a la realidad existente.

En resumen, tenemos en cuenta que los objetivos fueron el camino por donde nos guiamos para la consecución de la investigación, conforme explicó Vargas Beal (2011, p.105). Estos tendrían que estar relacionados con las preguntas y las hipótesis de investigación, a través de una guía que determine el camino a recorrer para la resolución del problema de investigación, conforme explicó Izcara Palacios (2014, p.42). Así, para orientar lo que debería hacerse con el fin de obtener las soluciones a las dudas planificadas, consecuentemente, lograr la respuesta del óbice de investigación, se plantearon los objetivos presentados a continuación.

#### ***1.3.1 Objetivo general***

Formular una propuesta que sustente la potencialidad de un eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional del Perú y Brasil en el marco de la integración binacional entre el Perú y Brasil.

#### ***1.3.2 Objetivos específicos***

- a. Determinar los fundamentos teóricos y normativos de la integración binacional del Perú y Brasil para el desarrollo nacional.

- b. Establecer las condiciones económicas y sociales de las zonas del eje Corío-Acre que permitan motivar las importaciones y exportaciones, posibilitando el incremento de las relaciones comerciales entre los países orientales y occidentales con América del Sur, promoviendo el crecimiento económico de la región.
- c. Describir y analizar la infraestructura multimodal, potencialidades y limitaciones existentes para la integración binacional Perú-Brasil.
- d. Identificar las ventajas del eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional para el Perú y Brasil.

#### **1.4 Justificación y viabilidad**

No hay cómo hacer una investigación científica sin considerar un motivo adecuado para su ejecución, así apuntan los estudios de Izcara Palacios (2014, p.33). La importancia del trabajo de tesis fue explicada describiéndose por qué este debería hacerse, su motivación, o sea, la justificación y comprobación de su viabilidad; así, para Vargas Beal (2011) la importancia del trabajo científico tiene que ser detallada antes de iniciar su realización, debiendo convencer la necesidad del estudio que fue ejecutado (p. 105).

Para el investigador fue importante cuanto para la institución que apoyó y permitió la realización de esta tesis que se certificó adecuada a la realidad existente. Así, la finalidad fue justificar la importancia y viabilidad del estudio realizado, buscando llegar a una conclusión coherente, es decir, necesitaba tener este esfuerzo, pues el trabajo trajo una novedad para la sociedad. De esta manera se justificó el presente estudio.

Este trabajo nos llevó a conocer una propuesta de modelo de desarrollo nacional para el Perú y Brasil con el incremento de la limitada integración regional que hay por medio de la carretera Interoceánica, a través de la potencialidad de un futuro eje multimodal entre Corío y Acre, con la finalidad de abreviar los precios de exportaciones e importaciones en la región con la consolidación de un hub de transporte marítimo y terrestre (carretera y ferrovía), posibilitando que los países orientales y occidentales incrementen sus relaciones comerciales con Sudamérica,

considerándose esto un óbice regional por la dificultad actual del transporte de materia prima regional hacia otros países, tanto como de las importaciones.

La carretera Interoceánica es una vía terrestre que conecta a Brasil y Perú, por lo tanto, es un eje ya existente que puede ser una viabilidad para un desarrollado eje multimodal, con la construcción de una ferrovía, donde será posible el aumento del transporte de materia prima de Brasil hasta países como China. Además de eso, el proyecto existente de construcción del puerto Corío crea una posibilidad más de que este sea eficaz, reduciendo el costo de importaciones y exportaciones.

Considerándose que los países sudamericanos son productores de commodities para el mundo, tales como la importación de productos agrícolas y minerales de Brasil hacia China, Caciatori (2022) explicó en su trabajo la importancia y dependencia de América del Sur en estas importaciones que no tienen valor agregado, pues si bien no son productos con tecnología y sí insumos para las producciones de países como China, son esenciales para el mantenimiento de las economías de países sudamericanos. Así, se verificó, por ser necesario para la disminución de los precios de transporte, la integración entre países como el Perú y Brasil, facilitando el envío de los commodities de Brasil a China.

Conforme a los conceptos explicados por Izcara Palacios (2014), el trabajo de la presente tesis se justificó por “la realidad evidenciada en la región fronteriza entre Perú y Brasil”, su “utilidad práctica para las poblaciones de ambos países”, “de innovación en la estrategia de presencia en la selva amazónica” y “promoción del desarrollo nacional en estos países”, presentó una oportunidad para el desarrollo nacional de Brasil y el Perú, a través de la integración binacional con la consolidación de un eje multimodal entre estos países, destacándose que tal solución podrá servir de modelo de desarrollo por medio de la conexión entre las naciones sudamericanas.

Asimismo, Vargas Beal (2011) nos señala que la investigación debería contemplar beneficios para la colectividad, por lo que se afirma que el desarrollo económico de las regiones que serán recorridas por este eje multimodal traerá crecimiento económico para las poblaciones de Arequipa hasta Acre, en Brasil, lo que servirá como ejemplo y motivación para el aumento de la conexión del territorio sudamericano (p. 105).

El tema fue elegido por la existencia de un plan para la edificación de un puerto en Arequipa, Perú, llamado puerto Corío, conforme al estudio desarrollado por Chama A. S. y Talavera, J. L. (2017). Con relación al estudio de Elvis Jump Gómez (2014), este explicó por medio de una presentación la viabilidad de este puerto y las posibilidades de manejo de carga brasileña, conforme observamos en la figura 1.

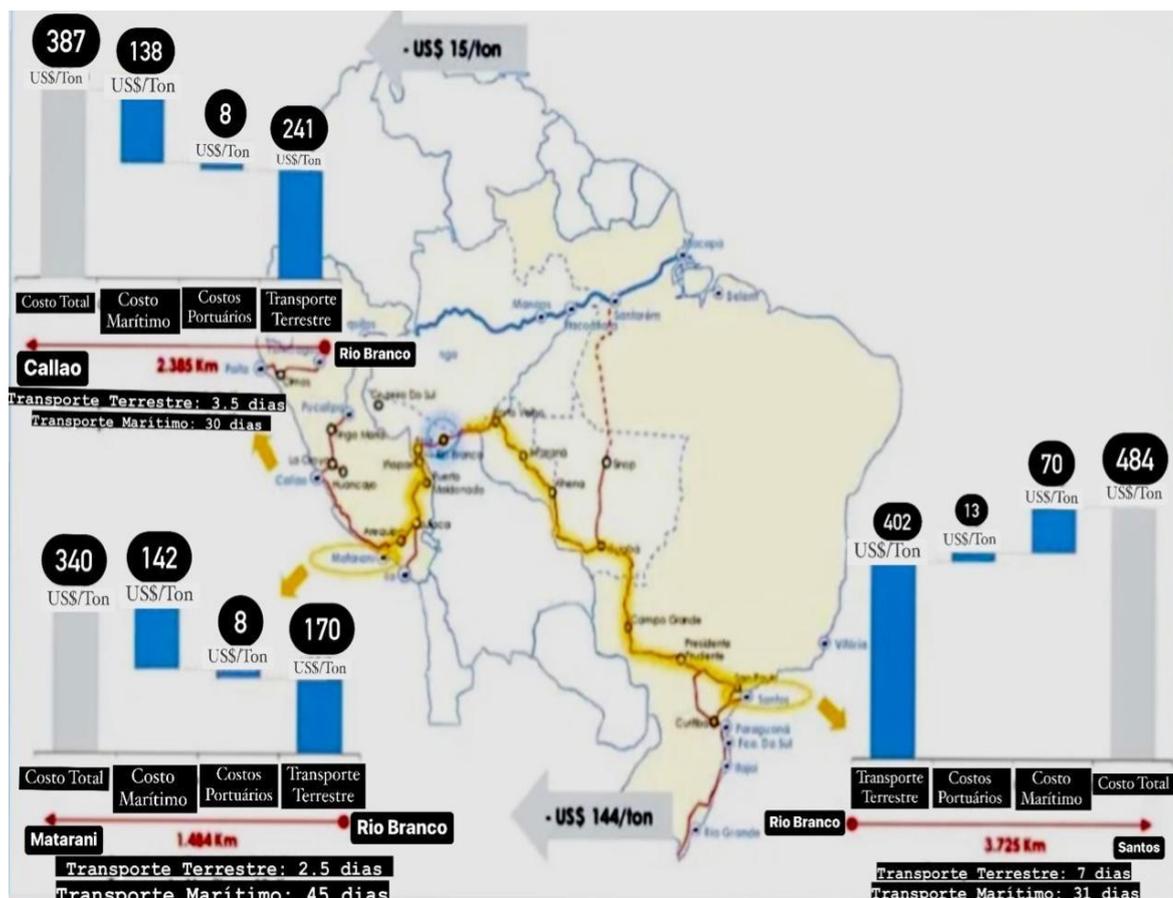


Figura 1. Posibilidad de manejo de carga brasileña.

Fuente: Gómez, 2014.

La figura 1 nos muestra el eje interoceánico existente entre Acre, en Brasil, hasta el litoral del Perú, en Arequipa, constituida por una carretera que ya realiza actividades de manejo de carga desde Brasil, pero no soporta todo el volumen necesario para la exportación e importación, justificándose la viabilidad e importancia de añadir a este eje un ferrocarril, transformándolo en un eje multimodal, incrementando así el volumen de carga de Brasil hacia el Perú.

Las bonificaciones generadas por este eje satisfacen necesidades provocadas por la existencia de vacíos demográficos en esta región, exclusión social en la

frontera, principalmente en la selva amazónica, además de traer desarrollo para Brasil y Perú, por el aumento del manejo de las mercancías y la reducción del precio de dicho manejo.

Finalmente, este trabajo se justificó por la oportunidad de ofrecer un modelo de desarrollo nacional para el Perú y Brasil, a través de la integración binacional entre estos países, principalmente en la región de la frontera entre Acre y Arequipa, con la construcción del puerto Corío, que además de eso traerá desarrollo y crecimiento económico para la población. El estudio es viable específicamente, por contar con un eje carretero en esta región, lo que facilitará la construcción de un ferrocarril que incrementará este eje multimodal.

### **1.5 Delimitación de la investigación**

Los temas que se abordaran en este estudio son muchos y puede ser que algunos no sean necesarios para las conclusiones o no más importantes que otros. Por ello, se consideró una selección de los temas más esenciales para el trabajo, además de detallar el estudio este tema fue delimitado con el fin de ser lo más claro y preciso posible en su resultado, conforme explicó Vargas (2011, p.59).

El presente análisis fue hecho teniéndose como sujeto de estudio a la potencialidad de construcción de un eje multimodal entre Corío-Acre con el fin de motivar el aumento de iniciativas para la integración binacional entre Perú y Brasil y proponer un modelo de desarrollo nacional. Con relación al desarrollo nacional, fue delimitado a través de un modelo de desarrollo económico, o sea, el fin específico fue verificar la potencialidad de este eje multimodal como una propuesta de integración binacional para la promoción de un modelo de desarrollo nacional, específicamente económico.

### **1.6 Limitaciones de la investigación**

Las iniciativas de integración sudamericana están disponibles en el Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN, 2011) agenda de proyectos prioritarios de la Unión de las Naciones Sudamericanas (UNASUR). Este documento determinó las obras de infraestructura con prioridades para su ejecución. Su planificación fue hecha en el 2011, con previsión de ejecución hasta el 2022. En

este año, la agenda estaría siendo actualizada si la UNASUR no hubiera sido denunciada por Brasil, Perú y otros países que ya no pertenecen más a esta organización, desde el 2019.

En consulta al referido documento, se observó que no hubo previsión de construcción de un ferrocarril entre Perú y Brasil, sin embargo, existen mejoras en la carretera Interoceánica. Así, la falta de datos técnicos referentes a la construcción de un ferrocarril limitó el presente trabajo a proponer proyectos para la construcción de este como referencia a la misma ubicación de la carretera Acre-Perú, pues no hubo conocimiento técnico suficiente para aclarar la situación y esto se pasó, también, con relación al proyecto de construcción del puerto Corío. Es importante tener en cuenta que el estudio no fue técnico y tuvo que abordar todo el eje, este está constituido por la carretera, el ferrocarril y el puerto, en principio.

Además de lo expuesto, la presente investigación fue limitada por los recursos disponibles que fueron propios del autor, lo que dificultó un recorrido en todo el trayecto de la carretera, bien como conocimiento de ingeniería suficiente para determinar la posibilidad de construcción de un ferrocarril en el eje de esta carretera, todo eso por el tiempo corto del presente estudio, por lo que hubo la necesidad de limitar la investigación, conforme los conceptos de tiempo y recursos disponibles, presentados por Izcara Palacios (2014, p.34), conforme los conceptos enumerados:

- Embajada de Brasil en Lima.
- Ingeniero Elvis Jump Gómez, quién hizo una presentación sobre la edificación del puerto Corío.
- Autoridades brasileñas y peruanas.
- Visita al puerto del Callao, conversación con representantes de la DP World.
- Participación en el Congreso Binacional de Comercio entre Brasil y Perú, con presencia del vicepresidente de Brasil.
- Presentación del trabajo para el Contralmirante de la DIRINTEMAR, con intercambio de valiosas informaciones sobre los puertos del Perú.
- Conversaciones y entrevistas con empresarios de Brasil, interesados en el transporte de sus productos por medio de la carretera Interoceánica.
- Entrevista con congresistas del Perú y expertos en actividades de infraestructura.

Los cambios políticos en Sudamérica también fueron factores limitantes del estudio, ya mencionamos la paralización de los planes de integración regional por la denuncia de la UNASUR, por eso el presente trabajo no detalló temas complejos que demandan tiempo de observación, tales como aspectos políticos, militares y científico-tecnológicos. El enfoque del presente estudio fue en los aspectos económicos, destacando los sociales que podrán ser favorecidos por un modelo de desarrollo económico. Los detalles técnicos de construcción del puerto Corío y del ferrocarril quedaron como propuesta para los ingenieros estudiantes de estos temas más técnicos.

Por lo expuesto, este trabajo fue limitado a las relaciones existentes entre Brasil y el Perú, basadas de los acuerdos de cooperación que ya fueron realizados hasta los actuales, donde a través de una revisión bibliográfica y documental se vio el aspecto histórico de las relaciones entre ambos países, bien como conclusiones sobre el potencial para firmar nuevos acuerdos para la cooperación en la construcción del eje multimodal Corío-Acre.

Las entrevistas fueron formuladas con la intención de obtener respuestas sobre esta potencialidad de futura existencia de este eje y fueron condicionadas a la disposición de la embajada de Brasil por la importancia para este país en reducir el costo comercial con la región, bien como con la disposición de autoridades del Perú, empresas y estudiosos interesados en el proyecto.

## **CAPÍTULO II**

### **Estado del conocimiento**

#### **2.1 Antecedentes de la investigación**

La integración regional de América del Sur es una necesidad evidente y discutida por varios gobiernos. Brasil es uno de los más interesados en esta conexión entre los demás países, pero con la salida de Brasil y el Perú de la UNASUR restaron, solamente, los proyectos que estaban planificados por la agenda de la Iniciativa para la Integración Regional (IIRSA), publicada por Cosiplan (2011).

En esta agenda estaba prevista una ferrovía entre Perú y Brasil, esto no es malo para la integración binacional, pues ahora ambos países, aparentemente, no tienen una agenda de integración para cumplir la determinada por la UNASUR. Esto puede ser una nueva posibilidad de verificar la potencialidad de un eje entre el Perú y Brasil, conforme fue descrito con el proyecto nacional del Perú para la construcción del puerto Corío, una motivación a la consolidación de un eje multimodal, aprovechando la ruta ya vigente de la carretera Interoceánica. Así, fueron verificados algunos estudios ya desarrollados, presentados a seguir:

##### **2.1.1 Investigaciones nacionales**

Los proyectos de integración binacional entre Brasil y Perú son antiguos, como el de la carretera Interoceánica, integrando estos países a través de su frontera común.

Sauci (2012) realizó un estudio titulado *Cooperación transfronteriza e integración: Oportunidades para el desarrollo del Perú*, publicado en la Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, Universidad de Nariño, con el objetivo de determinar las posibilidades de desarrollo del Perú a través de iniciativas de integración regional, utilizando el método teórico-empírico, el autor explicó que para haber una integración regional deben ser considerados los siguientes pasos: obras de incremento de la infraestructura física, acuerdos políticos importantes, marcos para regular los relacionamientos institucionales y sociales. Este importante trabajo menciona las posibilidades del eje existente entre el Perú y Brasil, así como los programas que trabajarán en el crecimiento de estas integraciones, al final determinó la importancia de una cooperación regional en las

fronteras, promoviéndose el desarrollo de las naciones involucradas, sea este económico y social.

Villanueva (2016). *Desarrollo e integración transfronteriza en la CAN y el MERCOSUR: Enfoques macrorregionales para la planificación territorial transfronteriza*. El objetivo de este estudio fue, a través de una investigación teórico-empírica, realizar un análisis de las herramientas de planificación y planteamiento de ocupación de los espacios transfronterizos del territorio sudamericano, específicamente en la Comunidad Andina (CAN) y en el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), así, el autor analizó las diversas oportunidades de integración regional, con enfoque en sus viabilidades, tomando como casos de estudio a las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) y las Localidades Fronterizas Vinculadas (LFV). Finalmente, consideró que Brasil está en la mayoría de los espacios transfronterizos, consecuencia de su territorio, además de eso mencionó la importancia de políticas multisectoriales con la finalidad de aumentar las iniciativas regionales de integración, importantes para el crecimiento y desarrollo de la sociedad y de la economía, principalmente de los ciudadanos.

Alcalde, J., Novak, F., Namihas, S., Adins, S., Dourojeanni, M., Vallim, D., ... & Ruiz Muller, M. (2016). *Las relaciones de China con América Latina y el ferrocarril bioceánico Brasil-Perú*, publicado por la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental, Instituto de Estudios Internacionales, para presentar reflexiones sobre la viabilidad de construcción de un ferrocarril entre Brasil y Perú, donde fueron analizadas las posibilidades de vías por el norte del Perú, pasando por la Amazonía y otra por Bolivia, llamando la atención por la posibilidad y el interés de China para realizar inversiones en la construcción del ferrocarril. El estudio fue una publicación conjunta de artículos científicos que, a través de estudios bibliográficos, análisis cualitativos y cuantitativos, hechos por investigadores, muestran resultados de impactos ambientales en las rutas disponibles, lo que permitió hacer un análisis de la ruta más favorable, como la que pasa por Bolivia, comprobando la viabilidad del incremento de un eje binacional entre Perú y Brasil, con inversión de China.

Chama, A. S. y Talavera, J. L. (2017) realizaron el estudio *Puerto Corío, una propuesta de desarrollo para la Macro Región Sur 2018-2022*, publicado en el

repositorio de tesis de la Universidad Católica de Santa María (UCSM), con la finalidad de conocer el desarrollo que se obtendrá en la Macro Región Sur del Perú, utilizando el método descriptivo con criterios sistemáticos para realizar las proyecciones de los datos recolectados. El estudio presentó consideraciones sobre la carga comercial de Brasil en la región, lo que es una importante referencia para este trabajo. Los resultados encontrados fueron favorables a la construcción del puerto y proponen que sea llevado a China para obtener los recursos necesarios, justificado por el volumen comercial de este país con América del Sur por ser comprador de materia prima regional. De esta manera, fueron observadas las cantidades de enlaces comerciales existentes en la región, a través de las rutas marítimas de la cuenca del Pacífico.



Figura 2. Rutas marítimas desde puerto Coríó.

Fuente: Copyright 106 en KRVC SA (como se citó en Chama, A. S. y Talavera, J. L., 2017)

Serna (2018). *La integración y el desarrollo fronterizo en la Comunidad Andina. Reflexiones sobre su origen y evolución*. Publicado en el periódico Aldea Mundo, el trabajo tuvo como objetivo analizar las políticas existentes de cohesión territorial de la Comunidad Andina (CAN), así como su enlace con los diversos países de Sudamérica, incluida específicamente la integración binacional entre el Perú y Brasil. El estudio fue teórico-empírico con revisión documental, donde el autor realizó un análisis de las integraciones en las fronteras existentes en

Sudamérica, destacando la participación brasileña como un país responsable por la mayor parte de la cooperación regional, a base de adoptar planes, programas y políticas de integración binacional entre el Perú y Brasil, promoviéndose el desarrollo económico de la frontera entre ambos países.

Laurente, I., & Filippi, E. E. (2021). *Fronteras Brasil y Perú, espacio de integración y cooperación*, publicado en la Agenda Internacional, con el objetivo de analizar la región de frontera entre el Perú y Brasil para verificar la posibilidad de una integración entre ambos países. El estudio utilizó metodología descriptiva, de abordaje cualitativo, con revisión documental. Los resultados del estudio fueron que las fronteras son instrumentos de socialización y desarrollo de diferentes actores sociales y económicos, específicamente estas áreas entre el Perú y Brasil son estratégicas entre los océanos Atlántico y Pacífico. La diversidad ambiental y las vastas regiones no pobladas permiten el surgimiento de actividades ilícitas lo que requiere una presencia mayor de los gobiernos nacionales y regionales de estos países, así como la integración es fundamental para estas zonas. Concluyó sobre la necesidad de usar estrategias, buscando proyectos con el fin de fortalecer el comercio del Perú y Brasil, consolidando la integración de la región para reducir ilícitos y buscar el desarrollo nacional.

### **2.1.2 Investigaciones internacionales**

Penha, E. A. (2015). *A fronteira oriental brasileira e os desafios da segurança regional no Atlântico Sul*, publicado en el periódico de la Escuela de Guerra Naval en Brasil, realizó un trabajo con el objetivo de desarrollar un análisis sobre los desafíos existentes para la integración regional con la búsqueda de otra manera de enviar la producción brasileña por el Pacífico, sosteniendo la necesidad comercial que este país tiene con los chinos. El estudio hizo una revisión de las fuentes existentes, a través de la metodología cualitativa, presentando las potencialidades y vulnerabilidades de la región que son obstáculos para una consolidación de la cohesión territorial sudamericana, además de que estos aspectos también interfieren en la seguridad regional y defensa de la soberanía de los Estados Nación sudamericanos, llamando la atención por la diversidad de riquezas, presentes en la selva amazónica, que podrían ser motivo de guerras futuras en el mundo.

Finalmente, concluyó que es importante para Brasil obtener una integración de su infraestructura hasta el Pacífico y propone como una de las alternativas utilizar la carretera disponible con el Perú, añadiéndose la edificación de un ferrocarril, como forma de sostener la demanda comercial con China y promover la seguridad y defensa de la región.

Wegner, R. C. (2018). *Integração e desenvolvimento econômico: estratégias de financiamento do investimento de infraestrutura sul-americana*. En este trabajo presentado en la plataforma Scielo de Brasil, se planteó como objetivo de su investigación analizar esquemas para financiar inversiones en infraestructura para la integración sudamericana con actuación regional del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y Fonplata. Así, se realizó un análisis documental de los recursos encontrados en los países de la región y que fueron empleados en la realización de obras con el fin de aumentar la infraestructura sudamericana, generando oportunidades de inversiones regionales, así como el fortalecimiento de las economías nacionales. Al final, los resultados encontrados fueron que las inversiones no son suficientes para la construcción de una infraestructura adecuada al crecimiento y desarrollo de Sudamérica, observándose la necesidad de aumento de inversiones por parte de los gobiernos de estos países.

Rückert, A. A., & Carneiro, C. P. (2018). *América do Sul: infraestruturas em regiões periféricas e tendências atuais*, publicado por la Revista Brasileira de Estudos de Defesa. Este estudio presentó las posibilidades de la Iniciativa para la Integración Regional de Sudamérica, a través de un análisis cualitativo con revisión bibliográfica descriptiva. Los autores presentaron desafíos en la geografía de América del Sur que dificultan la integración regional, la carencia de políticas públicas entre los gobiernos de los países sudamericanos, la demanda de mejoras en los transportes para promover el crecimiento y desarrollo, mencionando como ejemplo la Iniciativa para la Integración Sudamericana - IIRSA y la tendencia del neoliberalismo entre las economías locales. Así, el estudio llamó la atención para un esfuerzo conjunto entre los políticos o líderes nacionales buscando que América del Sur sea una región próspera y atractiva para las inversiones de países como EE. UU. Las conclusiones estuvieron direccionadas por la necesidad de aumentar las

políticas territoriales con enfoque en la geografía política y geopolítica regional, buscando como objetivo principal el desarrollo regional.

Ma Teng, Ge Yuejing, Liu Xiaofeng y Huang Yu (2018). *Una comparación de los patrones geoeconómicos de China y Estados Unidos en América del Sur*, periódico de Geografía Económica de la Universidad de Geografía en Beijing, China, con el objetivo de sostener la necesidad de China de invertir en la Sudamérica, frente a los EE. UU. que tiene el dominio económico y militar de la región. La investigación fue cualitativa y cuantitativa, con análisis de datos estadísticos sobre el comercio y las materias primas importadas de América del Sur, presentando el crecimiento de las relaciones de empresas chino en la región, pero evidenciando que los EE. UU. son los que cuentan con más inversiones. Esto trae aspectos positivos a los estadounidenses, principalmente si consideramos que la selva amazónica, con sus riquezas locales, será fuente esencial para la existencia del mundo. De esta manera, concluyó que esta región depende más de China y de los EE. UU., sin embargo, es necesario para la industria china aumentar las inversiones en Sudamérica, buscando obtener una relación más intensa que los estadounidenses, considerando a la región como importante fuente de materia prima para la industria china y mantenimiento del desarrollo de los países en el futuro, como región de suministro de commodities.

Da Costa Feres, C. P., & Staduto, I. W. (2019). *Integração de infraestrutura no eixo Peru-Brasil-Bolívia*. En este trabajo presentado en el Fórum Universitário Mercosul, tuvieron el objetivo de determinar las iniciativas existentes de integración en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) y del Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) realizadas entre el 2000 y 2019, en el eje Perú-Brasil. Con un método mixto, usando informes, datos estadísticos de fuentes oficiales y bibliografía especializada, realizaron la investigación, presentando su desarrollo en 4 etapas: marco conceptual de la Economía Política Internacional (EPI) y de la Integración Regional, presentación del historial de integración regional hasta su situación actual, análisis cuantitativo de los proyectos de integración y estudio de los flujos comerciales entre Brasil, Bolivia y Perú. Como conclusión, el estudio presentó la existencia de un potencial de integración entre estos países, pero

dependiente de políticas estatales para su desarrollo, esencial para las economías regionales.

Silva, E. G. D., & Silva, S. S. D. (2020). *BR-364-Nos confins da fronteira oeste do Brasil: uma via para a integração rodoviária do Acre (Cruzeiro do Sul) com Ucayali (Pucallpa)*. Los autores de este trabajo determinaron como objetivo realizar un estudio sobre la viabilidad de consolidar la integración binacional entre Perú y Brasil a través de la consolidación de la infraestructura existente que es la carretera BR-364 que pasa por Cruzeiro do Sul, en Brasil, y Pucallpa, en el Perú. Así, con una investigación aplicada a la realidad existente, a través de análisis de documentos y de las posibilidades existentes en la región, se demostró la potencialidad del eje que hace la integración entre el oeste de Brasil y el este del Perú, concluyendo sobre la viabilidad de una ruta más corta entre Brasil y Perú, siendo más una posibilidad de integración entre estas regiones, pero los autores proponen la necesidad de realizar pactos entre los gobiernos de estos países, así como iniciativas de las autoridades locales, mayormente interesadas en esta cooperación.

## **2.2 Teorías**

### **2.2.1 Integración binacional**

La Carta Magna Brasileña (CRFB 1988) menciona en el artículo 4º, párrafo único, la intención de Brasil en buscar la integración sudamericana, consolidando una comunidad regional. Así, Mendes (2014) explicó en su trabajo las teorías de los geopolíticos brasileños, donde mencionó la importancia de las ideas del General Mário Travassos, quien, en sus investigaciones sobre aspectos geográficos de América del Sur, destacó la necesidad de una integración regional; Travassos (1938) en su libro *Projeção Continental do Brasil* y en su otro libro (1942) *Introdução a geografia das comunicações brasileiras*, enfatizó la importancia de integrar el territorio de Brasil con los demás países sudamericanos, identificando a Brasil como responsable por proyectarlas en América del Sur, principalmente por su extensión territorial que es de casi un cincuenta por ciento del subcontinente.

Por integración, Serna (2018) afirmó que los países que tienen fronteras comunes buscan la integración bilateral, con potencial para la multilateralidad en el caso de más de dos países vecinos, en una triple frontera (p.01).

La integración entre países existe de diversas maneras, sea política, económica, social o militar. Así, Sausi (2012) explicó que la cohesión territorial entre países de Sudamérica es facilitada por la posición geográfica de estos. Brasil y el Perú son vecinos y tienen la selva amazónica como punto estratégico regional, lo que ratifica la necesidad de integración entre estos países, sin embargo, el autor nos presentó esta integración como física, a través de la IIRSA y concluyó que la integración entre ambos países es importante para el crecimiento y desarrollo económico.

Silva y Silva (2020) explicaron que la conexión terrestre entre Perú y Brasil es una oportunidad de consolidar una red de transporte que va a favorecer a la población local, promoviéndose el crecimiento económico para las personas y el consecuente desarrollo social, así facilitará las comunicaciones regionales a través de intercambios culturales ya existentes, pero necesarios para los cambios comerciales y ocupación de los vacíos demográficos existentes, trayendo el desarrollo económico para los dos países.

La integración es vista como una manera de cooperación entre países, sea económica, social o política, a través de relaciones bilaterales, buscándose beneficios para ambas partes. Andrade y Granziera (2021) explicaron en su investigación que con el mundo globalizado las dinámicas mundiales cambian constantemente en razón de las necesidades sociales, económicas o ambientales, determinadas por actores estatales y paraestatales, así surgen áreas poco exploradas por los Estados, de esta manera la integración viene como una solución para facilitar las cooperaciones junto a las regiones distantes, inhóspitas, donde los gobernantes no alcanzan a imponer las reglas determinantes para el orden estatal, este proceso afecta directamente la soberanía de los países, principalmente a Brasil y el Perú que tienen en común la selva amazónica, ubicación de interés internacional (p. 306).

La integración va más allá de una simple iniciativa, es un proceso construido a través del tiempo mediante relaciones bilaterales entre los Estados y que facilita la ausencia de estos en áreas de difícil acceso, promoviéndose el desarrollo para las

poblaciones locales, sea por factores sociales, económicos y hasta ambientales, como la selva amazónica, que es una cuestión de garantía de la defensa nacional. Así, en específico el eje existente entre Perú y Brasil, como un caso real que fue analizado como una manera de mejorar la infraestructura existente con la finalidad de transformarlo en un eje multimodal eficiente, aumentando las relaciones comerciales existentes.

### ***2.2.2 Los ejes multimodales***

Los ejes multimodales fueron conceptuados por Muñoz y Neira (2010) como un transporte de mercancías realizado como mínimo por dos tipos de medios de transporte, donde el operador, en su origen, utiliza los dos medios para hacer llegar las mercancías hasta su destino final (p.8). Este tipo de eje puede ser encargado por sólo un operador, llamado Operador de Transporte Multimodal (OTM), responsable de firmar un acuerdo con la finalidad de hacer llegar la mercancía, valiéndose de los diversos medios disponibles, entre los países de origen y destino.

Los medios de transporte son necesarios para tener en consideración la existencia de un eje y su transformación en multimodal. Así, en el eje Acre-Perú la existencia de una carretera, conforme se indicó con el nombre de BR-364, que va de Brasil con destino al Perú, siendo la principal ruta de enlace del litoral de Brasil hasta el del Perú.

Las regiones del litoral de estos países son constituidas por diversos puertos, entre los más importantes de Brasil está el puerto de Santos, conforme explicó Da Silva (2014), este puerto es estratégico para el continente, siendo el único que soporta un gran volumen de importación de soya de Brasil para el exterior (p.1), además, es responsable de gran parte de las importaciones brasileñas. Mencionamos la soya porque fue objeto de observación en estudios anteriores mencionados, siendo uno de los principales productos de comercio entre Brasil y China, siendo ya considerado factor de motivación para la reducción del costo de transporte a través de la conducción de la producción por el lado del Pacífico en el Perú.

### **2.2.3 Modelos de desarrollo nacional**

Mejía y Franco (2007) especificaron cuatro modelos de desarrollo para la región latinoamericana: el keynesiano (estado de bienestar), la sustitución de las importaciones, el neoliberal y la planificación económica central (p.474-476).

El modelo keynesiano (estado de bienestar) fue definido por la teoría general de ocupación, donde las tasas y las finanzas se relacionan con factores como entrada de capital, gastos, economías e inversiones, más que por los costos, reconociendo las tasas de ocupación como primordial para la prosperidad de un país y de desarrollo humano.

En la sustitución de las importaciones fueron relacionados los tipos de importaciones de la región, con la modernización y la pérdida de oportunidades con exportaciones de bajo valor agregado, causando reducido crecimiento económico de la población y aumento de la pobreza.

El modelo neoliberal fue definido por diversas formas de interacciones de los individuos, donde surgen las prestaciones de servicios como mercancías, o sea, generando negociaciones para los individuos en contratos, con la idea de liberalismo de la competencia privada.

La planificación económica central se destaca por la interferencia máxima del Estado, propietario de la economía de los países, organizando todo lo relacionado al mercado económico, no hay libre competencia y es elegido por los países que tienen el comunismo como base de sus decisiones políticas.

Fonseca (2019) explicó los modelos de desarrollo basados en el medioambiente, pues además de los modelos tradicionales, anteriormente explicados, existe una preocupación por la preservación ambiental y la evolución de los modelos de desarrollo con este enfoque existe desde el inicio del proceso de globalización mundial (p.2). De esta manera, se evidenció una combinación de la preocupación por el desarrollo humano, que busca mejores oportunidades de vida para los individuos, con una preservación del medio ambiente y de acuerdo con el territorio, resultando en el modelo de desarrollo local, que fue elegido como el más adecuado para la presente investigación.

### **2.3 Marco conceptual**

#### **Carretera Interoceánica**

Es la carretera construida entre Brasil y el Perú, con la finalidad de conectar los dos océanos del continente. Actualmente, funciona como la principal ruta comercial entre estos países y responsable de mantener la integración entre las regiones de frontera, principalmente de la Amazonía, donde Brasil y Perú son parte del Tratado de Cooperación Amazónica (TCA).

#### **Corío y Acre**

Corío está ubicado en la Punta de Bombón (Arequipa), donde hay la intención de construir un megapuerto, conforme Gómez, Elvis Jump (2014). Y Acre es un estado de Brasil que hace frontera con el Perú.

#### **Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN)**

Es responsable por planear la agregación de las regiones de América del Sur, buscando el crecimiento y desarrollo económico y social.

#### **Desarrollo y crecimiento económico**

Ortiz, Sánchez, Ferrer y Cartay (2020) sostienen que el desarrollo económico es formado por otros tipos de desarrollo, tales como: social, humano y sustentable. Sin embargo, estos autores concluyeron que el desarrollo económico es un conjunto de transformaciones capaces de proporcionar a la sociedad el bienestar, de otro lado, el crecimiento económico es el aumento de la ganancia, del precio de las propiedades y labores, del aumento de la productividad de una nación o de una sociedad, esto genera que el último está relacionado con el Producto Interno Bruto (PIB) de un país, que es un índice para establecer el nivel de crecimiento de la economía y, consecuente, mejoría del estado de bienestar de los ciudadanos, aumentando su capacidad de compra y de realización de negociaciones, incrementando el desarrollo nacional.

### **Defensa nacional**

Para Brasil, la defensa nacional fue caracterizada en la Política de Defensa Nacional (PDN) como la utilización de los medios militares en la búsqueda de la manutención de la soberanía de una nación (Ministerio de Defensa, 2012, p.24).

### **Desarrollo nacional y desarrollo social**

El primer concepto es consecuente de planeamientos por los cuales los países pasan por resultados favorables que proporcionan mejores condiciones económicas para los ciudadanos y aumento de la sensación de bienestar social. (Valdez, 2022). Y el desarrollo social está directamente enlazado con mejores posibilidades de ascensión social de los ciudadanos de manera sostenible. (Pilar, 2022)

### **Ejes de transporte y multimodales**

Laxe (2005) explicó que los puertos tienen estructuras con la finalidad de adecuar los transportes marítimos con los terrestres y características que los diferencia por su posición estratégica y capacidad de carga. Son clasificados en tres generaciones; puerto Corío fue seleccionado como de tercera generación pues constituye nodos gigantes dentro de una compleja trama de productores y distribuidores, desarrollando una malla de conexiones de transportes. Los ejes multimodales son los que utilizan diferentes tipos de transportes (marítimo, carretera y ferrocarril), además de una relevante red logística, adecuada al desarrollo local sostenible, beneficiando a otros países para sus actividades comerciales.

### **Integración binacional**

Es la relación existente entre países con políticas de cooperación que tienen temas importantes para ambos, pueden ser creadas aprovechándose la proximidad regional, por problemas compartidos en las fronteras, por necesidad de recursos de determinadas regiones con similitudes económicas, y hasta por ideologías políticas (Serna, 2018).

### **Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)**

Conforme COSIPLAN (2011), la IIRSA fue el debate realizado por las naciones de sudamericanas con la finalidad de promover la cohesión territorial del continente.

### **Megapuerto**

Es un puerto que puede recibir buques de gran capacidad, como los Ultra Large Vessels, además de tener un soporte logístico que facilita la integración del territorio con el océano, conforme Elvis Jump (2014), la región de Corío tiene características adecuadas para edificar un megapuerto.

### **Políticas públicas**

Son resultantes de relaciones y demandas sociales con las decisiones de los gobiernos, buscando una solución para los problemas encontrados. (Valdez, 2022).

### **Relaciones internacionales**

América del Sur vivencia cambios ideológicos donde existen políticas entre derecha e izquierda en la región. El Ministério das Relações Exteriores (MRE) do Brasil (2022), describe que el país desarrolla, así como el Perú, un modelo pragmático, o sea, independientemente de la ideología política, mantiene relaciones bilaterales con las naciones sudamericanas.

### **Seguridad nacional**

Este concepto describe cómo un Estado asegura la protección de su soberanía, su paz y estabilidad interna, contra las posibles amenazas existentes, por medio de los diversos mecanismos institucionales existentes. (Valdez, 2022).

### **Unión de las Naciones Suramericanas (UNASUR)**

La sigla describe la institución responsable por discutir la cohesión de las naciones sudamericanas y busca proponer políticas públicas con la finalidad de desarrollo regional, conforme MRE, 2011.

## CAPÍTULO III

### Metodología de la investigación

La investigación, conforme Vargas Beal (2011), es un procedimiento que tiene como fundamento obtener nuevos conceptos de acuerdo con una situación existente. Estas pueden basarse en la experiencia del investigador (empíricas), estudiadas de acuerdo con las teorías (teóricas), realizadas con las teorías y experiencias (teórico-empíricas) y con enfoque solamente en la solución de problemas (aplicadas) (p.10).

#### 3.1 Enfoque de investigación

El enfoque cualitativo está relacionado a la búsqueda profundizada de informaciones para el análisis, principalmente con la obtención de informes por medio de cuestionarios u observaciones de eventos. Es decir, una visión epistemológica del autor y basada en inquietudes registradas por los estudios de problemas sociales, económicos y de seguridad de carácter subjetivo que llevarán a discusiones y conclusiones teóricas personificadas.

Así, a partir del análisis de las posibilidades de realizar la construcción de un puerto que puede promover el desarrollo y facilitar la integración regional, trayendo oportunidades para las industrias del Perú, Brasil y Bolivia, se buscó en las referencias y entrevistas, respuestas a esta posibilidad actual, por medio de una evaluación interpretativa de las informaciones obtenidas. Por presentar las siguientes características, el modelo seleccionado fue el cualitativo: estar basado en pesquisas con enfoque en las ciencias sociales, de modo inductivo y no mensurable, considerando Flick (2007) con el método cualitativo biográfico, explicando que este enfoque de investigación está relacionado con las ciencias sociales, destacando los eventos ocurridos en la pluralización de los mundos vitales (p.15).

Vargas Beal (2011) definió la investigación cualitativa como la que utiliza sus herramientas disponibles, observando subjetivamente la realidad, analizándose las características que incrementan calidad a la investigación. Esta metodología produjo como resultado, categorías determinadas en el Capítulo IV y un enlace de la estructura con el sistema evidenciado entre las partes y el todo, presentes en la situación estudiada (p.21).

Hernández Sampieri y otros (2014) ratificaron los conceptos anteriores sobre el enfoque cualitativo, utilizando este modelo con la recolección y la interpretación de las informaciones obtenidas, consolidando las cuestiones a investigar que llevaron al investigador a una interpretación de la realidad, pasando por un ciclo de preguntas que fueron hechas en todos los momentos necesarios (p. 08).

Izcara Palacios (2014) consideró que la investigación cualitativa fue basada en los discursos y acciones humanas de cómo se interpreta el mundo, este enfoque buscó la cotidianidad de las personas, sus actividades, costumbres, o sea, la realidad interpretada conforme a la observación realizada por el investigador (p.27).

Gialdino (2006) describió el quehacer del investigador cualitativo: explicó que la investigación cualitativa observa situaciones tradicionales que pasan en la sociedad, analizando sus consecuencias y reflejos, proponiéndose soluciones que buscan modificar la realidad (p. 4).

### **3.2 Tipo de investigación**

La investigación aplicada, conforme las teorías de Vargas Beal (2011), afirmando que de la búsqueda del conocimiento se originarán ideas o actividades para resolver óbices existentes, así fue sostenida una propuesta al término del presente trabajo (p.106). Las conclusiones aportadas con relación a las metas general y específicas llevarán a proponer un modelo de desarrollo económico para Brasil y el Perú, basada en la viabilidad de construcción de un eje multimodal entre puerto Corío y Acre, observándose los diversos beneficios que este proyecto podrá traer a la sociedad de estos dos países.

### **3.3 Método de investigación**

El método hermenéutico con la interpretación fue utilizado, observándose las partes del eje multimodal como actores de la investigación, conforme a las teorías explicadas por Vargas Beal (2011): son los métodos que buscan llegar a conclusiones, mediante observaciones e interpretaciones, relacionándose las partes del proceso con el todo de manera macro y micro. Así, el sentido se construyó con la búsqueda de la estructura existente en la realidad y con soporte en las teorías estudiadas por autores descritas en los antecedentes del presente proyecto, de acuerdo con lo interpretado (p.30).

Así, a partir de lo observado con relación a la actual situación existente en el eje del Perú al Acre, con el plan de edificación portuaria en Arequipa, llamado puerto Corío y con las restricciones de transporte de mercancías entre Brasil y China, se realizó un estudio visando la posibilidad de la construcción del eje multimodal entre Corío-Acre, concluyéndose sobre las oportunidades que un nuevo modelo de desarrollo podrá traer a las poblaciones de estos dos países.

### **3.4 Escenario de estudio**

Arequipa y Madre de Dios, regiones de Perú, y la frontera de Acre, en Brasil, fueron estudiadas y se aprovechó la oportunidad de justificar el presente estudio con la posibilidad de integración hasta la conca del Atlántico (puerto de Santos), por medio del eje Interoceánico. Estas regiones hacen frontera y ligazón estratégica entre los dos océanos, son importantes para el transporte de la producción de Brasil, también de otras naciones sudamericanas, para el océano Pacífico y desde allí a China, como también para la producción de los países del Pacífico para la costa del Atlántico, donde el camino es más corto hacia Europa.

La situación actual estuvo basada en los hechos existentes, en las políticas públicas de integración y en los datos de la realidad comercial del Perú y Brasil, por lo que el escenario fue restringido a estos países, específicamente a las regiones mencionadas, con la búsqueda de informaciones en las autoridades competentes, en embajadas y ministerios de infraestructura, además de entrevistas con estudiantes especializados en el proyecto de construcción del puerto Corío.

### **3.5 Objeto de estudio**

Los estudios científicos, conforme Vargas Beal (2011), pueden tener un objeto a ser desarrollado solamente considerando las ideas, no observando la realidad; pero es adecuado que una investigación sea con un objeto conceptual y empírico (p.77).

Izcara Palacios (2014) propone que la respuesta al problema existente en la investigación se obtiene con el análisis del objeto a ser estudiado (p.33). Así, el objeto del trabajo realizado fue teórico-empírico con la búsqueda de la potencialidad del eje multimodal Corío-Acre, en el ámbito de la conexión entre Perú y Brasil, consolidando una propuesta con un modelo de desarrollo económico para esta región.

### **3.6 Observable(s) de estudio**

La solución del objeto de la investigación utilizó la observación, con las preguntas de investigación y las actividades desarrolladas, de acuerdo con las teorías de Vargas Beal (2011, p. 44).

Así, fueron planteados los siguientes observables:

- a. Los fundamentos que justifican la realización de políticas de integración binacional entre Perú y Brasil;
- b. Las teorías geopolíticas que nos muestran la importancia de la región y de su integración;
- c. Las teorías sobre desarrollo económico, buscando la manera más adecuada para reallizar la integración binacional de la región;
- d. Las acciones de los gobernantes, de acuerdo con las condiciones económicas y sociales existentes.
- e. Los estudios realizados con la posibilidad de construcción del puerto Corío y de un eje multimodal entre Perú y Brasil; y
- f. Las oportunidades de desarrollo comercial con países del oriente y occidente, con prioridad en China, a través de la construcción del eje multimodal Corío-Acre.

### **3.7 Fuentes de información**

Las fuentes fueron seleccionadas de acuerdo con las teorías de Vargas Beal (2011), tales como: estudios realizados, empresarios, autoridades, proyectos existentes (p. 82). De acuerdo con Gialdino (2006), una investigación cualitativa debe utilizar una serie de herramientas con el fin de solucionar el problema definido, basándose en la experiencia del autor (p. 2).

Por ello, fueron empleadas como fuentes de información:

Primarias: entrevistas con representante de la embajada de Brasil, autoridades del gobierno del Perú y responsables por el proyecto de construcción del puerto Corío.  
Secundarias: proyectos existentes de construcción del puerto Corío, políticas de integración regional, investigaciones de los resultados comerciales entre Brasil, Perú y China.

### **3.8 Técnicas e instrumentos de acopio de información**

Las cualitativas son las técnicas más comunes destacadas por Vargas Beal (2011) y utilizadas en el presente estudio fueron: observación directa del terreno existente, registro del discurso de expertos en los temas de investigación, indagación documental, entrevistas realizadas con diversos expertos y grupos de participantes, además de actividades como participación en congresos y visita programada (p. 82). Así, la presente investigación utilizó también las preguntas semiestructuradas, con estudios de documentos, que ayudaron a consolidar los datos.

#### **3.8.1 Técnicas**

La realidad investigada fue identificada, aprovechándose los proyectos existentes sobre la construcción del puerto Corío, el eje existente entre el Perú y Acre y la viabilidad de la construcción de un ferrocarril entre estas regiones, utilizándose los conceptos normativos de las políticas de integración binacional entre Brasil y Perú, observaciones en el campo de estudio y técnicas de entrevistas.

De esta manera fueron utilizadas, además de la revisión de las bibliografías existentes, las guías de observación y entrevistas a través de las guías de entrevistas semiestructuradas, buscándose informaciones basadas en las experiencias de los estudiosos en los temas del proyecto de construcción del puerto Corío y en las autoridades de Brasil y Perú.

#### **3.8.2 Instrumentos**

El estudio utilizó observación por medio de las guías, preguntas semiestructuradas para realización de entrevistas y búsqueda de documentos, manteniéndolos registrados cuando posible, con aportes a las situaciones en las regiones de Arequipa, Iñapari y Acre, con relación a la infraestructura existente. La guía de entrevista fue aplicada por videoconferencia o por citas solicitadas a las autoridades locales del Perú en Lima. Y el registro de documentos fue resultado de las actividades anteriores.

### **3.9 Acceso al campo y acopio de información**

Fueron realizados de acuerdo con el tiempo determinado para la investigación y con los recursos disponibles.

### ***3.9.1 Acceso al campo***

La embajada de Brasil en Lima fue utilizada como contacto para la realización de entrevistas y participación en congreso, el Centro de Altos Estudios Nacionales - CAEN, apoyo en solicitud para realizar entrevistas con las autoridades de Arequipa y con observaciones de los grupos de estudios de la Maestría en Desarrollo y Defensa Nacional en las regiones de Arequipa e Iñapari, así como por correo electrónico tomar contacto con los estudiantes e ingenieros responsables del proyecto antes citado.

### ***3.9.2 Acopio de información***

La junción de los datos se hizo de acuerdo con la disponibilidad de los participantes y orientado por las teorías de Hernández Sampieri y otros (2014, p. 396). Así, se realizó por medio de entrevistas las siguientes guías:

- Embajada de Brasil.
- DIRINTEMAR.
- Ministerio de Agricultura de Brasil.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú.
- Estudiosos del proyecto puerto Corío.
- Autoridades regionales.

### **3.10 Método de análisis de información**

Fueron realizadas tres etapas: simplificar y categorizar las informaciones, bien como redactar el informe de resultados. La simplificación consolidó las informaciones más importantes con el fin de canalizar la utilización más adecuada del método. Las categorías fueron las palabras claves más utilizadas para responder a los objetivos y verificar los problemas más relevantes. Por último, en el Capítulo IV mediante la confrontación de las informaciones se permitió la intersección de ideas obtenidas con la triangulación, sistematizando el análisis científico.

## CAPÍTULO IV

### Análisis y síntesis

#### 4.1 Descripción narrativa

La descripción consideró los objetivos planificados para este estudio como subtítulos del presente capítulo, lo que facilitó el análisis sin la pérdida del enfoque de la investigación, orientando al autor según el mapa mental abajo descrito.



Figura 3. Análisis Integración Brasil-Perú.

Fuente: propio autor.

Para esta ejecución realizamos en la primera parte un análisis de las teorías geopolíticas de Brasil y del Perú, confrontando los puntos comunes a estas, con la finalidad de obtener una idea que motive a las autoridades de los dos países establecer políticas o procesos que contribuyan a la integración binacional. En complemento se realizó una comparación de las leyes que hacen aportes a las iniciativas de integración en ambos países.

Así, conforme Izcara (2014), concluir sobre los datos debe ser considerado en el estudio como resultado de la interpretación para desarrollar un conocimiento coherente y uniforme (p.53). Vargas (2011) sugiere que debe ser la fase del trabajo que interpreta, detalladamente, los datos obtenidos, solucionando las preguntas de

investigación (p. 67). Al final, el investigador hace la ordenación de los datos, verificando los nuevos conocimientos que la interpretación del resultado trajo para cumplir con las metas relacionadas al comienzo del estudio investigativo.

En la secuencia, después de la presentación de las teorías y leyes, se realizó un análisis de las situaciones de la economía y de la sociedad que presentan las zonas que conformarían el eje Corío-Acre y que benefician al Perú y Brasil, determinándose las facilidades observadas para potencializar el incremento del eje multimodal con las inversiones necesarias.

Enseguida, se analizaron los aportes generados por la infraestructura, potencialidades y limitaciones, existentes entre Perú y Brasil, que posibiliten la integración de estos países y las necesidades de infraestructura binacional para atender a las demandas de comercio entre Brasil, Perú y China, consolidando el análisis de las informaciones con las ventajas del eje multimodal entre Corío-Acre para el consecuente desarrollo de las naciones involucradas en este proyecto.

En definitiva, las potencialidades del eje multimodal entre Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional en la búsqueda de la integración binacional, respondiendo a las dudas existentes en la investigación y a las metas seleccionadas, generando un conocimiento consolidado para formular una propuesta que sustente la potencialidad del eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional dentro de la conexión binacional.

#### **4.2 Fundamentos teóricos y normativos que soportan la potencialidad del eje multimodal entre Corío-Acre en el marco de la integración binacional entre Perú y Brasil**

El presente estudio presentó un historial de relaciones bilaterales entre Brasil y Perú, desde la creación del OTCA hasta los años recientes con la consolidación de del corredor terrestre bioceánico con la carretera, etapa de la IIRSA. De acuerdo con De Lima (2014), en la década de 1990 hubo una convergencia entre los presidentes sudamericanos con ideas de integración en la región (p.30), como vimos ya existían estas teorías desarrolladas por algunos geopolíticos, entre ellos Travassos, en Brasil.

De Lima mencionó que en 2004 fue fundada la Comunidad Sudamericana de las Naciones, posteriormente llamada de Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), visando la integración del MERCOSUR (Mercado Común del Sur) y del CAN (Comunidad Andina de Naciones). Estas iniciativas fueron con enfoque en el comercio regional, donde observamos la búsqueda del crecimiento económico regional, por medio del incremento de las relaciones comerciales.

En las iniciativas regionales de integración tenemos a Brasil presente en el MERCOSUR y al Perú en la CAN; geopolíticamente, el primero con el dominio de la cuenca del Atlántico Sur y el segundo con la cuenca del Pacífico. Pero, lo que diferencia al Perú de los demás países del Pacífico es la centralidad de su ubicación en América del Sur, la frontera común de la Amazonía con Brasil y su capacidad de salida al Atlántico por el río Amazonas. Estos fueron algunos aspectos mencionados por Contreras (2021), expresando las potencialidades del Perú como un país con vocación para talasocracia y telurocracia (p.20).

Así, la integración entre Brasil y Perú es una consecuencia de sus posiciones geográficas que sostienen las principales riquezas de la región y un enlace entre las dos cuencas del continente, lo que impone un gran potencial de desarrollo para la integración entre ambos países. También se verificó que los disociadores geográficos, según Travassos (1938), son obstáculos para la unificación regional, estos son reducidos en el territorio brasileño y peruano, principalmente por la existencia de la carretera Interoceánica.

La conexión entre Brasil y Perú es parte del TCA y de la UNASUR, sin embargo, estas relaciones encuentran un punto geográfico de referencia en la frontera de Assis, Brasil e Iñapari, Perú, donde empieza la carretera Interoceánica entre estos países.



*Figura 4.* Carretera Interoceánica Assis Brasil - Iñapari.

Fuente: Wikipedia. Ruta Interoceánica Brasil-Perú.

En este contexto, los fundamentos teóricos seleccionados fueron los existentes en teorías de estudiosos de Brasil y el Perú, se hizo una revisión de las teorías de Travassos, considerando a este geopolítico precursor de los estudios de Brasil, influenciador de generaciones y del doctor Jaime Raúl Castro Contreras, con sus publicaciones en el Perú y conversaciones personales, haciendo una exposición de las teorías de estos autores sobre las proyecciones para sus países en la región, lo que permitió descubrir sus retos y seleccionar los objetivos comunes, que son potencialidades para motivar el incremento en la integración entre Brasil y Perú.

Los estudios del ingeniero Elvis Jump Gómez sobre la construcción del puerto Corío en la región de Arequipa, Perú, que el experto explicó en diapositivas y en la entrevista realizada con el autor, sobre la importancia de esta realización para la promoción del desarrollo nacional del Perú, así como para el incremento de la integración con Brasil, principal país exportador de granos a China en la región.

La comparación de las normas de Brasil y el Perú, así como las políticas nacionales existentes y que son motivadoras de la conexión de esta región para la promoción del desarrollo sudamericano, también fueron parte del análisis.

Por último, se hizo una triangulación de las teorías consolidadas de los expertos, con las entrevistas realizadas y las leyes y políticas públicas existentes, lo cual permitió la construcción del análisis sobre la potencialidad, en el marco legal y teórico, del eje multimodal Corío-Acre para la consolidación de la integración de Brasil y Perú.

#### ***4.2.1 Las teorías geopolíticas de Travassos***

Travassos demostró su preocupación por la necesidad de integrar el territorio nacional, buscando mejorar un plan vial que se llevaría a cabo y llamar la atención sobre su urgencia. Estas ideas las lanzó Mattos (1997) en sus obras, caracterizando a través de citas que Travassos fue quien lo influenció, mencionando que Travassos ya tenía una idea consolidada sobre los nudos de descenso de los Andes, con la integración de Brasil y su interiorización hacia el este. (p. 18)

Mattos observó que el interior del territorio nacional estaba articulado otras naciones sudamericanas, retomando la idea de líneas de menor resistencia marcadas por los nudos mencionados por Travassos. Este supuesto sería el impulso necesario

para desarrollar la integración sudamericana, apoyándose en el creciente desarrollo de tecnologías dirigidas al sector transporte.

Golbery do Couto e Silva (1911-1987)<sup>1</sup> citó, en su obra, ideas dirigidas a la integridad nacional y la posibilidad de ocupación efectiva de todo el interior<sup>2</sup> brasileño, explicando que articular la base ecuménica nacional significaba llenar los vacíos demográficos del territorio; partiendo de la costa, esta idea también fue pensada por Travassos, con motivo de la referencia a la necesidad de realizar la marcha hacia el oeste brasileño.

A modo de ejemplo, la Amazonía tiene facilidad de penetración de influencias oceánicas, lo que significa que el mar facilita el ingreso al interior del territorio nacional, siendo una vulnerabilidad para la seguridad del país. De esta forma, los militares intensificaron el asentamiento en la Amazonía, buscando los ríos conectados al océano Atlántico como prioridad para la consolidación de la ocupación humana en la región.

Ya citados los estudios de Golbery llamarán la atención sobre las regiones que Travassos consideró más importantes en América del Sur, llamándolas incluso como “regiones geoestratégicas”, cuyo dominio sería vital para la proyección de un país como potencia regional. Consciente de ello, Travassos mostró su mayor preocupación por la cuenca del Plata, dominada por Argentina, por sus enlaces de ferrocarriles con las naciones de esta zona (Chile, Paraguay, Uruguay y Bolivia).

Esta conclusión de Travassos identifica la transposición de la idea de “heartland”, algo así como “corazón de la tierra” en traducción libre, postulada por Halford John Mackinder (1861-1947), por la idea de “el corazón de Sudamérica”. Así lo mencionó la idea de Mackinder sobre el país que gobernara la parte este de Europa, tendría el control del corazón del mundo, considerando esta región la más importante, así como estratégica para el dominio del poder terrestre.

Mirando los mapas, parece que Mackinder destacó el “área de pivote” como siendo el “Heartland”, es decir, el “Corazón del Mundo”, quienquiera que dominara

---

<sup>1</sup>Golbery do Couto e Silva fue un importante geopolítico y estratega brasileño, idealizando su teoría de la “Maniobra estratégica”; fue responsable de la transición política brasileña a la democracia multipartidista. Sin embargo, es considerado polémico en el ámbito académico, por su actuación al frente del Servicio Nacional de Información (SNI).

<sup>2</sup>Hinterland, según Mackinder, sería el espacio periférico al más importante llamado heartland. (Mello, 1999, p. 19).

esta región, llamada Eurasia, tendría control total sobre el resto del mundo. En el mapa 2 se observó que Travassos, haciendo una analogía con la teoría de Mackinder, identificó la región delimitada por Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba y Sucre como el “corazón” de América del Sur.

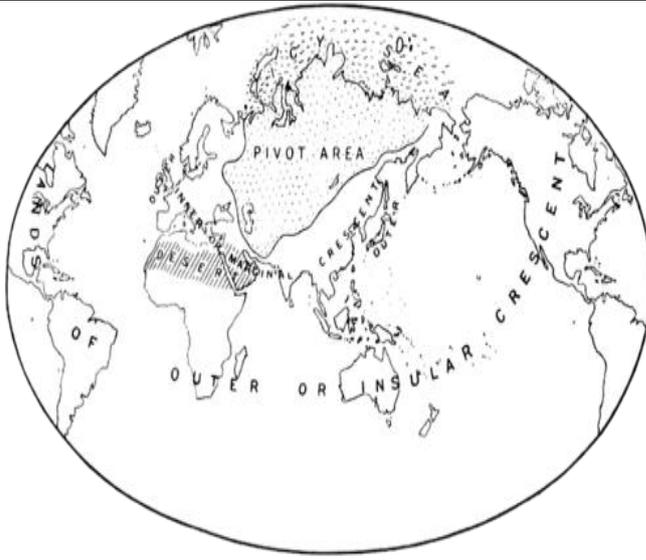
|   |   |
|---|---|
| <p>Mapa 1: El mundo de Mackinder (1904)</p>   |   |
|   | <p>Modelo geopolítico, la teoría de Mackinder influyó en los posteriores, como el estadounidense Nicholas Spykman. Según Mackinder, el corazón del poder mundial es la llanura euroasiática (resaltada en el mapa como "Área de pivote" y luego redefinida como "Heartland"). Para Mackinder, el país que domine y logre explotar el potencial de Heartland será capaz de dominar toda Eurasia y desde allí, dominar el resto del mundo (resaltado en el mapa con la media luna insular - “Insular crescent”)</p> |
| <p>Mapa 2: Travassos (1938)</p>   |   |
|  | <p>El “Corazón de Sudamérica”, según Travassos.</p>   |

Figura 5. Comparación de los mapas de Mackinder y Travassos.

Fuente: Mapa 1 - Mello (1999, p. 48). Mapa 2 - Travassos (1938, p.26). Figura elaborada por el propio autor.

Según Travassos, esta región es estratégicamente importante para Brasil y debíamos dominarla, ya que serviría como puerta de entrada entre el Pacífico y el

Atlántico, además de enlace entre las cuencas del Amazonas y de la Plata, áreas de mayor riqueza natural en el subcontinente. Así, quien dominara esta región dominaría Sudamérica, haciendo una analogía con la teoría de Mackinder.

La gran amenaza, según Mackinder, era la posibilidad de una alianza entre "Rusia y Alemania", que casi se materializó con el Pacto germano-soviético, según el cual estos países ganarían en profundidad capacidades de defensa y poderío marítimo, conquistando la fimbria (litoral), ganando acceso y control de los mares. A partir de esta premisa, Hitler intentó dominar el "Heartland", después de la 2ª Guerra Mundial, siendo impedido por EE. UU., utilizando la geoestrategia de contención derivada de la Teoría de las Franjas de Spykman. (Myamoto, 1995, p.32)

La gran amenaza, para Travassos, fue la creciente influencia de Argentina, a través de la conexión terrestre de Buenos Aires con Santiago, en Chile, y La Paz, la capital boliviana, considerando el dominio que los argentinos tenían en la región del "corazón" de Sudamérica. (Travassos, 1938, p. 16)



Figura 6. El enlace ferroviario entre Argentina y las demás capitales sudamericanas  
Fuente: Travassos (1938, p.17).

La figura anterior muestra claramente, en el mapa sudamericano de la época, la influencia que Argentina tuvo en el subcontinente. Se observaron los enlaces ferroviarios argentinos con Asunción, La Paz y Santiago, destacando el dominio argentino sobre la región, donde este país ya había materializado lo que para Brasil aún estaba en el papel, bajo el sueño de proyectos no realizados, que eran las conexiones transcontinentales.

Otra teoría observada es sobre el poder de EE. UU. en Sudamérica, Mackinder (1904) mencionó el dominio bioceánico de este país, además de la influencia sobre el Canal de Panamá abordada por Travassos (p.436-437).

Las palabras de Travassos ratifican la influencia de Mackinder en su pensamiento, donde el desarrollo de los EE. UU. fue relatado por ambos, combinando su control potencial sobre los océanos Atlántico y Pacífico, controlando la división del mundo entre oriente y occidente.

El núcleo de las ideas de Travassos fue descrito de acuerdo con los factores a seguir:

1. Integración del territorio nacional, aprovechando las posibilidades del espacio geográfico brasileño, buscando la “Marcha al oeste brasileño”.
2. La expansión de la integración nacional a regional, restringiendo la influencia argentina sobre el “corazón sudamericano”.
3. Reducción de la llamada influencia “yanqui”, a través de una mayor integración.

#### **4.2.2 Las teorías geopolíticas de Contreras**

En su libro *Geopolítica de la República 200 años después*, Contreras (2021) explicó el potencial que el Perú posee por su ubicación estratégica y geopolítica, pero hizo críticas a las políticas mal realizadas desde la consolidación del territorio peruano, sufriendo con la reducción considerable de sus tierras, hasta las debilidades del Estado con la corrupción evidente.

Al considerar las oportunidades, el autor destacó la vocación marítima y terrestre del Perú, por sus dimensiones terrestres y por la extensión de su litoral, con recursos naturales favorables para el desarrollo hegemónico del país como depósito comercial con Asia, por su vocación portuaria, además de su interiorización

terrestre en América de Sur, facilitando enlaces terrestres con otros países, como Brasil.

Contreras también destaca la vocación bioceánica del Perú, con dos salidas al mar, realizando así un enlace entre los océanos Atlántico y Pacífico, garantizado por la proyección internacional del río Amazonas, con nacimiento en territorio peruano, pasando por Brasil y con desagüe en la cuenca del Atlántico.



*Figura 7. Valor geopolítico y geoestratégico del Perú.*

Fuente: Contreras (2021).

Con este mapa, Contreras enumeró los siguientes valores geopolíticos y geoestratégicos del Perú:

1. Integrante del litoral Pacífico.
2. Ubicación central en Sudamérica.
3. Desarrolla actividades agrícolas en los 12 meses del año.
4. 3000 km de acceso directo al mar.
5. Con Brasil une dos océanos y los continentes en sus puntos extremos.
6. Posee 84 microclimas y gran biodiversidad.
7. Con presencia en la Antártida.
8. Conectado a las cuencas del Orinoco, Amazonas, Titicaca y Del Plata.
9. Cuenta con el 5% de agua dulce del mundo.

10. En su territorio se desarrollan culturas que domesticaron animales, vegetales y minerales.

11. Tiene acceso al Atlántico por medio del río Amazonas. (p.34)

En conversaciones con el autor, se observó su conocimiento macro y micro sobre los problemas de América de Sur, con extenso currículum en el área académica y vida pública dedicada a la solución de los estudios nacionales y regionales, el autor abordó conceptos defendidos por geopolíticos brasileños, donde desde la década de 1950, estudiosos ya apuntaban la voluntad de brasileña de llegar al Este, como ejemplo con el traslado de la capital de Brasil, estratégicamente, al centro del territorio brasileño, hoy la capital Brasilia.

Contreras aún destaca que esta integración se manifestó con la construcción de carreteras desde Brasilia a los países vecinos con los cuales limita Brasil, de hecho, este plan fue motivado por los gobiernos militares y los principales geopolíticos de la época: Travassos y Golbery.

Hoy existe la constatación de una creciente de inversiones en obras de infraestructura en Brasil, sí habían problemas en la integración con Acre, lo que resultaba en una falta de uso de la carretera Interoceánica, hoy eso está parcialmente solucionado, teniéndose en cuenta que el gobierno Federal de Jair Messias Bolsonaro, por medio del Ministerio de la Infraestructura de Brasil, con el liderazgo del ministro Tarcísio de Freitas realizó la obra del puente del Abunã, sobre el río Madeira, integrando el Acre al resto del país, que conforme el Portal Rondônia (2022) va a promover el desarrollo regional.

Contreras explicó en sus orientaciones realizadas que, en los años noventa, con el presidente Fernando Henrique Cardoso, las carreteras se encontraban en las fronteras de Brasil listas para integrarse con los vecinos sudamericanos, pero el costo del proyecto consideró inviable la ejecución, promoviéndose la idea de una integración regional, que pasó a ser llamada IIRSA.

Con la visión nacional y regional de Contreras se concluyó que las teorías geopolíticas son importantes para el desarrollo, no solo del Perú o Brasil, sino también del continente.

### ***4.2.3 Hacia: Los estudios de Elvis Jump***

El ingeniero Elvis Jump participó directamente en la planificación de la idealización del proyecto inicial de construcción del puerto Corío. Actualmente, desempeña la función de gerenciar y promover inversiones privadas en el Gobierno Arequipeño, es un defensor de la necesidad de integración binacional con Brasil por medio del desarrollo de un eje multimodal por la carretera Interoceánica existente, conforme a la entrevista realizada el 19 de septiembre de 2022 explicó las facilidades de este eje. La más importante es que por ya existir la carretera, la construcción de un ferrocarril se facilitará, por acompañar el trayecto de esta y por ya tener licencias ambientales en esta región, lo que es un argumento para no ser construida una carretera más al norte.

Entre los principales aspectos abordados por Elvis Jump, se destacaron los siguientes puntos:

1. Potencial de la profundidad del mar en la región de Arequipa, por tener 30 m lo que facilitará la llegada de los buques de gran capacidad de carga, incrementando el transporte de carga en la cuenca del Pacífico, con más eficiencia que el puerto chileno de Mejillones;
2. Promoción del liderazgo del Perú delante de los demás países de la región como un país con capacidad para ser un hub logístico regional, o sea, recibir carga de los países asiáticos y transportar carga de América del Sur para Asia.
3. La consolidación de la construcción del puerto Corío es cuestión de máxima importancia para el desarrollo nacional, promoviéndose también el crecimiento de Arequipa, con la construcción de un aeropuerto internacional e implementación de una ciudad planeada para recibir inversiones extranjeras.
4. Con relación a la frontera de Brasil con el Perú, el ingeniero menciona ser una oportunidad de desarrollo local por tener la posibilidad de construcción de un ferrocarril con enlace de oportunidades de negocios para las regiones de Acre y Madre de Dios.
5. La construcción del ferrocarril es un complemento a la infraestructura existente de la carretera Interoceánica que tiene dificultad para transporte de carga de gran capacidad, por su ancho no soportaría el transporte de estas

cargas, al disponer de un ferrocarril Brasil tendrá capacidad para transportar toda la producción de soya brasileña que va para China.

#### 4.2.4 Análisis comparativo entre las teorías de Travassos, Contreras y Elvis Jump

Los aspectos comunes y discordantes encontrados en las teorías de Travassos, Contreras y en los estudios de Elvis Jump fueron resumidos en la tabla 1 con la finalidad de determinar la importancia de estas teorías para la potencialidad del eje multimodal Corío-Acre.

Tabla 1. Puntos comunes y discordantes de las ideas de Travassos, Contreras y Elvis Jump

| Integración Binacional Brasil-Perú   |   |  |
|--|---|--|
| Fuentes  | Elementos comunes   | Elementos discordantes   |
| Travassos, M. (1938). <i>Projeção continental do Brasil</i> . São Paulo, Brasil: Editorial Nacional.<br>Contreras, J. R. C. (2021). <i>Geopolítica de la República 200 Años después</i> . 1ª edición - Impresiones Gráficas MYL EIRL, Lima, Perú.<br>Entrevista realizada al ingeniero Elvis Jump el 19 de septiembre de 2022. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Integración binacional, por medio de la promoción de ejes de integración con el desarrollo regional, aprovechando la capacidad mencionada por Contreras y Jump que el Perú tiene de incrementar la interiorización logística del Pacífico con Sudamérica.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Travassos mencionó la necesidad de proyección de Brasil sobre Sudamérica, con conexiones regionales.</li> </ul> |
| Travassos, M. (1938). <i>Projeção continental do Brasil</i> . São Paulo, Brasil: Editorial Nacional.<br>Contreras, J. R. C. (2021). <i>Geopolítica de la República 200 Años después</i> . 1ª edición - Impresiones Gráficas MYL EIRL, Lima, Perú.<br>Entrevista realizada al ingeniero Elvis Jump el 19 de septiembre de 2022. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Enlace de la cuenca del Pacífico con la del Atlántico.</li> </ul>  |  |
| Travassos, M. (1938). <i>Projeção continental do Brasil</i> . São Paulo, Brasil: Editorial Nacional.<br>Contreras, J. R. C. (2021). <i>Geopolítica de la República 200 Años después</i> . 1ª edición - Impresiones Gráficas MYL EIRL, Lima, Perú.<br>Entrevista realizada al ingeniero Elvis Jump el 19 de septiembre de 2022. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo nacional</li> </ul>   |  |

|   |   |   |
|---|---|---|
| <p>Travassos, M. (1938). <i>Projeção continental do Brasil</i>. São Paulo, Brasil: Editorial Nacional.</p> <p>Contreras, J. R. C. (2021). <i>Geopolítica de la República 200 Años después</i>. 1ª edición - Impresiones Gráficas MYL EIRL, Lima, Perú.</p> <p>Entrevista realizada al ingeniero Elvis Jump el 19 de septiembre de 2022.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presencia y ocupación territorial</li> </ul> |   |
| <p>Travassos, M. (1938). <i>Projeção continental do Brasil</i>. São Paulo, Brasil: Editorial Nacional.</p> <p>Contreras, J. R. C. (2021). <i>Geopolítica de la República 200 Años después</i>. 1ª edición - Impresiones Gráficas MYL EIRL, Lima, Perú.</p> <p>Entrevista realizada al ingeniero Elvis Jump el 19 de septiembre de 2022.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hub logístico</li> </ul>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• De acuerdo con las teorías de cada época, Travassos no habló del concepto de hub, pero sus teorías ya apuntaban la necesidad de integrar para desarrollar la logística.</li> </ul> |

Fuente: Elaboración propia

Las fuentes determinadas en la tabla 1, de los geopolíticos Travassos y Contreras y del ingeniero Elvis Jump, llevaron a una conclusión parcial que conforme a las teorías, el eje multimodal Corío-Acre para la integración binacional tiene potencial para el mantenimiento de las ideas de integración regional con el fin de incrementar la integración binacional, promover el enlace de la cuenca del Pacífico con la del Atlántico, realizar el desarrollo nacional de Brasil y el Perú, proporcionar la presencia y ocupación de los territorios brasileños y peruanos, además de eso en las teorías más modernas de Contreras y Elvis Jump, desarrollar un hub logístico regional, facilitando las relaciones logísticas entre los países de Sudamérica.

#### ***4.2.5 Las leyes y políticas nacionales sobre integración regional***

La normas y políticas nacionales de Brasil y Perú son la dirección que se debe tener para justificar cualquier iniciativa de integración, por lo cual un país que no tiene este objetivo planificado en sus marcos normativos, seguramente no lo hará o si tiene como política de gobierno por hacer, tendrá dificultades.



Figura 8. Normas de la integración regional.

Fuente: propio autor.

A partir del estudio de las normas de Brasil y el Perú, se buscaron los aspectos comunes en las normas equivalentes de ambos países, es decir, si las constituciones tienen referencias a la integración, posteriormente fueron analizadas las normas más específicas sobre el tema para verificar si hay una motivación política que busca el desarrollo de la integración, el resultado fue lo que se expone a continuación.

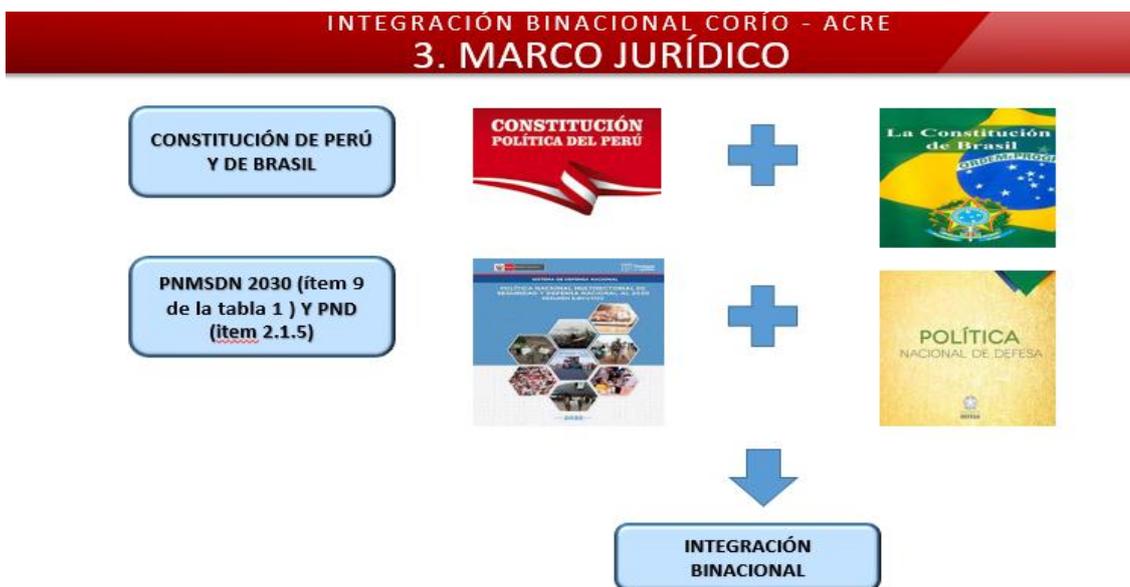
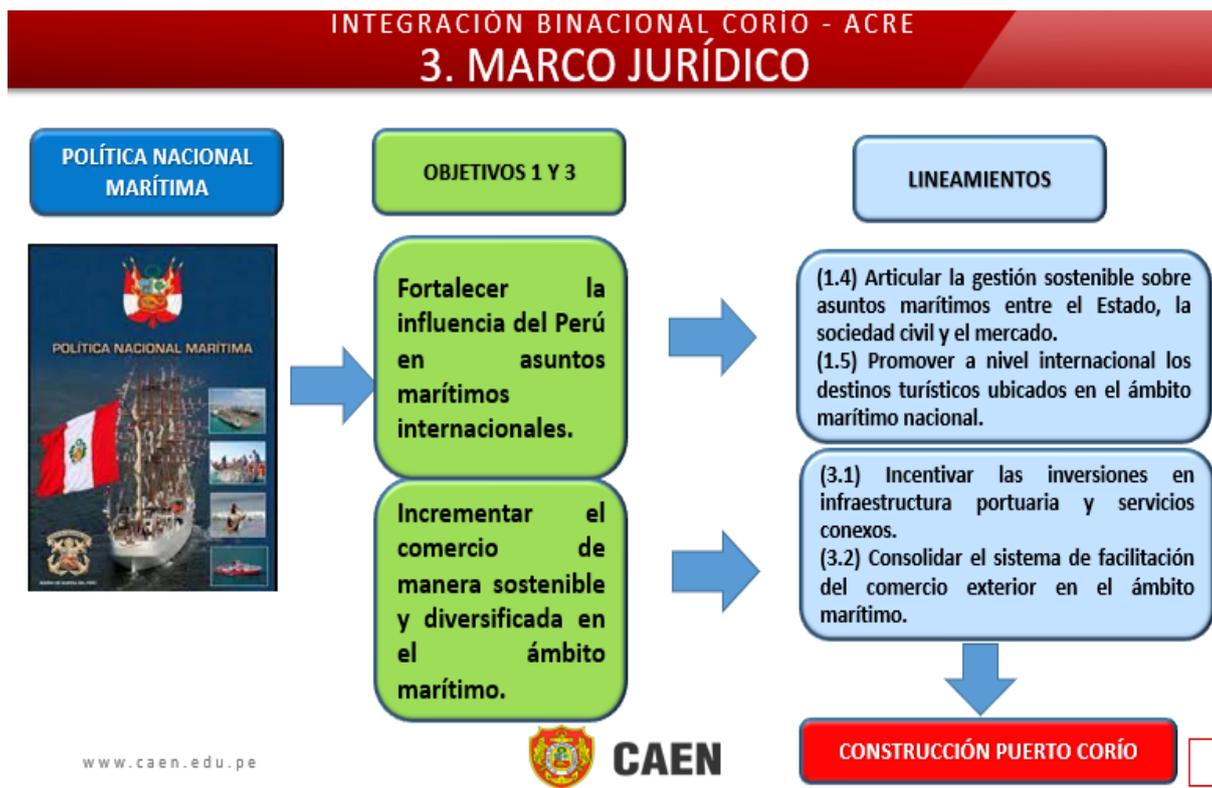


Figura 9. Presentación del autor para la Dirección de Intereses Marítimos del Perú.

Fuente: propio autor.



*Figura 10.* Presentación del autor para la Dirección de Intereses Marítimos del Perú.  
Fuente: propio autor.

Las Cartas Magnas de Brasil y del Perú describen cómo deben ser las relaciones internacionales, expresando la importancia de conexión política, cultural, económica y social de Sudamérica. De esta forma, se identificó que las leyes máximas de los países promovieron ideas sobre la integración latinoamericana. Así fue considerado por los gobiernos de Brasil y el Perú, países vecinos por la selva amazónica y muchos problemas sociales en común. Con relación a la construcción del puerto Corío, el 18 de noviembre de 2022 fue publicada la Ley N° 31625 que sostiene este proyecto como de interés nacional.

Los temas comunes en las políticas nacionales de seguridad y defensa de Brasil y Perú, en sus libros blancos de defensa y en la Política Nacional Marítima del Perú que, además de mencionar la importancia de la conexión regional, también abordan la necesidad de desarrollo nacional, conforme a lo previsto en sus constituciones.

En el Perú, sobre defensa se tiene la Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional (PNMSDN) al 2030 (ítem 9 de la tabla 1) y la

Política Nacional Marítima 2019-2030 (objetivos 1 y 3) con enfoque en la necesidad de desarrollo nacional y búsqueda de integración regional, con importancia para la necesidad de proporcionar al Perú un liderazgo en la cuenca del Pacífico, por medio del desarrollo de sus puertos con vocación para el comercio con Asia.

En Brasil tenemos la Política Nacional de Defensa (PND) (ítem 2.1.5), así como los Objetivos Nacionales de Defensa (OND), previstos en la PND y en la Estrategia Nacional de Defensa (END), mencionados en el Libro Blanco de Defensa de Brasil (2020, p.33-34), donde se describe la necesidad de promoción del desarrollo nacional sostenible y el mantenimiento de las relaciones internacionales e integración regional.

Así, en las figuras arriba, se observaron las relaciones de las leyes y de los documentos de defensa de Brasil y el Perú con la necesidad de integración regional, lo que propone que este tema sea de interés de los militares y los civiles, motivando la ejecución de políticas públicas para más de un sector en la sociedad.

#### ***4.2.6 La potencialidad del eje multimodal para la integración binacional***

La tabla 2 siguiente explica los principales conceptos expuestos en las normas, las teorías y la entrevista realizada con uno de los más importantes estudiosos y participantes del proyecto puerto Corío, el ingeniero Elvis Jump, lo que posibilitó la ejecución de categorías que facilitaran las conclusiones de las partes teóricas y normativas que están relacionadas a los temas más importantes para sostener una construcción de un eje multimodal como el eje Corío-Acre.

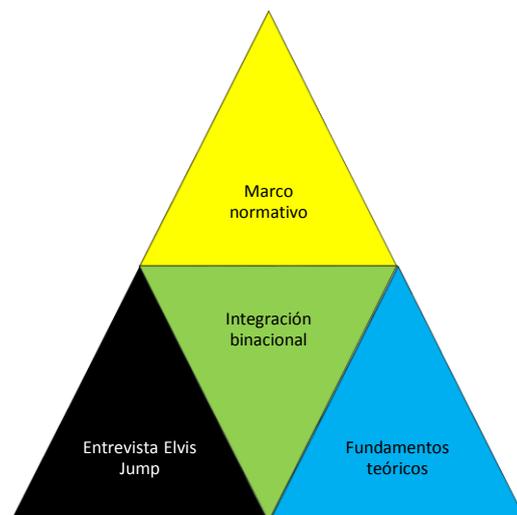
Tabla 2. *Categorización de la potencialidad del eje multimodal*

| Aspectos favorables para el desarrollo del eje multimodal Corío – Acre |                |   |   |   |
|--|----------------|---|---|---|
| Temas  | Categorías     | Marco normativo   | Fundamento teórico  | Entrevista                                    |
| Importancia de la integración regional                                 | Geopolítica    | Constituciones de Brasil y Perú con previsiones de conexión regional. | Potencial del área de acuerdo con su ubicación geográfica relacionado a Sudamérica. | Necesidad de integración entre Brasil y Perú. |
|  | Geoestratégica | Previsión de la necesidad de  | Importancia regional para la proyección   | Relevancia regional para la                   |

|                              |                                      |  |  |  |
|------------------------------|--------------------------------------|--|--|--|
|                              |                                      | defensa en los documentos de defensa de Brasil y Perú.   | mundial de Sudamérica.   | proyección mundial de Sudamérica.  |
| Importancia del puerto Corío | Motivador de la conexión             | Creación de la Ley 31625, del Ejecutivo Nacional.  | Desarrollo del Perú como potencia regional en la integración del continente.   | Desarrollo del Perú como potencia regional en la integración del continente.                                       |
|                              | Enlace del Pacífico con el Atlántico | Potencializar al Perú como líder regional en la integración bioceánica y en su vocación en la cuenca del Pacífico. Previsto en la Política Nacional Marítima del Perú. | Potencializar al Perú como líder regional en la integración bioceánica y en su vocación en la cuenca del Pacífico, así como el Brasil como líder en la cuenca del Atlántico. | Potencializar al Perú como líder regional en la integración bioceánica y en su vocación en la cuenca del Pacífico. |

Fuente: Elaboración propia

La interpretación de la la tabla 2 llevó a la triangulación de los datos de los fundamentos teóricos y normativos que soportan la potencialidad del eje multimodal Corío-Acre en la búsqueda de una conexión binacional entre Perú y Brasil y que existe la potencialidad de este eje, pues Brasil y Perú tienen normas que motivan el incremento de la integración regional, además de eso las teorías de autores y la entrevista con estudioso en el asunto ratifican esta posibilidad, conforme se verificó por ser un tema común en la figura 11, a continuación.



*Figura 11.* Triangulación: potencialidad del eje multimodal Corío-Acre.

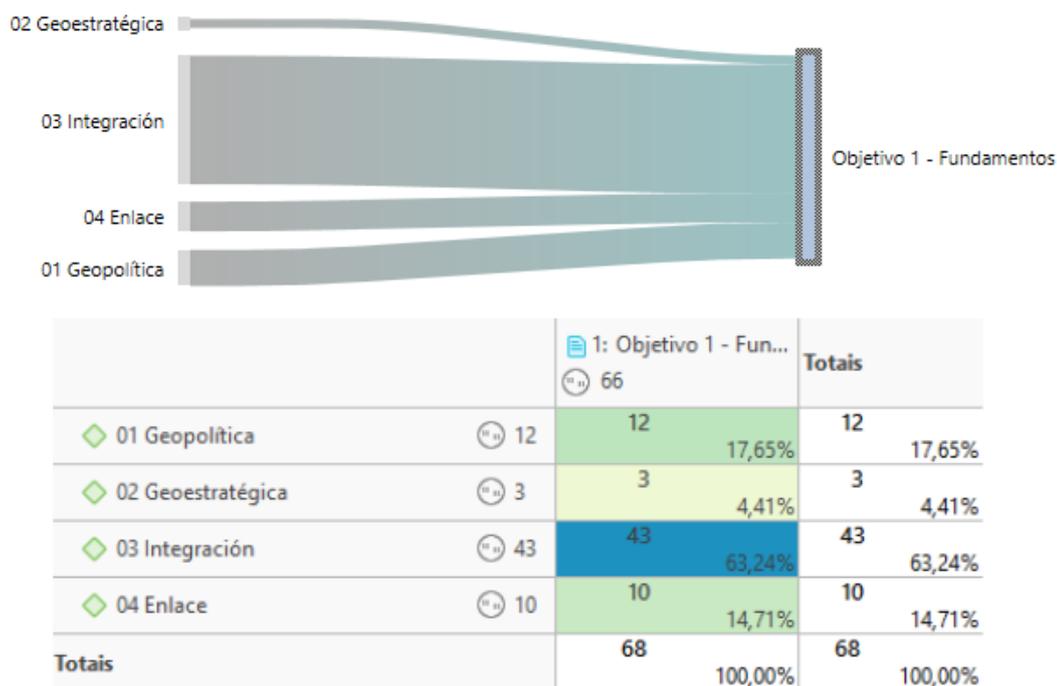
Fuente: Elaboración propia.

Esta triangulación describió temas importantes para el estudio de la potencialidad, buscando motivar el incremento de la integración binacional entre Brasil y Perú por medio del eje multimodal Corío-Acre.

Los principales aspectos que determinan la potencialidad del eje multimodal Corío-Acre, con relación a las normas existentes, a las teorías y estudios, son: potencial geopolítico de la región, por ser central en América del Sur, conforme explican las teorías de Travassos y Contreras, geoestratégica por ser una región importante para la proyección de Sudamérica hacia los continentes asiático y europeo, y por sus recursos disponibles que necesitan defensa, por tener la potencialidad para enlazar las cuencas del Pacífico y Atlántico, siendo todos estos aspectos motivadores para la integración binacional y consecuente integración regional.

De la categorización con la triangulación de los datos se observó la incidencia de la categoría de la integración como la más relevante de todos los aspectos teóricos y de las normas estudiadas, conforme se verifica en el gráfico 1.

Gráfico 1. Análisis de los resultados del Objetivo 1



Fuente: El autor.

#### 4.3 Las condiciones económicas y sociales que presentan las zonas que conformarían el eje Corío-Acre y que benefician al Perú y Brasil

Conforme el Mundial, B. (2015), existen problemas sociales en el Perú que afectan las regiones que no están cercanas a Lima y que muestran una concentración de la sociedad peruana en una sola ubicación, con cerca de mitade de las personas viviendo en la capital, lo que genera una concentración de riquezas en esta región y la necesidad de desarrollar otras áreas en el país.

De esta manera, las áreas que están en el eje multimodal Corío-Acre serán contempladas con desarrollo económico y poblacional de acuerdo con el incremento de la infraestructura del ferrocarril, puerto y aeropuerto, conforme el proyecto inicial presentado por el ingeniero Elvis Jump.



Figura 12. Mapa Eje Multimodal Corío-Acre.

Fuente: Brasil Turiso Jornal (2022).

Las zonas que representan el eje Corío-Acre fueron estudiadas con enfoque en las regiones de Arequipa y Acre, principalmente en las ciudades de la frontera de Brasil con el Perú, Assis Brasil e Iñapari, llegando hasta la región de Arequipa en el Perú dónde existe la intención de construir el puerto Corío.

Fue planeado a partir de la posible viabilidad de la construcción del ferrocarril aprovechándose el trayecto de la carretera Interoceánica o llamada Estrada do Pacífico, las áreas por donde pasa la carretera tienen las siguientes características, conforme COSIPLAN (2013):

- Las áreas tienen ciudades poco desarrolladas económicamente.
- La ruta tiene necesidad de inversiones por los gobiernos regionales para desarrollar la conexión de los medios logísticos y garantizar el fornecimiento frecuente de los productos.
- El narcotráfico es un problema social relevante en esta ruta, lo que ocasiona inseguridad, vínculo de la cadena logística con el narcotráfico, lo que requiere un trabajo integrador entre los gobiernos regionales.
- Por la selva amazónica, la región tiene grandes vacíos demográficos, lo que dificulta la presencia de los gobiernos nacionales y regionales en todas las poblaciones existentes.

- Conforme IEPA (2015), hay presencia de comunidades indígenas en la región, lo que muchas veces ocasiona problemas de licencias medioambientales para inversiones en infraestructura, además de manifestaciones de estas comunidades, por tener influencia de Organizaciones No Gubernamentales (ONG).

De lo expuesto, se observó que existen aspectos económicos y sociales generales que son obstáculos para el desarrollo de inversiones por exigir acciones integradas de seguridad entre gobiernos regionales, pero también nacionales entre Brasil y Perú, principalmente en relación con el combate a las actividades ilícitas, por ser el Perú productor de cocaína y Brasil ser uno de los que más consumen en el mundo. Además de la seguridad, es importante la creación de políticas de Estado con durabilidad y compromiso para la ejecución de proyectos regionales que busquen el desarrollo local. De esta manera los aspectos sociales y económicos fundamentales para la consolidación del eje multimodal Corío-Acre fueron descritos en tres regiones: Arequipa, Acre e Iñapari, siendo las principales ubicaciones que contempla el referido proyecto.

#### ***4.3.1 La región de Arequipa***

Arequipa está localizada al sur del Perú en la cuenca del Pacífico, tiene recursos comprobados por estudios realizados, conforme el documento del Gobierno Regional de Arequipa (2016) que describe las condiciones naturales de la región que permiten la construcción del puerto Corío.

La importancia de la región, conforme relató Elvis Jump en su entrevista, es que esta ubicación tiene potencial para ser una ciudad hub sudamericana, por la concepción ordenada de ferrocarril, carretera, puerto y aeropuerto. Además de eso, resuelve, en parte, el problema de la concentración poblacional en Lima, lo que parece ser un obstáculo para el desarrollo nacional, pues las mejores oportunidades de empleo están en la región de Lima, donde parece que todo el Perú está relacionado al desarrollo de Lima, esto causa graves problemas sociales: pobreza acendrada en las demás regiones, deficientes servicios a la población de Lima, pérdida de oportunidades de inversiones extranjeras en las regiones que tienen potencial natural para el turismo, desagregación social y resentimientos de los ciudadanos de Lima con el resto del país.



Figura 13. Mapa político de Arequipa.

Fuente: Arequipa Perú.org (2022).

Entre los problemas sociales identificados en Arequipa hubo aportes del grupo de alumnos que hicieron un estudio de campo en la región, según lo relatado en la guía de observación de Arequipa, anexo 09, así como las entrevistas realizadas con políticos peruanos y expertos en los temas.

#### Aspectos sociales

De acuerdo con Elvis Jump, la región de Arequipa, así como las demás regiones del Perú no son consideradas como prioridad en relación a las políticas de Estado del Perú, o sea el gobierno nacional tiene su mayor esfuerzo en Lima y se olvida del desarrollo de las otras regiones del país, esto explica problemas existentes que interfieren en el crecimiento económico y social peruano, concentrando cerca del 40% de la población del país en Lima, así explicó Jump que ya ve iniciativas de federalización del país, lo que cree que son consecuencia de estas malas orientaciones políticas.

La congresista Patricia Chirinos Venegas explicó en su entrevista que un proyecto como Corío es sumamente beneficioso para la población regional, incrementando el nivel económico de Arequipa, pero ve la necesidad de

concientizar a las personas sobre proyectos como este, así como explicó Elvis Jump, quien sostiene que es necesario hacer política no solamente con las urgencias evidentes en la sociedad peruana, sino, también, con proyectos de Estado consistentes y mirando hacia un futuro mejor.

La congresista Patricia Chirinos va más allá con una crítica sobre la capacidad política del Perú para consolidar proyectos como este por el tema de la corrupción que avergüenza y genera descontento social, pero se contrapone en relación a la atención que el gobierno nacional debe brindar a proyectos como el de Corío, no explícitamente, pero mencionó que los gobiernos regionales deben ser los protagonistas para asesorar al gobierno nacional en inversiones como esta, sobre todo saber muy bien como estos proyectos van a afectar a las poblaciones locales, pero ratificó que el gobierno nacional es responsable por acuerdos binacionales.

De hecho, tienen problemas regionales, muchas veces relacionados con la necesidad de obtener recursos del gobierno en Lima el desarrollo de Arequipa, pero también como responsabilidad de los gobiernos regionales, todo este proceso involucrado por casos de corrupción, rechazo de problemas regionales para dar prioridad a Lima, falta de políticas de Estado más consistentes, desconocimiento sobre estos temas por parte de la población. Así, los principales problemas regionales que pueden ser minimizados con inversiones como la de Corío fueron retirados de las observaciones hechas en el campo por los alumnos del CAEN en su viaje nacional a Arequipa:

- La pobreza total de la región es de 12%, conforme datos del Instituto Peruano de Economía.

- La tasa de analfabetismo es de 3,1%, abajo de la media nacional que es de 5,6% y Arequipa está con tasa de asistencia inicial a la educación arriba de la media nacional, o sea, 85,5%, cuando la nacional es de 83,4%.

- El índice de asistencia a las primarias actividades educacionales también es más alta que la media nacional, con 93,9% y la del país es de 93,6%.

- Los índices son mejores cuando la educación se aproxima a las universidades, en la secundaria la tasa de asistencia de Arequipa es de 90%, la media nacional es de 84,5%.

- La corrupción, desigualdad social, falta del gobierno, necesidad de leyes y instituciones, son aspectos apuntados por el grupo de alumnos del CAEN que ayudan a la generación de conflictos sociales, normalmente relacionados a la explotación del medioambiente.

- Los principales problemas relacionados con la seguridad, conforme el grupo de alumnos del CAEN relató, son:

1. Socioambientales: presencia de mineros informales, áreas degradadas por residuos sólidos y actividades industriales de curtiembre (contaminación del medioambiente).
2. Otros temas: comunes al gobierno nacional, regional, local y producción ilegal de coca (cerca de 0,7% del porcentual total de los problemas sociales).

#### Aspectos económicos

Existe descontento social con relación al crecimiento económico local que no es ratificado con mejoras para la sociedad, o sea, el PBI de Arequipa fue aumentado a través del tiempo, pero no ha logrado reducir la pobreza, eso no es efectivo para la sociedad en general.

Así, el PBI de Arequipa se ha incrementado en 4% en la última década, con ingresos per cápita de 19,583.00 nuevos soles. Sin embargo, se continúa generando descontento social, pues siguen los problemas sociales, en parte con gastos del gobierno regional para promover resultados positivos en la reducción de la contaminación ambiental, problema que también genera conflictos sociales, además de eso la mala ocupación de la tierra, donde mineros informales pelean con agricultores y criadores de ganado regionales.

Con relación a la contaminación ambiental, el grupo de alumnos del CAEN verificó que hay un pésimo manejo sobre la limpieza de las ciudades, que provoca aumento de los costos y que estos son perjudiciales a la promoción de otros tipos de inversiones más eficientes para la sociedad de Arequipa. Así, el trabajo para consolidar la limpieza de las calles consume parte del presupuesto público que impide la inversión en otras áreas esenciales al sustento de las personas, lo que tenemos es una falta de procesos que busquen el desarrollo local sostenible.

De lo expuesto, con relación a la región de Arequipa, los alumnos investigadores del CAEN proponen oportunidades de mejora en la región, de acuerdo con los aspectos descritos a través de la realización de actividades planteadas para el público, conforme se detalla a continuación:

- Búsqueda de mantenimiento del compromiso de sostener la economía nacional por medio del crecimiento del comercio y actividades formales.
- Mejoría de las inversiones, de la industrialización y de la economía formalizada.
- Incremento de la economía sostenible y gestión ambiental.
- Acuerdos con el fin de promover el comercio con el exterior, aprovechándose la ubicación de Arequipa.

#### 4.3.2 *La ciudad de Assis Brasil en Acre*

La ciudad de Assis Brasil está ubicada en el estado brasileño del Acre, conforme se señala en la figura 14.

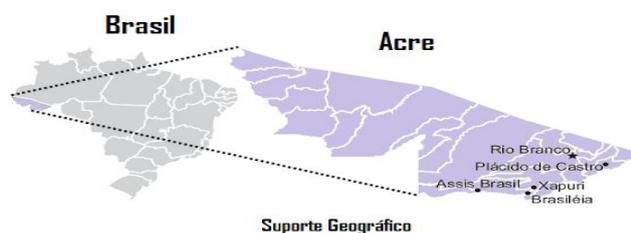


Figura 14. Mapa político de Acre.

Fuente: Suporte Geográfico (2022).

El estado de Acre es uno de los 27 existentes en todo el territorio brasileño, así llaman cada región para los peruanos, corresponde a los estados para Brasil. Esta región hace frontera con el estado de Amazonas al norte y Rondônia al este; y limita con dos países: Bolivia y Perú. Esta área representa menos del 2% de todo el país. La ciudad donde se encuentran las principales instituciones del gobierno es la capital Rio Branco. Pero uno de los municipios del Estado de Acre es Assis Brasil, estratégicamente ubicado en la frontera con el Perú, por donde pasa la carretera Interoceánica.

Conforme los militares brasileños que están ubicados en esta área, se verificó en la guía de observación del Acre, anexo 8, aspectos sociales y económicos de la región, específicamente de la ciudad de Assis Brasil.

Esta ciudad tiene una población, en el último censo de 2020 (IBGE), de 7534 personas, 1,5 habitantes/km<sup>2</sup>. La ciudad hace frontera tripla entre Brasil, Perú y Bolivia, formando una conurbación con el núcleo de poblaciones vecinas, con Iñapari y Bolpebra. El municipio es servido por la carretera BR-317, que es la única carretera que conecta Brasil con el Perú. O sea, esta ciudad tiene importancia por estar ubicada en la divisa de Brasil, Perú y Bolivia.

#### Aspectos sociales

Assis Brasil es muy pequeña, tiene un territorio de 4974,2 km<sup>2</sup> y cuenta con 7534 habitantes según el último censo. La ocupación territorial es de 1,5 habitantes por km<sup>2</sup> en el territorio del municipio. Lo que confirma la baja industrialización local, por ser una ciudad sostenida por actividades agrícolas, pero con problemas sociales que afectan la soberanía nacional.

El sentimiento de inseguridad sigue siendo grande en la población, frente al crimen organizado y las bandas criminales presentes por todo el territorio de la frontera. La situación de crisis económica ha provocado el retroceso de la actividad agrícola, como se ha dicho, el sector de la economía que más emplea a las personas locales.

No hay inversiones en educación local, la reducida perspectiva de crecimiento económico hace que los ciudadanos que tienen mejores condiciones económicas estudien en otras regiones, tales como en la capital Rio Branco. Assis Brasil es una ubicación que se mezcla socialmente con los problemas de Iñapari del lado peruano, eso se identifica con los índices similares del total de población y crímenes regionales, donde tenemos el comercio de entorpecentes, la prostitución de mujeres, bién como la venta de personas al exterior, estos crimines están presentes en la región, poco fiscalizada por ambos gobiernos nacionales e insuficientemente por los gobiernos regionales.



*Figura 15.* Foto aérea de Assis Brasil - Acre.

Fuente: Portal Férias (2022).

#### Aspectos económicos

La ciudad de Assis Brasil tiene a la agricultura, la venta de ganado, la producción de alimentos, la coleta y venta de minerales como los principales labores para sustento de la población, estas son las mismas economías de las demás ciudades de frontera, pero estos datos son referentes a las actividades legales.

La recesión económica también ha perjudicado el comercio en toda la región, lo que contribuye al aumento del número de desempleados. Así, el factor económico sumado al crimen organizado son los principales focos de descontento poblacional.

La precaria infraestructura de transporte, educación, comunicaciones, salud, saneamiento y urbana ha sido un factor creciente de descontento dentro de la población de la región, que se evidencia por el alto descrédito con el segmento político local y por ser un factor de creciente inestabilidad social.

#### **4.3.3 La ciudad de Iñapari en el Perú**

Iñapari está ubicada en Madre de Dios, al costado de Acre en Brasil y Bolivia, en la parte sudoriental del Perú, es un departamento que se encuentra en la selva amazónica, con una posición geoestratégica privilegiada en relación con las demás regiones del país.

Es una región explotada por la minería, donde tiene algunos problemas similares a la región de Acre en Brasil, por ser una zona de frontera con poca

fiscalización del gobierno nacional y regional, presentando problemas sociales y económicos, con poca densidad poblacional e inversiones del gobierno.

Conforme se verificó en la guía de los alumnos del CAEN que hicieron viaje nacional de estudios a esta región, el departamento está formado por tres provincias, once distritos y 314 poblados: Tambopata y Manu con cuatro distritos y Tahuamanu con tres, representando el 42.6%, 32.6% y 24.8% del territorio de Madre de Dios, además de eso, tiene la capital en Puerto Maldonado.

El gobierno regional viene, a través de los años, consolidando su política de ordenamiento territorial, los investigadores constataron que el territorio ya tiene cerca del 91% de sus límites intradepartamentales e interdepartamentales definidos, lo que es un paso adelante sobre las demás regiones del país.

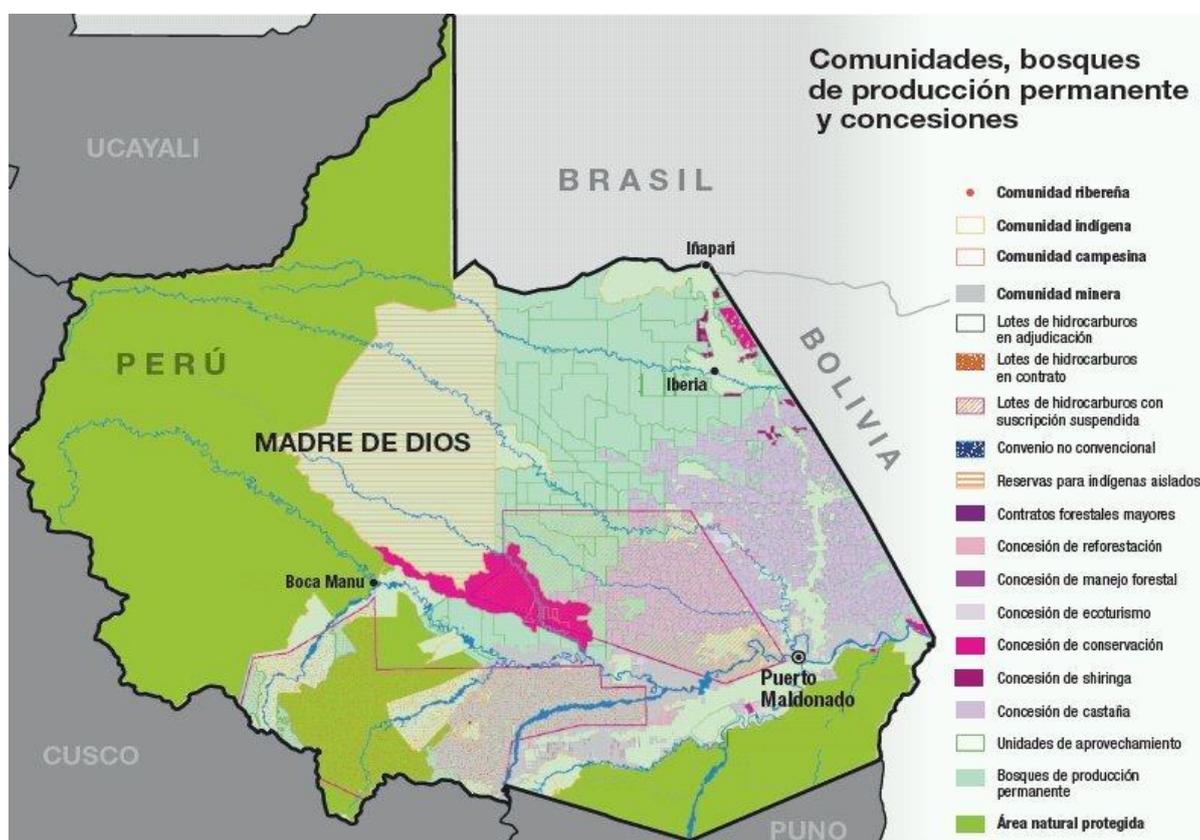


Figura 16. Foto Madre de Dios - Perú.

Fuente: SPDA, Actualidad Ambiental (2022).

La foto muestra la distribución del territorio de Madre de Dios con sus concesiones, su ordenamiento propone controlar actividades de minería ilegal, valorar la legalización de la totalidad de la explotación natural, así como incentivar nuevas inversiones, como las del ecoturismo.

La ciudad de Iñapari está en la parte noreste del mapa, en el área de la frontera tripla con Assis Brasil y Bolpebra, respectivamente en Brasil y Bolivia, conforme fue descrito tiene problemas sociales y económicos que son comunes a estas ciudades.

La población de Iñapari es de 2391 habitantes con una distribución de uno coma cinco habitante por kilómetro cuadrado, muy similar a las poblaciones de sus ciudades vecinas, las cuales tienen libre acceso y comparten los mismos problemas sociales. Así, debemos comprender que son ciudadanos que viven aislados de los problemas de las capitales de sus países, que tienen poco acceso a las políticas de los gobiernos nacionales, normalmente estos son problemas comunes a las ciudades de frontera en América del Sur, por sus ubicaciones lejanas de los grandes centros urbanos, lo que es un factor a ser observado para justificar la integración de estas regiones con mejoras, principalmente en la infraestructura de transporte con el centro del país.

#### Aspectos sociales

Madre de Dios, así como del Acre, tiene sus ciudadanos diferentes de los demás ubicados en los grandes centros urbanos, son pueblos nativos y aún existen en estas regiones poblaciones no conectadas que hablan diferentes idiomas y se sujetan a sus propios modos de vida.

Eso ya es un aspecto disociador que trae dificultad a los gobiernos regionales para estandarizar marcos normativos y hacerlos cumplir en la sociedad. Además de eso, por la escasez de inversiones para el desarrollo local, la población tiene descontento en relación con las políticas de los gobernantes, lo que es un factor que refuerza la necesidad de incremento de inversiones.

Algunos aspectos regionales identificamos que han cambiado después de la construcción de la carretera Interoceánica, lo que sostiene iniciativas, tales como la construcción del ferrocarril, conforme a la investigación realizada por los alumnos del CAEN:

- Ampliación de áreas de producción agrícola y pecuaria, lo que generó más empleos.
- Llegada de personas de departamentos de todo el país en la búsqueda de explotación de oro, lo que aumentó la población regional.

- La atracción regional por personas de otros departamentos, también se debe a la actividad de minería ilegal lo que es un problema para los gobernantes regionales.
- Con el aumento de las inmigraciones, se incrementaron los campamentos ilegales que no tienen fiscalización de las instituciones del gobierno.
- La ciudad de Iñapari es la que tiene menor tasa de pobreza comparada con las demás ciudades de la región, es de 2,1%, pero las oportunidades de mejoría de vida y el atendimento médico no son buenas en todo el departamento, lo que no es diferente en Iñapari.
- Además de la extracción de minério ilícita, otro factor determinante de la pobreza en Madre de Dios es la explotación sexual y laboral de menores de edad en los campamentos que no son fiscalizados por los gobiernos regionales.
- El acceso a la educación es un problema en la región por tener pocas escuelas y centros universitarios, lo que hace que la población sea fácilmente manipulada por no tener instrucción.
- La tasa de analfabetismo es menor que la media nacional del Perú, con 4,9% contra 5,5%.
- La deserción escolar es un factor que preocupa al gobierno regional, principalmente por los niños que trabajan en las minerías ilegales.
- La frecuencia de los alumnos en los establecimientos de educación es baja en relación con la tasa nacional, en el Perú es de 85,2% contra 74% en Madre de Dios en la educación inicial, en la primaria la región llega a estar arriba de la media nacional, pero en la secundaria baja a 84,7% contra 85,6% de la tasa nacional, lo que puede ser deducido por la evasión escolar para el trabajo sexual y en las minerías ilegales.
- Los conflictos sociales existentes en la región están relacionados con las actividades de minería que afectan la seguridad y defensa nacional, son estos: comercio de personas, explotación laboral y sexual, comercio de drogas, bandas criminales y contrabando, lo que genera problemas de crímenes transnacionales y que muchas veces demandan el empleo de las Fuerzas Armadas.

### Aspectos económicos

Los aspectos económicos están relacionados con los sociales en su plenitud, podemos mencionar que la poca importancia para la educación y la deserción antes de completar los ciclos escolares, hacen que tengan pocos trabajadores especializados en la región, además de eso, los costos por la facilidad de manipulación de la sociedad ocasionan graves pérdidas económicas a la población local, así tenemos el contrabando de oro hacia Bolivia y Brasil como un perjuicio a los fondos públicos de cerca de 2500 millones de soles al año.

Madre de Dios está bien en el Índice de Competitividad Regional entre las 25 regiones del Perú. Este índice tiene como referencia los aspectos de infraestructura, educación, economía, labores e instituciones, lo que confiere la necesidad de mejoras para la población local. Con relación a los aspectos económicos, las oportunidades de mejora pueden ser las siguientes:

- Retoma de proyectos de inversión postergados, tales como estudios del potencial aurífero.
- Control de la explotación ilegal en las minerías, lo que trae los siguientes impactos negativos: destrucción de bosques, de tierras agrícolas, evasión de impuestos, tráfico de combustibles, de drogas y reducción del turismo ambiental.

Los aspectos positivos en la economía de Madre de Dios y que pueden ser aprovechados para una propuesta de desarrollo sostenible son:

- Las actividades de minería legal.
- La explotación legal del oro.
- Las exportaciones agrícolas y la pesca.
- Las explotaciones de madera.

Estas actividades económicas, cuanto más se encuentren legalizadas y fiscalizadas por los gobernantes de las ciudades locales, más desarrollo traen a ciudades como Iñapari, insertada en el contexto regional con los mismos problemas evidentes en Madre de Dios. De esta forma se creará una posibilidad de implantación de una política para el desarrollo regional sostenible que sea eficiente, diferente de los planes actuales que no tienen resultados visibles ante la sociedad.

#### 4.3.4 Análisis comparativo entre los aspectos económicos y sociales de Arequipa, Assis Brasil e Iñapari

Los aspectos comunes y discordantes de lo estudiado en las regiones que soportan el pasaje del ferrocarril, consolidándose el eje multimodal Corío-Acre, fueron destacados en la tabla 3 con la finalidad de mostrar una visión macro de las posibilidades del eje multimodal y de las oportunidades que una inversión de este tipo pueda traer para Brasil y Perú, con la posterior participación de Bolivia.

Tabla 3. *Puntos comunes y discordantes sobre los aspectos sociales*

| Integración Binacional Brasil-Perú |   |  |
|------------------------------------|---|--|
| Regiones y ciudades                | Elementos comunes   | Elementos discordantes con relación a las demás regiones               |
| Arequipa, Iñapari y Assis Brasil   | Descontento de la población con la calidad de vida regional.  |  |
| Arequipa, Iñapari y Assis Brasil   | Falta de inversiones de los gobiernos nacionales.   |  |
| Arequipa, Iñapari y Assis Brasil   | Bajo nivel de la educación, principalmente de la superior.  |  |
| Iñapari y Assis Brasil             | Relevantes problemas de frecuencia a la escuela por el empleo ilegal de los niños.                  |  |
| Iñapari y Assis Brasil             | Explotación sexual y trata de personas, así como contrabando, tráfico de drogas y bandas criminales |  |
| Iñapari y Assis Brasil             | Baja densidad poblacional   |  |
| Arequipa                           |   | Alta densidad poblacional comparada con Iñapari y Assis Brasil         |
| Arequipa                           |   | Más favorable para incremento de actividades escolares para los niños. |
| Iñapari y Assis Brasil             | Mayor presencia de comunidades nativas  |  |
| Arequipa                           |   | Más oportunidades de empleos legalizados                               |
| Iñapari y Assis Brasil             | Mayor presencia de comunidades no conectadas con los gobiernos                                      |  |
| Arequipa                           |   | Tendencias a ser una región menos violenta                             |
| Arequipa                           |   | Mayor desarrollo social  |

Fuente: Elaboración propia

Las comparaciones de la tabla 3 fueron hechas en base a los aspectos sociales existentes en la región de Arequipa y en las ciudades de Iñapari y Assis Brasil, o sea, dos regiones en el Perú y una en Brasil. Sin embargo, tenemos en cuenta que además de que Arequipa e Iñapari pertenecen al Perú, existen más aspectos comunes entre Iñapari y Assis Brasil, por la proximidad y la frontera en que yacen, determinando casi los mismos problemas y una tendencia a mezclar las poblaciones.

Diferente y distante de Madre de Dios, Arequipa tiene sus problemas sociales que son reflejos del Perú, comunes a Iñapari, pero amenizadas por mejores infraestructuras y urbanización existente. Además de eso, los recursos son similares, pero las costumbres de la población, por su ubicación en el litoral del país, hacen de Arequipa una región más promisoría que Madre de Dios, aún más en caso se consolide la inversión de la construcción del puerto Corío, que junto con el ferrocarril que también pasará por Iñapari y Assis Brasil, traerá más desarrollo a las poblaciones locales.

Es importante tener en cuenta que además de que Arequipa sería la región más beneficiada con la construcción del puerto y, consecuentemente, con el eje multimodal, solamente con la creación de puertos secos y hasta un futuro desarrollo de trenes de pasajeros, es que las regiones de fronteras serán también desarrolladas, es decir, no sirve un ferrocarril que pase por la región sin aprovechar la carga que esta pueda llevar a otras regiones de América del Sur o hasta la importación de mineral para el continente asiático, solamente así la población será beneficiada.

Tabla 4. *Puntos comunes y discordantes sobre los aspectos económicos*

| Integración Binacional Brasil-Perú |   |  |
|------------------------------------|---|--|
| Regiones y ciudades                | Elementos comunes   | Elementos discordantes con relación a las demás regiones |
| Arequipa, Iñapari y Assis Brasil   | Falta de inversiones de los gobiernos nacionales.   |  |
| Arequipa, Iñapari y Assis Brasil   | Bajo nivel de desarrollo tecnológico.   |  |
| Arequipa, Iñapari y Assis Brasil   | Actividades económicas de bajo valor agregado al PBI nacional, tales como pecuaria, agricultura y pesca |  |

|                                  |  |   |
|----------------------------------|--|---|
| Arequipa, Iñapari y Assis Brasil | Poca inversión industrial.   |   |
| Arequipa, Iñapari y Assis Brasil | Presencia de minería ilegal y actividades ilícitas como fuente de renta para la población local. |   |
| Arequipa                         |  | Mayor desarrollo económico que las otras regiones.            |
| Arequipa                         |  | Infraestructura mejor para atracción de inversiones privadas. |
| Iñapari y Assis Brasil           | Menor control de los gobiernos sobre las actividades económicas.                                 |   |

Fuente: Elaboración propia

Las comparaciones sobre los aspectos económicos de Arequipa, de Iñapari y Assis Brasil hechas en la tabla 4, muestran un mayor potencial con tendencia de desarrollo para la región de Arequipa, pero presentó más aspectos económicos comunes a las poblaciones vecinas de Iñapari y Assis Brasil, lo que coincide por la misma ubicación geográfica.

Las ciudades de Iñapari y Assis Brasil tienen mayor presencia de actividades económicas ilegales, lo que es normal en una zona de frontera, tales como trata de personas, tráfico de drogas, explotación sexual y laboral de menores, combinado con la existencia de bandas criminales.

Todas estas regiones presentan carencia de prioridades en inversiones de los gobiernos nacionales, lo que es un punto a favor para el convencimiento al nivel nacional del desarrollo de inversiones para equilibrar la vocación del Perú como país de concentración poblacional en Lima.

La potencialidad social y económica que favorece las inversiones en la región está justamente de acuerdo con sus debilidades, pues estas proporcionan mano de obra barata, por no ser especializada, lo que favorece a las contrataciones para labores en obras, como por ejemplo la construcción de un ferrocarril, es diferente hacerlo en una región donde no hay población, seguramente los gastos son mayores.

Los recursos naturales existentes en estas regiones, muchos pueden ser exportados hacia Asia, tales como los minerales y oro, con enlace mayor y más eficiente de los transportes, aumenta la población, como se ha visto después de la edificación del vial terrestre Interoceánico, distribuyendo mejor la sociedad con la

ocupación de los vacíos poblacionales y atrayendo desarrollo para el sector de prestación de servicios. Todas estas conclusiones parciales fueron determinadas de los aspectos evidenciados en las tablas 3 y 4, lo que permitió determinar la potencialidad económica y social del eje multimodal Corío-Acre.

#### **4.3.5 La potencialidad económica y social del eje multimodal para la integración binacional**

La tabla 5 explica los principales aspectos que determinan la potencialidad para la construcción de un futuro proyecto de importancia como es la construcción de un eje multimodal entre las regiones de Corío y Acre.

Tabla 5. *Categorización de la potencialidad económica y social del eje multimodal*

| Aspectos económicos y sociales favorables para el desarrollo del eje multimodal Corío-Acre |                        |  |   |   |
|--|------------------------|--|---|---|
| Temas  | Categorías             | Arequipa   | Iñapari   | Assis Brasil (Acre)   |
| Aspectos sociales  | Población              | Más cantidad lo que favorece para la construcción de infraestructura de puerto y aeropuerto  | Pequeña e irrelevante comparada con la población de Madre de Dios, pero favorece por no ser una región inhóspita.     | Pequeña e irrelevante comparada con la población de Acre, pero favorece por no ser una región inhóspita.              |
|  | Educación              | Nivel bajo, pero favorece por ser una oferta de servicio no especializado.   | Nivel bajo, pero favorece por ser una oferta de servicio no especializado.  | Nivel bajo, pero favorece por ser una oferta de servicio no especializado.  |
|  | Seguridad y defensa    | Justifica inversión en la región por proyectar el puerto en la cuenca del Pacífico como oposición al puerto chileno de Mejillones. | Justifica la inversión por necesitar de la presencia del Estado en la región para controlar las actividades ilícitas. | Justifica la inversión por necesitar de la presencia del Estado en la región para controlar las actividades ilícitas. |
| Aspectos económicos  | Actividades económicas | Necesidad de la inversión del Estado para mantener el desarrollo nacional  | Necesidad de la presencia del Estado en el control de las actividades ilícitas, principalmente de la                  | Necesidad de la presencia del Estado en el control de las actividades ilícitas,                                       |

|  |                    |  |  |   |
|--|--------------------|--|--|---|
|  |                    | por medio de la construcción de una ciudad hub logística para América del Sur.   | minería, para evitar la evasión de divisas.  | principalmente de la minería, para evitar la evasión de divisas.  |
|  | Recursos Naturales | Ubicación estratégica que sostiene la construcción de un megapuerto con características de una ciudad hub que permite el envío de carga sudamericana hacia el continente asiático. | Existencia de recursos naturales que pueden ser más explotados por los gobiernos regionales y federales en conjunto con políticas nacionales y binacionales, lo que favorece el desarrollo del Perú. | Existencia de recursos naturales que pueden ser más explotados por los gobiernos regionales y federales en conjunto con políticas nacionales y binacionales, lo que favorece el desarrollo de Brasil. |

Fuente: Elaboración propia

Los aspectos abordados en la tabla 5 llevó a la triangulación de los aspectos sociales y económicos existentes en tres regiones importantes que son base para la construcción del eje multimodal Corío-Acre.

Los datos levantados por los investigadores y por los entrevistados presentaron que las debilidades existentes en las regiones son fortalezas que justifican la necesidad de inversión tanto del gobierno nacional como del gobierno regional, así como las desigualdades sociales, los vacíos demográficos, las explotaciones ilegales, los desvíos de riquezas, las actividades criminales, la necesidad de mayor aprovechamiento de lo que hay de la naturaleza y la oportunidad de mano de obra barata regional, son oportunidades que incrementan el potencial del eje multimodal Corío-Acre, serán tenidas en consideración, pues superadas puedan propender un desarrollo sostenible local y consecuente desarrollo nacional.

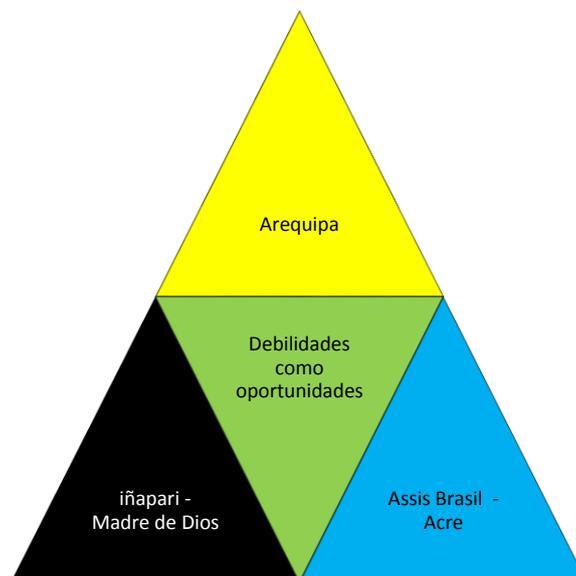


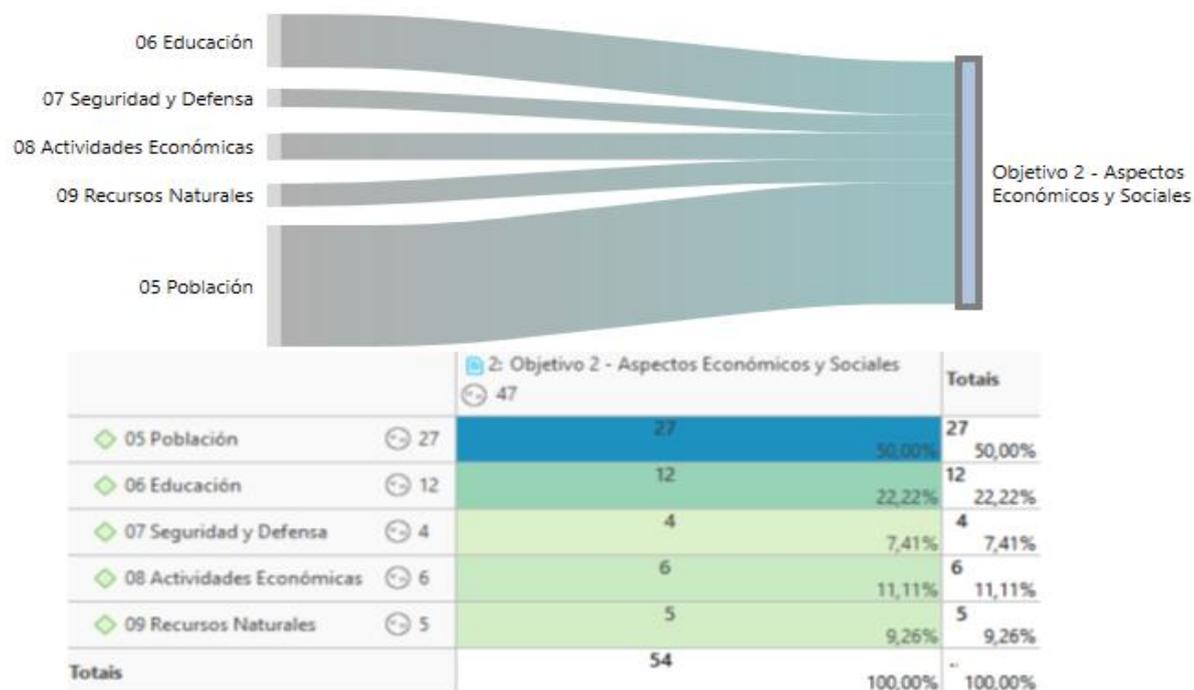
Figura 17. Triangulación: potencialidades sociales y económicas del eje multimodal Corío-Acre.  
Fuente: Elaboración propia.

Esta triangulación hecha con Arequipa, Madre de Dios y Acre concluyó que las debilidades existentes son mayores que las oportunidades, pero ambas son importantes para la propuesta de inversión en la construcción de un eje multimodal entre estas regiones.

Conclusión parcial: los principales aspectos sociales y económicos que conformarían la construcción del eje multimodal Corío-Acre, beneficiando al Perú y Brasil, son relacionados a las debilidades sociales y económicas existentes en estas regiones, que se justifica por la ausencia del Estado en un área de muchas riquezas naturales, lo que facilita el desvío de riquezas para otros países y compromete la seguridad y defensa de Brasil y el Perú en la medida que no hay un combate a los crímenes transnacionales existentes.

Aun así, de acuerdo con las categorías determinadas en el presente objetivo, el gráfico 2 determina que la población y la educación son las categorías que deben tener más atención por cuanto están relacionadas a los factores económicos y sociales.

Gráfico 2. Análisis de los resultados del Objetivo 2.



Fuente: El autor.

#### 4.4 La infraestructura, potencialidades y limitaciones existentes en el Perú y Brasil

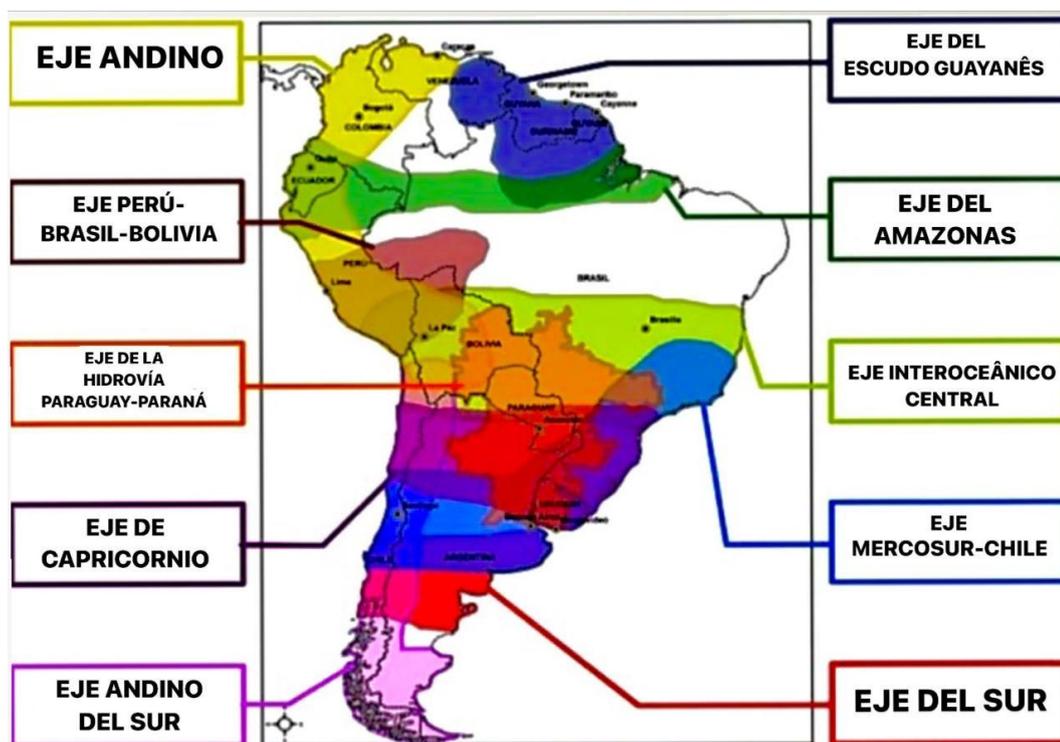
La infraestructura existente en el Perú y Brasil fue la referencia para observar las potencialidades y limitaciones de un proyecto que tiene como objetivo integrar binacionalmente los dos países para promover una reducción de costos de carga.

Debe comprenderse para qué sirve la importancia que el Perú y Brasil tengan su integración territorial consolidada, esto es un problema crucial, por ejemplo, después de la edificación de la carretera Interoceánica donde el Acre aún era una región aislada del resto del Brasil, es decir, no tenía totalmente integrado su territorio hacia la cuenca del Pacífico, lo que solamente se hizo realidad en el 2021 con la consolidación del puente del Abunã sobre el río Madeira.

Para aclarar la situación de la infraestructura de Brasil y el Perú se realizó un estudio de las carreteras existentes en los posibles caminos del eje multimodal, de los ferrocarriles y de los puertos, haciéndose una revisión complementada con los datos obtenidos en los documentos existentes, en la bibliografía, en las entrevistas y en las guías de observación.

El proyecto de construcción del eje multimodal Corío-Acre no sirve si no contempla las regiones del Perú y Brasil con posibilidades de transporte de sus cargas hacia el Atlántico y el Pacífico. Esto ya fue idealizado desde el siglo pasado con la IIRSA y ya se tienen las ideas planificadas. Conforme explican las teorías de los estudiosos Contreras en el Perú y, sin nombrarlas como IIRSA, pero con las mismas ideas de este proyecto, el geopolítico brasileño Mário Travassos.

La IIRSA tiene muchos ejes planificados que buscan la integración entre los países de Sudamérica, así se observó en el mapa de la presentación hecha por el ingeniero Elvis Jump, donde existen nueve ejes destacados que proponen posibilidades de transporte de cargas en el continente y que llevan a los puntos de salida de América del Sur, por medio de los principales puertos existentes. Así, el presente estudio fue limitado al eje Interoceánico Central.



*Figura 18.* La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica  
Fuente: Elaboración Ing. Elvis Jump Gómez.

El eje Interoceánico Central tiene características que facilitarían su elección como eje principal para desarrollar el proyecto de cohesión binacional, así, en la figura 19 se hizo una comparación de su territorio y población total con los principales ejes IIRSA de la región, determinando ventajas de este eje.

Hay que explicar que el Ing. Elvis Jump hizo una comparación entre los principales ejes IIRSA, donde el eje Interoceánico Central es el que más tiene territorio y población, desestimando el eje Mercosur Chile, que busca una integración con otras regiones, también importantes pero, geográficamente, ubicadas más al sur con relación al puerto Corío, por integrarse hacia el puerto de Mejillones, lo que es una desventaja por la cabida que tiene este puerto que no está acreditado a recibir buques de ultra capacidad que son cargueros de contenedores y sirven para transporte de cargas, tales como la producción de soya brasileña.

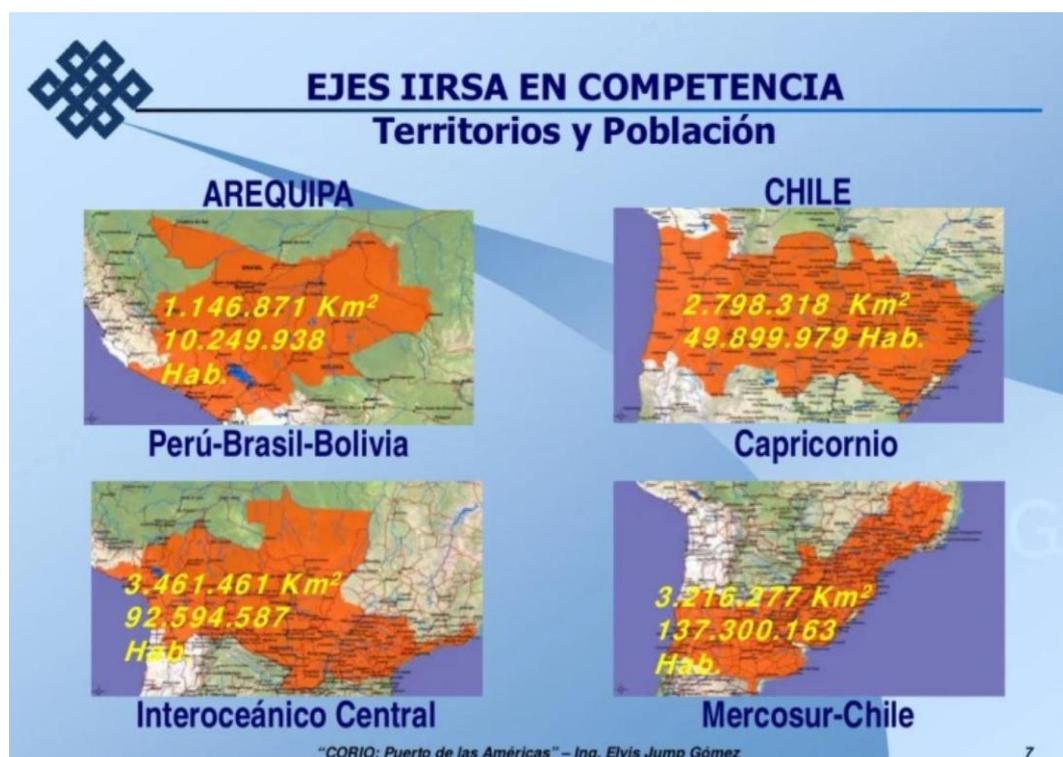


Figura 19. Comparación entre los principales ejes IIRSA de la región.

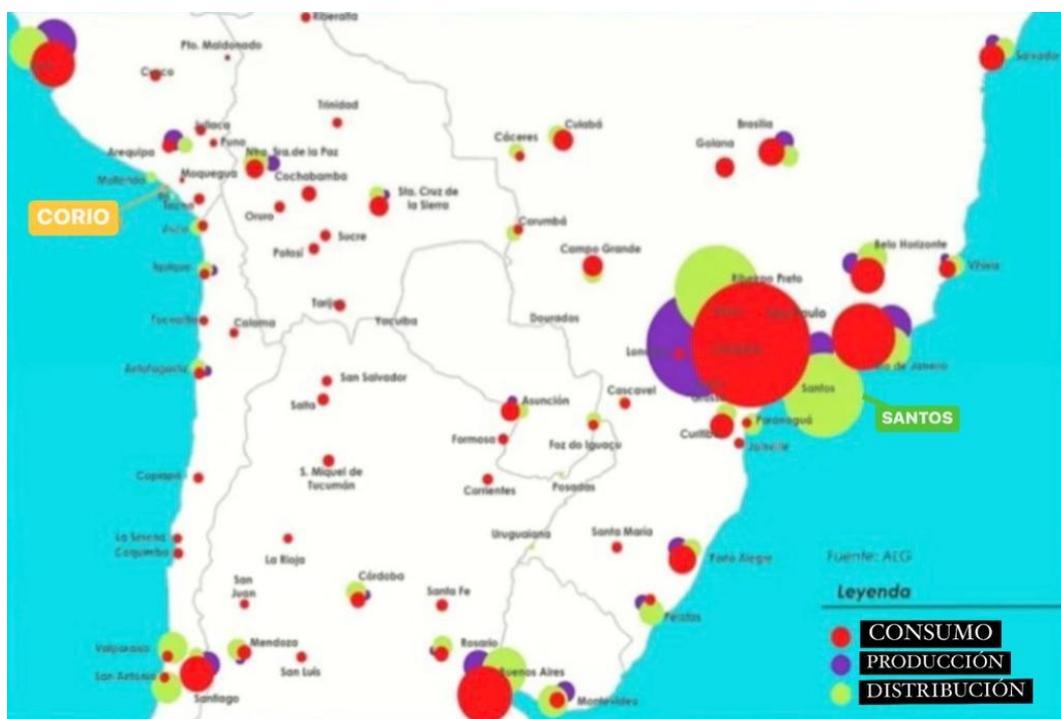
Fuente: Elaboración Ing. Elvis Jump Gómez.

Así, el eje Interoceánico Central tiene 92'594,587 hab. ubicados en un territorio de 3'461,587 km<sup>2</sup>, solamente superado por el eje Mercosur - Chile, pero sí comparado con los ejes Perú-Brasil-Bolivia y Capricornio, tiene ventajas destacadas con relación a su territorio y cantidad de población, es decir, los beneficios de una inversión como el eje multimodal Corío-Acre van a contemplar una mayor cantidad de personas.

Es claro que los estudios de integración deben tener en cuenta que no terminan una verdad plena, pues los beneficios son distribuidos para regiones alrededor por

medio de la infraestructura que enlaza con el eje multimodal, así que termina beneficiando directamente a las poblaciones del eje principal, pero indirectamente a las demás regiones de América del Sur, lo que supone que el eje multimodal tendrá la cualidad de interiorizar la logística para todo el territorio de América del Sur, integrando y promoviendo eficiencia en los transportes regionales.

Con relación a los centros de distribución, de producción y de consumo del mercado continental, el Ing. Elvis Jump determinó en la figura 20, parte de su presentación, la intensidad de que estas actividades son realizadas de acuerdo con las diversas regiones del continente sudamericano, de este mapa fueron retiradas algunas consideraciones.



*Figura 20.* Centros de Actividad Económica del Mercado Continental.

Fuente: Elaboración Ing. Elvis Jump Gómez.

El mapa nos describe, en rojo, las áreas de consumo del continente, de azul las áreas de producción y de verde las áreas de distribución. De acuerdo con el tamaño de los círculos se determinó la intensidad con que son realizadas este tipo de actividades, así tenemos que en la región sureste de Brasil hay una gran concentración de centros de consumo, producción y distribución, como principal ubicación de distribución está el puerto de Santos, con vocación para la cuenca del Atlántico.

Por otra parte, por el Pacífico tenemos Perú y Mejillones, los centros de actividades económicas más intensas de esta región. Pero Corío no está ubicado en estas zonas, lo que ratificó las palabras de Elvis Jump en la entrevista realizada, cuando explicó que Corío no es interesante para el Perú desde la distribución de carga, pues no es una región ubicada cerca de las zonas de producción y consumo del país, pero cuando observamos la ubicación geográfica de Corío, comparándola con la cuenca del continente asiático y el puerto de Santos, tenemos una ventaja geoestratégica para el desarrollo de una ruta comercial importante para el hemisferio sur, conforme podemos observar en la figura 21.

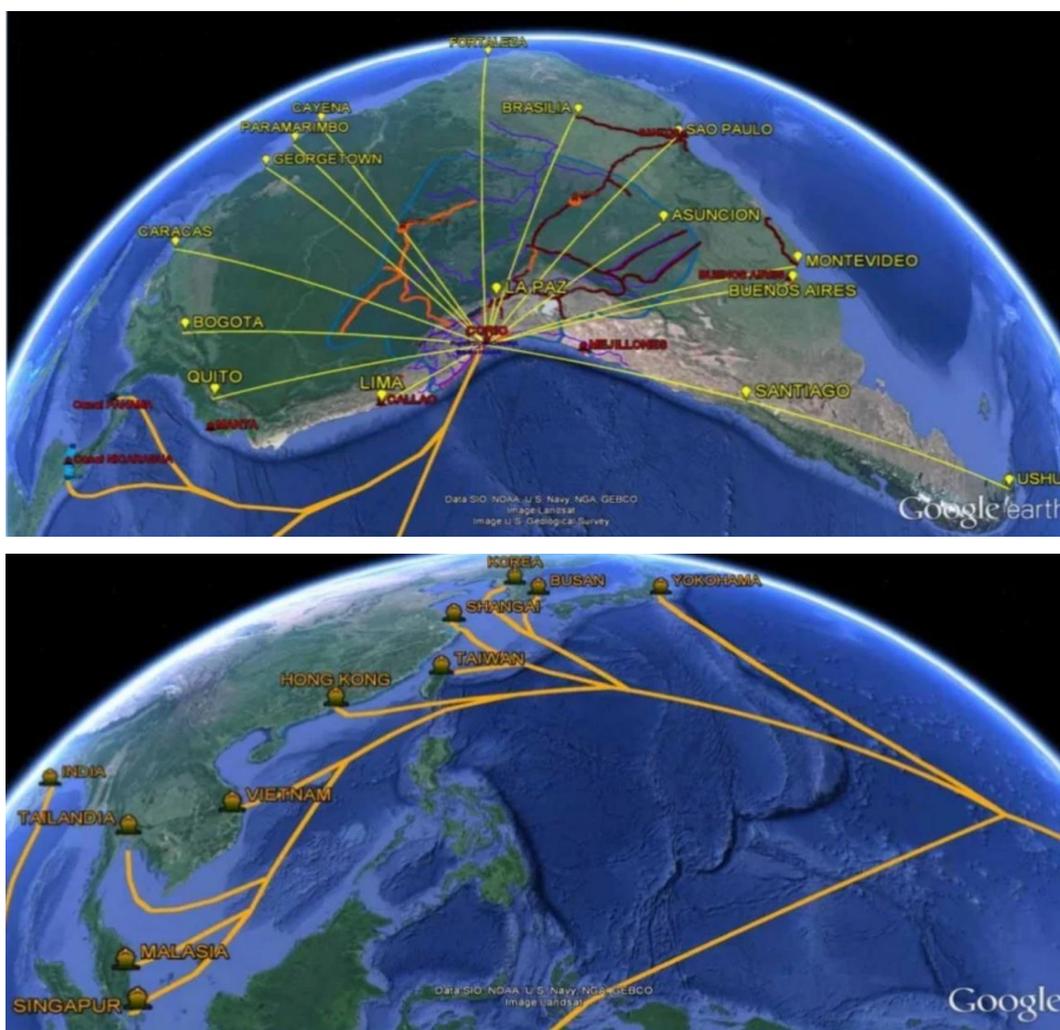


Figura 21. Conectividad continental y con Asia del puerto Corío

Fuente: Elaboración Ing. Elvis Jump Gómez.

Las figuras nos muestran la conectividad del puerto Corío con relación al interior del continente sudamericano y con relación al continente asiático, así tenemos las ventajas de Corío, por estar localizado en el “heartland” de Sudamérica

y más allá de lo que explicó el geopolítico peruano Contreras, es una ubicación central en el corazón del hemisferio sur.

De lo expuesto, se analizó la infraestructura existente en Brasil y en el Perú que sostiene las conectividades para una futura construcción del eje multimodal Corío-Acre, además de ser entre estas dos ubicaciones, este eje está insertado en un eje IIRSA, conforme lo explicado soporta un enlace mucho mayor que es el enlace del Atlántico con el Pacífico. Así que, por estar todo relacionado, se analizó la parte brasileña hasta el puerto de Santos, pues sin esta integración no será posible la construcción del eje Corío-Acre. Además de eso se analizó la parte del Perú desde Iñapari hasta Arequipa y, finalmente, la infraestructura específica de Corío para la construcción de una ciudad hub logística.

#### ***4.4.1 La infraestructura en Brasil***

La preocupación de integrar la infraestructura de transportes de Brasil y en una segunda fase, realizar la integración con los demás países sudamericanos, es una realidad existente en los gobiernos brasileños desde el inicio del siglo pasado.

Estudiosos como Mário Travassos contribuyeron con sus ideas de integración para el surgimiento de las políticas de desarrollo de las infraestructuras de Brasil, así, en la década de 1960, en ocasión de los gobiernos militares, la integración del territorio nacional fue hecha por los militares, como consecuencia de las teorías de integración enseñadas en las escuelas y explicadas en este estudio.

De esta manera hubo prioridad para la integración por carreteras, por tener inicialmente un menor costo, pero en una segunda etapa la integración fue por ferrocarriles. No es raro que pueden ser aprovechadas las carreteras construidas para planificar futuros ferrocarriles, pues el proyecto es más factible por ya tener licencias ambientales y, de acuerdo con Elvis Jump, reducen la presión que las carreteras hacen al medioambiente con la polución que ocasionan los autos, lo que no pasa con los trenes.

Así, la infraestructura de Brasil fue analizada desde el puerto de Santos hasta Assis Brasil, en Acre, con la división por carreteras y ferrocarriles.

Las carreteras

Conforme Martins, F., Soares, V., & Commarata, F. (2013), el Brasil tiene que mirar hacia una integración en todo el territorio sudamericano, pero para eso es



transportes de contenedores en el mundo son gestionados por medio de grandes hub logísticos y estos están ubicados en el hemisferio norte.

Como ejemplo de infraestructura integrada se verificó en los mapas de los EE. UU. una situación que sería ideal para el desarrollo de América del Sur, conforme se presenta en la figura 23, las carreteras en buenas condiciones, integrando las dos cuencas oceánicas.



Figura 23. Sistema de carreteras de EE. UU.

Fuente: Martins, F., Soares, V., & Commarata, F. (2013).

Las condiciones de la infraestructura brasileña fue comprobada en el site del Ministerio de la Infraestructura que tiene el Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes (DNIT), principal gestor de esta infraestructura.



Figura 24. Mapa de las carreteras federales.

Fuente: Ministério da Infraestrutura (2020).

La figura 24 describe que aún hay una mala distribución de las carreteras brasileñas, señaladas de rojo, lo que se observó es una falta de carreteras al oeste del país comparada con la región este, justificado principalmente por la ubicación brasileña para el Atlántico y por la gran concentración industrial en São Paulo y Rio de Janeiro.

La región oeste es fundamental para el eje multimodal Coríó-Acre, pues es un pasaje del territorio brasileño hacia el peruano y boliviano, donde el proyecto IIRSA consolidó la construcción de la carretera Interoceánica. Así, fue importante delimitar la ruta que enlazaría Santos hacia el futuro puerto Coríó con el objetivo de verificar la viabilidad de desarrollo de este proyecto.

La ruta principal es la carretera BR-364 que tiene punto de partida en el estado brasileño de São Paulo, pasando por Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Rondônia y Acre, frontera con el Perú. Conforme a la entrevista realizada con la doctora Ângela Pimenta, representante del Ministério de Agricultura de Brasil, por su recorrido hecho en la carretera Interoceánica la autoridad destacó la medida del ancho de la carretera, pequeña para el transporte de cargas pesadas, falta de ubicaciones para que los conductores de los camiones descansen, pero identificó que la parte que pasa por el Perú está mejor mantenida que la parte de Brasil, que coincide con la carretera llamada BR-364, identificada en el mapa que sigue (figura 25).



Figura 25. La carretera BR-364.

Fuente: Wikipedia (2022).

## Los ferrocarriles

Conforme a Massa (2020), se verificó que este sector no tuvo inversiones como el sector de las carreteras, pero en los últimos años algunos proyectos están siendo aplicados para el desarrollo de los ferrocarriles en el país. Así, tenemos tres grandes proyectos en ejecución: el Ferrogrão, el Ferroeste y el ferrocarril Norte-Sul.

El Ferrogrão es importante por tener la finalidad de transportar la producción de granos que, actualmente, está concentrada en la región sureste del país, este proyecto es un complemento que permitirá la disminución de los precios de transporte y el incremento de la distribución de la infraestructura para otras regiones, no solamente enlazadas con el puerto de Santos.



*Figura 26.* Proyecto Ferrogrão (EF-170).

Fuente: Massa (2020).

La figura 26 identificó el tramo principal del ferrocarril del proyecto Ferrogrão que es limitado por ubicaciones estratégicas en la producción de granos del agronegocio brasileño, las ciudades de Miritituba y Sinop, en las regiones de Pará y Mato Grosso, posibilitando el transporte de granos hacia el norte del territorio brasileño, lo que se aproxima a la región de Acre, frontera con el Perú.

El Ferroeste es otro proyecto, según Massa (2020) está calificado en el Programa de Parcerias de Investimentos do Governo Federal (PPI), programa que involucra contratos entre el gobierno y empresas privadas, similar al citado por el ingeniero Elvis Jump en la entrevista, como el caso de empresas chinas en Corío.

Este proyecto realizará el enlace de la región de Dourados en el estado de Mato Grosso do Sul con el importante puerto de Paranaguá en el estado de Paraná, con cerca de 1370 km, siendo más un tramo para descentralizar los transportes de la región sureste de Brasil y viabilizar la conexión de la región norte.



Figura 27. Proyecto Ferroeste.

Fuente: Massa (2020).

El proyecto de construcción del ferrocarril Norte-Sul (FNS) es grandioso pues tiene el objetivo de enlazar el norte con el sur del Brasil, conectándose con diversos tramos menores existentes, posibilitando un gran desarrollo de este tipo de transporte en el país, con previsión para tener cerca de 4100 km, pasando por los siguientes estados: Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Goiás, Maranhão y Tocantins, conforme se presenta en la figura 28, donde se verificó la importancia para Brasil de integrar el norte con el sur por ser necesario el transporte de productos de las principales regiones agrícolas hacia el puerto de Santos, ese es el plan del gobierno que está en curso, pero no excluye la posibilidad de integrar esta red de ferrocarriles con una futura red del este para el oeste del país, lo que el gobierno también parece ver como importante.



Figura 28. Proyecto Ferrovía Norte-Sul (FNS).

Fuente: Massa (2020).

Según COSIPLAN (2017), la vía entre el Atlántico y el Pacífico considerada desde São Paulo hasta la cuenca del Pacífico por medio de la conexión del puerto de Santos con Mejillones en Chile, es la planificada y expuesta en la figura 29.

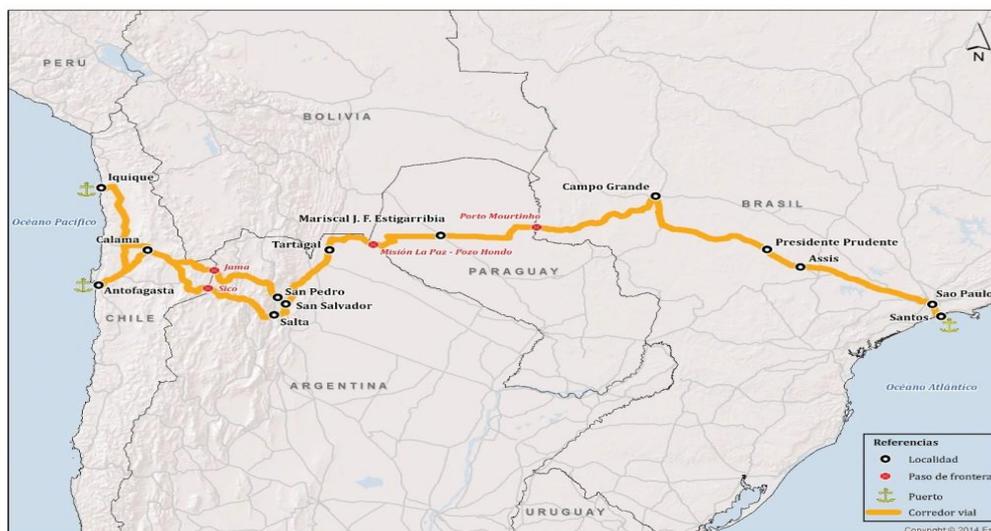


Figura 29. Proyecto IIRSA (Santos - Mejillones).

Fuente: COSIPLAN (2017).

Los documentos del COSIPLAN muestran que este proyecto se encuentra en ejecución, pasando por cuatro países hasta llegar a Mejillones y Antofagasta en Chile, siendo firmado por los presidentes de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile en 2015, y motivado por la IIRSA.

Los acuerdos fueron firmados y consolidados con la creación de un grupo de trabajo en 2016 con la realización de estudios universitarios en Chile y Brasil con análisis de impactos económicos y sociales en las comunidades que están ubicadas en el trayecto del eje, siendo un ejemplo para el futuro desarrollo del eje multimodal Corío-Acre.

De este proyecto fueron extraídas las siguientes enseñanzas:

1. Idealización de proyectos de construcción de centros logísticos, con parques industriales en Salta y Jujuy.
2. Desarrollo de capacidades en los puertos de Mejillones y Antofagasta.
3. Edificación del puente entre Brasil y Paraguay (ya realizado).
4. Aspectos técnicos, como gestión coordinada de fronteras, acuerdos de libre comercio, metas para conclusión de obras y desarrollo de estudios universitarios.

La parte brasileña de este proyecto está siendo incrementada con los tramos ya mencionados que realizan la conexión del oeste del país con la región sureste, ubicación del puerto de Santos, que ya tiene obras en su alrededor para realizar mejorías en la infraestructura cercana al puerto y la eficiencia de sus servicios. Esto no debe ser visto como un obstáculo para la realización del proyecto Corío-Acre, sí como una oportunidad de aprovechar la infraestructura que está siendo desarrollada para realizar la conexión del eje multimodal de Brasil con el Perú.

Conforme a la lista de proyectos de IIRSA en COSIPLAN (2011), se planeó, con un valor total de 383 millones de dólares, el desarrollo de infraestructura de transportes en el eje Interoceánico Central, pero este solamente contempla la mejora de la conectividad vial entre Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay y Perú, con importancia para los siguientes proyectos: mejora vial del eje interoceánico y del ferrocarril en el tramo boliviano. El ingeniero Elvis Jump mencionó en su entrevista la existencia de estos proyectos, así como la facilidad de integración de los tramos ferroviarios de Brasil, primero con Bolivia y de Bolivia con el Perú.

Además de eso, se verificó la siguiente situación del tramo de Brasil hasta Bolivia, conforme a la figura 30, llamado Ferrocarril Transcontinental Brasil-Perú (Fetab), con recorrido desde Santos, pasando por Acre, Pucallpa, Tingo María y Bayóvar.

En la figura se observan dos soluciones de ruta para la construcción del ferrocarril, una señalada de verde que no pasa por Bolivia y fue seleccionada por las empresas chinas por ser menos costosa. Sin embargo, fue rechazada por los peruanos por tener algunos obstáculos, según Elvis Jump, afirma en su entrevista que la Sierra del Divisor, área de ubicación en la selva con importante reserva de preservación del medio ambiente, impide licencias ambientales, al revés, los chinos argumentaron que por el sur sería inviable por los costos, pues se tiene que pasar grandes altitudes, lo que prácticamente duplica el valor del proyecto. Con todos estos aspectos el proyecto se encuentra estancado.

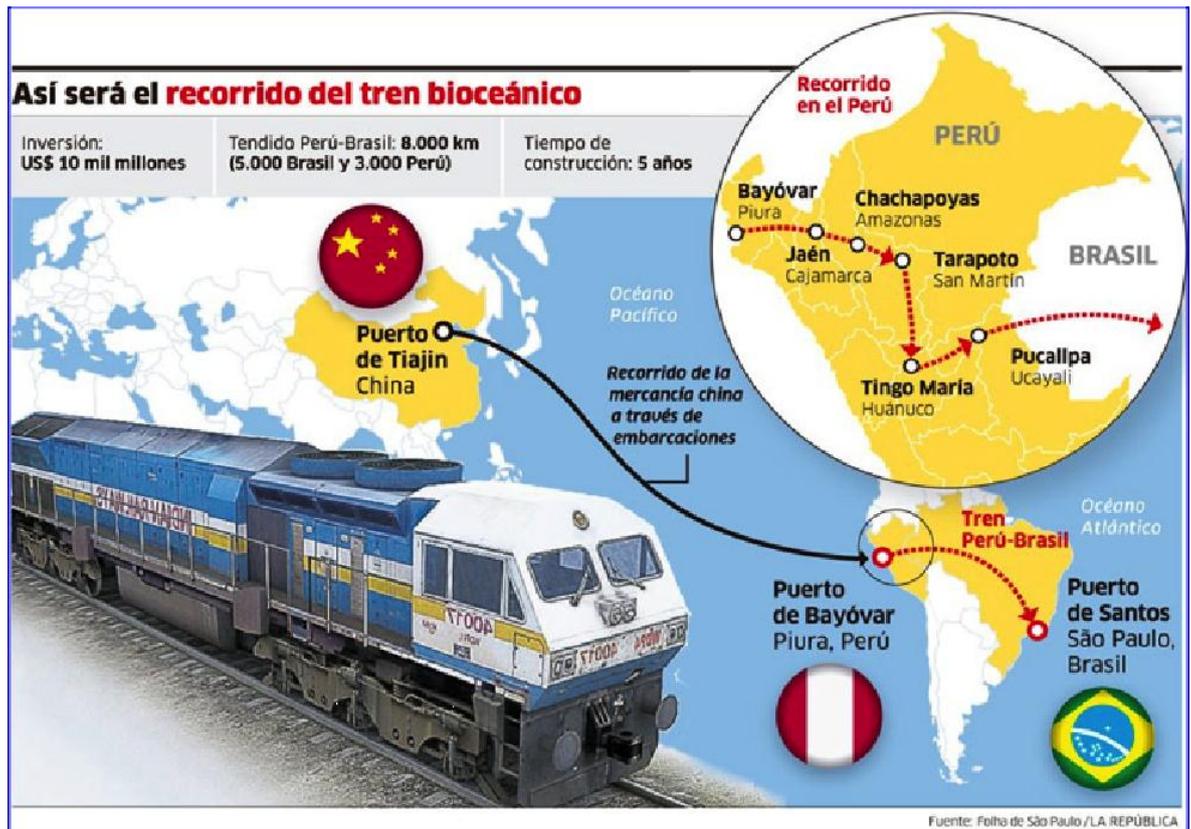


Figura 30. Proyecto IIRSA Tren entre Brasil y Perú.

Fuente: Lampadia (2016).

Se verificó que en la parte de ferrocarriles brasileños hasta la región de Mato Grosso do Sul, el país ya tiene listo tramos para realizar la conexión con el Perú, sea por medio de Bolivia en la ruta sur o directo por el Perú en la ruta del norte. Entretanto, por las conclusiones de los estudios chinos, este proyecto no fue realizado y, actualmente, conforme se ha explicado anteriormente, el gobierno brasileño tiene sus prioridades en la ruta con Chile, ya en desarrollo, pero iniciativas el puente del Abuña, creó una esperanza de que este proyecto puede ser revisado en cualquier momento, pues la integración de Acre con el resto del país es una realidad, además de eso, la infraestructura en construcción con Chile puede ser aprovechada en gran parte para la integración con el Perú.

Conforme a la ANTF (2022) tenemos la actual situación de ferrocarriles en Brasil, donde se observó la existencia de posibilidades de conexión que facilitan la llegada de los trenes hasta la región de frontera con Bolivia y de esta ubicación hacia el Perú.

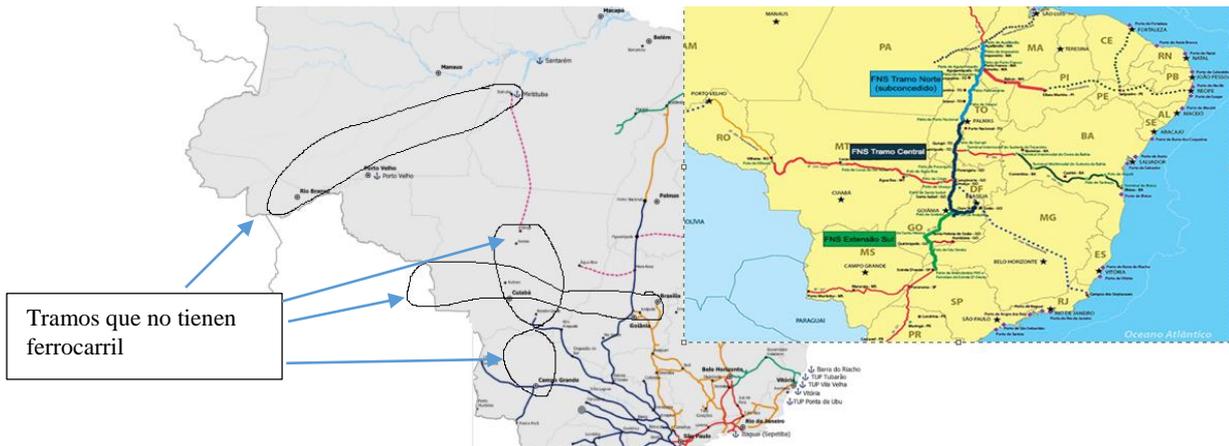


Figura 31. Situación de ferrocarriles de Brasil.

Fuente: Sobreposición de figuras hecha por el autor.

La figura muestra que existen tramos que no tienen ferrocarril, en 2015 el gobierno de Brasil hizo un cálculo de los costos para completar la construcción de estos tramos, estimándolos en 40 billones de dólares, conforme indicaron estudios realizados por el COSIPLAN (2016).

#### 4.4.2 La infraestructura en el Perú

En el Perú existen algunas facilidades para la construcción del ferrocarril en complemento de la carretera Interoceánica ya existente, pero faltan realizar las inversiones, principalmente de la iniciativa privada. Así, Elvis Jump explicó en su entrevista que hubo empresas interesadas, pero muchas veces no acreditadas para la realización de obras con esta envergadura.

Uno de los aspectos observados en la entrevista fue con relación a la infraestructura del Perú, donde muchas inversiones tienen un enfoque en el crecimiento de Lima y el resto del país no es contemplado como debería de ser. Las mejores carreteras están ubicadas en la región de la capital. Eso es un problema que impide el desarrollo de proyectos como el eje multimodal, pero no son imposibles, pues la carretera Interoceánica ya es una realidad en funcionamiento. Las carreteras

El Perú, así como Brasil, tiene redes viales a nivel nacional y regional, pero el presente estudio concentró su esfuerzo en las redes que pueden añadir soluciones que justifiquen la viabilidad para la construcción de un eje multimodal entre un



tiene aún interés en la construcción del puerto Corío, por medio de su representante, contestó una pregunta hecha sobre dicho puerto, describiendo que el puerto del Callao tiene dificultades para llevar sus contenedores al interior del Perú, principalmente por el ancho de las carreteras que no soportan el transporte de grandes cargas, así que no es que no tengan interés en el proyecto, aunque sí otras prioridades de inversiones.

#### Los ferrocarriles

Los ferrocarriles en el Perú están distribuidos en proyectos para la construcción de un ferrocarril central como el de norte al sur del Brasil y para conexión con la capital Lima, pero el país tiene características diferentes de Brasil, por ende, el Perú no busca solamente infraestructura para atender su demanda de producción, sí para realizar el paso de productos de otros países por sus puertos, como sería el caso del puerto Corío, esto es consecuencia de su vocación por ser un país con un gran hub logístico en Sudamérica, con enfoque en el Pacífico. Así tenemos el mapa de ferrocarriles en el Perú.



Figura 33. Ferrocarriles del Perú.

Fuente: Gov.pe (2022).

La figura muestra que existe un tramo al sur en la región de Arequipa, destacado en el mapa con color azul, así como un proyecto en color verde de construcción de un ferrocarril hacia la ciudad de Puerto Maldonado e Iñapari, frontera con Acre, a lo largo de la carretera Interoceánica, que es posible hacerlo, pero no técnicamente determinado en este estudio, probablemente con el aprovechamiento de los permisos ambientales concedidos para la edificación de la carretera Interoceánica.

#### 4.4.3 *La infraestructura propuesta para el puerto Corío*

El puerto Corío es un proyecto de construcción de un hub logístico en la región de Arequipa, de interés nacional y publicado por el Poder Ejecutivo del Perú en la Ley N° 31625, donde se declaró la finalidad de promoción del desarrollo sostenible de la península de Bombón, provincia de Islay, el 18 de noviembre de 2022.

En la entrevista realizada con los oficiales de Marina asesores de la DIRINTEMAR, se conoció sobre la construcción del puerto de Chancay más al norte del Perú, pero que tiene sus intereses en el transporte de la explotación de la minería peruana para China, siendo ubicado fuera del eje interoceánico y no impide el desarrollo del puerto Corío.

Otros aspectos importantes fueron destacados por los entrevistados sobre la ejecución del proyecto Corío, tales como: inclusión como prioridad en la APN, deben ser considerados estudios técnicos más detallados, no solamente tener la profundidad de 30 m para recibir buques de gran capacidad es lo suficiente para justificar la construcción del megapuerto, pero estudios citados por el Contralmirante Jorge Brousset Barrios, realizados por el embajador Hernán Couturier, ratifican que la construcción de un megapuerto en el Perú solo será posible con las ventajas naturales que la Punta Corío proporciona.

Este proyecto es antiguo, la región aún no tiene infraestructura portuaria, pero se identificó la viabilidad de construcción de un megapuerto y transformación de la ubicación en un centro logístico para el hemisferio sur, responsable de realizar transporte de gran cantidad de contenedores. Los documentos de origen de este proyecto fueron enviados por el ingeniero Elvis Jump y autorizados para su exposición en el presente estudio para entender la actual situación del planeamiento para la construcción del puerto Corío, de esta manera la tabla 6 siguiente relaciona y explica la evolución de los documentos.

Tabla 6. *Los documentos de origen del proyecto del puerto Corío.*

| Nombre del documento                                 | Fecha de firma | Contenido simplificado  |
|--|----------------|---|
| 1-PC 20050513 RSH<br>GRA Memorándum de Entendimiento | 30 - 05 - 2005 | Memorandum of Understanding (edificación de un hub logístico en Arequipa) |

|   |                |   |
|---|----------------|---|
| 2-PC 20050808 RHS<br>Solicita terrenos                          | 08 - 08 - 2005 | Propuesta del tipo y características del terreno realizada por el ingeniero Elvis Jump.   |
| 3-PC 20050818 RHS<br>GRA Respuesta de pedido                    | 18 - 08 - 2005 | Respuesta a la solicitud del ingeniero Elvis Jump.  |
| 4- PC 20060725 RSH<br>Admite IP                                 | 25 - 07 - 2006 | Admisión de la propuesta de edificación del hub logístico en Arequipa.  |
| 5-PC 20060823 RHS<br>Viable Proy Inv                            | 23 - 08 - 2006 | Declaración de la viabilidad del proyecto.  |
| 6-PC 20061016 RSH<br>Concluye oferta pública                    | 16 - 10 - 2006 | Conclusión del proceso de oferta pública para la construcción del clúster de alta tecnología en Arequipa.   |
| 7-PC 20070301 CKVL<br>Complejo Portuario Corío Playuelas – CKVL | Marzo 2007     | Propuesta completa del proyecto del puerto Corío enviada por la CKVL  |
| 8-PC 20070323 RSH<br>Amplia negociación                         | 21 - 03 - 2007 | Organismo promotor de la inversión privada en Arequipa, que concede desde 26 Ago 2006 autorización para que la empresa Arequipa High Tech Holdings S.A. realice proyecto.   |
| 9-PC 20070705 CKVL<br>Admite IP                                 | 05 - 07 - 2007 | Admisión de la propuesta ofertada por la CKVL   |
| 10-PC 20070829 CKVL<br>Declara interés IP                       | 29 - 08 - 2007 | Declaración de interés de la Empresa CKVL con el siguiente objetivo: liderar el puente comercial y vial entre Asia y Sudamérica.  |
| 11-PC 20071001 CKVL<br>Corrige costo                            | 01 - 10 - 2007 | Corrección del costo del Mega terminal marítimo y terrestre   |
| 12-PC 20071011 CRA<br>066-2007 Aprueba IP de CKVL               | 11 - 10 - 2007 | Aprobación de la propuesta ofertada por la CKVL   |
| 13-PC 20080229 CKVL<br>Concluye oferta pública                  | 29 - 02 - 2008 | Propuesta presentada por el Sr. Carlos Corzo Holguín, presidente de CKVL Proyectos e Inversiones SA, denominada “Propuesta de Construcción y Operación del Proyecto Complejo Portuario Corío Playuelas”.<br>(modalidad concesión por 30 años) |
| 14-PC 20080612 CKVL<br>CRA Adjudica IP CKVL                     | 12 - 06 - 2008 | Aprobar la ejecución de la iniciativa privada de la empresa CKVL  |

|   |                      |  |
|---|----------------------|--|
| 15-PC 20090429 CKVL<br>Cancela IP   | 29 - 04 - 2009       | Cancelación del acuerdo con la CKVL  |
| 16-PC 20051223<br>SUNARP Corío<br>inscripción   | 28 - 05 - 2009       | Descripción de propiedad del Estado Peruano sobre el terreno destinado a la construcción del puerto Corío.                                   |
| 17-PC 20090703 CKVL<br>CRA Cancelación IP de<br>CKVL  | 03 - 07 - 2009       | Dejar sin efecto los acuerdos con la empresa CKVL por el no cumplimiento de requisitos técnicos necesarios para la realización del proyecto. |
| 18-PC 20091230 RSH<br>Cancela IP  | 30 - 12 - 2009       | Cancelación de la participación de Arequipa High Tech Holdings S.A.  |
| 19-PC 20050802 EJG<br>Corío puerto de las<br>Américas   |                      | Presentación del ingeniero Elvis Jump sobre el puerto Corío.   |
| 20-PC 20061016 Miramar<br>High Tech Clúster JMP   |                      | Diseño del Proyecto por Elvis Jump   |
| 21-PC 20151215 APN<br>Corío Convenio  | Diciembre de<br>2015 | Convenio que regula las relaciones entre la APN y el Gobierno Regional de Arequipa   |
| 22-PHC TDR Estudio<br>Perfil TP Corío 04-04-<br>2016 APN 31-03-2016                               | 2016                 | Términos de referencia para planteamiento de las inversiones a ser realizadas en el proyecto.  |
| 23-Ley-que-declara-de-<br>necesidad-publica-e-<br>interes-nacional-la-c-ley-<br>n-31625-2126319-1 | 18 - 11 - 2022       | Declaró de necesidad nacional para la realización de la construcción del puerto Corío.   |

Fuente: Elaboración propia

La tabla identificó algunos puntos importantes y que fueron explotados en el presente estudio, desde el inicio el proyecto buscó una concesión para la iniciativa privada por medio de presentación de intereses de dos empresas, la CKVL y Arequipa High Tech Holdings S.A. Hubo una solicitud de concesión del terreno para ser construido el puerto con las siguientes características: preferencia de ubicación en la provincia de Islay, con área total de 10,000 Ha, totalmente saneado y de propiedad del gobierno regional, colindante con el mar, con posibilidades de contar con vías de acceso, agua y energía.

El proyecto inicial de construcción del puerto Corío preveía la realización de un megapuerto, aeropuerto y terrapuerto con capacidad para atender los buques

catalogados como “séptima categoría”, es decir, los ultra large containers vessels, donde la zona de profundidad de la región tiene capacidad natural para contener estos buques por los 30 m que tiene.

Cerca de 18 km del complejo portuario estará ubicado el aeropuerto destinado a los súper aviones de carga, además de sostener transporte internacional de personas, principalmente las involucradas en las labores de las empresas de administración del puerto, también el proyecto contempla la construcción de una ciudad con enfoque en trabajos de logística, llamada Corío, con capacidad para albergar trabajadores y turistas, así, se proyecta una ciudad planeada al estilo de cómo fue construida la capital de Brasil, Brasilia, siendo hecha con un objetivo, ser una ciudad logística.

El nombre inicial del proyecto fue “Complejo Portuario Corío Playuelas”, siendo desarrollado en la zona sur del río Tambo, en los lugares ubicados entre la punta Corío y la punta Playuelas, zona de tierra entre Cardones y la Cocotea, en la Punta de Bombón - Arequipa.



Figura 34. Propuesta de ubicación del puerto Corío, Punta de Bombón.

Fuente: Documento 3-PC 20050818 RHS GRA Respuesta de Pedido (2005).

Los datos básicos para ver las dimensiones del proyecto en la fecha inicial de la propuesta eran los siguientes:

1. Creación de un espacio integrado.
2. Consolidación de un PBI de 971,000 millones de dólares.

3. Concentración poblacional de 361 millones de habitantes.
4. Exportaciones de más de 180,000 millones de dólares.
5. Exportaciones superiores a 120,000 millones de dólares.

Además de los aspectos técnicos del proyecto, hubo estudios específicos de ingeniería que no fueron considerados en la presente tesis, tales como: base teórica de ingeniería de costas (estudios de batimetría, estudios de hidrografía), diseños preliminares, almacenes portuarios, área para diques secos, terrapuerto o terminal terrestre, la ciudad satélite, servicios de suministro y trato de aguas servidas, vías de comunicación terrestre, suministro eléctrico, aeropuerto y estudios de isocostos.

Las plataformas de conexión del proyecto son los ejes IIRSA: Amazonas, Perú-Brasil, Interoceánico y Andino. La motivación del puerto Corío tiene como enfoque la posibilidad de que Brasil y Perú cambien sus vocaciones para ser países bioceánicos con enlaces en Santos y Corío como extremos estratégicos.

Los mercados de influencia del proyecto son:

1. Argentina: Al norte del país con las actividades de agricultura y pecuaria.
2. Paraguay: El país es uno de los menos burocráticos de la región.
3. Bolivia: Estratégico para el Perú por tener enlace con el interior del continente, como una segunda opción de eje multimodal.
4. Brasil: Tiene que reducir los costos de sus productos que son negociados con el continente asiático.
5. Costa del Atlántico: Es formado por el eje Río de Janeiro, Sao Paulo, Montevideo y Buenos Aires, los grandes centros económicos de la región.
6. Chile: Es el mercado más imprevisible en las negociaciones, pues los chilenos priorizan su desarrollo con acuerdos con los EE. UU.
7. Sierra Central Andina: Las zonas altas del Perú y Bolivia y áreas pequeñas del norte argentino son diferentes por comprender las culturas de los aymaras y quechuas, siendo fácilmente manipuladas por intereses internacionales.
8. Perú, Lima y Norte: Es el resultado del planeamiento territorial de acuerdo con el eje interno de los transportes peruanos.

La declaración de interés enviada por la empresa CKVL en agosto de 2007, conforme consta en la tabla 6 fue de acuerdo con la descripción inicial del proyecto del puerto Corío que demostró la grandiosidad del proyecto, con las dimensiones:

1. Económica: constituir un hub regional con la finalidad de convertir esta zona en un centro comercial internacional de megadimensiones responsable de conectar a los países sudamericanos Brasil, Bolivia, Chile y Ecuador, por reflejo, Argentina, Colombia, Uruguay y Paraguay. (desde la percepción del investigador esta fue la idea inicial, pero con los estudios realizados sabemos que la conexión no es solo por reflejo en relación con estos países, también es directa por el enlace que el eje multimodal Corío-Acre puede traer con el eje IIRSA de Brasil-Paraguay-Argentina-Chile, también llamado eje MERCOSUR-Chile).
2. Social: insertar a los pueblos de la región, hasta hoy en día aislados del mundo globalizado para este proceso (esto será posible con la realización de construcciones de puertos secos en las ubicaciones más importantes de la región y principalmente en las de la frontera de Brasil con el Perú).
3. Política: conectar Arequipa con Sudamérica, lo que permite una proyección política en las decisiones regionales.
4. Geopolítica: este punto no fue bien plasmado en el proyecto de la CKVL, pues el estudio nos reveló ser mucho más importante que solamente realizar la conexión con la IIRSA, es reconocida la importancia estratégica de integración de la infraestructura de transporte regional, pero geopolíticamente se reportó la importancia de la región conforme señaló Contreras como el nuevo “heartland” sudamericano, esto es más grandioso que solamente estar integrado con la IIRSA.

Los demás aspectos determinados en la declaración dicen también directamente del enriquecimiento de la región de Arequipa. Además de eso, fueron determinadas algunas conclusiones sobre impactos ambientales, en lo que parece carentes de estudios efectivos, o sea, muy superficiales, tales como: impactos en el suelo y en la fauna marina, sin detalles conclusivos.

Los estudios revelados por el ingeniero Elvis Jump describieron las características del proyecto de Arequipa High Tech Holdings S.A. para realizar el desarrollo de un hub logístico multimodal.

1. Definido como un centro logístico multimodal de operaciones de carga con la finalidad de realizar transacciones por medio de conexión de Sudamérica con todas las partes del mundo.
2. Los hub especializados son: terrestres camiones, terrestres trenes, aéreo y marítimo.
3. Las conexiones son: Autopista Internacional IIRSA (Perú-Bolivia-Brasil-Chile).
4. Red ferroviaria continental (Perú-Bolivia-Brasil-Argentina-Chile).
5. Ciudad logística diseñada.
6. Zona económica especial libre.
7. Ciudad con desarrollo potencial turístico.
8. Área residencial de casas de lujo y departamentos modernos.
9. Parque turístico con mirador para el Pacífico.
10. Infraestructura del clúster desarrollada para transporte eficiente de energía, tratamiento de agua y conexiones aéreas, terrestres y marítimas.

Estas características fueron diseñadas en su presentación 19-PC 20050802 EJM Corío puerto de las Américas, conforme la figura 35 siguiente, donde el autor traduce, resumidamente, cómo fue prevista la idea inicial del puerto Corío desde el planeamiento realizado por las empresas privadas unificadas en Arequipa con la finalidad de promover la realización del proyecto de hub logístico con conexión de Sudamérica con Asia. Así, este proyecto, similar al de la CKVL, contempló su realización por medio de tres elementos: marítimo, aéreo y terrestre.

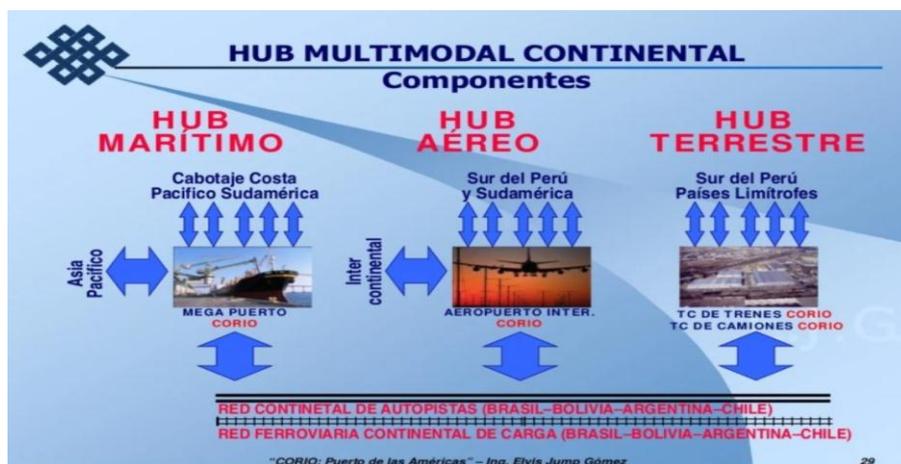


Figura 35. Propuesta de ubicación del puerto Corío, Punta de Bombón.

Fuente: Documento 19-PC 20050802 EJM Corío puerto de las Américas.

Con las cancelaciones de los acuerdos realizados con la iniciativa privada, el proyecto de construcción del puerto Corío pasó por una nueva fase que se inició en 2015 con APN y el Gobierno Regional de Arequipa. Así fue descrito en el documento 22-PHC TDR Estudio Perfil TP Corío 04-04-2016 APN 31-03-2016, con los siguientes aspectos.

1. Con atención a la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), la APN buscó por medio del término de referencia la realización de consultas para la consolidación de estudios de preinversión en el proyecto, buscando aprovechar el potencial regional, con integración nacional e internacional, por el potencial de Arequipa en los sectores agrícola, minero, industria, servicios, comercio, turismo y transporte.
2. Dicho término de referencia recomendó la realización de 4 informes parciales y uno final con determinación de características técnicas que deben ser cumplidas para verificar la viabilidad del proyecto, el que no está concluido.

Finalmente, el proyecto puerto Corío pasó a ser en 2022 de interés nacional con la publicación de la Ley N° 31625 del 20 de octubre de 2022. Así, además de no tener una infraestructura lista para uso del puerto Corío, actualmente el proyecto pasó del status regional a un objetivo nacional, lo que aumenta la importancia del mismo y podrá ser un facilitador para futuros acuerdos internacionales, principalmente con Brasil.

#### ***4.4.4 Análisis de la infraestructura existente y de la propuesta para Corío***

Los aspectos identificados con los estudios realizados sobre la infraestructura existente y planeada para la parte de Brasil, del Perú y para la construcción del puerto Corío llevaron a la consolidación de los aspectos definidos en la tabla 7.

Tabla 7. *Infraestructura de Brasil, Perú y propuesta para Corío.*

| Integración Binacional Brasil - Perú |  |  |
|--------------------------------------|--|--|
| Infraestructuras                     | Aspectos positivos   | Aspectos negativos   |
| Brasil                               | Carreteras: Tiene una integración consolidada de la red de carreteras con la integración del Estado de Acre por medio del puente sobre el río Madeira. | Para la consolidación de la inversión de la parte de Brasil, los tramos de los ferrocarriles hasta la región |

|                                |   |   |
|--------------------------------|---|---|
|                                | <p>Ferrocarril: Está con ferrocarriles construidos hasta la región del Mato Grosso do Sul, tiene planificado el eje Norte-Sur y el Ferrogrão, lo que facilitará la integración hasta la frontera con Bolivia y Perú.</p>  | <p>de frontera con Bolivia, hay la necesidad de gran inversión y el proyecto está parado por parte del gobierno federal.</p>  |
| Perú                           | <p>Carreteras: La principal es la Interoceánica y la parte peruana es la que está mejor conservada, además de eso tiene licencia ambiental que podrá facilitar la construcción del ferrocarril hasta la región de Arequipa.</p> <p>Ferrocarril: Tiene tramos construidos que pueden integrarse al tramo principal diseñado por la carretera Interoceánica, lo que facilitará la inversión en un proyecto de esta envergadura.</p> | <p>La construcción del ferrocarril Interoceánico fue considerada inviable por estudios de la iniciativa privada china por ser de alto costo y difícil pasaje por la región de los Andes, así se determinó la construcción por medio de la ruta sur, rechazada por el gobierno peruano por necesidad de licencias ambientales, principalmente por pasar por áreas de preservación ambiental.</p> |
| Propuesta para el puerto Corío | <p>Pasó por estudios de empresas privadas con motivación de explotar el futuro puerto, se mostró el potencial que tiene un proyecto como este. Actualmente está con ley del Ejecutivo del Perú declarado y reconocido como proyecto de interés nacional.</p>  | <p>Aún no tiene públicamente capital para inversión, los proyectos están desactualizados, necesitan de más estudios de viabilidad técnica, principalmente si se tiene en consideración que el puerto no se sostiene solo, pues necesita de la consolidación de todo el eje multimodal Corío-Acre para justificar su construcción.</p>   |

Fuente: Elaboración propia

Las fuentes determinadas en la tabla 7 muestran que existen tanto aspectos positivos para la consolidación del eje multimodal Corío-Acre como aspectos negativos, en realidad la infraestructura exige una coordinación binacional y hasta con Bolivia para la construcción de ferrocarriles y, del Perú con la iniciativa privada en la búsqueda de inversión para construir el puerto Corío.

#### 4.4.5 La potencialidad de la infraestructura del eje multimodal para la integración binacional

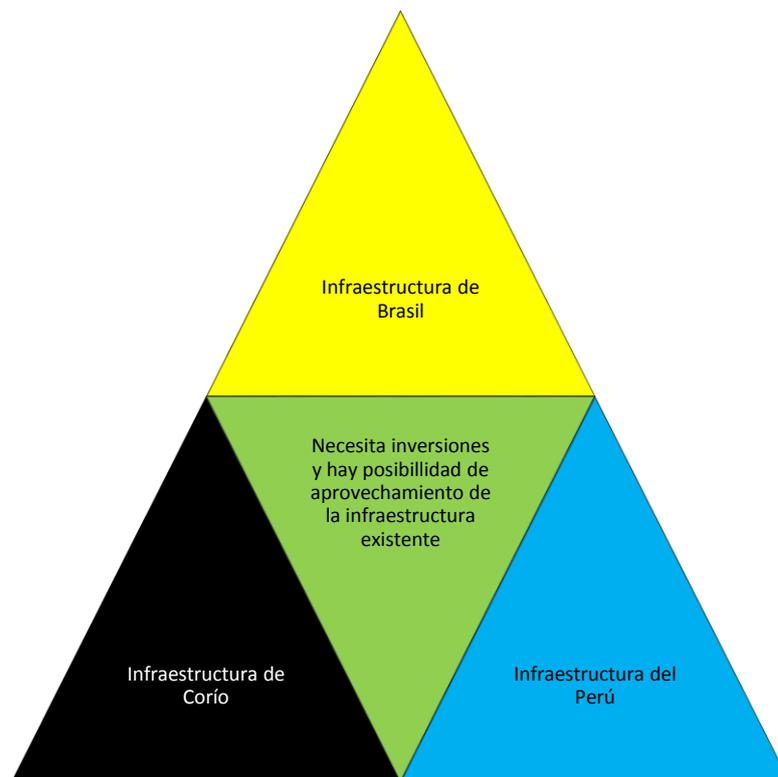
La tabla 8 determina aspectos que justifican la potencialidad de la infraestructura existente para la colaboración en la consolidación del eje multimodal Corío-Acre.

Tabla 8. *Categorización de la potencialidad de la infraestructura del eje multimodal.*

| Aspectos favorables para el desarrollo del eje multimodal Corío-Acre |             |   |
|--|-------------|---|
| Categorías   | Temas       | Situación actual  |
| Infraestructura de Brasil  | Carreteras  | La parte brasileña está de acuerdo con la planificación IIRSA y se encuentra con ejecución en procesos licitatorios.  |
|  | Ferrocarril | Existe parte de ferrocarriles en funcionamiento hasta Mato Grosso do Sul, entretanto la parte norte con dirección hasta Acre no hay previsión de ser construida.  |
| Infraestructura del Perú   | Carreteras  | La carretera Interoceánica está en funcionamiento, pero necesita ajustes y mantenimiento, la parte de la sierra en la cordillera no es ancha lo suficiente para transporte de cargas pesadas.               |
|  | Ferrocarril | Existe el proyecto de construcción de un ferrocarril en todo el trayecto de la carretera Interoceánica, lo que facilitará una futura construcción.  |
| Infraestructura de Corío   | Carreteras  | En los estudios de los proyectos iniciales está prevista la construcción de carreteras que soportan el transporte de cargas pesadas, hay posibilidad de aprovechamiento de la infraestructura existente.    |
|  | Ferrocarril | En los estudios de los proyectos iniciales está prevista la construcción de ferrocarriles que soportan el transporte de cargas pesadas, hay posibilidad de aprovechamiento de la infraestructura existente. |

Fuente: Elaboración propia

El análisis de los aspectos abordados en la tabla 8 nos llevó a la triangulación de la actual situación de la infraestructura existente en Brasil, Perú y la región de Corío, lo que permitió concluir sobre el potencial para la construcción del eje multimodal Corío-Acre, pues la infraestructura existente en las carreteras y los ferrocarriles existentes señala una potencial integración, pero esta podrá ser motivada con la conclusión de los estudios de viabilidad de Corío y el inicio de la ejecución de la construcción del puerto y futura ciudad logística, lo que seguramente atraerá inversiones para la consolidación del eje.



*Figura 36.* Triangulación: potencialidad del eje multimodal Corío-Acre.

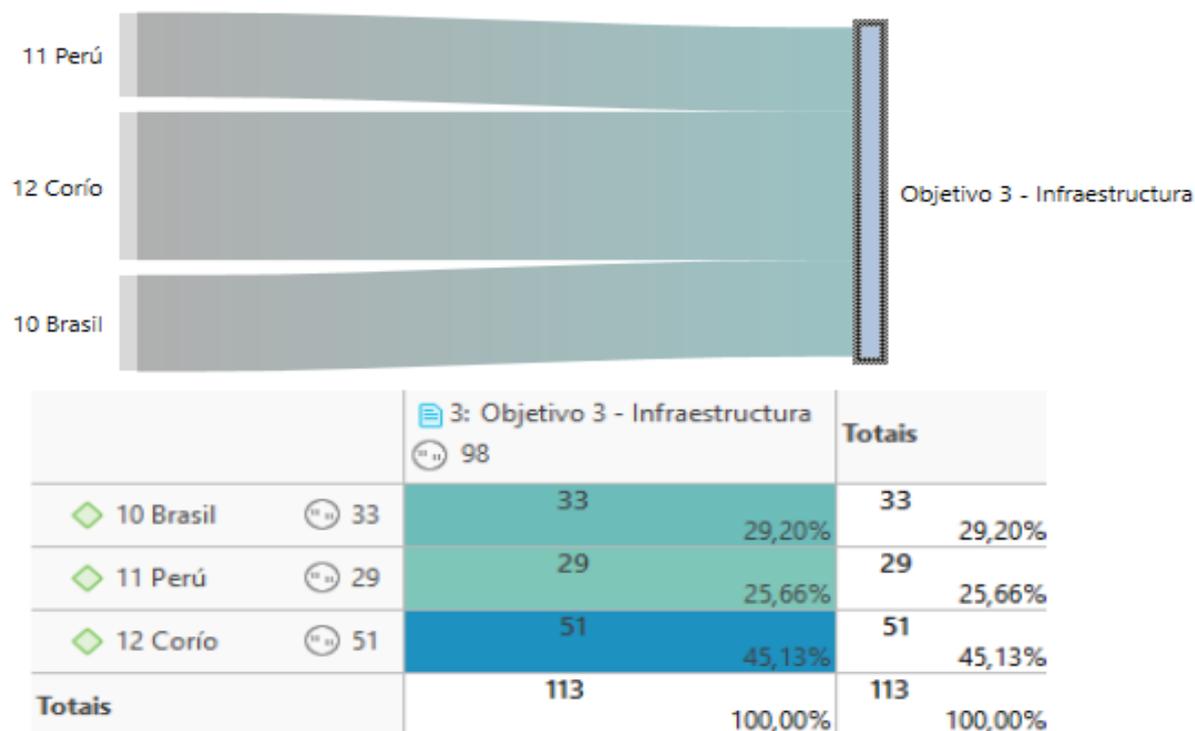
Fuente: Elaboración propia.

Esta triangulación describe que la infraestructura determina que existen iniciativas de integración binacional por medio de la carretera Interoceánica que fue el inicio del eje multimodal, seguramente la parte de Brasil y del Perú tiene potencialidad para el desarrollo de la construcción de un ferrocarril a lo largo de la referida carretera, este proyecto será valioso para la consolidación del puerto Corío como hub logístico regional, así como este puerto será la motivación para la ampliación de este eje.

Conclusión parcial: Si la construcción del puerto Corío es analizada aislada del eje multimodal no sirve, lo mismo, no hay justificación para la construcción de un ferrocarril entre Brasil y Perú si no hay un puerto con capacidad para soportar el envío de contenedores con la importación y exportación de productos brasileños. O sea, la infraestructura del eje multimodal debe ser estudiada y coordinada con la construcción del ferrocarril y del puerto Corío al mismo tiempo. Del análisis de las categorías en el objetivo estudiado se constató que existe un equilibrio con relación a la importancia de la infraestructura de Brasil y el Perú, pero la infraestructura de

Corío es destacada en relación a la importancia que debe darse para la consolidación del eje multimodal, conforme se muestra en el gráfico 3.

Gráfico 3. Análisis de los resultados del Objetivo 3.



Fuente: El autor.

#### 4.5 Las ventajas del eje multimodal Corío-Acre como modelo del desarrollo nacional de Brasil y Perú

La presente parte del estudio buscó realizar un resumen de todas las ventajas que justifican la construcción de un eje multimodal Corío-Acre a partir de las ideas obtenidas en los estudios teóricos, en las entrevistas y en las investigaciones de campo realizadas. Desde este punto se destacan las principales ventajas que serán expuestas a continuación.

##### 4.5.1 Las ventajas económicas y sociales

Las ventajas económicas y sociales son dependientes pues la economía afecta directamente las condiciones sociales de la población, así tenemos las principales ventajas de la consolidación de un proyecto de esta envergadura:

1. Desarrollo económico local sostenible, teniéndose en cuenta que la construcción de un eje multimodal, con medios aéreos, terrestres y marítimos de transporte, permite reducir la polución ambiental, pues con el uso único de la carretera Interoceánica seguramente el medioambiente será más afectado que si se usa en conjunto el transporte por camiones y trenes, conforme explicó Elvis Jump esto reduce el uso de la carretera, contaminando menos al ambiente.
2. Promoción de empleos para las comunidades más pobres, pues es real que las oportunidades están más concentradas en los grandes centros urbanos y eso afecta a estos lugares también, pues en países como el Perú la concentración de la población está en Lima, lo que hace que no se tenga una calidad en los servicios, además de la falta de empleos, generando otros problemas como la creciente violencia en las ciudades.
3. Mejora en el índice de desarrollo humano, principalmente para las regiones que están en el eje multimodal, por mejoras en la infraestructura y por la llegada de inversiones, además de haberse constatado en poblaciones que reclamaron, como Iñapari, que estas inversiones no mejorarán la capacidad de consumo de las personas, pero si los proyectos son hechos con responsabilidad fiscal, sin corrupción y con retorno social, seguramente afectarán positivamente a la población y generarán la motivación para la llegada de más inversiones privadas.
4. Integración social de comunidades aisladas en el Perú y Brasil, principalmente las comunidades de la selva amazónica que viven otra realidad social y que muchas veces su única opción para la obtención de recursos es la informalidad y la ilicitud, como es el caso de la venta ilícita de drogas, la trata de personas y la minería ilegal.
5. Reducción de la criminalidad con la inclusión social, por medio de la posibilidad de enlace de estas poblaciones aisladas con los grandes centros urbanos y con la posibilidad de desarrollo comercial, por medio de las facilidades que una frontera podrá proporcionar con el libre comercio.

6. Facilidad de desarrollo de un mercado común entre Brasil y Perú, y en el futuro con Bolivia, pudiendo ser extendido a otros países, intención de la IIRSA para el desarrollo regional.

#### ***4.5.2 Las ventajas de seguridad y defensa***

Es reconocido el interés mundial en la región de la selva amazónica, principalmente por sus reservas minerales, pero también por la reserva de agua, como es el caso del acuífero Alter do Chão.

Así, la ocupación equilibrada y sostenible de la región, de acuerdo con uno de los principales objetivos permanentes de Brasil y Perú, será favorable para una eventual necesidad de defensa de la selva amazónica, principalmente por la necesidad futura que el mundo tendrá en la obtención de agua para la sobrevivencia del hombre.

En conversación con el Contralmirante Andrés Chiarella Caballero, la autoridad ratificó la importancia del puerto Corío como vital para el mantenimiento de la soberanía del Perú y para su proyección como líder con el dominio de la accesibilidad en la cuenca del Pacífico, lo que favorece a la defensa de la región.

Además de eso, la construcción de un eje multimodal facilita el despliegue de tropas en todo el territorio, la ejecución de operaciones conjuntas entre los países vecinos y el mantenimiento de los lazos tácticos para una eficiente defensa regional.

#### ***4.5.3 Las ventajas de la infraestructura***

La infraestructura desarrollada en un eje multimodal seguramente reduce el costo de los transportes y hace atractiva la llegada de inversiones privadas, lo que favorece el desarrollo económico.

Todos los países desarrollados del norte tienen una red de infraestructura modernizada y de acuerdo con sus necesidades, no solamente comerciales, sino también de desplazamiento de personas, lo que facilita el surgimiento de conexiones de labores, intercambio tecnológico y científico, son innumerables las ventajas que una infraestructura bien desarrollada puede proporcionar, de hecho es un óbice para un país cuando no tiene infraestructura para recibir inversiones extranjeras, generando un retraso para toda su comunidad.

#### 4.5.4 Análisis de las ventajas de acuerdo con las entrevistas

Las ventajas destacadas por los entrevistados fueron analizadas para sostener la consolidación del eje multimodal Corío-Acre, casi todos los entrevistados contestaron con una nota máxima (10) sobre la importancia de la ejecución del referido proyecto.

Tabla 9. *Ventajas identificadas en las entrevistas.*

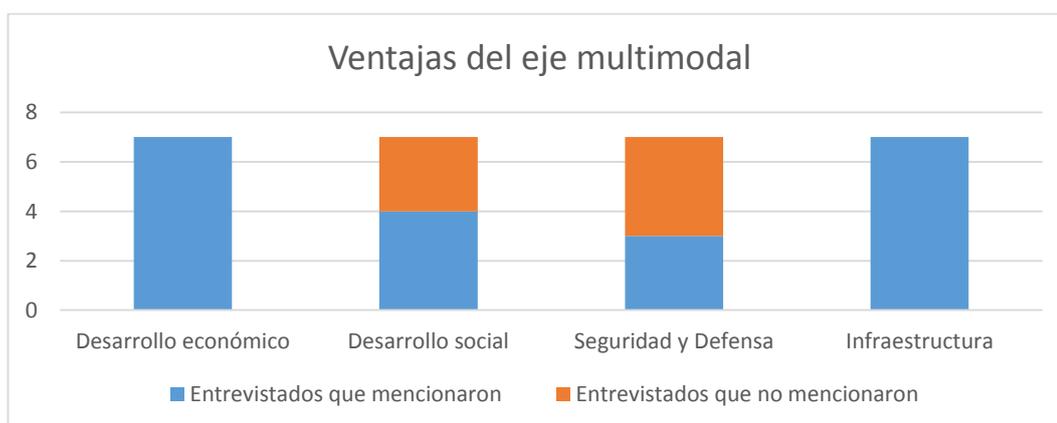
| Ventajas del eje multimodal |  |  |   |
|-----------------------------|--|--|---|
| Entrevistados               | Ventajas económicas y sociales   | Seguridad y defensa  | Infraestructura   |
| Ingeniero Elvis Jump        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desarrollo económico del Perú y de Brasil.</li> <li>- Atracción de inversiones de China, por el interés en el agronegocio de Brasil.</li> <li>- Equilibrio de la distribución poblacional en el Perú.</li> <li>- Reducción de diferencias sociales entre Lima y el resto del país.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Mantenimiento de la soberanía nacional del Perú.</li> <li>- Facilidad para el despliegue de tropas, como hacen los chilenos en Mejillones.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promoción del desarrollo nacional.</li> <li>- Inclusión de un centro logístico para atender a toda la América del Sur.</li> <li>- Liderazgo del Perú en la cuenca del Pacífico.</li> </ul> |
| DIRINTEMAR                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desarrollo económico del Perú y de Brasil.</li> <li>- Atracción de inversiones de China, por el interés en el agronegocio de Brasil.</li> <li>- Equilibrio de la distribución poblacional en el Perú.</li> <li>- Reducción de diferencias sociales entre Lima y el resto del país.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mantenimiento de la soberanía nacional del Perú.</li> <li>- Facilidad para el despliegue de tropas, como hacen los chilenos en Mejillones.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Promoción del desarrollo nacional.</li> <li>- Inclusión de un centro logístico para atender a toda la América del Sur.</li> <li>- Liderazgo del Perú en la cuenca del Pacífico.</li> </ul>  |
| Doctora Ángela Pimenta      | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Incremento del comercio binacional.</li> <li>- Desarrollo del agronegocio.</li> <li>- Oportunidades de inversiones extranjeras.</li> </ul>   | No opinó.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ya es una realidad que atiende la demanda actual.</li> <li>- Ruta logística interesante para desarrollar los estados del norte de Brasil.</li> </ul>  |

|                               |  |  |  |
|-------------------------------|--|--|--|
| Doctor Claudio Miranda        | -Incremento del comercio binacional.<br>- Desarrollo del agronegocio.<br>- Oportunidades de inversiones extranjeras.<br>- Incremento sociocultural, con el turismo.<br>- Promoción de mejoras en la educación. | - Incremento de la percepción de seguridad de la población aislada de los grandes centros. | - Oportunidad de mejorar la infraestructura existente. |
| Congresista Patricia Chirinos | -Desarrollo social y económico para las comunidades locales.   | - No opinó   | -Oportunidad de mejorar la infraestructura existente.  |
| Ingeniera María Luisa         | -Desarrollo comercial<br>- Inversión en atender a la demanda del mercado de China<br>- Oportunidad de comercio de gas desde Bolivia  | - No opinó   | -Oportunidad de mejorar la infraestructura existente.  |
| Maestro Lucas Pavan           | -Integración para el desarrollo económico<br>- Desarrollo comercial<br>- Desarrollo turístico  | - No opinó   | -Oportunidad de mejorar la infraestructura existente.  |

Fuente: Elaboración propia

Las fuentes determinadas en la tabla 9 generan como conclusión que las ventajas más importantes están resaltadas de acuerdo con el gráfico 4.

Gráfico 4. Ventajas del eje multimodal.



Fuente: El autor.

El gráfico enumeró las clases de ventajas más importantes a considerar en futuros estudios, considerándose las entrevistas y las actividades realizadas, o sea

el enfoque empírico, lo que destacó las ventajas económicas y de la infraestructura, menos las ventajas para el desarrollo social y la seguridad y defensa, pero esta última ya es considerada por algunos expertos en el asunto, sin tener en consideración sus conocimientos referentes a los temas afectos a la seguridad y a la defensa.

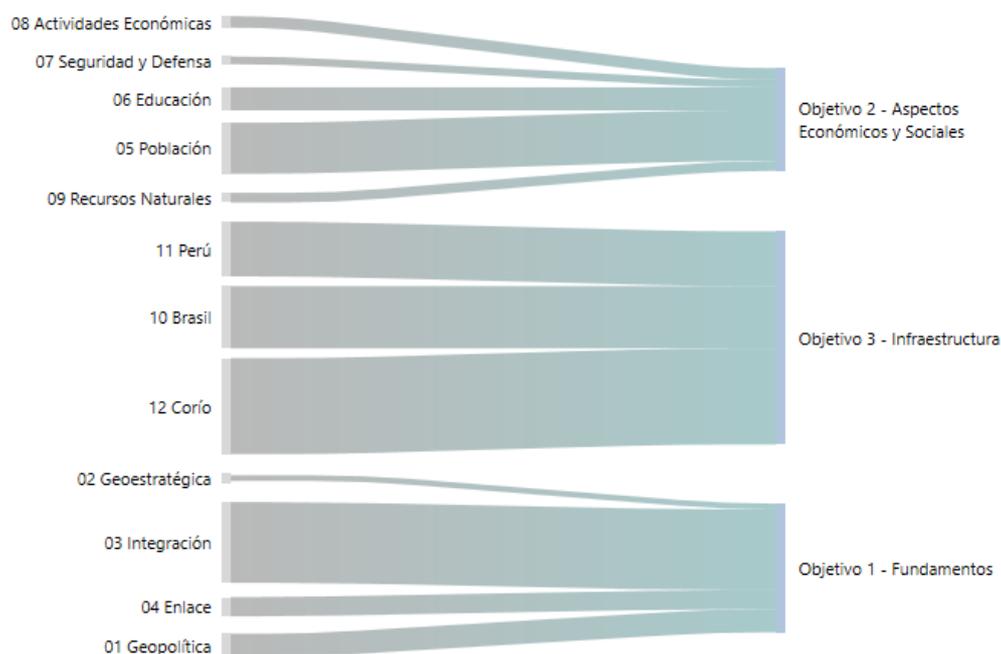
Entretanto, para la consolidación del análisis del presente objetivo en estudio, fue esencial la apreciación de los objetivos anteriores desde la categorización de estos para relacionarlos con las ventajas de construcción del eje multimodal, concluyéndose el análisis de este objetivo, pues las entrevistas y actividades analizadas no consideraron los aspectos teóricos, presentes en los análisis anteriores.

Así, el análisis de todas las categorías destacadas en el presente estudio reveló que la categoría 12 Corío, del objetivo 03 Infraestructura, relacionada con la categoría 03 Integración, del objetivo 01 Fundamentos, fue la clave de la investigación, es decir, que para aumentar la integración binacional entre Brasil y el Perú la construcción del megapuerto Corío es de fundamental importancia.

Con relación al desarrollo económico y social, el análisis de las categorías también reveló que la educación debe ser una inversión en la población por la importancia de la obtención del nivel de instrucción de la sociedad peruana y brasileña, lo que contribuirá al crecimiento económico regional, generando mano de obra especializada y concientización para la consolidación del eje multimodal entre Brasil y el Perú como una propuesta de desarrollo sostenible local en América del Sur.

Finalmente, en la categoría 07 Seguridad y defensa, por haber sido muy poco discutida en todos los instrumentos estudiados, fue observado la necesidad que los gobiernos nacionales tengan que incrementar las discusiones de seguridad y defensa con las sociedades del Perú y Brasil, pues estos temas están relacionados con la consolidación del desarrollo nacional, conforme revelaron las herramientas utilizadas en la presente tesis.

Gráfico 5. Análisis de las ventajas del eje multimodal.



|                                 | 1: Objetivo 1 - Fundamentos<br>66 | 2: Objetivo 2 - Aspectos Económicos y Sociales<br>47 | 3: Objetivo 3 - Infraestructura<br>98 | Totals               |
|---------------------------------|-----------------------------------|--|---------------------------------------|----------------------|
| ◇ 01 Geopolítica (12)           | 12 (5,11%)                        |  |                                       | 12 (5,11%)           |
| ◇ 02 Geoestratégica (3)         | 3 (1,28%)                         |  |                                       | 3 (1,28%)            |
| ◇ 03 Integración (43)           | 43 (18,30%)                       |  |                                       | 43 (18,30%)          |
| ◇ 04 Enlace (10)                | 10 (4,26%)                        |  |                                       | 10 (4,26%)           |
| ◇ 05 Población (27)             |                                   | 27 (11,49%)  |                                       | 27 (11,49%)          |
| ◇ 06 Educación (12)             |                                   | 12 (5,11%)   |                                       | 12 (5,11%)           |
| ◇ 07 Seguridad y Defensa (4)    |                                   | 4 (1,70%)  |                                       | 4 (1,70%)            |
| ◇ 08 Actividades Económicas (6) |                                   | 6 (2,55%)  |                                       | 6 (2,55%)            |
| ◇ 09 Recursos Naturales (5)     |                                   | 5 (2,13%)  |                                       | 5 (2,13%)            |
| ◇ 10 Brasil (33)                |                                   |  | 33 (14,04%)                           | 33 (14,04%)          |
| ◇ 11 Perú (29)                  |                                   |  | 29 (12,34%)                           | 29 (12,34%)          |
| ◇ 12 Corío (51)                 |                                   |  | 51 (21,70%)                           | 51 (21,70%)          |
| <b>Totals</b>                   | <b>68 (28,94%)</b>                | <b>54 (22,98%)</b>                                   | <b>113 (48,09%)</b>                   | <b>235 (100,00%)</b> |

Fuente: El autor.

## CAPÍTULO V

### **Diálogo teórico-empírico**

El presente capítulo integró los aspectos teóricos destacados en el capítulo II sobre los estudios existentes referentes a la cohesión territorial de Sudamérica, con los aspectos investigados que resultaron en conclusiones parciales listadas en el capítulo IV del presente estudio, respondiendo a los objetivos establecidos para la investigación, teniéndose como enfoque principal la verificación del potencial del eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional de Brasil y el Perú. La presente investigación fue realizada de manera teórico-empírica, indagándose las teorías existentes con los informes obtenidos de los instrumentos de investigación.

Para solucionar el problema que motivó la ejecución del presente estudio se observó el objetivo principal de la investigación “Formular una propuesta que sustente la potencialidad de un eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional del Perú y Brasil en el marco de la integración binacional entre Perú y Brasil”. Para llegar a la referida propuesta fueron planteados objetivos específicos que determinaron los principales aspectos que fueron necesarios para sostener una solución adecuada al problema.

Los fundamentos teóricos de la integración binacional del Perú y Brasil para el desarrollo nacional fueron identificados en las teorías de Mário Travassos, Miguel Contreras y en las ideas del ingeniero Elvis Jump. Así se concluyó que el eje multimodal Corío-Acre tiene potencialidad para incrementar la integración binacional, promover el enlace de la cuenca del Pacífico con la del Atlántico, incentivar el desarrollo nacional de Brasil y el Perú, proporcionar la presencia y ocupación territorial de ambos países; además de eso en las teorías más modernas de Contreras y Elvis Jump, desarrollar un hub logístico regional, facilitando las relaciones logísticas entre los países de Sudamérica.

Los fundamentos normativos fueron importantes para ratificar las relaciones existentes entre las leyes y los documentos de defensa de Brasil y el Perú con la necesidad de integración regional, lo que propone que este tema sea de interés de los militares y los civiles, motivando la ejecución de políticas públicas para más de un sector en la sociedad.

La situación de la economía y de las sociedades del eje Corío-Acre que permitan reducir los precios de las importaciones y exportaciones, posibilitando el aumento del comercio con los países orientales y entre América del Sur, promoviendo el crecimiento económico de la región, fueron constatadas en las observaciones de campo realizadas en la frontera y en la región de Arequipa, donde se observó que los principales aspectos sociales y económicos que conformarían la construcción del eje multimodal Corío-Acre, beneficiando al Perú y Brasil, son originados por las debilidades sociales y económicas existentes en estas regiones que ocasionan la ausencia del Estado en un área de muchas riquezas naturales, lo que permite un desvío de riquezas hacia otros países y compromete la seguridad y defensa de Brasil y el Perú en la medida que no hay un combate eficiente contra los crímenes transnacionales existentes.

La descripción y el análisis de la infraestructura multimodal, potencialidades y limitaciones existentes para la integración binacional Perú-Brasil revelaron que si la construcción del puerto Corío se analiza en forma aislada del eje multimodal, no servirá, de igual manera, no hay justificación para la construcción de un ferrocarril entre Brasil y el Perú si no hay un puerto con capacidad para soportar el envío de contenedores para la importación y exportación de productos brasileños. Por ello, la infraestructura del eje multimodal debe ser estudiada y coordinada con la construcción del ferrocarril y del puerto Corío al mismo tiempo.

Dentro de las ventajas del eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional para el Perú y Brasil se concluyó como las más importantes las ventajas económicas y de infraestructura, aunque poco mencionadas por los entrevistados, pero no menos importantes las ventajas para el desarrollo social y la de seguridad y defensa, pero esta última ya es considerada por algunos expertos en el asunto, sin tener en consideración sus conocimientos referentes a los temas afectos a la seguridad y a la defensa.

Así, las respuestas a los objetivos específicos de la investigación mostraron que existe potencialidad para la construcción de un eje multimodal Corío-Acre, pero necesita de estudios profundizados e inversiones con participación de empresas, coordinadas por los gobiernos de Brasil y el Perú.

## Conclusiones

Al analizar la potencialidad del eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional entre Brasil y el Perú, teniéndose como referencia los principios teóricos y normativos, las condiciones económicas y sociales de las regiones de Arequipa y de la frontera de Brasil con el Perú, la infraestructura existente y la posibilidad del desarrollo del citado proyecto, y las ventajas que un eje con estas proporciones puede ofrecer a Sudamérica, esta investigación concluyó que existe la potencialidad de desarrollo de un proyecto binacional, con base a los datos existentes en la IIRSA y que contribuirá al desarrollo de Sudamérica, además de facilitar la atracción de inversiones extranjeras para la región, importante para el mantenimiento de la soberanía nacional de Brasil y el Perú.

Para llegar a la referida conclusión se desarrolló un estudio intenso con base en la revisión bibliográfica, entrevistas, actividades planeadas, como la visita al puerto del Callao, la participación en el Congreso Binacional de Comercio entre Brasil y Perú, así como la conferencia con la DIRINTEMAR, importante para verificar el esfuerzo nacional del Perú en la edificación de Chancay que será el futuro centro de distribución logística del país, pero que no impide el desarrollo del puerto Corío, pues Chancay tiene vocación para el envío de recursos minerales del Perú a China, finalidad diferente de Corío que es más amplia que Chancay, así como que su infraestructura no está en el eje interoceánico como la de Corío, que brindará apoyo logístico a toda la América del Sur.

Así se concluyó que Chancay y el Callao tienen un enfoque con intereses nacionales de envío de la producción peruana al extranjero, ocasionalmente sirven de paso a productos de otros países hacia Asia, como fue planeado en la visita al Callao, donde empresarios brasileños coordinaron el envío de sus productos por este puerto, pero primero como un evento prueba, verificando las condiciones y costos. De esta manera, Corío nace para cumplir con el objetivo de trasladar productos de Brasil, Bolivia y el norte de Argentina hacia Asia por medio del eje multimodal, lo que teóricamente reducirá los costos de estos países. Además de eso, el entorno de Lima no tiene infraestructura eficiente, de acuerdo con el representante de DP World, para interiorizar la producción por no tener carreteras con el ancho adecuado que permitan llevar los contenedores a otros países y por tener sus ejes congestionados por el alto flujo de vehículos en la región.

Así, el presente estudio reveló las siguientes conclusiones:

a) La consolidación del eje multimodal Corío-Acre es viable y sostiene potencial de realización por tener fundamentos teóricos y normativos que motivan la realización del proyecto y su planeamiento facilitado por los estudios anteriores realizados por el COSIPLAN con la IIRSA. La construcción de Corío es la solución para el incremento de la integración de Brasil con Perú. Esta infraestructura regional más desarrollada traerá más inversiones al continente sudamericano y seguramente facilitará la consolidación de un mercado común entre los países del eje interoceánico, promoviéndose el desarrollo sostenible de la economía regional.

b) La potencialidad para la construcción del eje multimodal es más justificada por el aspecto económico al promover el desarrollo regional, no solamente del Perú y Brasil, también de los demás países que serán beneficiados con la existencia de una infraestructura que puede lograr que el transporte de su producción sea menos costoso. Las debilidades sociales y económicas existentes en las áreas del eje multimodal justifican las inversiones para construcción de esta infraestructura.

c) Las sociedades aisladas de las capitales serán beneficiadas con la construcción del eje multimodal, pasando a formar parte de las inversiones de los gobiernos nacionales de sus países, integrándose a las demás regiones y participando con más efectividad de las economías nacionales, con el incremento del PBI. Así, proporcionando mayor desarrollo para las personas, también con inversiones en la educación, creándose oportunidades de empleos para las personas, con oferta de mano de obra especializada.

d) Los crímenes transnacionales pueden ser reducidos con inversiones en las fronteras, donde las actividades económicas ilícitas pueden dejar de ser la principal fuente de renta de las poblaciones locales, por medio de la atracción de inversiones con la llegada de infraestructura, principalmente con la construcción de puertos secos que permitan el transporte de personas de las regiones fronterizas hacia los grandes centros urbanos. La presencia del Estado es fundamental para la consolidación de la seguridad y defensa en estas regiones, donde las actividades criminales, como el tráfico de drogas, la trata de personas, trabajo de menores y la minería ilegal son las principales fuentes de renta de grande parte de los ciudadanos, lo que amenaza la soberanía de Brasil y Perú.

e) La seguridad y defensa nacional tendrá una integración regional facilitada por la ocupación de los vacíos demográficos existentes en la selva amazónica, lo que permitirá más eficiencia en el despliegue de tropas y en la promoción del sentimiento de patriotismo en las comunidades que aún no tienen contacto con las demás ubicaciones del Perú y Brasil, fácilmente manipuladas por organizaciones no gubernamentales que priorizan los intereses internacionales sobre la región amazónica. Así, comparándose con el puerto de Chancay verificamos que el puerto Corío es más aún estratégico para Perú, teniéndose un potencial de cambiar la geopolítica regional, llevando Perú al liderazgo con relación al dominio del Pacífico y promoviendo una infraestructura que además de ser favorable para el desarrollo económico, será importante en el aspecto militar.

### **Recomendaciones**

La investigación y el análisis sobre la potencialidad del eje multimodal Corío-Acre como una propuesta de desarrollo nacional, después del estudio de los aspectos teóricos y normativos, de las ventajas económicas y sociales, de los aspectos de seguridad y defensa y de la infraestructura, que propugnan por su importancia para el desarrollo nacional del Perú y Brasil, con posterior desarrollo regional, se permite recomendar lo siguiente:

a) Realizar acuerdos de cooperación con la finalidad de proponer la formación de grupos de estudio, similares a los desarrollados por Chile y Brasil, con el objetivo de consolidar la ejecución de un eje multimodal, verificando las posibilidades sociales y económicas que el proyecto traerá para las regiones donde será implementado, con estudios actualizados sobre datos técnicos, sobre la economía que el eje proporcionará para el Perú y sobre los costos totales de las inversiones para la construcción del puerto y del ferrocarril bioceánico. Estos grupos deberán ser multidisciplinarios, con participación de estudiosos en diversas áreas de estudio, no solamente ingenieros, pero militares, economistas, políticos, sociólogos, líderes comunitarios de las regiones de Arequipa, Madre de Dios y Acre, o sea, todo lo que es necesario para un estudio lo más detallado posible.

Así, es fundamental elegir universidades en el Perú y Brasil con el objetivo de que estos centros académicos realicen estudios detallados y actualizados, con

observaciones en campo y soluciones de dudas, para que sean aportes que justifiquen cómo debe ser la inversión en la infraestructura propuesta en el proyecto, así como para que apoyen en la elección del método a ser ejecutado para la construcción del ferrocarril y del puerto (estudios de batimetría, de la fauna marítima, etc.), sus fases y secuencia adecuada de la construcción, todo eso con la finalidad de que el producto final sea lo más eficiente posible.

Los estudiosos y expertos en el tema deberán ser técnicos especializados en estudios necesarios para la implementación de infraestructura portuaria, terrestre y aeroportuaria. Los estudios deberán tener un enfoque inicial con las obras del ferrocarril y del puerto Corío, apreciando los costos de los proyectos y los lucros que este traerá para los países participantes, por medio de estudios de curvas de isocostos, por ejemplo, todo tipo de estudio necesario para mantener la seguridad de que el resultado será lo más similar a lo planeado.

b) Por el aspecto económico, realizar, inicialmente, la divulgación del proyecto con el fin de atraer el interés de inversiones privadas que, sumadas a las inversiones públicas, viabilicen la construcción del puerto y del ferrocarril, teniéndose en cuenta que estos proyectos deben ser realizados simultáneamente, pues el puerto no existirá sin el ferrocarril debido a las características de la región de Arequipa que no es exportadora y no tiene un centro de distribución como es el puerto del Callao o el puerto de Santos.

Ampliar las conferencias bilaterales con incidencia en el crecimiento de las relaciones comerciales, estas deben ser específicas en planear las etapas necesarias para la realización del proyecto, con cronograma de ejecución y marcos legales que deben ser alcanzados por Brasil y el Perú, promoviéndose lo más rápido y eficiente posible el proceso de integración.

c) Las sociedades aisladas necesitan mantener la carretera Interoceánica cada vez más utilizada en las importaciones entre Brasil y Perú para atraer inversiones para el desarrollo de este eje como un eje multimodal que sea interesante para la iniciativa privada, con recomendaciones de incremento de inversiones al largo y mediano plazo. Para eso, la reducción de tarifas y burocracias en el paso de la frontera es una meta que deberá ser buscada por los gobiernos nacionales con apoyo de los gobiernos regionales de Acre y Madre de Dios. Además de eso, la realización

de más conferencias buscando integrar los empresarios de Brasil y Perú con ofertas de oportunidades para el comercio, buscando aumentar la utilización de la carretera interoceánica, reduciendo el llamado “falso flete” que no permite envíos de muchas mercancías por el eje, teniéndose en cuenta los altos costos del uso de la carretera, pues los productos que vienen al Perú utilizan los camiones y estos vuelven sin carga al Brasil.

d) Con el fin de reducir los crímenes transnacionales, es importante tener en cuenta las diferentes finalidades de Corío con relación a los demás puertos del Perú, pues este proyecto está relacionado con la existencia de un eje multimodal y a los intereses de países de la región, así es recomendable que el gobierno del Perú amplíe la divulgación del proyecto con inclusión de las Fuerzas Armadas en las negociaciones, por medio de los agregados militares de las embajadas. Además de eso, promover estudios más detallados sobre la integración por el eje multimodal Corío Acre, utilizando sus establecimientos de enseñanza para divulgar la importancia del eje para la seguridad y para el desarrollo nacional.

e) Con el fin de promover la seguridad y defensa regional, es importante que el Ejército del Perú hable de integración de la selva amazónica por medio de una estrategia de presencia regional para reducir los crímenes transnacionales, así como la Marina de Guerra del Perú con enfoque en la integración regional de los puertos que facilitarán una futura defensa de la cuenca del Pacífico, puerta de entrada para una eventual invasión al interior del continente. Por último, la Fuerza Aérea con el apoyo a la construcción del aeropuerto que sustente el transporte de cargas en la región y el despliegue de tropas de los países sudamericanos.

La integración de estudios entre las Fuerzas Armadas de Brasil y del Perú es fundamental para la consolidación de una política de Estado, buscando mantener a lo largo plazo el proyecto de construcción del puerto Corío con el ferrocarril bioceánico, sólo así será posible vencer las etapas del proyecto y consolidar esta infraestructura, como la más importante de América del Sur, integrando otros países como Argentina, Paraguay y Bolivia, también potencialmente beneficiados por esta integración, por sus posiciones geográficas más próximas al eje multimodal Corío Acre.

### **Propuesta para enfrentar la realidad problemática**

La revisión de los marcos teóricos y normativos, de las investigaciones de campo, de las entrevistas y de las informaciones obtenidas en las actividades realizadas durante la investigación, permitió, en conjunto con las conclusiones y recomendaciones, realizar una propuesta que sustente la potencialidad de un eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional del Perú y Brasil en el marco de la integración binacional entre ambos países, conforme a las ideas que se mencionan a continuación:

a) El proyecto del puerto Corío debe ser considerado en conjunto con la construcción de la infraestructura logística, con enfoque en la interiorización regional, para eso debe ser considerada la creación de un equipo de estudio de nivel nacional que sustente las ideas de desarrollo económico sostenible, desarrollo social, mantenimiento de la soberanía regional, promoción del incremento de la seguridad y defensa regional e inversión pública y privada en los proyectos de infraestructura.

Este grupo deberá tener en su organización expertos en los temas técnicos de infraestructura, políticos, militares con soluciones de seguridad y defensa, expertos en política externa, estudiosos en derecho, es decir, lo necesario para que sea un grupo de influencia regional, en la búsqueda de convencer a los países vecinos de la importancia del presente proyecto.

b) En una segunda etapa, aumentar las discusiones y proponer la formación de un grupo binacional entre Brasil y Perú, con expertos en los temas de integración, con enfoque en los aspectos económicos, el que será responsable del planeamiento del método que llevará al largo plazo la consolidación del eje multimodal, considerándose la superación de todos los obstáculos que podrían impedir la ejecución del proyecto, y que deberá ser integrado de manera de consolidar un esfuerzo único entre Brasil y el Perú.

c) La tercera etapa será la promoción del incremento entre las relaciones comerciales de Brasil y el Perú, es decir, la creación de un ***Mercado Común Interoceánico***, más fuerte que el MERCOSUR, con el objetivo de priorizar el comercio entre los dos países, visando fortalecer el uso de la carretera Interoceánica y solucionar problemas como los evidenciados del “Flete falso” que hacen más

costoso el envío de productos de Brasil hacia el Perú, por no tener productos para aprovechar el transporte de retorno, o sea, cada vez más los productos que vienen y salen del Perú deben utilizar los camiones, buscando siempre la reducción del costo. Además de eso, desarrollar las comunidades aisladas en la frontera de la selva amazónica.

d) La búsqueda en conjunto de inversiones extranjeras para el desarrollo de la construcción del ferrocarril y del puerto Corío, con apoyo de la participación de Brasil en los BRICS, buscando aprovechar las relaciones de China y Rusia con socios brasileños. Además de eso, hacer conocer a los EE. UU. sobre el interés de los asiáticos en la construcción y desarrollo del eje multimodal, articulando la política internacional para el cumplimiento de los intereses americanos, es decir, que los norteamericanos sepan de la influencia que los chinos están buscando sobre América del Sur y que propongan medidas para impedir el avance de estas negociaciones con una propuesta competitiva que sustente la construcción del eje multimodal. Además de promover la influencia sobre la región de frontera, ruta de crímenes transnacionales que afectan directamente a los estadounidenses.

e) El grupo de trabajo multidisciplinar propuesto deberá participar de las reuniones de los principales mecanismos multilaterales del mundo, promoviendo la iniciativa de integración entre Brasil y Perú, llamando la atención de los demás países que esta iniciativa es sostenible con relación a las cuestiones ambientales y que es interesante para reducir los costos a nivel mundial, tanto con el uso de la cuenca del Pacífico como con el uso de la cuenca del Atlántico, pues la región es una fuerte productora de alimentos y tiene potencial para fortalecer estos productos para el mundo, esto debe ser expuesto a todos los países buscando inversiones no solamente restringidas a los países asiáticos.

Esta búsqueda de inversiones multilaterales debe ser pragmática, buscando motivar al mundo sobre la importancia de América del Sur como productora y fuente mundial de commodities, este aspecto debe ser explotado con la búsqueda de inversiones en el BM y en el BID, para eso primero deben fortalecerse las economías de Brasil y del Perú, sin intervención estatal, buscando el libre comercio regional y el desarrollo de las comunidades de frontera, importante para la reducción de los problemas existentes en estas regiones.

La búsqueda de la confianza internacional será importante para mantener la proyección de la seguridad y defensa regional para la sustentación de la potencialidad de un eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo, no solamente nacional del Perú y Brasil, sino como modelo de garantía de la seguridad alimenticia en el mundo y del suministro de materia prima para inversiones en tecnologías sostenibles en el mundo, con el objetivo de preservar el medioambiente de su degradación, como es el caso de la exportación de niobio para la producción de baterías que seguramente será el combustible del futuro, así como del etanol de Brasil, ambas soluciones adecuadas a la protección del medioambiente.



*Figura 37.* Eje Multimodal de la Seguridad Alimentaria Mundial.

Fuente: Elaboración propia, con mapa adaptado de Amazon (2022).

### Referencias bibliográficas

- Actualidad Gubernamental (2022). *Ley N° 31625*. Recuperado de: Ley N° 31625 | Actualidad Gubernamental
- Álvarez, M. V. (2021). *ALBA e UNASUL na fase de despolitização: E depois? Evidência de precária (re) politização* (archivo en PDF). Carta Internacional, 01-24. Recuperado de 1167-Texto do artigo-4827-5550-10-20211126 (1).pdf
- Alcalde, J., Novak, F., Namihás, S., Adins, S., Dourojeanni, M., Vallim, D., ... & Ruiz Muller, M. (2016). *Las relaciones de China con América Latina y el ferrocarril bioceánico Brasil-Perú* (archivo en PDF). Sociedad Peruana de Derecho Ambiental. Recuperado de [https://repositorio.spda.org.pe/bitstream/20.500.12823/202/1/Relaciones\\_china\\_Ferrocarril\\_2016.pdf](https://repositorio.spda.org.pe/bitstream/20.500.12823/202/1/Relaciones_china_Ferrocarril_2016.pdf)
- Amazon (2022). *Mapa mundial*. Recuperado de: Amazon.com: Mapa mundial con países en español (36 pulgadas de ancho x 22.73 pulgadas de alto) : Productos de Oficina
- Andrade, L. D. N. R., & Granziera, M. L. M. (2021). *Abordagens paradiplomáticas na tríplice fronteira amazônica: Brasil, Colômbia e Peru* (archivo en PDF). Revista Tempo do Mundo, (27), 305-324. Recuperado de 329-Texto do artigo-1267-1-10-20220318 (3).pdf
- ANTF (2022). *Associação Nacional dos Transportes Ferroviários*. Recuperado de: <https://www.antf.org.br/mapa-ferroviario/>
- Arequipa (2016). *Términos de referencia para la elaboración del estudio de pre inversión a nivel de perfil del proyecto de inversión pública. Construcción del terminal portuario de Corío de Arequipa*. Gobierno Regional de Arequipa.
- Arequipa Peru.Org (2022). *Mapa de Arequipa*. Recuperado de: Mapa de Arequipa (arequipaperu.org)

- BlogSpot (2022). *Tramo de la carretera Interoceánica del Perú*. Recuperado de: [carretera interoceanica en peru - Pesquisar Imagens \(bing.com\)](#)
- Borbély, A. (2014). El lugar y el papel de la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA) en la geopolítica brasileña y sudamericana (archivo en PDF). *Belvedere Meridionale*, 26(2), 57-69. Recuperado de [http://acta.bibl.u-szeged.hu/34405/1/belvedere\\_2014\\_002\\_057-069.pdf](http://acta.bibl.u-szeged.hu/34405/1/belvedere_2014_002_057-069.pdf)
- Brandão, M.B. (2015). *Formación y expansión territorial y geopolítica de los Estados Unidos*. Recuperado de: <http://marcosbau.com.br/geopolitica/formacao-e-expansao-territorial-e-geopolitica-dos-estados-unidos/>
- Brasil. MD. (2008). *Estratégia de Defesa Nacional: paz e segurança para todo Brasil*. 2ª edição. Brasília.
- Brasil. (2020). Ministério da Defesa. *Livro Branco de Defesa Nacional*. (24/07/2020). Recuperado de [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/livro-branco-de-defesa-nacional](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro-branco-de-defesa-nacional).
- Brasil Turiso Jornal (2022). *Peru reforça turismo de fronteira com rota de carro pelo Acre*. Recuperado de: [Peru reforça turismo de fronteira com rota de carro pelo Acre \(brasilturis.com.br\)](#)
- Caciatore, E. G. (2022). Las relaciones comerciales entre Brasil y China en el siglo XXI: Una lectura desde la Teoría de la Dependencia (archivo en PDF). *Revista de Ciências Humanas*, 156-176. Recuperado de [Las+relaciones+comerciales+entre+Brasil+y+China+en+el+siglo+XXI \(2\).pdf](#)
- Chama, A. S. y Talavera, J. L. (2017), *puerto Corío, una propuesta de desarrollo para la Macro Región Sur 2018-2022*, (tesis para obtención de graduación) Repositorio de la Universidad Católica de Santa María. Arequipa, Perú.
- COSIPLAN (2011). *Agenda de Projetos Prioritarios de Integração* (archivo em PDF). Recuperado de [http://iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/api\\_agenda\\_de\\_projetos\\_port.pdf](http://iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/api_agenda_de_projetos_port.pdf)

- COSIPLAN (2013). *La ruta bioceánica, un corredor comercial clave que requiere seguridad y mejoras*. Recuperado de: <http://www.iirsa.org/News/Detail?Id=4>
- COSIPLAN (2017). *Corredor vial entre el Atlántico y el Pacífico*. Recuperado de: <http://www.iirsa.org/News/Detail?id=217>
- Constituição da República Federativa do Brasil. (DOU de 05/10/1988). Recuperado de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)
- Constitución Política del Perú (1993). Recuperado de: CONSTITUCION POLITICA DEL PERU (oas.org)
- Contreras, J. R. C. (2021). *Geopolítica de la República 200 años después*. 1ª edición - Impresiones Gráficas MYL EIRL, Lima, Perú.
- Da Costa Feres, C. P., & Staduto, I. W. (2019). *Integração de infraestrutura no eixo Peru-Brasil-Bolívia* (archivo PDF). XVII Congresso Internacional, Fórum Universitário Mercosul - FoMerco. Recuperado de [1571267713\\_ARQUIVO\\_a5f81fe7ab5de292bc66c2e96a9074b9.pdf](http://www.fomerco.com.br/ARQUIVO_a5f81fe7ab5de292bc66c2e96a9074b9.pdf) (fomerco.com.br)
- Da Silva, K. M. (2014). *Um breve estudo sobre o escoamento da soja no Brasil através do porto de Santos*. Recuperado de <http://www.uezo.rj.gov.br/tcc/cn/Karine-Martins-da-Silva.pdf>
- De Lima, S. A. (2014). *Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) - Possibilidades e desafios: eixo Peru-Brasil-Bolívia. Textos e Debates*, (26). Recuperado de <http://revista.ufrb.br/textosedebates/article/view/2786/1570>
- Elvis Jump (2014). *Corío, puerto de las Américas. Propuesta para el desarrollo de un puerto para operación de ULCV, y la conformación de un hinterland continental en Sudamérica* (Diapositiva PowerPoint). Recuperado de: <https://es.slideshare.net/elvisjump/Corío-puerto-de-las-amricas-ing-elvis-jump-gmez>

- Flick, U. (2007). *Introducción a la investigación cualitativa*. 2ª edición. Madrid: editora Madrid.
- Fonseca Hernández, R. (2019). El desarrollo sostenible humano local: La evolución de la inclusión del territorio en las teorías del desarrollo. *Economía y Desarrollo*. Recuperado de [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0252-85842019000200003](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0252-85842019000200003)
- Gialdino, Irene Vasilachis de (2006). *Estrategias de investigación cualitativa*. Barcelona, España: Gedisa Editorial.
- Gov.pe (2022). *Ferrocarriles del Perú*. Recuperado de: 1610894622 (768×1024) (scribdassets.com)
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México D.F.: 6ª ed., McGraw-Hill.
- IEPA (2015). *El corredor ferroviario bioceánico central Brasil-Perú en el marco de la agenda de cooperación internacional Brasil-China como países BRICS*. Recuperado de: <https://www.iepa.org.pe/el-corredor-ferroviario-bioceanico-central-brasil-peru-en-el-marco-de-la-agenda-de-cooperacion-internacional-brasil-china-como-paises-brics/>
- Izcara Palacios, S. P. (2014). *Manual de investigación cualitativa*. México DF: Fontamara (archivo en PDF). Recuperado de Manual de investigación cualitativa (1).pdf
- Jaeger, B. C. (2017). Investimentos chineses em infraestrutura na América do Sul: impactos sobre a integração regional (archivo en PDF). *Conjuntura Austral*, 8(39-40), 4-23. Recuperado de 65842-Texto do artigo-298400-1-10-20170315 (1).pdf
- Lampadia (2016). *Entre tren y tren se va, se va... el tren*. Recuperado de: <https://www.lampadia.com/analisis/infraestructuras/entre-tren-y-tren-se-va-se-va-el-tren/>

- Laxe, F. G. (2005). Puertos y transporte marítimo: ejes de una nueva articulación global. *Revista de economía mundial*, (12), 123-148. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/866/86612671005.pdf>
- Laurente, I., & Filippi, E. E. (2021). Fronteras Brasil y Perú, espacio de integración y cooperación (archivo en PDF). *Agenda Internacional*, 28(39), 151-178. Recuperado de 24431-Texto del artículo-96424-1-10-20211116.pdf
- Martins, F., Soares, V., & Commarata, F. (2013). Infraestrutura rodoviária no Brasil: uma proposta para desenvolvê-la. *BAIN & COMPANY, São Paulo, jun.* Recuperado de: [https://www.bain.com/contentassets/67954472c69d45ea9076de87e3304dec/infrastructure\\_brief\\_por2.pdf](https://www.bain.com/contentassets/67954472c69d45ea9076de87e3304dec/infrastructure_brief_por2.pdf)
- 马腾, 葛岳静, 刘晓凤, & 黄宇. (2018). 中美两国在南美洲的地缘经济格局比较. *经济地理*, 38(3), 1-10. Ma Teng, Ge Yuejing, Liu Xiaofeng y Huang Yu. (2018). Una comparación de los patrones geoeconómicos de China y Estados Unidos en América del Sur (archivo en PDF). *Geografía Económica*, 38(3), 1-10, Beijing, China. Recuperado de [https://www.researchgate.net/profile/Huang-Yu-6/publication/326366192\\_The\\_Spatio-Temporal\\_Patterns\\_Evolution\\_of\\_Geo-Economy\\_of\\_China\\_and\\_the\\_US\\_in\\_South\\_America/links/5b480c20a6fdccadaec41733/The-Spatio-Temporal-Patterns-Evolution-of-Geo-Economy-of-China-and-the-US-in-South-America.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Huang-Yu-6/publication/326366192_The_Spatio-Temporal_Patterns_Evolution_of_Geo-Economy_of_China_and_the_US_in_South_America/links/5b480c20a6fdccadaec41733/The-Spatio-Temporal-Patterns-Evolution-of-Geo-Economy-of-China-and-the-US-in-South-America.pdf)
- Mackinder (1962). *El eje geográfico de la historia*. En: MACKINDER, HJ Ideales democráticos y realidad. Nueva York: Norton, [1962]. Págs. 241-264.
- Mattos (1997). *La geopolítica y las proyecciones del poder*. Rio de Janeiro: Biblioteca del Ejército, 1997.
- Massa (2020). *Quais são os projetos de ferrovias no Brasil em andamento?* Recuperado de: <https://massa.ind.br/projetos-de-ferrovias-no-brasil/>
- Mendes, da C. L. (2014). *Por uma projeção continental do Brasil: a sinergia das ideias de Mário Travassos com o processo de Integração Regional Sul-*

*americano*. (Tesis para el grado de maestro investigador). Escola de Comando e Estado-Maior, Brasil.

Mejía-Ortega, L. M., & Franco-Giraldo, Á. (2007). Protección social y modelos de desarrollo en América Latina. *Revista de Salud pública*, 9(3), 471-483. Recuperado de <https://www.scielo.org/pdf/rsap/v9n3/v9n3a16.pdf>

Mello (1999). *LI Quién le teme a la geopolítica*. São Paulo: Hucitec; EdUSP.

Miyamoto (1995). *Geopolítica y poder en Brasil*. Campinas, SP: Papirus Editora.

Ministério da Defesa. (2016). *Política de Defesa Nacional e Estratégia Nacional de Defesa*. (archivo PDF) Recuperado de [pnd\\_end\\_congresso\\_.pdf](http://www.gov.br/pnd_end_congresso_.pdf) (www.gov.br)

Ministério da Defesa. (2015). *MD35-G-01- Glossário das Forças Armadas*. (archivo PDF). Recuperado de [https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/141/1/MD35\\_G01.pdf](https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/141/1/MD35_G01.pdf)

Ministério da Infraestrutura (2020). *Mapa das Rodovias Federais*. Recuperado de: [https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-terrestre\\_antigo/rodovias-federiais/rodovias-federiais-mapas](https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-terrestre_antigo/rodovias-federiais/rodovias-federiais-mapas)

Ministério das Relações Exteriores - MRE. (2022). *Relações Bilaterais Brasil - Peru*. Recuperado de <https://www.gov.br/mre/pt-br/assuntos/relacoes-bilaterais/todos-os-paises/republica-do-peru>

Ministério das Relações Exteriores - MRE. (2011). *Conselho de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da UNASUL - Rio de Janeiro, 28 de abril de 2011*. Lugar de publicación: [https://www.gov.br/mre/pt-br/canais\\_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/conselho-de-infraestrutura-e-planejamento-cosiplan-da-unasul-rio-de-janeiro-28-de-abril-de-2011](https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/conselho-de-infraestrutura-e-planejamento-cosiplan-da-unasul-rio-de-janeiro-28-de-abril-de-2011)

Mundial, B. (2015). Perú: Hacia un sistema integrado de ciudades, una nueva visión para crecer. *Lima: Banco Mundial*.

Muñoz Álvarez, C. A., & Neira Romero, C. S. (2010). *El transporte multimodal y la incorporación de una póliza de seguros en el proyecto eje multimodal*

*Manta-Manaos* (Proyecto de graduación, archivo PDF). Universidad Católica Santiago de Guayaquil, Ecuador. Recuperado de <http://201.159.223.180/bitstream/3317/6176/1/T-UCSG-PRE-ECO-CECO-119.pdf>

Ortiz, L. E. M., Sánchez, L. M. C., Ferrer, N. J. L., & Cartay, R. (2020). Desarrollo y crecimiento económico: Análisis teórico desde un enfoque cuantitativo. *Revista de ciencias sociales*, 233-253. Recuperado de Dialnet-DesarrolloYCrecimientoEconomico-7384417 (1).pdf

Perú. (2017). *Política de Seguridad y Defensa Nacional*, Decreto Supremo 12-2017-DE. Recuperado de <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-aprueba-la-politica-de-seguridad-y-defen-decreto-supremo-n-012-2017-de-1600032-1/>

Perú. (2019). *Política Nacional Marítima*. Recuperado de: El Peruano - Decreto Supremo que aprueba la Política Nacional Marítima 2019-2030 - Decreto Supremo N° 012-2019-DE - Poder Ejecutivo - Defensa.

Penha, E. A. (2015). A fronteira oriental brasileira e os desafios da segurança regional no Atlântico Sul. *Revista da EGN*, 113-134. Recuperado de [http://www.enabed2016.abedef.org/resources/download/1403020747\\_ARQUIVO\\_PENHA,EliAlves.AFronteriraOrientalBrasileiraeosDesafiosdaSegurancaRegionalnoAtlanticoSul.pdf](http://www.enabed2016.abedef.org/resources/download/1403020747_ARQUIVO_PENHA,EliAlves.AFronteriraOrientalBrasileiraeosDesafiosdaSegurancaRegionalnoAtlanticoSul.pdf)

Pilar, M. A. R. (2022). *Desarrollo economico nacional* (PowerPoint), realizado en las clases del Centro de Altos Estudios Nacionales - CAEN, Maestría en Desarrollo y Defensa Nacional, Ejército del Perú, Lima.

Portal Rondônia (2022). *Inauguração da ponte do Abunã sobre o rio Madeira vai fortalecer o desenvolvimento econômico de Rondônia*. Recuperado de: Inauguração da ponte do Abunã sobre o rio Madeira vai fortalecer o desenvolvimento econômico de Rondônia - [Portalrondonia.com](http://Portalrondonia.com)

Portal Férias (2022). *As mais lindas fotos de Assis Brasil AC*. Recuperado de: Fotos de Assis Brasil - AC | Portal Férias ([ferias.tur.br](http://ferias.tur.br))

- Rückert, A. A., & Carneiro, C. P. (2018). América do Sul: infraestruturas em regiões periféricas e tendências atuais. *Revista Brasileira de Estudos de Defesa*. Recuperado de 75047-311401-1-PB (1).pdf
- Sausi, J. L. R., & Oddone, C. N. (2012). Cooperación transfronteriza e integración: Oportunidades para el desarrollo del Perú. *Tendencias, Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas*, 239-264. Recuperado de Dialnet-CooperacionTransfronterizaEIntegracion-4024206 (3).pdf
- Serna, H. A. (2018). La integración y el desarrollo fronterizo en la Comunidad Andina. Reflexiones sobre su origen y evolución. *Aldea Mundo*, 23-35. Recuperado de <https://www.redalyc.org/journal/543/54356888003/54356888003.pdf>
- Silva, E. G. D., & Silva, S. S. D. (2020). BR-364-Nos confins da fronteira oeste do Brasil: uma via para a integração rodoviária do Acre (Cruzeiro do Sul) com Ucayali (Pucallpa). *Ciência Geográfica-Bauru*, 554-575. Recuperado de [https://agbbauru.org.br/publicacoes/revista/anoXXIV\\_2/agb\\_xxiv\\_2\\_web/agb\\_xxiv\\_2-06.pdf](https://agbbauru.org.br/publicacoes/revista/anoXXIV_2/agb_xxiv_2_web/agb_xxiv_2-06.pdf)
- Spykman, N.J. (1942). *La estrategia de Estados Unidos en la política mundial: Estados Unidos y el equilibrio de poder*. Nueva York: Harcourt, Brace and Company.
- SPDA, Actualidad Ambiental (2022). *Gran parte del territorio de Madre de Dios está concesionado*. Recuperado de: Gran parte del territorio de Madre de Dios está concesionado (Ver mapa) | SPDA Actualidad Ambiental
- Suporte Geográfico (2022). *INFORMAÇÕES GEOGRÁFICAS SOBRE O ESTADO DO ACRE*. Recuperado de: INFORMAÇÕES GEOGRÁFICAS SOBRE O ESTADO DO ACRE (suportegeografico77.blogspot.com)
- Travassos, M. (1938). *Projeção continental do Brasil*. São Paulo, Brasil: Editorial Nacional.
- Travassos, M. (1942). *Introdução à geografia das comunicações brasileiras: (ensaio)*. Rio de Janeiro, Brasil: livraria José Olympio.

- Vargas Beal, X. (2011). *¿Cómo hacer investigación cualitativa? Una guía práctica para saber qué es la investigación en general y cómo hacerla, con énfasis en las etapas de la investigación cualitativa*. Recuperado de <http://paginaspersonales.unam.mx/app/webroot/files/981/94805617-Xavier-Vargas-B-COMO-HACER-INVESTIGA.pdf>
- Valdez, M. A. M. (2022). *UD III-S4: Política de Seguridad y Defensa Nacional*, realizado en las clases de Política de Seguridad y Defensa Nacional, del Centro de Altos Estudios Nacionales - CAEN, Maestría en Desarrollo y Defensa Nacional, Ejército del Perú, Lima.
- Wegner, R. C. (2018). Integração e desenvolvimento econômico: estratégias de financiamento do investimento de infraestrutura sul-americana. *Revista Economia e Sociedade*, 909-938. Recuperado de <https://www.scielo.br/j/ecos/a/zSrThvkdmdfFtxFStc6cHGz/?lang=pt>
- Villanueva, J. L. W. (2016). Desarrollo e integración transfronteriza en la CAN y el MERCOSUR: Enfoques macrorregionales para la planificación territorial transfronteriza. *Revista Española de Desarrollo y Cooperación*, 27-41. Recuperado de [81939-Articulosinanonimizar-4564456643009-1-10-20220531\(1\).pdf](81939-Articulosinanonimizar-4564456643009-1-10-20220531(1).pdf)
- Wikipedia (2022). *Ruta Interoceánica Brasil-Perú*. Recuperado de: [Ruta interoceánica Brasil-Perú - Wikipedia, la enciclopedia libre](#).

## Anexos

### Anexo 1. Matriz de consistencia

#### Título: Integración binacional Perú-Brasil para el desarrollo: potencialidad del eje multimodal Corío-Acre

| Preguntas de investigación  | Objetivos de la investigación   | Justificación   | Observables  | Metodología   |
|---|---|---|--|---|
| <p><b>Pregunta principal</b></p> <p>¿Cuáles son las potencialidades del eje multimodal entre Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional del Perú y Brasil en el marco de la integración binacional entre Perú y Brasil?</p> <p><b>Preguntas específicas</b></p> <p>a. ¿Qué fundamentos teóricos y normativos soportan la potencialidad de eje multimodal Corío-Acre en el marco de la integración binacional entre el Perú y Brasil?</p> <p>b. ¿Cuáles son las condiciones económicas y sociales que presentan las zonas que conformarían el eje Corío-Acre y que benefician al Perú y Brasil?</p> | <p><b>Objetivo principal</b></p> <p>Formular una propuesta que sustente la potencialidad de un eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional del Perú y Brasil en el marco de la integración binacional entre Perú y Brasil.</p> <p><b>Objetivos específicos</b></p> <p>a. Establecer las condiciones económicas y sociales de las zonas del eje Corío-Acre que permitan reducir los costos de las importaciones y exportaciones, posibilitando el incremento de las relaciones comerciales entre los países</p> | <p>Este trabajo nos llevará a conocer una propuesta de modelo de desarrollo nacional para el Perú y Brasil, a través del incremento de la limitada integración regional que hay por medio de la carretera Interoceánica, a través de la potencialidad de un futuro eje multimodal entre Corío y Acre, con la finalidad de reducir los costos de exportaciones e importaciones en la región con la consolidación de un hub de transporte marítimo y terrestre (carretera y ferrovía), posibilitando que los países orientales y occidentales</p> | <p>a. los fundamentos que justifican la realización de políticas de integración binacional entre Perú y Brasil;</p> <p>b. las teorías geopolíticas que nos muestran la importancia de la región y de su integración;</p> <p>c. las teorías sobre desarrollo económico, con la finalidad de desarrollar el modelo más adecuado para la integración binacional de la región;</p> <p>d. las acciones de los gobiernos regionales y nacionales, de conformidad</p> | <p><b>1. Enfoque de investigación:</b><br/>Cualitativa</p> <p><b>2. Tipo de investigación:</b><br/>Aplicada</p> <p><b>3. Método de investigación:</b><br/>Hermenéutico interpretativo</p> <p><b>4. Escenario de estudio:</b><br/>Las regiones de Arequipa, en el Perú y de Acre, en Brasil, así como las políticas de integración binacional entre el Perú y Brasil</p> <p><b>5. Objeto de estudio:</b><br/>Es empírico. La potencialidad del eje multimodal Corío-Acre, en el marco de la integración binacional Corío-Acre y la</p> |

|  |  |  |  |   |
|--|--|--|--|---|
| <p>c. ¿Cómo es la infraestructura, potencialidades y limitaciones, existentes entre el Perú y Brasil que posibiliten la integración de estos países?</p> <p>d. ¿Cuáles son las necesidades de infraestructura binacional para atender la demanda comercial de Brasil y el Perú con China?</p> <p>e. ¿Cuáles son las ventajas del eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional para el Perú y Brasil?</p> | <p>orientales y occidentales con América del Sur, promoviendo el crecimiento económico de la región.</p> <p>b. Determinar los fundamentos teóricos y normativos de la integración binacional del Perú y Brasil para el desarrollo nacional.</p> <p>c. Describir y analizar la infraestructura multimodal, potencialidades y limitaciones existentes para la integración binacional Perú-Brasil.</p> <p>d. Identificar las ventajas del eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional para el Perú y Brasil.</p> | <p>incrementen sus relaciones comerciales con países de América del Sur, considerándose esto un óbice regional por la dificultad actual del transporte de materia prima regional para otros países, tanto como de importaciones.</p> <p>La carretera Interoceánica es una vía terrestre que conecta Brasil y Perú, por lo tanto, es un eje ya existente que puede ser la viabilidad de un futuro eje multimodal, con la construcción de un ferrocarril, donde será posible el aumento del transporte de materia prima de Brasil hasta países como China. Además de eso, el proyecto existente de construcción del puerto Corío crea más de una posibilidad de que este eje sea eficaz, reduciendo el costo a Brasil en</p> | <p>con las condiciones económicas y sociales existentes.</p> <p>e. los estudios realizados con la posibilidad de construcción del puerto Corío y de un eje multimodal entre el Perú y Brasil; y</p> <p>f. las oportunidades de desarrollo comercial con países del oriente y occidente, con prioridad para China, a través de la construcción del eje multimodal Corío-Acre.</p> | <p>propuesta de un modelo de desarrollo económico para esta región.</p> <p><b>6. Fuentes de información:</b></p> <p><b>Primarias:</b> entrevistar a representantes de las embajadas de Brasil y China, autoridades del gobierno en el Perú y responsables del proyecto de construcción del puerto Corío.</p> <p><b>Secundarias:</b> proyectos existentes de construcción del puerto Corío, políticas de integración regional, investigaciones de los resultados comerciales entre Brasil, Perú y China.</p> <p><b>7. Técnicas e instrumentos de acopio de información:</b> la observación, la entrevista semiestructurada y el análisis documental.</p> |
|--|--|--|--|---|

*Fuente: de acuerdo con las referencias bibliográficas*

|  |  |   |  |   |
|--|--|---|--|---|
|  |  | <p>las importaciones y exportaciones.</p> |  | <p><b>8. Acceso al campo:</b> la región de Arequipa en el Perú por contacto con las autoridades locales y en Lima por contacto con las embajadas de Brasil y China, a través de sus representantes.</p> <p><b>9. Acopio de información:</b> informaciones por medio de entrevistas con las autoridades de Arequipa, los representantes de las embajadas de Brasil y China, realizando la triangulación de informaciones.</p> <p><b>10. Método de análisis de información:</b> análisis de las ideas obtenidas, con recopilación de los resultados por categorías.</p> |
|--|--|---|--|---|

## Anexo 2. Registro de documentos

El objetivo general del presente estudio fue formular una propuesta que sustente la potencialidad de un eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional del Perú y Brasil en el marco de la integración binacional entre ambos países.

Así, el trabajo investigativo por medio del uso de los datos obtenidos, los documentos interpretados y la experiencia con la observación de campo a ser investigado, fueron fundamentales para la realización del trabajo. Además de eso, fueron fundamentales las etapas siguientes:

- Revisar los fundamentos y teorías asociados a los conceptos de integración regional y geopolítica de América del Sur.

- Verificar documentos como leyes y proyectos existentes sobre los temas de integración, desarrollo económico y políticas públicas bilaterales.

- Verificar documentos a nivel nacional del Perú y Brasil, específicamente del Ministerio de Infraestructura y Economía.

- Verificar los proyectos existentes para la construcción del puerto Corío y la posibilidad de existencia de proyectos de construcción del ferrocarril Acre-Perú.

- Búsqueda de estudios nacionales e internacionales.

- Estudiar las condiciones económicas y sociales existentes en las poblaciones de las regiones de Arequipa y Acre.

- Estudiar conceptos modernos de desarrollo económico, principalmente los destinados a la atención al medioambiente.

- Estudiar las relaciones comerciales entre Brasil, Perú y China.

- Estudiar las relaciones bilaterales entre Brasil y el Perú, con enfoque en las cooperaciones entre estos países.

- Estudiar las condiciones de infraestructura existentes destacando las áreas donde será un posible camino para la construcción de un ferrocarril.

- Analizar los proyectos existentes con relación a la construcción del puerto Corío.

- Verificar las discusiones discordantes sobre el asunto.

**Anexo 3. Guía de entrevista semiestructurada**  
**(Profesionales estudiosos y empresas responsables por el proyecto)**

|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
| <b>Entrevistador</b>                                       | <b>Leandro Mendes da Costa</b>                                   |   |  |
| <b>Entrevistado</b><br><small>(nombre, apellidos)</small>  | <b>Elvis Jump</b>  |   |  |
| <b>Función</b><br><small>(cargo)</small>                   | <b>Gerente regional de promoción de<br/>la inversión privada</b> | <b>Institución</b><br><small>(universidad, empresa)</small> | <b>Gobierno Regional de<br/>Arequipa</b> |
| <b>Participación en el Proyecto</b><br><b>puerto Corío</b> | <b>Año: Desde el<br/>2016</b>                                    | <b>Función</b><br><small>(durante el Proyecto)</small>      | -  |
| <b>Fecha/Hora</b>  | <b>19/09/2022 – 1900 hrs</b>                                     | <b>Local</b><br><small>(ciudad y<br/>barrio)</small>        | <b>Online</b>                            |

Soy Leandro Mendes da Costa, alumno de Maestría, investigando la solución para formular una propuesta que sustente **la potencialidad de un eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional del Perú y Brasil** en el marco de la integración binacional entre ambos países.

Esta investigación analiza cómo Brasil y Perú realizan su integración binacional, con enfoque en los aspectos económicos y sociales de las regiones de Arequipa y Acre.

Así, este cuestionario está dirigido a las autoridades o representantes de las embajadas con conocimiento de las actuales relaciones existentes entre los dos países y estudiosos de la construcción de un puerto en Arequipa, llamado puerto Corío, que tendrá capacidad para recibir buques con gran capacidad de carga.

**¡Muchas gracias por su apoyo y atención!**

**Preguntas**

1. La integración binacional entre Perú y Brasil no es reciente y tiene un historial de cooperación realizada por estos países que tienen en común la frontera y la selva amazónica. ¿Usted tiene conocimiento que el proyecto de construcción de un puerto en la región de Arequipa en el Perú puede ofrecer la posibilidad de la construcción de un eje multimodal de integración con Acre, en Brasil? Responda sí o no aquí: Sí. ¿Cómo fue la idealización del referido proyecto?

**Respuesta:**

Este proyecto proponía la construcción de un puerto hub, pero no prosperó por dificultades de la iniciativa privada. El Gobierno Regional de Arequipa canceló la propuesta inicial de hacer una Asociación Público Privada (APP), donde las empresas realizan inversiones y reciben la garantía de explotar sus proyectos a cambio de la obtención de parte de las ganancias de estos. Ese proyecto planteado pasó la primera etapa: la primera declaratoria de interés, pero no se llegó a la firma de la concesión del contrato para entrar al terreno, después de eso vino un segundo proyecto, de unos empresarios arequipeños, y ellos solamente se concentraron en el puerto, pero había que acreditar capacidades técnicas y financieras para el desarrollo del proyecto y se quedaron allí por no poder comprobarse la capacidad financiera.

Así se canceló por segunda vez la iniciativa privada, y el proyecto pasó a las manos del Estado. Aquí hay que tener cuidado porque esta segunda empresa fue como mezclar temas, por un lado, pedían dinero a varias empresas diciendo que ellos tenían los derechos, pero no los tenían, no obstante, yo soy gerente regional de promoción de la inversión privada, por mi experiencia de años trabajando en estos temas me han convocado para hacerme cargo de esta gente. Lo que ahora hay es lo siguiente, como para ese proyecto ya no hubo más privados que se interesen, el Estado quería desarrollar, entonces en el 2017 se firma un acuerdo con la Autoridad Portuaria Nacional (APN). La APN evalúa el proyecto, hace sus estudios y considera que es una zona donde sí se debe hacer un desarrollo adecuado y eso lo proponen en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

El Gobierno Regional frente a estas coordenadas del mar ha inscrito 1200 hectáreas de terreno en una ficha registrada en un título de propiedad para el desarrollo portuario o sea el área marítima reservada, y tiene la vía terrestre reservada, con estos dos elementos se ha firmado un convenio con APN para que establezca cuál es la forma o qué partes debe contener el estudio de los Términos de Referencia (TDR). Estudiar cómo se debe hacer, con oceanógrafos, profesionales especializados del tema marítimo, valorándose el estudio con alrededor de 5 millones de soles, esto fue en el 2017, pero ocurrió un cambio de gestión y no hubo más interés por parte del gobierno regional. En el 2019, la ley peruana cambió y los estudios que deberían hacerse antes y se llamaban Sistema

Nacional de Inversión Pública ahora se llama Invierte.pe, entonces hay algunos cambios en la norma, surgiendo la necesidad de hacer nuevos TDR que se ajusten a las actuales normas peruanas.

2. ¿Usted cree que estos cambios en los TDR son los que fueron aprobados ahora en el Parlamento nacional, porque hay algunas noticias que he escuchado que hablan exactamente de que sigue activo el sueño del proyecto puerto Corío, entonces yo no sé si se va a realizar porque todavía no hay un proyecto de ley aprobado en el Congreso para invertir en un proyecto de puerto, pero ahora cómo está el interés del Congreso y de la APN? ¿Cómo puede hacerse eso?

**Respuesta:**

Para tener un incremento del interés del Congreso necesitamos de un informe de la APN, pero lamentablemente esta no tiene una visión sobre el desarrollo portuario que no vaya más al mantenimiento y expansión de los actuales, o sea nuestra Autoridad Portuaria Nacional ha sido muy mal manejada en los últimos 20 años, le digo esto porque realmente para un litoral tan grande, tenemos 3000 km de costa, no se puede trabajar con un solo puerto, debiendo tener un puerto hub cada 1000 km, como mínimo uno en el norte y uno en el sur, manteniéndose el hinterland. Se destaca el sur del Perú que tiene posibilidades internas, infelizmente las autoridades y políticos miran como posibilidades internas, el puerto del Callao, o sea, técnicamente este no puede ni siquiera llevar carga de Arequipa porque es muy caro llevar carga desde Arequipa hasta Lima, pero aun así se hace porque hay algunas cosas que están, pero para que los bolivianos traigan carga o los brasileños tengan carga o los del norte de Argentina traigan carga, no va a pasar o sea no funciona, es lejos incluso para los chinos.

3. Sabemos de la construcción del puerto de Chancay. ¿Qué opina usted sobre ese proyecto?

**Respuesta:**

No funciona, porque no sirve para sacar carga hacia Brasil, en el hinterland detrás de Lima no hay nada industrializado, es decir, no hay consumo, no hay importación de mercancías y tampoco hay exportación de producto, los únicos son los minerales. Con Chancay ya no hay más posibilidad de carga, entonces quien tiene la necesidad

de sacar carga ganadera, carga minera, carga por ejemplo de muchos productos que puedan ir en barco, es Brasil y Bolivia, pero Bolivia ya no lo va a sacar. Y para Brasil la infraestructura que lleva hasta Chancay no es adecuada para su carga.

4. Los mecanismos de integración regional son evidentes en las relaciones bilaterales entre el Perú y Brasil. ¿Cuáles son las iniciativas de integración de la infraestructura regional que usted observa como importantes y factibles?

**Respuesta:**

En el 2017 se firmó un memorando de entendimiento entre Xi Jinping, Dilma Rousseff y Ollanta Humala en el Perú, los 3 presidentes intentaron hacer un primer tren regional, ese memorando ya fue ejecutado por una empresa china, yo tengo el resultado del estudio que indicó que no se podía hacer este hacia el sur, porque no era recomendable por los 4000 m de altitud y que era mejor hacer el tren hacia el norte, porque ahí se pasa solo por 1900 m, más bajo en esa región, pero los chinos se han equivocado porque plantean el tren desde, por ejemplo, Brasil hacia el norte del Perú, para ello van a tener que pasar por la Sierra del Divisor.

La Sierra del Divisor es la reserva ecológica más abierta del planeta, si construyes un tren por esta región, todo el mundo se va a oponer, no van a dejar hacer el proyecto porque sería meter trenes a lo más valioso que tiene el mundo, es decir, estamos hablando del mundo y de la mayor reserva genética de plantas y animales. Por esta razón fue idealizado construirlo por el sur, donde no hay reservas ecológicas que impidan la construcción de ferrocarriles, pues ya tenemos licencias ambientales por las carreteras, que son más contaminantes, incluso reduce la contaminación de estas por utilizar el multimodal, ahí incluso es más ecológico y en esa medida no sé si íbamos a morir, pero si lo haces por ese lado, tendrías incluso dos alternativas: un tren podría bajar directamente desde Madre de Dios o por Bolivia directamente hacia puerto Corío. El puerto Corío no va a funcionar sin trenes. La carga del sur peruano es muy pequeña, no tiene sentido hacer un megapuerto destinado a los contenedores solamente para esta región, por eso es que se ha pensado como un puerto destinado a la carga del interior de Sudamérica.

Por Bolivia tenemos trenes pasando por Chaparrilla, debe haber una conexión de Santos a La Paz y de La Paz hacia nosotros. Tenemos el tren hasta Puno y fíjate

que la meseta del Collao es fácil y barata para la construcción de un tren, nosotros podríamos tener poca inversión y un ferrocarril de Santos, pasando por Bolivia y llegando por lo menos a Matarani. Bolivia necesita sacar minerales de la reserva de Mutún, la reserva de hierro más grande del planeta, y Brasil necesita de un puerto para enviar carga en containers que actualmente viene por el medio de Estados Unidos, llega a Long Beach y pasa a Florida y del Atlántico al Brasil y el puerto de Panamá, la nueva ruta de la seda.

¡Ojo! Para la ejecución de este proyecto tenemos el fondo BRICS que ya tiene 6000 millones de dólares disponibles o sea China puede construir eso muy rápidamente. El puerto Corío está en el centro del Pacífico enlazado con el Atlántico, son mercados que no están a nivel de Panamá, la carga de containers del planeta se mueve en el hemisferio norte, las pocas rutas del sur son las que bajan hacia este austral, pero acá sí se tiene que crear una nueva ruta de alta densidad, la otra alternativa es bajarse hasta Mejillones, los chilenos tienen todo armado: sillones, gasificación, contenedores, graneleros, tiene todo, sitios que pueden estar listo para operar, lo que pasa es que está más al sur y no tienen la misma capacidad que Corío tendrá.

Así, Brasil tendría que hacer acuerdos multinacionales con la finalidad de incrementar la integración hacia el sur promoviéndose la construcción de esta ruta para el transporte de su carga de containers, tenemos la IIRSA que está parada y con problemas ideológicos. Pero tenemos que analizar el tema de la ruta sur aprovechándose los estudios existentes sobre los ejes IIRSA. Independientemente de ideologías de derecha o izquierda en América del Sur, los ejes IIRSA deben seguir con su propuesta de integración y no solamente por medio e infraestructura de transporte, también de energía, electricidad y telecomunicaciones. Debemos tener en cuenta que el eje más importante de la IIRSA es el eje Interoceánico Central y en este eje debemos tener los dos trenes bioceánicos, uno de Santos hasta Corío y el otro de Mato Grosso do Sul hasta Bolivia.

5. Hablando sobre IIRSA y la importancia de la creación de mecanismos de integración regional. ¿Usted conoce algún estudio o hay estudios desarrollados o en vías de desarrollo sobre los temas de integración regional?

**Respuesta:**

Estudios no hay, necesitamos hacerlos, con aprobación previa de su contenido, bajo las normas actuales, demostrando cómo funcionan, pero hay que tener cuidado con estudios que no tienen veracidad y la cualidad de estos es que no son originales y tienen informaciones equivocadas. Esto hablando específicamente sobre la construcción del puerto con la integración binacional.

6. ¿Usted considera qué características importantes debe tener un puerto hub?

**Respuesta:**

Estos son fundamentales a nivel mundial y que deben tener un gran puerto, un aeropuerto y un ferrocarril, eso es fundamental para sostener el concepto de puerto hub multimodal, es decir, siempre debe haber esos tres elementos, así funciona en el comercio mundial, no hay otra forma.

7. ¿Cómo cree usted que sea la mayor posibilidad para sostener la construcción de Corío?

**Respuesta:**

Yo creo que Corío no es una necesidad del Perú por sí solo, pues no tenemos carga que explique la necesidad de la construcción de un megapuerto para la exportación, pero sí es una gran necesidad para exportaciones de Brasil, Bolivia y el norte de Argentina. Y no es difícil de realizar pues los convenios IIRSA ya están asignados, no es por burocracia que no va a ser realizado.

8. Sobre planificaciones para la integración efectiva de la región, ¿cuáles son los ejemplos que debemos tener en cuenta para reproducirlos aquí?

**Respuesta:**

Debemos comprender que Europa tiene una infraestructura más favorable a la integración por estar más planificada, tenemos como ejemplo el puerto de Rotterdam que sirve para carga de alemanes, o sea, es más que un simple proyecto de liderazgo de una sola nación, debe ser adecuado para toda una región, debe servir para el desarrollo de toda la América del Sur, así algunos países no lo ven y eso es causa de retraso para todos los demás. Esto no es simple, debemos comprender los costos para transportar las unidades de carga por el territorio, debemos comprender

que no es un simple puerto grande por su nombre, es una ciudad direccionada a la logística regional del territorio, así tenemos estudios de isocostes donde se ponen curvas con el valor para poner las cargas en el interior del territorio, eso es fundamental para analizar el costo beneficio de la construcción de un puerto como Corío. Además de eso, debemos considerar que los puertos tienen que estar de acuerdo con las líneas de comercio mundial y aún tenemos la cuestión de la Amazonía, que ya entra en el tema de seguridad y defensa nacional, por ejemplo, el puerto de Mejillones ya maneja situaciones de transporte de tropas.

9. La cuestión de seguridad y defensa nacional, ¿cómo la ve usted?

**Respuesta:**

La integración con encadenamiento logístico de costa a costa es importante para el desarrollo y mantenimiento de la soberanía que está para proporcionar más riquezas con esfuerzo logístico, concuerdo con la estrategia de presencia con desarrollo de las ciudades de frontera, importante para el crecimiento económico. Hay también un libro que habla de la geografía económica, escrito por un economista, que dice que no es solo importante tener los recursos naturales, también dónde estos se encuentran, ojo que tu tesis tiene que ver mucho con la geografía. También hay un francés Rodrigué que habla sobre transportes, importante para usted tener en consideración sobre conexiones y aprovechamiento del espacio.

Estos no son solamente cuestiones sociales, la seguridad y defensa nacional está involucrada con la Amazonía y el interés de los países del norte sobre nuestras riquezas, estar con el territorio ordenado es facilitador de la defensa.

10. Sobre la compatibilidad de los ferrocarriles, ¿cómo la ve usted?

**Respuesta:**

No le veo problema porque los ferrocarriles antiguos de Bolivia son de trocha angosta, o sea, además de que Brasil y Perú utilizaran trocha estándar internacional no le veo problemas por el cambio de trocha, podemos instalar un sistema de transbordo, dónde los trenes son adaptados y no necesitamos esperar que los bolivianos cambien sus trochas.

11. ¿Hay algunas observaciones más?

**Respuesta:**

Sobre Acre, creo que es el final del Brasil y ahora con los cambios de la integración nacional pasa a ser el centro, con la carretera ya es una realización que incrementa la agricultura local, con un tren mejor aún. Además de evitar el gasto con la utilización del transporte de carga por el norte con el uso del canal de Panamá. Este proyecto ya está siendo planeado un par de años y me encanta que ahora estamos reactivándolo. Reconozco que una sociedad tiene temas urgentes, pero tenemos que mirar temas importantes como la construcción del eje binacional multimodal, porque esto nos pone como un liderazgo mundial a nivel de logística.

Debemos tener en cuenta que Corío es un proyecto nacional que, sí o sí tiene que existir, reconoce la necesidad de difusión de informaciones sobre este tema, hay informaciones sobre más personas, pero aún parece insuficiente. El Perú tiene un gran problema de logística, el Banco Mundial explica que el Perú es un país que tiene cerca del 40 por ciento de su población en Lima, eso nos pone en una situación de colapso. El Plan Nacional de Inversión de Infraestructura dice que la inversión tiene que ser mayor en Lima, o sea, concentrada, y Lima no produce nada, en la pandemia la gente salió de Lima para no morir por falta de comida, salieron caminando sin noción pensando que si me quedo en Lima me muero. Además de eso, la corrupción, como la construcción del metro de Lima, muy caro para su efectividad y será costoso para el transporte diario de la población. Lamentablemente, la DP World y la APN no tienen interés en Corío y lo peor que pueden hacer es construir trenes que no van a ser útiles para el resto del país, sí para Lima, incluso hay gente que piensa que el Perú debe ser federalizado.

**Anexo 4. Guía de conferencia con entrevista semiestructurada  
(DIRINTEMAR – Dirección de Intereses Marítimos)**

|  |   |                                   |             |
|--|---|-----------------------------------|-------------|
| <b>Entrevistador</b>                         | <b>Leandro Mendes da Costa</b>  |                                   |             |
| <b>Entrevistados</b><br>(nombre y apellidos) | Vicealmirante Jorge Moscoso Flores<br>Vicealmirante Carlos Gamarra Elías<br>Contralmirante Jorge Brousset Barrios<br>Contralmirante Andrés Chiarella Caballero<br>Capitán de Navío Carlos Lema Osorio<br>Capitán de Navío Carlos Holguín Valdivia |                                   |             |
| <b>Función</b><br>(actual)                   | <b>Asesores, vicedirector y alumno del CAEN</b>   |                                   |             |
| <b>Formación</b><br>(Grado académico)        | <b>Maestros y doctores</b>  |                                   |             |
| <b>Fecha</b>                                 | <b>31/08/2022</b>   | <b>Local</b><br>(ciudad y barrio) | <b>Lima</b> |

El 31 de agosto de 2022 se realizó una videoconferencia con la DIRINTEMAR - Dirección de Intereses Marítimos, con la presencia de asesores y del Capitán de Navío Carlos Holguín, responsable de conducir la actividad. Al inicio se presentó un rápido informe sobre la importancia del tema de la presente tesis. Después, los asesores hicieron uso de la palabra con algunas consideraciones de acuerdo con las diapositivas presentadas.

|   |   |
|---|---|
|  <p><b>EJE MULTIMODAL PUERTO CORÍO – ACRE</b><br/>Integración binacional Perú – Brasil para el desarrollo: potencialidad del eje multimodal Corío - Acre</p> | <p><b>SUMARIO</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. INTRODUCCIÓN</li> <li>2. MARCO CONCEPTUAL</li> <li>3. MARCO JURÍDICO</li> <li>4. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO SITUACIONAL</li> <li>5. PREGUNTAS</li> <li>6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</li> </ol> |
| <p><b>ALUMNO</b><br/>Cri EB Leandro Mendes da Costa</p>   |   |
|    |    |

INTEGRACIÓN BINACIONAL CORIO - ACRE  
**1. INTRODUCCIÓN**

- La necesidad de integración binacional entre Perú y Brasil – Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA).
- Promoción de un modelo de desarrollo nacional.
- Estrategia de presencia en la Amazonía

**"CORIO: Puerto de las Américas"**  
 Definición

**El Centro Logístico Multimodal de Gran Escala para Sudamérica (CLMGES)**

**Integración del Continente Sudamericano a la nueva escala de operación naviera del comercio mundial del futuro**

¿Sabes por qué se debe construir Puerto Corio?

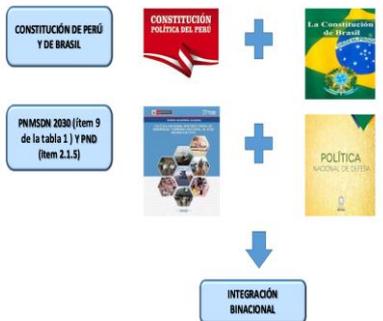
El Puerto Corio es un proyecto de gran escala que busca integrar el continente sudamericano a la nueva escala de operación naviera del comercio mundial del futuro. Este puerto será el Centro Logístico Multimodal de Gran Escala para Sudamérica (CLMGES).

INTEGRACIÓN BINACIONAL CORIO - ACRE  
**2. MARCO CONCEPTUAL**

- DEFENSA NACIONAL
- SEGURIDAD NACIONAL
- POLÍTICA NACIONAL
- INTEGRACIÓN BINACIONAL
- EJE MULTIMODAL
- DESARROLLO Y CRECIMIENTO ECONÓMICO
- RELACIONES INTERNACIONALES



INTEGRACIÓN BINACIONAL CORIO - ACRE  
**3. MARCO JURÍDICO**



INTEGRACIÓN BINACIONAL CORIO - ACRE  
**3. MARCO JURÍDICO**



INTEGRACIÓN BINACIONAL CORIO - ACRE  
**4. ANÁLISIS Y DIAGNOSTICO SITUACIONAL**

1. Necesidad de un puerto en la Cuenca Pacifico con capacidad para naves Super Post Panamá e Ultra Large Container Vessels;
2. Existencia de una carretera interoceánica y proyecto ferrocarril bioceánico;
3. Dominio de la Cuenca Pacifico con relación Mejillones;
4. Desarrollo de un hub logístico en Sudamérica; y
5. Desarrollo de la talasocracia y telurocracia (Jaime Raúl Castro Contreras)



INTEGRACIÓN BINACIONAL CORÍO - ACRE



### 4. ANÁLISIS Y DIAGNOSTICO SITUACIONAL

**La República**

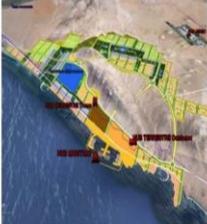
**Arequipa: elaborarán perfil técnico para ejecutar megaproyecto puerto Corio**

Se reactiva el sueño de construir Corio, el puerto más grande del Perú

Planta de Corio. El fiscal de Arequipa, en la Planta de Bombas, la profundidad del mar alcanza de 10 a 50 metros para el anclaje de buques de gran tonelaje. El empresario Carlos Corzo ya tiene estudios sólidos de la obra. Es cuestión de actualizarlos y poner en marcha la obra.

• Precio del litio en Perú se cotizaba este martes 20 agosto de 2022 en el mercado global.

• Precio del litio en Perú hoy, martes 20 de agosto de 2022. ¿La subida cubre la moneda nacional?



INTEGRACIÓN BINACIONAL CORÍO - ACRE

### 5. PREGUNTAS



### 6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES



INTEGRACIÓN BINACIONAL CORÍO - ACRE

## RESULTADOS DE LA CONFERENCIA

1. APORTES DE LOS PARTICIPANTES
2. IDEAS SOBRE EL PUERTO CORÍO EN RELACIÓN CON LA REGIÓN SUDAMERICANA
3. ESTUDIO FÍSICO SOBRE EL DESARROLLO PORTUARIO DEL SUR DEL PERÚ Y OTROS INFORMES ADICIONALES DE CONVERSACIONES Y EXPERIENCIAS DE LOS OFICIALES CONTRALMIRANTES.

**Anexo 5. Guía de entrevista semiestructurada**  
(Ministerio de Agricultura, Ganadería y Abastecimiento)

|   |                                |                                   |                        |
|---|--------------------------------|-----------------------------------|------------------------|
| <b>Entrevistador</b>                        | <b>Leandro Mendes da Costa</b> |                                   |                        |
| <b>Entrevistado</b><br>(nombre y apellidos) | <b>Angela Pimenta Peres</b>    |                                   |                        |
| <b>Función</b><br>(actual)                  | <b>Agregada agrícola</b>       |                                   |                        |
| <b>Formación</b><br>(Grado académico)       | <b>Postdoctorado</b>           |                                   |                        |
| <b>Fecha/Hora</b>                           | <b>16/09/2022</b>              | <b>Local</b><br>(ciudad y barrio) | <b>Lima/Miraflores</b> |

Soy Leandro Mendes da Costa, alumno de Maestría, investigando la solución para formular una propuesta que sustente **la potencialidad de un eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional del Perú y Brasil** en el marco de la integración binacional entre ambos países.

La investigación analiza cómo Brasil y Perú realizan su integración binacional, con enfoque en los aspectos económicos y sociales de las regiones de Arequipa y Acre.

Así, este cuestionario está dirigido a las autoridades o representantes de las embajadas con conocimiento de las actuales relaciones existentes entre los dos países y estudiosos de la construcción de un puerto en Arequipa, llamado puerto Corío, que tendrá capacidad para recibir buques con gran capacidad de carga.

**¡Muchas gracias por su apoyo y atención!**

**Preguntas**

1. La integración binacional entre Perú y Brasil no es reciente y tiene un historial de cooperación realizado por ambos países que tienen en común la frontera y selva amazónica. ¿Usted tiene conocimiento del proyecto de construcción de un puerto en la región de Arequipa en el Perú, con las capacidades de transporte de carga hacia China que esta infraestructura puede ofrecer? Responda sí o no aquí: Sí. ¿Cuáles son los beneficios que usted considera que este proyecto puede traer?

**Respuesta:**

Sobre la interacción binacional entre Perú y Brasil, especialmente en la construcción del puerto en la región Arequipa, una ciudad que está planeando

construir un eje multimodal de integración con Acre en Brasil, creo que puede favorecer mucho a los dos países con beneficios, porque es otra posibilidad, otro modal para ampliar el flujo comercial para drenar productos brasileños y peruanos.

Esta región tiene el potencial de estar abierta al Pacífico, lo cual es una gran ventaja, especialmente para Brasil y nuestros productos, como granos y carnes, además de exportar al Perú, también a Asia, a los países de Oceanía y a China. Y es posible que estos modales también permitan el retorno, especialmente con algunas fuentes fundamentales para la agricultura brasileña.

La región Arequipa es muy prometedora para nosotros, porque es una región grande, en cierto modo una región interesante para exportar productos y a través de esta región terminan llegando a Asia. No solo la agricultura, sino también nuestros productos no manufacturados que son los que más exportamos aquí al Perú. No solo exportamos carne de ave, carne de res, arroz, estamos empezando a exportar harina de soja y aceite de soja. Finalmente, tenemos mucho potencial y podría ser una posibilidad de abastecer no solo al Perú, sino también utilizar esta región para vender productos a otros países más distantes de Brasil.

2. ¿Usted cree en la importancia de desarrollar estudios, por parte del Ministerio, sobre la posibilidad de esta integración? ¿Cómo puede hacerse eso?

**Respuesta:**

Sobre la importancia de desarrollar estudios por parte de esta posibilidad de construir un ferrocarril a lo largo de la carretera Interoceánica entre el Perú y Acre me parece muy interesante y se puede hacer no solo a través de fuentes especializadas, sino también consultas *in situ*, entrevistas con agentes inversores, estudiando un poco este mercado cómo funciona o cuáles serían los intereses, el impacto de esta construcción, el impacto ferroviario, económico y social y los beneficios, porque por cada 1 BRL invertido en esto revertiría en términos de ingresos e incluso ahorros a los países. Creo que hay varias formas de estudiar esto, tanto haciendo una evaluación de este tipo de impacto, como estudios de intercambio de conocimiento, buscando información directamente con transportistas, exportadores, productores e incluso con las personas que viven allí, porque provocaría un desarrollo social muy importante entre los 2 países, así que

creo que hay varias formas de estudiarlo y creo que sería muy interesante el tema de este estudio, incluso para optimizar el uso de la carretera Interoceánica.

3. Sabemos que existen cambios en las políticas de la región de América del Sur, los intereses son diversos, basados en esta afirmación, ¿usted cree que existen obstáculos que pueden ser impeditivos para la realización de un proyecto de este tamaño? Responda sí o no aquí: Sí. ¿Cuáles son los posibles impedimentos para la consolidación de un proyecto de este porte?

**Respuesta:**

Sobre las dificultades de llevar a cabo un proyecto de esta envergadura, las políticas de la región sudamericana creo que pueden ser un desafío. Por supuesto que siempre el tema político a veces dificulta o incluso facilita también la implementación de algunos proyectos de esta magnitud, tendría que analizar esto ahí y un comentario que haría aquí es analizar el escenario político y tratar de hacer cada vez más el acercamiento entre ambos países para que podamos construir o reconstruir.

No sé, tal vez un ambiente de mayor integración en América del Sur para que podamos tener esta integración, para que los políticos puedan tener esta conciencia de que es cada vez más interesante incluso para otros países. Entre nuestros países sudamericanos, entonces lo interesante es que estamos cada vez más cerca y juntos e integrados para que todos puedan disfrutar de este desarrollo económico y social. Siempre cerca unos de otros, solo tiene ventajas que veo en este aspecto y además como países unidos, como proveedores, por ejemplo, de alimentos al mundo, por lo que debemos tener esta percepción de que juntos seremos mucho más fuertes, como productores y proveedores de alimentos al mundo esto es bastante estratégico para Sudamérica.

4. Los mecanismos de integración regional son evidentes en las relaciones bilaterales entre Perú y Brasil. ¿Cuáles son los criterios que el Ministerio puede establecer para la realización de una cooperación en la consolidación de un proyecto como este, en caso puedan realizar acuerdos con esta finalidad, específicamente en temas relacionados con el medioambiente? ¿Cómo esto puede realizarse?

**Respuesta:**

En temas relacionados con el medioambiente, habría que plantear los intereses de los países, dificultades, debilidades, construir una matriz SWOT, para plantear todos estos puntos: debilidades, fortalezas entre países para iniciar estos estudios en relación con su estructura regional, particularmente relacionados con cuestiones ambientales.

5. La carretera Interoceánica entre Acre y el Perú es un ejemplo de integración regional. ¿La carretera ha cumplido con su destino inicial de aumentar las relaciones comerciales entre los dos países? Responda sí o no aquí: Sí. ¿Cuáles son los aspectos que considere como positivos y oportunidades de mejora de esta infraestructura existente?

**Respuesta:**

El objetivo es aumentar las relaciones comerciales entre los 2 países, creo que sí, que la carretera Interoceánica es una gran ventaja entre nuestros países, especialmente para Brasil ya que nos otorga otra salida para el Pacífico.

Por supuesto que tiene todas sus dificultades, desafíos, sobre todo ahí en la frontera tiene algunos tramos a lo largo de la carretera, aquí en el centro del Perú, un poco difícil en cuanto a tamaño para algunos camiones muy grandes que es lo que imaginábamos que podíamos, quién sabe traer camiones con soja en grandes volúmenes y no lo hace posible. Y eso lo hace difícil.

Otro reto es la dificultad de aparcar en zonas de escaneos para camioneros, por lo que a veces son tramos muy largos y sin gasolineras. Eso trae cierta dificultad, la carretera es muy interesante en el lado peruano, tuve el placer de conocerla personalmente en algunas partes aquí en el lado peruano que es muy bueno, pero en el lado brasileño todavía tiene mucha dificultad, algunos agujeros, en el lado peruano tal vez sea bueno porque tiene peajes.

La carretera del lado peruano es muy buena a diferencia de la del lado brasileño allá en Acre, pero de alguna manera termina cumpliendo su papel con todos estos desafíos, pero el principal desafío creo que es esta falta de integración entre este amplio flujo comercial entre Brasil y el Perú. Por cada 4 USD del comercio general que Brasil exporta al Perú, este solo exporta 1 USD a Brasil y esto termina llevando a un desequilibrio del comercio y de balanza comercial en contra

del Perú. E incluso compromete nuestra competitividad porque conduce a un flete falso, porque los camiones vienen llenos aquí al Perú con productos brasileños y regresan vacíos a Brasil, luego resulta que tenemos que pagar un flete de devolución falso, nuestros productos llegan aquí a un precio más alto y poco competitivo.

También sucede no solo en la carretera Interoceánica, sino también en los tramos de la modalidad marítima. Tenemos que trabajar para ampliar este flujo comercial, considerando al perfil agrícola. Acre era un estado muy enfocado a la ganadería, pero está aumentando y tiene un gran potencial agrícola.

6. ¿Entre los temas tratados de las relaciones internacionales entre Brasil y Perú existe la posibilidad de proponer una discusión sobre este proyecto? Responda sí o no aquí: Sí. En caso positivo, explique los trámites diplomáticos para viabilizar el inicio del análisis sobre la posibilidad de la construcción de un eje multimodal entre Perú y Brasil. En caso negativo, explique los motivos que impiden a la embajada esta iniciativa y sugerencias sobre qué camino tomar para consolidar una propuesta de este tipo.

**Respuesta:**

Hay muchas posibilidades de mejora de la infraestructura en frontera, supervisión de áreas de descanso para camioneros, incluido el personal que trabaja allí, porque tiene poco personal, por lo que a veces los camiones están allí esperando la autorización de la carga y los camioneros terminan durmiendo allí.

No hay estructura hotelera ni nada aquí en la frontera, por lo que es una situación muy embarazosa e incómoda para todos, este es un gran desafío, pero no tiene infraestructura porque no hay mucho flujo comercial. Debido a que no cuenta con mejor infraestructura, los camiones a veces toman otro modal, otra carretera para tener más agilidad, para evitar toda esta dificultad de tener que esperar el despacho de la carga.

Y estos son desafíos que debemos superar, con acuerdos, pero no dejemos de considerarla como una ruta logística muy interesante para desarrollar principalmente los estados del norte de Brasil, especialmente Acre que ha crecido enormemente su perfil agrícola. Acre estaba muy enfocado en la ganadería y la extracción de madera. La agricultura está tomando el relevo y genera muchos más

recursos y mucho más empleo, así que eso es todo, desde la carretera creo que viene y tal vez aumentar este flujo comercial puede resultar algo extremadamente importante para el desarrollo posterior del estado de Acre.

7. ¿Cuáles son los principales problemas que existen en Brasil y el Perú que puedan sustentar iniciativas de integración como la propuesta de incremento de la infraestructura entre estos países?

**Respuesta:**

Las políticas de la región sudamericana creo que son y pueden ser un desafío. Por supuesto que siempre el tema político a veces dificulta o incluso facilita, también la implementación de algunos proyectos de esta magnitud tendría que analizarse esto ahí, un comentario que haría aquí es analizar el escenario político y tratar de hacer cada vez más el acercamiento entre países para que podamos construir o reconstruir, no sé, tal vez un ambiente de mayor integración en América del Sur.

Por cada 4 USD del comercio general que Brasil exporta al Perú, Perú solo exporta 1 USD a Brasil y esto termina llevando a un desequilibrio del comercio de lanzamiento a favor del Perú. E incluso compromete nuestra competitividad porque conduce a un flete falso, porque los camiones vienen llenos aquí al Perú con productos brasileños y regresan vacíos a Brasil, luego resulta que tenemos que pagar un flete de devolución falso, nuestros productos llegan aquí a un precio más alto y poco competitivo.

Y estos son desafíos que debemos superar, con acuerdos binacionales, pero no dejemos de considerar como una ruta logística muy interesante para desarrollar principalmente a los estados del norte de Brasil, especialmente Acre que ha crecido enormemente su perfil agrícola.

8. ¿Existen documentos públicos a los que podemos tener acceso para aumentar las informaciones que ustedes consideren esenciales para nuestra investigación?

**Respuesta:**

Sobre los documentos públicos, hay varios estudios incluyendo un gran estudio sobre la carretera Interoceánica y un estudio que la Embajada de Brasil aquí en Lima hizo sobre los costos de flete de la carretera Interoceánica, es una comparación

especialmente de la carga de productos agrícolas y que nos complace en presentar este próximo martes, espero que estén aquí con nosotros en el seminario sobre comercio bilateral de alimentos entre Brasil y Perú.

El investigador que estuvo con nosotros en esta investigación presentará, rápidamente, los resultados, pero luego puedo ponerlos a su disposición, porque este estudio es un estudio nuestro y es una contribución para los productores, comerciantes, exportadores e importadores brasileños también.

9. En una escala de 0 al 10, dónde se juzga la importancia del proyecto en estudio, seleccione el valor que usted considera sobre la potencialidad de una integración como la presente en este estudio, considerando que cuanto mayor es el valor más importante será el proyecto.

**Respuesta:**

Respecto a la nota en relación con el potencial de este modal terrestre, observo 10, creo en el proyecto de estudio relacionado con este potencial de integración, porque es fundamental e incluso me gustaría tener acceso más adelante a todo esto y todo este estudio que ustedes harán, considerando esta vez que estará aquí en el Perú. Creo que todo aporte es siempre válido y en un estudio como este, de este potencial de integración, de estos modales terrestres y toda esta infraestructura y logística también que podemos conocer para integrar a estos países, es muy válido.

Estamos directamente involucrados en este trabajo de expansión de este flujo comercial y presentando las posibilidades, no solo del uso de la carretera Interoceánica, sino de otros modales entre Brasil y Perú. Es parte de todo un trabajo que la propia zona agrícola desarrolla aquí, es decir, está dentro de nuestra planificación intentar y a través del relevamiento de todos estos desafíos, estas fortalezas, expandir mínimamente este flujo comercial nuestro. Y en todo esto que hacemos para tratar de abrir el mercado, encuestar potenciales y comercio especialmente, en agronegocios entre los 2 países, siempre planteamos esta posibilidad de utilizar estos modales, especialmente este modal terrestre.

**Anexo 6. Guía de entrevista semiestructurada**  
(Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú)

|   |                                  |                                   |                    |
|---|----------------------------------|-----------------------------------|--------------------|
| <b>Entrevistador</b>                        | <b>Leandro Mendes da Costa</b>   |                                   |                    |
| <b>Entrevistada</b><br>(nombre y apellidos) | <b>María Luisa Julca Ciriaco</b> |                                   |                    |
| <b>Función</b><br>(actual)                  | <b>Consultora</b>                |                                   |                    |
| <b>Formación</b><br>(Grado académico)       | <b>Ingeniera</b>                 |                                   |                    |
| <b>Fecha/Hora</b>                           | <b>31/10/2022</b>                | <b>Local</b><br>(ciudad y barrio) | <b>Lima - Perú</b> |

Soy Leandro Mendes da Costa, alumno de Maestría, investigando la solución para formular una propuesta que sustente **la potencialidad de un eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional del Perú y Brasil** en el marco de la integración binacional entre ambos países.

La investigación analiza cómo Brasil y Perú realizan su integración binacional, con enfoque en los aspectos económicos y sociales de las regiones de Arequipa y Acre.

Así, este cuestionario está dirigido a las autoridades o representantes de las embajadas con conocimiento de las actuales relaciones existentes entre los dos países y estudiosos de la construcción de un puerto en Arequipa, llamado puerto Corío, que tendrá capacidad para recibir buques con gran capacidad de carga.

**¡Muchas gracias por su apoyo y atención!**

**Preguntas**

1. La integración binacional entre Perú y Brasil no es reciente y tiene un historial de cooperación realizado por ambos países que tienen en común la frontera y selva amazónica. ¿Usted tiene conocimiento del proyecto de construcción de un puerto en la región de Arequipa en el Perú, con las capacidades de transporte de carga hacia China que esta infraestructura puede ofrecer? Responda sí o no aquí: Sí. ¿Cuáles son los beneficios que usted considera que este proyecto puede traer?

**Respuesta:**

Es un punto estratégico de comercio no solo para el Perú sino también para los países vecinos.

- Se podrá incrementar el nivel de exportación de metales a nivel de región, así como la importancia de alimentos y/o insumos que se utilizan en las diversas industrias.
- Será un punto de conexión interoceánico con Brasil a fin de atender el mercado de China principalmente.
- Se brindará la oportunidad del comercio de gas desde Bolivia.

2. ¿Usted cree en la importancia de desarrollar estudios, por parte del Ministerio, sobre la posibilidad de esta integración? ¿Cómo puede hacerse eso?

**Respuesta:**

Sí, considerando mesas técnicas donde se involucren representantes de los países partícipes y se determine un plan de integración considerando acciones compartidas y determinar los niveles de articulación y participación tanto a nivel presupuestal como operativo para llevar a cabo el proyecto.

3. Sabemos que existen cambios en las políticas de la región de América del Sur, los intereses son diversos, basados en esta afirmación, ¿usted cree que existen obstáculos que pueden ser impositivos para la realización de un proyecto de este tamaño? Responda sí o no aquí: No. ¿En caso afirmativo cuáles son los posibles impedimentos para la consolidación de un proyecto de este porte?

**Respuesta:**

N/A

4. Los mecanismos de integración regional son evidentes en las relaciones bilaterales entre el Perú y Brasil. ¿Cuáles son los criterios que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones puede establecer para la realización de una cooperación en la consolidación de un proyecto como este, en caso puedan realizar acuerdos con esta finalidad? Responda sí o no aquí: Sí. ¿Caso afirmativo mencione cómo puede ser realizado?

**Respuesta:**

Se podrá llevar a cabo mesas técnicas donde se plantee la planificación de las acciones y las responsabilidades de cada nación, adicionalmente se debe gestionar

reuniones con la PCM y el Ministerio de Relaciones Exteriores a fin de determinar acuerdos binacionales.

5. La carretera Interoceánica entre Acre y el Perú es un ejemplo de integración regional. ¿La carretera ha cumplido con su destino inicial de aumentar las relaciones comerciales entre los dos países? Responda sí o no aquí: Sí. ¿Cuáles son los aspectos que considera como positivos y oportunidades de mejora de esta infraestructura existente?

**Respuesta:**

El aspecto positivo es la interconexión que se ha desarrollado y el incremento del comercio; sin embargo, existe un crecimiento de la inmigración, tráfico de personas y también el incremento de contaminación ambiental que debe ser revisada y atendida de manera planificada para evitar impactos negativos o en su defecto que estos sigan incrementándose.

6. ¿Entre los temas tratados de las relaciones internacionales entre Brasil y el Perú existe la posibilidad de proponer una discusión sobre este proyecto? Responda sí o no aquí: Sí. Caso positivo, explique los trámites diplomáticos para viabilizar el inicio del análisis sobre la posibilidad de construir un eje multimodal entre Perú y Brasil. Caso negativo, explique los motivos que impiden esta iniciativa y sugerencias sobre qué camino tomar para consolidar una propuesta de este tipo.

**Respuesta:**

Se debe promover una mesa técnica a fin de plantear en primera instancia la planificación y los aspectos a abarcar por cada nación considerando las reuniones con la PCM y el Ministerio de Relaciones Exteriores adicionalmente.

7. ¿Cuáles son los principales problemas que existen en Brasil y el Perú que puedan sustentar iniciativas de integración como la propuesta de incremento de la infraestructura entre estos países?

**Respuesta:**

El principal problema actual es la inestabilidad política y social que vive el Perú, lo que podría generar un retraso en la gestión de la integración.

8. ¿Existen documentos públicos a los que podemos tener acceso para aumentar las informaciones que ustedes consideren esenciales para nuestra investigación?

**Respuesta:**

Se deberá considerar revisar documentos alineados al impacto social y también medioambiental, como el informe sobre el estudio de impacto ambiental Carretera Acre-Ucayali.

9. En una escala de 0 al 10, donde se juzga la importancia del proyecto en estudio, seleccione el valor que usted considera sobre la potencialidad de una integración como la presente en este estudio, considerando que cuanto mayor es el valor más importante será el proyecto.

| Valores de la potencialidad del proyecto |  |    |  |    |  |    |  |      |
|--|--|----|--|----|--|----|--|------|
| 01                                       |  | 03 |  | 05 |  | 07 |  | 09   |
| 02                                       |  | 04 |  | 06 |  | 08 |  | 10 X |

**Anexo 7. Guía de entrevista semiestructurada**  
**(Empresas que utilizarán la infraestructura del proyecto)**

|  |                                    |   |                                       |
|--|------------------------------------|---|---------------------------------------|
| <b>Entrevistador</b>                                       | <b>Leandro Mendes da Costa</b>     |   |                                       |
| <b>Entrevistado</b><br><small>(nombre, apellidos)</small>  | <b>Cláudio Miranda de Carvalho</b> |   |                                       |
| <b>Función</b><br><small>(cargo)</small>                   | <b>Socio / Diretor Executivo</b>   | <b>Institución</b><br><small>(universidad, empresa)</small> | <b>C.CARVALHO Import  <br/>Export</b> |
| <b>Participación en el Proyecto</b><br><b>puerto Corío</b> | <b>Año: 2022</b>                   | <b>Función</b><br><small>(durante el Proyecto)</small>      | <b>Empresario brasileño</b>           |
| <b>Fecha/Hora</b>  | <b>27/10/2022 / 22:00 horas</b>    | <b>Local</b><br><small>(ciudad y barrio)</small>            |                                       |

Soy Leandro Mendes da Costa, alumno de Maestría, investigando la solución para formular una propuesta que sustente **la potencialidad de un eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional del Perú y Brasil** en el marco de la integración binacional entre ambos países.

La investigación analiza cómo Brasil y Perú realizan su integración binacional, con enfoque en los aspectos económicos y sociales de las regiones de Arequipa y Acre.

Así, este cuestionario está dirigido a las autoridades o representantes de las embajadas con conocimiento de las actuales relaciones existentes entre los dos países y estudiosos de la construcción de un puerto en Arequipa, llamado puerto Corío, que tendrá capacidad para recibir buques con gran capacidad de carga.

**¡Muchas gracias por su apoyo y atención!**

### **Preguntas**

1. La integración binacional entre Perú y Brasil no es reciente y tiene un historial de cooperación realizado por ambos países que tienen en común la frontera y selva amazónica. ¿Usted tiene conocimiento sobre el proyecto de construcción de un puerto en la región de Arequipa en el Perú que puede ofrecer la posibilidad de la construcción de un eje multimodal de integración con Acre, en Brasil? Responda sí o no aquí: Sí. El entrevistado fue invitado a participar en el Seminario: Potencial del Comercio Bilateral de Alimentos entre Brasil y Perú, donde en esta oportunidad

hubo una programación con presentaciones sobre los proyectos existentes para incrementar la infraestructura binacional entre los dos países.

2 ¿Cuáles son los beneficios que usted considera que este proyecto puede traer?

**Respuesta:**

Será de gran importancia para el desarrollo de ambos países desde el punto de vista del comercio entre Brasil y el Perú, pero también en el aumento de las exportaciones e importaciones, contribuyendo a su crecimiento económico. También será beneficioso desde un punto de vista sociocultural y sin duda habrá un gran aumento del turismo entre estas dos naciones.

3. ¿Usted cree en la importancia de desarrollar estudios, por parte de la posibilidad de construir un ferrocarril a lo largo de la carretera Interoceánica entre el Perú y Acre, ya existente? ¿Cómo puede hacerse eso?

Sí. Creo firmemente. Para todos y cada uno de los proyectos, especialmente con esta magnitud, son necesarios estudios de los más diversos. Sin embargo, además de los estudios más obvios, como los cálculos de ingeniería, también aquellos con impacto socioeconómico, ambiental y todo tipo de estudios que analizan y califican los riesgos inminentes, para que se minimicen o eliminen por completo, y principalmente se evalúan los beneficios futuros para toda la sociedad brasileña.

4. Sabemos que existen cambios en las políticas de la región de América del Sur, los intereses son diversos, basados en esta afirmación, ¿usted cree que existen obstáculos que pueden ser impeditivos para la realización de un proyecto de este tamaño? Responda sí o no aquí: sí. ¿En caso afirmativo, cuáles son los posibles impedimentos para la consolidación de un proyecto de este porte?

**Respuesta:**

Nuestro país no alcanza la madurez económica y el crecimiento que sería natural dada su inmensidad territorial, riquezas minerales y naturales, climas, microclimas y biomasa favorables a la mayor producción de alimentos del mundo, además de una serie de depósitos diversos que, de ser explotados con observaciones técnicas y legales, generarían riquezas antes inimaginables para nuestro país. Sin embargo, es un hecho relevante y cierto que Brasil tiene muchos competidores

económicamente bien establecidos durante muchos años. Dicho esto, es de imaginar que cualquier proyecto que promueva un crecimiento económico sustancial, sostenible y perenne para Brasil, provocaría la preocupación de nuestros competidores y tales obstáculos se crean precisamente con el objetivo de impedir la realización de un proyecto de este tamaño y relevancia.

5. Los mecanismos de integración regional son evidentes en las relaciones bilaterales entre el Perú y Brasil. ¿Cuáles son los criterios sobre los estudios realizados con relación a la infraestructura regional que se deben tener en consideración, incluyéndose temas relacionados al medioambiente?

**Respuesta:**

No soy un experto en ingeniería o arquitectura, pero soy un amante de la historia humana. Recuerdo que ambas asignaturas -Ingeniería y Arquitectura- sirvieron a la humanidad para resolver problemas de lo más complejos y siempre contribuyeron a la evolución de las civilizaciones en todos los sentidos, en todo momento. Por lo tanto, en criterios técnicos no me considero apto, pero creo que los estudios realizados en relación con la infraestructura regional son la minimización de los prejuicios ambientales y la maximización de los resultados que implican el crecimiento socioeconómico, educativo, de vivienda, la logística y la percepción de seguridad de las poblaciones locales, en el lado brasileño, incluyendo el aumento del turismo como inductor de este crecimiento. En cuanto a mi actividad comercial (Comercio exterior), cuanto más grande, saludable y perenne sea esta integración bilateral entre el Perú y Brasil, mayores serán las oportunidades de nuevo comercio entre ambos países y Brasil a otros países, impactando positivamente en la balanza comercial de Brasil.

6. La carretera Interoceánica entre Acre y el Perú es un ejemplo de integración regional. ¿La carretera ha cumplido con su destino inicial de aumentar las relaciones comerciales entre los dos países? Responda sí o no aquí: sí.

**Respuesta:**

Realiza la integración regional con el aumento del comercio entre Brasil y el Perú.

7 ¿Cuáles son los aspectos que considera como positivos y oportunidades de mejora de esta infraestructura existente?

**Respuesta:**

Es esencial mejorar la infraestructura existente en las cercanías de la carretera a lo largo de su extensión, bajo pena de eternizar la infrautilización de esa importante carretera. Como aspecto positivo, entiendo que solo el hecho de que existiera la construcción de esta importante carretera fue suficiente para que sucediera el "inicio" del desarrollo en todos los aspectos y considerando todos sus alrededores, desde el Estado de São Paulo hasta Acre. Ahora, considerando las oportunidades para mejorar esta infraestructura existente, percibo como la única alternativa, única manera de promover la maximización de resultados socioeconómicos, educativos, de vivienda, sumas logísticas y percepciones de seguridad de las poblaciones locales, en el lado brasileño, incluyendo el aumento del turismo como inductor de este crecimiento.

8. ¿Existen documentos públicos a los que podemos tener acceso para aumentar las informaciones que ustedes consideren esenciales para nuestra investigación o investigaciones que sean importantes aportes para este trabajo?

**Respuesta:**

Creo que la información más detallada y más directamente vinculada a su investigación, donde se analiza cómo Brasil y el Perú llevan a cabo su integración binacional, centrándose en los aspectos económicos y sociales de las regiones de Arequipa y Acre están en los archivos de EMBRAPA ([www.embrapa.br](http://www.embrapa.br)) y IBGE ([www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)). Y para aspectos complementarios se puede utilizar los datos contenidos en mapa ([www.gov.br/agricultura](http://www.gov.br/agricultura)), MRE ([www.gov.br/mre](http://www.gov.br/mre)) y RFB ([www.gov.br/receitafederal](http://www.gov.br/receitafederal)).

9. En una escala de 0 al 10, donde se juzga la importancia del proyecto en estudio, seleccione el valor que usted considera sobre la potencialidad de una integración como la presente en este estudio, considerando que cuanto mayor es el valor más importante será el proyecto.

| Valores de la potencialidad del proyecto |  |    |  |    |  |    |  |    |   |
|--|--|----|--|----|--|----|--|----|---|
| 01                                       |  | 03 |  | 05 |  | 07 |  | 09 |   |
| 02                                       |  | 04 |  | 06 |  | 08 |  | 10 | X |

**Anexo 8. Guía de entrevista semiestructurada**  
**(Autoridades del Perú y Brasil)**

|  |   |  |   |
|--|---|--|---|
| <b>Entrevistador</b>                                       | <b>Leandro Mendes da Costa</b>                  |  |   |
| <b>Entrevistado</b><br><small>(nombre y apellidos)</small> | <b>Patricia Chirinos Venegas</b>                |  |   |
| <b>Función</b><br><small>(actual)</small>                  | <b>Congresista de la República</b>              |  |   |
| <b>Formación</b><br><small>(Grado académico)</small>       | <b>Bachiller en Ciencias de la Comunicación</b> |  |   |
| <b>Fecha/Hora</b>  | <b>22/09/22</b><br><b>12:30pm</b>               | <b>Local</b><br><small>(ciudad y barrio)</small> | <b>CONGRESO DE LA</b><br><b>REPÚBLICA</b> |

Soy Leandro Mendes da Costa, alumno de Maestría, investigando la solución para formular una propuesta que sustente **la potencialidad de un eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional del Perú y Brasil** en el marco de la integración binacional entre ambos países.

La investigación analiza cómo Brasil y Perú realizan su integración binacional, con enfoque en los aspectos económicos y sociales de las regiones de Arequipa y Acre.

Así, este cuestionario guía está dirigido a las autoridades o representantes de las embajadas con conocimiento de las actuales relaciones existentes entre los dos países y estudiosos de la construcción de un puerto en Arequipa, llamado puerto Corío, que tendrá capacidad para recibir buques con gran capacidad de carga.

**¡Muchas gracias por su apoyo y atención!**

**Preguntas**

1. La integración binacional entre Perú y Brasil no es reciente y tiene un historial de cooperación realizado por ambos países que tienen en común la frontera y selva amazónica. ¿Usted tiene conocimiento del proyecto de construcción de un puerto en la región de Arequipa en el Perú, con las capacidades de transporte de carga hacia China que esta infraestructura puede ofrecer? Responda sí o no aquí: Sí. ¿Cuáles son los beneficios que usted considera que este proyecto puede traer?

**Respuesta:**

Un proyecto de esta envergadura representaría una gran oportunidad para el Perú y sobre todo para el sur de nuestro país, que hasta el día de hoy tiene una gran cantidad de carencias y necesidades. Esto, en principio, porque permitiría que el Perú concrete su rol como un hub regional y mundial, y sea la puerta mediante la cual una serie de recursos estratégicos podrían salir del Perú y Brasil no solo hacia China, sino hacia toda la región Asia. Así, el desarrollo que ello conllevaría para la población de la zona sería sumamente beneficioso, ya que su nivel socioeconómico podría verse significativamente incrementado.

2. ¿Usted cree en la importancia de desarrollar estudios, por parte de los departamentos del gobierno local y de las universidades, sobre la posibilidad de esta integración? ¿Cómo puede hacerse eso?

Considero que es bastante importante y necesario que desde las universidades y las instituciones estatales se fomente el conocimiento e investigación de la integración, no solo del Perú con Brasil, sino a nivel regional y continental, ya que el Perú es un Estado comprometido con el multilateralismo y la cooperación internacional. Para llevar eso a cabo se requeriría, en principio, lograr la visibilidad de la importancia de dichos temas, es decir, que desde las instituciones estatales se ponga en agenda para que la población pueda empezar a interesarse por ello. Posteriormente, sería necesario empezar con planes aterrizados a la realidad de cada localidad.

3. Sabemos que existen cambios en las políticas de la región de América del Sur, los intereses son diversos, basados en esta afirmación, ¿usted cree que existen obstáculos que pueden ser impeditivos para la realización de un proyecto de este tamaño? Responda sí o no aquí: Sí. ¿En caso afirmativo, cuáles son los posibles impedimentos para la consolidación de un proyecto de este porte?

**Respuesta:**

En primer lugar, quiero dejar en claro que comprendo que proyectos tan grandes como este son políticas de Estado que apuntan sobre todo al mediano y largo plazo. Sin embargo, estamos viendo cómo ciertos gobiernos, como el peruano, muestran poca o nula capacidad, y, por el contrario, se encuentran implicados en serios casos de corrupción, los cuales son cada vez más constantes y vergonzosos. Todo ello, sumado a la actual crisis y descontento social, pueden hacer peligrar proyectos

como este y/o llevar a ciertos actores del gobierno a tomar medidas cada vez más radicales que vayan en contra de los intereses de Estados socios e incluso contra la propia población.

4. Los mecanismos de integración regional son evidentes en las relaciones bilaterales entre el Perú y Brasil. ¿Cuáles son los criterios que el gobierno regional puede establecer para la realización de una cooperación para la consolidación de un proyecto como este, en caso puedan realizar acuerdos con esta finalidad? Responda sí o no aquí: Sí. ¿Caso afirmativo mencione cómo puede ser realizado?

**Respuesta:**

Los gobiernos regionales deberían involucrarse mucho más en estos proyectos, es decir, conocerlos, saber quiénes están involucrados, cuáles serán sus consecuencias directas e indirectas, y, sobre todo, saber muy bien cómo eso va a afectar o perjudicar a su población. Una vez hecho eso, debería haber una campaña de difusión de información, para conocimiento de un proyecto de ese tipo va a impactar en sus vidas y a partir de ello aprovechar al máximo las oportunidades de desarrollo. De igual manera, y en caso de consecuencias negativas, es fundamental que estén enterados para que así puedan hacer valer y defender sus derechos.

5. La carretera interoceánica entre Acre y el Perú es un ejemplo de integración regional. ¿La carretera ha cumplido con su destino inicial de aumentar las relaciones comerciales entre los dos países? Responda sí o no aquí: Sí. ¿Cuáles son los aspectos que considera como positivos y oportunidades de mejora de esta infraestructura existente?

**Respuesta:**

En principio, considero que la carretera sí ha cumplido con su objetivo, pero no en la magnitud que se hubiese esperado. La conexión entre los dos océanos a través de ambos países es un proyecto geopolítico de grandes potencialidades para las partes y para la región en general, pero veo que hasta el momento no se ha aprovechado en su totalidad. Como oportunidad de mejora considero que habría que enfocarnos en las ventajas comparativas de cada uno de los Estados para así explotarlas al máximo y velar también por el desarrollo humano, sobre todo las comunidades

asentadas en dichas zonas, para que de esta manera se involucren y contribuyan con ello.

6. ¿Entre los temas tratados de las relaciones internacionales entre Brasil y el Perú existe la posibilidad de que el gobierno regional proponga una discusión sobre este proyecto? Responda sí o no aquí: Sí. Caso positivo, explique los trámites diplomáticos para viabilizar el inicio del análisis sobre la posibilidad de construir un eje multimodal entre el Perú y Brasil. Caso negativo, explique los motivos que impiden esta iniciativa y sugerencias sobre qué camino tomar para consolidar una propuesta de este tipo.

**Respuesta:**

Tengo entendido que proyectos de este tipo son competencia única del gobierno central. Además, hasta el gobierno del expresidente Kuczynski ya se tenía el proyecto FETAB que uniría a ambos Estados mediante vía ferroviaria, que me parece quedó truncado por un tema presupuestario y medioambiental. En todo caso, la posibilidad de retomar dicho proyecto, subsanar las observaciones y emprender nuevas acciones complementarias debería ser competencia de las respectivas cancillerías, al menos inicialmente.

7. ¿Cuáles son los principales problemas que existen en su región que puedan sustentar iniciativas de integración como la propuesta de incremento de la infraestructura entre estos países?

**Respuesta:**

Uno de los principales problemas que cualquier gran proyecto de inversión, sobre todo en infraestructura, tiene que afrontar en el Perú es la corrupción. No es un secreto que la gran mayoría de proyectos, por no decir todos, se ven presas de la corrupción, desde el presidente hasta alcaldes y regidores. Claro que existen honrosas excepciones, pero lamentablemente esta es la excepción y no la regla. Creo que voluntad política hay, aunque cada vez menos, porque estos problemas hacen que cualquier ciudadano o funcionario público con ganas de trabajar por su región y por el país pierda el interés o simplemente quiera evitar verse involucrado en este tipo de sucesos tan lamentables que no hacen más que afectar negativamente a todo el pueblo peruano.

8. ¿Existen documentos públicos a los que podemos tener acceso para aumentar las informaciones que ustedes consideren esenciales para nuestra investigación?

**Respuesta:**

La Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, que determina la obligatoriedad de la publicidad por parte del Estado, salvo que esta sea de carácter clasificado. En virtud de esta norma, usted o cualquier investigador podría solicitar los documentos que crea conveniente en materia de su estudio, como Cancillería, Ministerio de Economía o gobiernos regionales, por ejemplo.

9. En una escala de 0 al 10, donde se juzga la importancia del proyecto en estudio, seleccione el valor que usted considera sobre la potencialidad de una integración como la presente en este estudio, considerando que cuanto mayor es el valor más importante será el proyecto.

| Valores de la potencialidad del proyecto |  |    |  |    |  |    |  |    |   |
|--|--|----|--|----|--|----|--|----|---|
| 01                                       |  | 03 |  | 05 |  | 07 |  | 09 |   |
| 02                                       |  | 04 |  | 06 |  | 08 |  | 10 | X |

### Anexo 9. Guía de entrevista semiestructurada

(Representante de la Embajada de Brasil)

|  |   |                                   |                         |
|--|---|-----------------------------------|-------------------------|
| <b>Entrevistador</b>                       | <b>Leandro Mendes da Costa</b>  |                                   |                         |
| <b>Entrevistado</b><br>(nombre y apellido) | <b>Lucas Pavan Lopes</b>  |                                   |                         |
| <b>Función</b><br>(current)                | <b>Segundo secretario de la Embajada de Brasil en el Perú</b>                   |                                   |                         |
| <b>Adiestramiento</b><br>(Grado académico) | <b>Licenciado en Ciencias Sociales, Maestría en Ciencias de la Comunicación</b> |                                   |                         |
| <b>Fecha/hora</b>                          | <b>10/11/2022</b>   | <b>Local</b><br>(ciudad y barrio) | <b>Miraflores, Lima</b> |

Soy Leandro Mendes da Costa, alumno de Maestría, investigando la solución para formular una propuesta que sustente **la potencialidad de un eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional del Perú y Brasil** en el marco de la integración binacional entre ambos países.

La investigación analiza cómo Brasil y Perú realizan su integración binacional, con enfoque en los aspectos económicos y sociales de las regiones de Arequipa y Acre.

Así, este cuestionario está dirigido a las autoridades o representantes de las embajadas con conocimiento de las actuales relaciones existentes entre los dos países y estudiosos de la construcción de un puerto en Arequipa, llamado puerto Corío, que tendrá capacidad para recibir buques con gran capacidad de carga.

**¡Muchas gracias por su apoyo y atención!**

#### Preguntas

1. La integración binacional entre Perú y Brasil no es reciente y tiene un historial de cooperación porque es llevada a cabo por países que tienen en común la frontera y la selva amazónica. ¿Está al tanto del proyecto de construcción del puerto en la región peruana de Arequipa, o qué pasa con las capacidades de transporte de carga a China que esta infraestructura puede ofrecer?

#### Respuesta:

Estoy informado, solo superficialmente, del proyecto de construcción del puerto de Corío.

2. ¿Cree en la importancia de informar a las autoridades brasileñas sobre la posibilidad de esta integración? ¿Cómo se puede hacer esto?

**Respuesta:**

En vista de la finalización y plena operación de la carretera Interoceánica, que conecta las redes viales de Brasil y el Perú, la infraestructura de los puertos en el Pacífico se ha vuelto accesible para los productores brasileños. La iniciativa de construcción portuaria, que es responsabilidad del gobierno peruano, si finalmente se aprueba, podría eventualmente ser parte del diálogo en curso entre los dos gobiernos, a través de las embajadas de los dos países y los mecanismos existentes de coordinación política.

3. Sabemos que hay cambios en las políticas de la región sudamericana, los intereses son diversos, basados en esta afirmación, ¿cree que existen obstáculos que pueden estar impidiendo la realización de un proyecto de esta envergadura? Responda sí o no aquí: \_\_\_\_\_.

En caso afirmativo, ¿cuáles son los posibles impedimentos para la consolidación de un proyecto de esta envergadura?

**Respuesta:**

No tengo elementos para afirmar que habría o no obstáculos para la formalización de este proyecto.

4. Los mecanismos de integración regional son evidentes en las relaciones bilaterales entre el Perú y Brasil. Los criterios que podemos establecer pueden proponer al gobierno brasileño la creación de una política de cooperación específica para el desarrollo de este proyecto de integración binacional, ¿Esto puede ser propuesto por la embajada brasileña? Responde sí o no aquí: Sí. Si es así, mencione a continuación cómo se puede hacer esto.

**Respuesta:**

Además del diálogo bilateral, realizado entre los gobiernos a través de las embajadas en Lima y Brasilia, existen mecanismos propios de coordinación política bilateral, en los que se puede abordar temas de integración de infraestructura si existe el interés concreto de los ministerios o áreas competentes de cada país.

5. ¿Qué mecanismos de integración regional y bilateral existen y están vigentes con la participación de Brasil y Perú?

**Respuesta:**

A nivel bilateral, además de la Reunión de Consultas Políticas, también existe el Comité Viceministerial de Integración Fronteriza, ambos a nivel de vicerrector. En materia de defensa, también existe la Comisión Binacional de Fronteras (COMBIFRON). El Perú es un Estado asociado al MERCOSUR, bloque del cual Brasil forma parte y en el que también se discuten temas de integración de infraestructura. Brasil y Perú también son miembros del Foro para el Progreso de América del Sur - PROSUL.

6. La carretera Interoceánica entre Acre y el Perú es un ejemplo de integración regional. ¿Ha cumplido la autopista su propósito inicial de aumentar las relaciones comerciales entre los dos países? Responda sí o no aquí: Sí. ¿Qué aspectos considera positivos y oportunidades para mejorar esta infraestructura existente?

**Respuesta:**

La carretera Interoceánica es importante para la conexión física y las relaciones comerciales entre Brasil y el Perú. También existe un gran potencial para la expansión de las corrientes comerciales y turísticas, que deben ser explotadas por ambos países. Las obras comenzaron en 2005 y finalizaron en 2011. En pleno funcionamiento desde hace poco más de diez años, la carretera conecta el estado brasileño de Acre con territorio peruano y ofrece una salida al Pacífico a Brasil, a través de los puertos de Ilo y Matarani. Entre 2016 y 2020, el comercio de carga ha crecido. Las exportaciones brasileñas aumentaron de USD 15 millones a USD 35 millones (+133%). El volumen de carga aumentó de 11,300 toneladas a 29,900 toneladas (+164%).

7. Entre los temas discutidos en las relaciones internacionales entre Brasil y Perú ¿Existe la posibilidad de proponer una discusión sobre este proyecto? Responda sí o no aquí: \_\_\_\_\_. En caso afirmativo, sírvase explicar los procedimientos diplomáticos que permitan iniciar el análisis sobre la posibilidad de construir un eje multimodal entre el Perú y Brasil. Si no es así, explique las razones que impiden a

la embajada esta iniciativa y sugerencias sobre qué camino seguir para consolidar dicha propuesta.

**Respuesta:**

Sí existe el interés concreto de los ministerios o áreas competentes de cada país, el tema puede incluirse en la agenda bilateral, tanto a través de los diálogos entre las embajadas y los dos gobiernos, como de la inclusión en la agenda de mecanismos de coordinación bilateral (ver arriba). El tema también puede ser parte del interés de las áreas competentes de cada uno de los gobiernos, las agendas de reuniones frecuentes y visitas de alto nivel entre autoridades de los dos países. En tal caso, el país interesado manifestará, por vía diplomática, su interés en la tramitación del asunto. El tema, por ejemplo, de la declaración presidencial de Porto Velho, adoptada en la reunión entre los presidentes de los dos países, el 2/3/2022: [https://www.gov.br/mre/pt-br/canais\\_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/declaracao-presidencial-conjunta-dos-presidentes-da-republica-federativa-do-brasil-jair-messias-bolsonaro-e-da-republica-do-peru-jose-pedro-castillo-terrones](https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/declaracao-presidencial-conjunta-dos-presidentes-da-republica-federativa-do-brasil-jair-messias-bolsonaro-e-da-republica-do-peru-jose-pedro-castillo-terrones)

8. ¿Hay un representante del Ministerio de Infraestructura en la Embajada de Brasil? De no ser así, ¿quién representa al Brasil en las negociaciones bilaterales sobre el tema?

**Respuesta:**

No existe. La embajada tiene un sector económico y de infraestructura, que representa los intereses del Estado brasileño en las conversaciones con el gobierno peruano en el Perú. Para más información: <https://www.gov.br/mre/pt-br/embaixada-lima/contato>

9. ¿Cuáles son los principales problemas que existen en Brasil y el Perú que pueden sostener las iniciativas de integración, como la propuesta de aumentar la infraestructura entre estos países?

**Respuesta:**

La promoción de integración de la infraestructura de transporte cuenta con el apoyo político de los dos países al más alto nivel. La evaluación de proyectos específicos también debe partir de consideraciones de viabilidad técnica y financiera, así como ambientales.

10. ¿Existen documentos públicos a los que podamos acceder para aumentar la información que considere esencial para nuestra investigación?

**Respuesta:** El estado actual de la relación bilateral se refleja en la declaración presidencial de Porto Velho, adoptada en la reunión entre los presidentes de los dos países, el 3/2/2022: [https://www.gov.br/mre/pt-br/canais\\_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/declaracao-presidencial-conjunta-dos-presidentes-da-republica-federativa-do-brasil-jair-messias-bolsonaro-e-da-republica-do-peru-jose-pedro-castillo-terrones](https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/declaracao-presidencial-conjunta-dos-presidentes-da-republica-federativa-do-brasil-jair-messias-bolsonaro-e-da-republica-do-peru-jose-pedro-castillo-terrones)

Otros documentos de interés son el Acuerdo de Expansión Económica Brasil-Perú, firmado en 2016 pero aún no internalizado en el Perú; el Acuerdo Comercial MERCOSUR-Perú (ACE-58); y el Acuerdo MERCOSUR-Comunidad Andina (ACE-59).

11. En una escala de 0 a 10, donde se juzga la importancia del proyecto en estudio, seleccione el valor que considere sobre el potencial de una integración como la presente en este estudio, considerando que cuanto mayor sea el valor, más importante será el proyecto. Nota: No tengo la información necesaria para responder a la pregunta.

| Valores potenciales del proyecto |  |    |  |    |  |    |    |
|----------------------------------|--|----|--|----|--|----|----|
| 01                               |  | 03 |  | 05 |  | 07 | 09 |
| 02                               |  | 04 |  | 06 |  | 08 | 10 |

### **Anexo 10. Guía de observación (Acre)**

La presente investigación busca “formular una propuesta que sustente la potencialidad de un eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional del Perú y Brasil en el marco de la integración binacional entre ambos países”. Esta investigación sostiene la importancia de un acuerdo de cooperación bilateral entre Brasil y el Perú con la finalidad de construir un eje multimodal entre Corío, proyecto de construcción de un puerto, hasta Acre.

**Investigadores:** grupo de militares del Ejército Brasileño dedicados a la seguridad y defensa de la región de Acre.

**Observación 1:** las debilidades sociales.

- **Actividad:** determinar las debilidades sociales en la región de Acre, en Brasil, donde tenemos la parte brasileña del probable eje multimodal.
- **Fecha:** data 10/08/2022 a 26/10/2022
- **Contexto:** ¿Cómo es el desarrollo humano en el área investigada? El investigador realizará un estudio detallado de las condiciones sociales.
- **Actores:** población económicamente activa y gobernantes.
- **Interacciones entre los actores:** búsqueda de informaciones en los principales establecimientos del gobierno regional.

**Unidad de observación 2:** La infraestructura existente.

- **Actividad específica de observación:** registrar datos sobre la infraestructura existente en la región de Acre, en Brasil, donde tenemos la parte brasileña del probable eje multimodal y la construcción del puerto Corío.
- **Fecha:** data 10/08/2022 a 26/10/2022
- **Contexto:** ¿Cómo es la infraestructura existente en esta región? El investigador realizará un estudio detallado de la red de transporte y las capacidades existentes.
- **Actores:** población económicamente activa y gobernantes.
- **Interacciones entre los actores:** búsqueda de informaciones en los principales establecimientos del gobierno regional.

**Unidad de observación 3:** aspectos de la economía regional.

- **Actividad específica de observación:** registrar aspectos económicos de la región de Acre, en Brasil, donde tenemos la parte brasileña del probable eje multimodal y la construcción del puerto Corío.

- **Fecha:** data 10/08/2022 a 26/10/2022
- **Contexto:** ¿Cómo es la economía en esta región? El investigador realizará un estudio detallado de las condiciones económicas.
- **Actores:** población económicamente activa y gobernantes.
- **Interacciones entre los actores:** búsqueda de informaciones en los principales establecimientos del gobierno regional.

**Unidad de observación 4:** las vulnerabilidades en seguridad y defensa.

- **Actividad específica de observación:** registrar aspectos de seguridad y defensa de la región de Acre, en Brasil, donde tenemos la parte brasileña del probable eje multimodal y la construcción del puerto Corío.
- **Fecha:** data 10/08/2022 a 26/10/2022
- **Contexto:** ¿Cómo es la seguridad y defensa en esta región? El investigador realizará un estudio detallado de las condiciones de seguridad y defensa regionales.
- **Actores:** población y gobernantes.
- **Interacciones entre los actores:** búsqueda de informaciones en los principales establecimientos del gobierno regional.

### **Anexo 11. Guía de observación (Arequipa)**

La presente investigación busca “formular una propuesta que sustente la potencialidad de un eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional de Perú y Brasil en el marco de la integración binacional entre Perú y Brasil”. Esta investigación sostiene la importancia de un acuerdo de cooperación bilateral entre Brasil y Perú con la finalidad de construir un eje multimodal entre Corío, proyecto de construcción de un puerto, y Acre.

**Investigadores:** informes retirados del trabajo del Grupo del Viaje Nacional del CAEN de la LXXII Maestría de Desarrollo y Defensa Nacional.

**Observación 1:** las debilidades sociales.

- **Actividad:** determinar las debilidades sociales en la región de Arequipa, en el Perú, donde tenemos la parte peruana del probable eje multimodal y la construcción del puerto Corío.

- **Fecha:** data 05/09/2022 al 09/09/2022.

- **Contexto:** ¿Cómo es el desarrollo humano en esta región? El investigador realizará un estudio detallado de las condiciones sociales.

- **Actores:** población económicamente activa y gobernantes.

- **Interacciones entre los actores:** búsqueda de informaciones en los principales establecimientos del gobierno regional.

**Unidad de observación 2:** La infraestructura existente.

- **Actividad específica de observación:** registrar la infraestructura existente en la región de Arequipa, en el Perú, donde tenemos la parte peruana del probable eje multimodal y la construcción del puerto Corío.

- **Fecha:** data 05/09/2022 al 09/09/2022.

- **Contexto:** ¿Cómo es la infraestructura existente en esta región? El investigador realizará un estudio detallado de la red de transporte y las capacidades existentes.

- **Actores:** población económicamente activa y gobernantes.

- **Interacciones entre los actores:** búsqueda de informaciones en los principales establecimientos del gobierno regional.

**Unidad de observación 3:** aspectos de la economía regional.

- **Actividad específica de observación:** registrar aspectos económicos de la región de Arequipa, en Perú, donde tenemos la parte peruana del probable eje multimodal y la construcción del puerto Corío.

- **Fecha:** data 05/09/2022 al 09/09/2022.

- **Contexto:** ¿Cómo es la economía en esta región? El investigador realizará un estudio detallado de las condiciones económicas.

- **Actores:** población económicamente activa y gobernantes.

- **Interacciones entre los actores:** búsqueda de informaciones en los principales establecimientos del gobierno regional.

**Unidad de observación 4:** las vulnerabilidades en seguridad y defensa.

- **Actividad específica de observación:** registrar aspectos de seguridad y defensa de la región de Arequipa, en el Perú, donde tenemos la parte peruana del probable eje multimodal y la construcción del puerto Corío.

- **Fecha:** data 05/09/2022 al 09/09/2022.

- **Contexto:** ¿Cómo es la seguridad y defensa en esta región? El investigador realizará un estudio detallado de las condiciones de seguridad y defensa regionales.

- **Actores:** población y gobernantes.

- **Interacciones entre los actores:** búsqueda de informaciones en los principales establecimientos del gobierno regional.

## **Anexo 12. Guía de observación (Iñapari)**

La presente investigación busca “formular una propuesta que sustente la potencialidad de un eje multimodal Corío-Acre como modelo de desarrollo nacional del Perú y Brasil en el marco de la integración binacional entre ambos países”. Esta investigación sostiene la importancia de un acuerdo de cooperación bilateral entre Brasil y el Perú con la finalidad de construir un eje multimodal entre Corío, proyecto de construcción de un puerto, y Acre.

**Investigadores:** informes retirados del trabajo del Grupo del Viaje Nacional del CAEN de la LXXII Maestría de Desarrollo y Defensa Nacional.

**Observación 1:** las debilidades sociales.

- **Actividad:** determinar las debilidades sociales en la región de Iñapari, en el Perú, donde tenemos la parte peruana del probable eje multimodal y la construcción del puerto Corío.

- **Fecha:** data 05/09/2022 al 09/09/2022.

- **Contexto:** ¿Cómo es la calidad de vida de la población en esta región? El investigador realizará un estudio detallado de las condiciones sociales.

- **Actores:** población económicamente activa y gobernantes.

- **Interacciones entre los actores:** búsqueda de informaciones en los principales establecimientos del gobierno regional.

**Unidad de observación 2:** La infraestructura existente.

- **Actividad específica de observación:** registrar la infraestructura existente en la región de Iñapari, en el Perú, donde tenemos la parte peruana del probable eje multimodal y la construcción del puerto Corío.

- **Fecha:** data 05/09/2022 al 09/09/2022.

- **Contexto:** ¿Cómo es la infraestructura existente en esta región? El investigador realizará un estudio detallado de la red de transporte y las capacidades existentes.

- **Actores:** población económicamente activa y gobernantes.

- **Interacciones entre los actores:** búsqueda de informaciones en los principales establecimientos del gobierno regional.

**Unidad de observación 3:** los aspectos económicos regionales.

- **Actividad específica de observación:** registrar aspectos económicos de la región de Iñapari, en el Perú, donde tenemos la parte peruana del probable eje multimodal y la construcción del puerto Corío.

- **Fecha:** data 05/09/2022 al 09/09/2022.

- **Contexto:** ¿Cómo es la economía en esta región? El investigador realizará un estudio detallado de las condiciones económicas.

- **Actores:** población económicamente activa y gobernantes.

- **Interacciones entre los actores:** búsqueda de informaciones en los principales establecimientos del gobierno regional.

**Unidad de observación 4:** las vulnerabilidades en seguridad y defensa.

- **Actividad específica de observación:** registrar aspectos de seguridad y defensa de la región de Iñapari, en el Perú, donde tenemos la parte peruana del probable eje multimodal y la construcción del puerto Corío.

- **Fecha:** data 05/09/2022 al 09/09/2022.

- **Contexto:** ¿Cómo es la seguridad y defensa en esta región? El investigador realizará un estudio detallado de las condiciones de seguridad y defensa regionales.

- **Actores:** población y gobernantes.

- **Interacciones entre los actores:** búsqueda de informaciones en los principales establecimientos del gobierno regional.

**Anexo 13. Relación de documentos**

| <b>N°</b> | <b>Documento</b>  | <b>Información</b>  | <b>Lugar</b>         | <b>Fecha</b>            | <b>Condición</b>    |
|-----------|---|---|----------------------|-------------------------|---------------------|
| 01        | Constitución de la República Federativa de Brasil   | Norma constitucional que sostiene la obligación de los gobernantes del país de promover la integración regional.          | Prensa internacional | 5 de octubre de 1988    | Con el investigador |
| 02        | Decreto Supremo 12-DE – Dispone sobre Política de Seguridad y Defensa Nacional en el Perú   | Los principales objetivos para el desarrollo social   | Prensa nacional      | 20 de diciembre de 2017 | Con el investigador |
| 03        | Cooperación transfronteriza e integración: Oportunidades para el desarrollo del Perú  | Determina las posibilidades de desarrollo del Perú a través de la integración regional                                    | Prensa nacional      | Primer semestre de 2012 | Con el investigador |
| 04        | Desarrollo e integración transfronteriza en la CAN y el MERCOSUR: Enfoques macrorregionales para la planificación territorial transfronteriza | Determina las posibilidades de integración regional del Perú y los beneficios para el desarrollo del país                 | Prensa nacional      | 02 de mayo de 2022      | Con el investigador |
| 05        | Las relaciones de China con América Latina y el ferrocarril bioceánico Brasil-Perú  | Investiga las posibilidades de construcción del ferrocarril entre Brasil y Perú, considerando el apoyo e interés de China | Prensa nacional      | Libro publicado en 2016 | Con el investigador |
| 06        | puerto Corío, una propuesta de desarrollo para la Macro Región Sur  | Presenta consideraciones sobre los beneficios y potencialidades para la construcción del puerto Corío                     | Prensa nacional      | Tesis publicada en 2017 | Con el investigador |
| 07        | La integración y el desarrollo fronterizo en la Comunidad Andina. Reflexiones sobre su origen y evolución                                     | Analiza las políticas públicas existentes para la integración de la región andina   | Prensa nacional      | Enero de 2018           | Con el investigador |

| <b>N°</b> | <b>Documento</b>   | <b>Información</b>  | <b>Lugar</b>         | <b>Fecha</b>             | <b>Condición</b>    |
|-----------|--|---|----------------------|--------------------------|---------------------|
| 08        | Fronteras Brasil y Perú, espacio de integración y cooperación  | Analiza los mecanismos existentes de cooperación en la frontera de Brasil y Perú, como los problemas de esta región                                   | Prensa nacional      | 01 de junio de 2021      | Con el investigador |
| 09        | A fronteira oriental brasileira e os desafios da segurança regional no Atlântico Sul   | Presenta los desafíos para el mantenimiento de la defensa de la frontera oriental de Brasil   | Prensa internacional | Enero de 2015            | Con el investigador |
| 10        | Integração e desenvolvimento econômico: estratégias de financiamento do investimento de infraestrutura sul-americana                   | Determina las condiciones necesarias para la realización de proyectos de desarrollo de infraestructura para la integración sudamericana               | Prensa internacional | 27 de septiembre de 2018 | Con el investigador |
| 11        | América do Sul: infraestruturas em regiões periféricas e tendências atuais   | Presenta la infraestructura de América del Sur  | Prensa internacional | Enero de 2018            | Con el investigador |
| 12        | Una comparación de los patrones geoeconómicos de China y Estados Unidos en América del Sur   | Determina la importancia que América del Sur tiene para el comercio con China, destacando el liderazgo de los Estados Unidos en la región             | Prensa internacional | Publicado en 2018        | Con el investigador |
| 13        | Integração de infraestrutura no eixo Peru-Brasil-Bolívia   | Presenta la infraestructura existente en la integración de Brasil, Bolivia y Perú.  | Prensa internacional | 27 de septiembre de 2019 | Con el investigador |
| 14        | BR-364-Nos confins da fronteira oeste do Brasil: uma via para a integração rodoviária do Acre (Cruzeiro do Sul) com Ucayali (Pucallpa) | Los autores presentan la infraestructura de integración de Brasil y Perú, determinando las condiciones de la carretera y posibilidades de mejoras     | Prensa internacional | Enero de 2020            | Con el investigador |
| 15        | 1-PC 20050513 RSH GRA Memorándum de entendimiento  | Memorándum of Understanding (Memorando de entendimiento para la realización de estudios para el desarrollo de clúster de alta tecnología en Arequipa) | Lima                 | 29/10/2022               | Con el investigador |

| <b>N°</b> | <b>Documento</b>   | <b>Información</b>  | <b>Lugar</b> | <b>Fecha</b> | <b>Condición</b>    |
|-----------|--|---|--------------|--------------|---------------------|
| 16        | 2-PC 20050808 RHS Solicita terrenos                          | Propuesta del tipo y características del terreno realizada por el ingeniero Elvis Jump  | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 17        | 3-PC 20050818 RHS GRA Respuesta de pedido                    | Respuesta a la solicitud del ingeniero Elvis Jump   | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 18        | 4- PC 20060725 RSH Admite IP                                 | Admisión de la propuesta de iniciativa privada para desarrollo de un hub logístico en Arequipa  | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 19        | 5-PC 20060823 RHS Viable Proy Inv                            | Declaración de la viabilidad del proyecto de desarrollo de un hub logístico en Arequipa   | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 20        | 6-PC 20061016 RSH Concluye oferta pública                    | Conclusión del proceso de oferta pública para la construcción de un hub logístico en Arequipa   | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 21        | 7-PC 20070301 CKVL Complejo Portuario Corío Playuelas – CKVL | Propuesta completa del proyecto del puerto de Corío enviada por la CKVL   | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 22        | 8-PC 20070323 RSH Amplia negociación                         | Organismo promotor de la inversión privada en Arequipa, que concede desde 26/08/2006 autorización para que Arequipa High Tech Holdings S.A. realice el desarrollo de hub logístico. | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 23        | 9-PC 20070705 CKVL Admite IP                                 | Admisión de la propuesta ofertada por la CKVL   | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 24        | 10-PC 20070829 CKVL Declara interés IP                       | Declaración de interés de la Empresa CKVL con el siguiente objetivo: liderar el puente comercial y vial entre Asia y Sudamérica   | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |

| <b>N°</b> | <b>Documento</b>                                | <b>Información</b>  | <b>Lugar</b> | <b>Fecha</b> | <b>Condición</b>    |
|-----------|---|---|--------------|--------------|---------------------|
| 25        | 11-PC 20071001 CKVL Corrige costo               | Corrección del costo del megaterminal marítimo y terrestre  | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 26        | 12-PC 20071011 CRA 066-2007 Aprueba IP de CKVL  | Aprobación de la propuesta ofertada por la CKVL   | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 27        | 13-PC 20080229 CKVL Concluye oferta pública     | Propuesta presentada por el señor Carlos Corzo Holguín como presidente de CKVL Proyectos e Inversiones SA, denominada "Propuesta de Construcción y Operación del Proyecto Complejo Portuario Corío Playuelas". (modalidad: concesión por 30 años) | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 28        | 14-PC 20080612 CKVL CRA Adjudica IP de CKVL     | Aprobar la ejecución de la iniciativa privada de la empresa CKVL  | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 29        | 15-PC 20090429 CKVL Cancela IP                  | Cancelación del acuerdo con la CKVL   | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 30        | 16-PC 20051223 SUNARP Corío inscripción         | Descripción de propiedad del Estado Peruano sobre el terreno destinado a la construcción del puerto Corío.  | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 31        | 17-PC 20090703 CKVL CRA Cancelación IP de CKVL  | Dejar sin efecto los acuerdos con la empresa CKVL por el no cumplimiento de requisitos técnicos necesarios para la realización del proyecto   | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 32        | 18-PC 20091230 RSH Cancela IP                   | Cancelación de la participación de la empresa Arequipa High Tech Holdings SA  | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 33        | 19-PC 20050802 EJG Corío puerto de las Américas | Presentación del ingeniero Elvis Jump sobre el puerto Corío   | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |

| <b>N°</b> | <b>Documento</b>   | <b>Información</b>   | <b>Lugar</b> | <b>Fecha</b> | <b>Condición</b>    |
|-----------|--|--|--------------|--------------|---------------------|
| 34        | 20-PC 20061016 MIRAMAR High Tech Clúster JMP                 | Diseño del proyecto por Elvis Jump   | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 35        | 21-PC 20151215 APN Corío Convenio                            | Convenio que regula las relaciones entre la APN y el Gobierno Regional de Arequipa | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 36        | 22-PHC TDR Estudio perfil TP Corío 04-04-2016 APN 31-03-2016 | Términos de referencia para la realización de las inversiones en el proyecto.      | Lima         | 29/10/2022   | Con el investigador |
| 37        | Ley del Ejecutivo N° 31625, 20/10/2022                       | Declara el proyecto Corío como de interés nacional                                 | Lima         | 18/11/2022   | Internet            |