

LAS RUTAS DE INTEGRACIÓN FÍSICA BRASIL-PERÚ: DESDE LA IIRSA HASTA LOS DÍAS DE HOY

DOI: 10.61623/cpe.v11n17.a11

Submetido em: 01/10/2025. Aceito em: 21/10/2025.

ISSN: 2359-5280 | e-ISSN: 2447-228X



Gustavo Gerlach da Silva Ziemath¹

Resumen

El artículo analiza la evolución de los proyectos de integración física entre Brasil y Perú desde el lanzamiento de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) en el año 2000. El repaso histórico demuestra que la agenda de integración logística bilateral ha mostrado resiliencia y continuidad. Son descritos los ejes principales de la integración logística binacional (Norte, Centro y Sur) y se evalúa cómo algunos cambios económicos y políticos a lo largo de 25 años han reconfigurado algunas prioridades y oportunidades de estas rutas. Se concluye con algunas sugerencias de medidas para asegurar la continuidad de la ejecución de los proyectos de integración en el corto y medio plazo.

Palabras clave: Integración logística Brasil-Perú. IIRSA. Rutas de Integración Sudamericana.

1 Segundo-Secretário. Lotado na Embaixada do Brasil em Lima. Orcid: <https://orcid.org/0009-0006-6077-8553>.

BRAZIL-PERU PHYSICAL INTEGRATION ROUTES: FROM IIRSA TO THE PRESENT DAY

Abstract

The article investigates the evolution of physical integration initiatives between Brazil and Peru within the framework of the Initiative for the Integration of Regional Infrastructure in South America (IIRSA), established in 2000. It argues that the bilateral logistics integration agenda has demonstrated structural resilience and continuity. The analysis delineates the three principal corridors of binational integration (Northern, Central, and Southern) and assesses how economic and political transformations over the past twenty-five years have reconfigured strategic priorities and opportunities along these routes. The study concludes by advancing a series of policy-oriented recommendations designed to safeguard institutional continuity and to foster the effective implementation of cross-border infrastructure projects in the short and medium term.

Keywords: Brazil–Peru infrastructure connectivity. IIRSA. South American integration routes.

AS ROTAS DE INTEGRAÇÃO FÍSICA BRASIL-PERU: DA IIRSA ATÉ OS DIAS DE HOJE

Resumo

O artigo analisa a evolução dos projetos de integração física entre Brasil e Peru desde o lançamento da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) no ano 2000. A revisão histórica demonstra que a agenda de integração logística bilateral tem mostrado resiliência e continuidade. São descritos os principais eixos da integração logística binacional (Norte, Centro e Sul) e avalia-se como algumas mudanças econômicas e políticas ao longo de 25 anos reconfiguraram certas prioridades e oportunidades dessas rotas. Conclui-se com algumas sugestões de linha de ação para assegurar a continuidade da execução dos projetos de integração no curto e médio prazos.

Palavras-chave: Integração logística Brasil-Peru. IIRSA. Rotas de Integração Sul-Americana.

Brasil y el Perú comparten una frontera de tres mil kilómetros: la más extensa del Perú con sus países vecinos y la segunda más larga para el Brasil. Aunque la mayor parte del borde binacional se caracterice por una densa cobertura forestal y una baja presencia de centros urbanos, desde hace décadas se observa el interés de ambos Estados y sociedades en desarrollar una infraestructura logística que permita intensificar la conexión económica entre dos países históricamente orientados hacia océanos opuestos.

Uno de los primeros intentos privados de superar las dificultades de conexión impuestas por la selva amazónica y de aprovechar el potencial económico de la integración binacional data de mediados del siglo XIX. En la década de 1850, Irineu Evangelista de Souza (Barón de Mauá) fundó la Compañía de Navegación y Comercio del Amazonas para operar embarcaciones a vapor entre puertos atlánticos del estado brasileño de Pará y el municipio de Nauta, en el Perú (Brito, 2018). Fue una primera iniciativa de exploración económica privada, con el soporte del estado brasileño, de un corredor fluvial natural en la cuenca del Amazonas, destinado a vincular dos sociedades aun escasamente conectadas.

En las décadas posteriores, el modelo de desarrollo promovido por el Gobierno brasileño se orientó principalmente hacia la integración del centro del país con los polos productivos del litoral (Silva, 2017). El Perú, por su parte, impulsó políticas coyunturales dirigidas a integrar la selva y los Andes con su costa pacífica (Rendón Cusi, 2022). Este escenario de ausencia de proyectos de integración física binacional empezó a revisarse en los años 2000, especialmente con el lanzamiento de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). Actualmente, tanto en Brasil como en el Perú se busca retomar buena parte de la cartera de proyectos de la IIRSA, aunque adaptándolos a los cambios geoeconómicos del último cuarto de siglo.

El presente artículo tiene por objetivo presentar las principales propuestas de integración física binacional desde el lanzamiento de la IIRSA en el año 2000 y subrayar que, por lo menos desde entonces, existe una agenda estructural y resiliente de integración logística entre Brasil y el Perú. Los términos resiliente y estructural son claves para caracterizar la dinámica de esta agenda de integración. A partir de un análisis histórico y de la revisión de fuentes primarias y secundarias, se busca demostrar que, aunque bajo distintos gobiernos determinados proyectos de integración física Brasil-Perú hayan cobrado mayor o menor relevancia, estas iniciativas siempre fueron reconocidas por ambos Estados como prioritarias.

El artículo se organiza en cuatro secciones. La primera presentará las líneas generales de la IIRSA. Las tres secciones siguientes evaluarán el avance de la vinculación física (vial, ferroviaria e hidroviaria) entre los dos países, con base en tres ejes geográficos: ruta Norte, ruta Centro y ruta Sur. Finalmente, las conclusiones reforzarán la idea de que prevalece una dinámica histórica de convergencia en la agenda de integración física regional entre Brasil y el Perú, proponiendo líneas de acción inmediatas y de mediano plazo para una ejecución efectiva de las iniciativas y para mejorar el diálogo institucional en torno a ellas.

La IIRSA – El Antecedente

El año 2000 no fue escogido al azar para el análisis histórico del presente artículo. En agosto de ese año fue la primera vez que los mandatarios de todos los países sudamericanos se reunieron en un encuentro exclusivamente regional, con la presencia de los Jefes de Estado y de Gobierno de los 12 países de América del Sur en Brasilia. Según Ricúpero (2016), la decisión más concreta emanada de dicho encuentro, con resultados prácticos que perduran hasta hoy, fue el establecimiento de la IIRSA.

Esta iniciativa se configuró como un mecanismo de coordinación intergubernamental, principalmente técnico, destinado a reflexionar sobre proyectos de integración física de América del Sur en los ámbitos de transporte, energía y comunicaciones. En los años inmediatamente posteriores, se realizaron diversas reuniones técnicas y políticas para estructurar la cartera de proyectos de la IIRSA. Más de 560 propuestas orientadas a incrementar la integración física, energética y de comunicaciones a nivel regional fueron incorporadas en el marco institucional de la IIRSA.

En 2011, la IIRSA se convirtió oficialmente en el foro técnico del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR (COSIPLAN), instancia de discusión política de la organización para los asuntos de infraestructura sudamericana. Con las divergencias políticas en la UNASUR hacia fines de la década de 2010, las actividades del COSIPLAN –y de la propia IIRSA– se vieron fuertemente debilitadas². No obstante, la función esencial de la IIRSA de congregar en un único foro los principales proyectos de integración regional no se perdió completamente. El Sistema

2 Aunque constituye un elemento central para comprender la evolución de la dinámica de las negociaciones peruano-brasileñas sobre la integración física bilateral, la crisis de la UNASUR y sus repercusiones en la parálisis del COSIPLAN/IIRSA presentan detalles que merecen un estudio propio y no podrán ser abordados en el presente trabajo.

de Información de Proyectos (SIP) de la IIRSA permanece accesible y reúne centenares de fichas de proyecto que sirven como fuente de referencia para formuladores de políticas y para investigadores, aunque las actualizaciones técnicas sistemáticas de dichas fichas fueron descontinuadas alrededor del año 2018.

El Perú y el Brasil figuraron entre los principales entusiastas de la IIRSA y participaron en varios de los ejes estructurantes en los que se dividieron los más de 560 proyectos. En términos oficiales, el Perú está incluido en 4 ejes de la IIRSA (Eje Amazonas, Eje Perú-Bolivia-Brasil, Eje Interoceánico y Eje Andino). El Brasil, por su parte, participa en 7 ejes (Eje Amazonas, Eje Perú-Bolivia-Brasil, Eje Interoceánico, Eje de Capricornio, Eje del Escudo Guayanés, Eje MERCOSUR-Chile y Eje Hidrovía Paraguay-Paraná).

El Perú y el Brasil cuentan, así, con proyectos en 3 ejes en común (Amazonas, Perú-Bolivia-Brasil e Interoceánico). Más de 80 proyectos en el área de transportes involucran a los dos países y fueron incorporados a la cartera de la IIRSA solamente en estos tres ejes – algunos de carácter estrictamente bilateral y otros con la participación de países vecinos. En razón de las limitaciones de espacio en este artículo, se optó por focalizar el análisis en aquellos proyectos que han adquirido mayor centralidad política en las últimas décadas, divididos, para fines exclusivamente de este estudio, en proyectos de la ruta Norte, de la ruta Centro y de la ruta Sur.

Ruta Norte

Las iniciativas de integración Brasil-Perú en esta sección se refieren a aquellas vinculadas a la frontera peruana con el estado federado brasileño de Amazonas. De la cartera de proyectos de la IIRSA se observa que la única conexión física prevista entre el estado brasileño de Amazonas y el norte del Perú sería fluvial, a través del río Amazonas/Solimões³, que conecta a ambos países en la triple frontera Perú-Brasil-Colombia.

Actualmente, según informaciones de una consultoría privada (Gestión, 2025a), el volumen de carga que circula entre Brasil y el Perú por la vía fluvial es limitado, destacándose el paso de pequeñas cantidades de azúcar, soya y productos pesqueros hacia el lado peruano. Desde la perspectiva brasileña, dos acciones inmediatas en territorio nacional transformarían rápidamente

3 Solimões es el nombre que recibe en Brasil el tramo del río Amazonas que va desde la frontera con Perú (cerca de Tabatinga/Leticia/Santa Rosa, en la triple frontera Brasil-Perú-Colombia) hasta la ciudad de Manaus, en el estado de Amazonas.

la conexión fluvial existente en una hidrovía que permita un mayor flujo comercial hasta la frontera.

La primera es la conclusión de la obra actualmente en curso de dragado del río Amazonas en el tramo comprendido entre Manaus, polo industrial de la región, y la frontera peruano-brasileña en la ciudad de Tabatinga. La segunda acción consiste en la instalación de un puesto de aduana brasileño en Tabatinga, para facilitar el control de la entrada y salida de mercancías en la triple frontera. Dichas acciones fueron incluidas en el proyecto brasileño de las “Rutas de Integración Sudamericana” y se encuentran en fase de implementación⁴.

Lanzada en 2023, tras una reunión de líderes sudamericanos en Brasilia similar a la del año 2000, la propuesta brasileña de las “Rutas de Integración Sudamericana” retoma y adapta muchos de los centenares de proyectos incluidos en la IIRSA que atraviesan el territorio brasileño. Con base en esta nueva política pública liderada por el Ministerio de Planificación y Presupuesto, el Gobierno brasileño mapeó iniciativas prioritarias desde la perspectiva doméstica para incrementar la conexión logística dentro del territorio brasileño hasta puntos de frontera estratégicos con todos los países vecinos, incluyendo precisamente algunos de los proyectos IIRSA que conectan el país al Perú. Por medio de encuentros con autoridades de todos los países fronterizos, el Gobierno brasileño presentó los principales proyectos de desarrollo de la infraestructura nacional que son parte del Programa de las Rutas y que tendrían potencial de impactar de manera positiva la conexión binacional, siempre que haya interés del país vecino.

Del lado peruano, existen dos rutas hidroviarias posibles para conectar la frontera en Tabatinga con puertos del Pacífico, lo que permitiría a los productores brasileños importar piezas y equipos desde Asia necesarios para el polo industrial de Manaus. La primera de estas rutas fluviales pasa por Iquitos y continúa hasta Yurimaguas. La segunda también atraviesa Iquitos, pero se dirige hacia la ciudad de Pucallpa, ubicada más al sur, en la selva central del Perú.

Si bien los ríos son actualmente navegables, sobre todo hasta Iquitos, el tránsito por ellos en determinadas épocas del año se ve comprometido por los períodos de lluvia en la región, y la circulación segura de las embarcaciones resulta precaria. Además, es necesario mejorar la profundidad de los ríos en ciertos tramos a fin de permitir la navegación de buques de mayor porte.

4 El sitio oficial da iniciativa brasileira con más detalles de los proyectos es: <<https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao-sul-americana>>. Acesso em: 4 ago. 2025.

Por esta razón, tanto la conexión Tabatinga–Yurimaguas como la conexión Tabatinga–Pucallpa fueron incluidas en la IIRSA a inicios de la década de 2000.

El gobierno peruano denominó al conjunto del proyecto como “hidrovía amazónica”. Tras diversas rondas de consultas públicas entre 2015 y 2017, la ejecución de la hidrovía fue adjudicada en 2017 a una concesionaria chino-peruana. Sin embargo, según OSITRAN (2024), la implementación del proyecto no prosperó debido a controversias ambientales y de derechos humanos, que llevaron a la concesionaria y al gobierno peruano a pactar la caducidad de la concesión.

Importante elemento en favor del desarrollo de la conexión con Brasil por los ríos amazónicos es que tanto desde Yurimaguas como desde Pucallpa ya existen carreteras que conectan los puertos fluviales de estas dos ciudades limítrofes de la selva peruana con el litoral pacífico.

La carretera de 1007 km entre Yurimaguas y el Puerto de Paita, en la costa norte del Perú, denominada “IIRSA Norte”, por ejemplo, está concesionada desde 2005 y las obras de pavimentación y mejora del trayecto fueron concluidas en 2011. De igual manera, Pucallpa cuenta con una conexión vial hacia el litoral del país – pero en ese caso no hasta los puertos del Norte, sino a la región de Lima. Sin embargo, dicha carretera no ha sido completamente renovada. El proyecto, denominado “IIRSA Centro” por el Gobierno peruano, fue parcialmente ejecutado hasta ahora.

Aunque ambas rutas viales que conectan el litoral peruano con el proyecto de hidrovía amazónica presentan beneficios, una variante reciente que no figuraba en la época de la constitución de la cartera de la IIRSA ha venido a fortalecer el discurso político y económico en favor de la conexión entre Brasil y el litoral peruano por Pucallpa: el puerto de Chancay.

Diversos análisis se han realizado sobre el nuevo “megapuerto”, ubicado a unos 75 km al norte de Lima, que pasó de ser un pequeño proyecto privado a convertirse en el mayor emprendimiento portuario de la costa pacífica sudamericana, según la prensa (bbd News Mundo, 2025), tras la inyección de recursos de la naviera estatal china Cosco. El presente trabajo no se centra en Chancay, pero el potencial del nuevo puerto resulta ineludible para comprender por qué determinadas iniciativas de la IIRSA fueron adaptadas y algunas adquirieron mayor prominencia política que otras en los últimos tres años.

La nueva infraestructura portuaria permitió el establecimiento de una inédita ruta marítima directa entre América del Sur y China, con una reducción estimada de cerca de 10 días en la duración del trayecto, realizada por embarcaciones de largo calado que antes no ingresaban en los puertos del Perú. La disminución del tiempo de navegación y el fin de la necesidad de

transbordo de las mercancías que salen del Perú por medio de otros puertos del Pacífico antes de llegar a su destino en China deberán reducir el costo del transporte de cargas que parten de Chancay. Esto, en consecuencia, podría volver económicamente más viable la exportación de la producción agropecuaria del Centro-Oeste brasileño hacia destinos en Asia, algo que, en términos concretos, era cuestionable hasta la inauguración de Chancay⁵.

No obstante, un paso imprescindible para ello sería la conclusión de una conexión física adecuada entre Brasil y el nuevo puerto. Dicha conexión podría materializarse a través de la hidrovía amazónica, pero la distancia geográfica entre los principales polos agroexportadores brasileños y esta vía fluvial ha hecho que las miradas se concentren en proyectos que atraviesen directamente el Centro-Oeste de Brasil.

Ruta Centro

A diferencia de la ruta Norte y de la ruta Sur (como se verá en la próxima sección), no existe una conexión fluvial ni vial ya consolidada en la región central de la frontera binacional. Más aún, la zona limítrofe entre la selva central peruana y Brasil, en el norte del estado brasileño de Acre, se caracteriza por una bajísima densidad poblacional (habitadas principalmente por pueblos originarios en aislamiento voluntario), por la presencia de reservas ambientales e indígenas tanto en el Perú⁶ como en Brasil⁷, así como por una geografía particularmente desafiante. Una cadena montañosa –la “Serra do Divisor”– actúa como hito fronterizo y, a la vez, separa dos cuencas hidrográficas: el valle medio del río Ucayali, en territorio peruano, y el alto valle del río Juruá, en territorio brasileño.

Estos desafíos geográficos y socioambientales constituyen grandes obstáculos para el avance de una conexión vial entre los dos centros urbanos más próximos a la frontera en dicha región: Pucallpa, en el lado peruano, y Cruzeiro do Sul, en el lado brasileño, separados por aproximadamente 260 km. Dentro de la cartera de proyectos originales de la IIRSA (COSIPLAN, 2015) figura una ficha destinada a establecer una “vía férrea o carretera” entre ambas ciudades. La propia descripción de la situación del proyecto –actualizada en la

5 Estudios realizados por el COSIPLAN/IIRSA en 2017, es decir, antes de la expansión del puerto de Chancay, revelaban que el tiempo estimado de desplazamiento marítimo entre el Perú y los principales puertos asiáticos era muy similar (30 días) al observado desde Santos hacia esos mismos destinos, pese a la mayor cercanía geográfica de la conexión por el Pacífico.

6 Parque Nacional Sierra del Divisor y Reserva Indígena Sierra del Divisor Occidental.

7 Parque Nacional da Serra do Divisor.

base de datos de la IIRSA únicamente hasta el año 2015– dejaba entrever los elevados retos ambientales y sociales de la obra, así como la falta de claridad respecto a si se trataría de una conexión ferroviaria o vial.

La alternativa vial, aunque aparentemente menos costosa (según estudios preliminares peruanos mencionados en la ficha técnica de la IIRSA), tendería a generar mayores impactos sociales y ambientales de mediano y largo plazo en la región, debido al influjo poblacional que se produce tanto durante como después de la construcción de carreteras. Más aún, la compleja geografía de la zona podría exigir el trazado de una vía muy sinuosa, lo cual dificulta e incluso llega a imposibilitar el tránsito de camiones de gran porte, indispensables para el transporte de volúmenes significativos de carga.

Estas limitaciones frente a la solución de una carretera vehicular llevaron a las autoridades peruanas y brasileñas a considerar la alternativa ferroviaria. Prueba de ello fue la inclusión, en la Ley 11.772, de 2008, que definió el Plano Nacional de Viação de Brasil, de la previsión de construcción de un tramo ferroviario entre Cruzeiro do Sul y Boqueirão da Esperança, poblado situado en la frontera binacional. En el plan brasileño, dicho tramo conectaría la frontera peruano-brasileña con el proyecto ferroviario que prevé enlazar las capitales de Acre (Rio Branco) y de Rondônia (Porto Velho) con el litoral de Bahía, atravesando el polo agroexportador brasileño.

En el lado peruano, la propuesta de un tren Brasil–Perú que cruce la selva central figura en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario de 2016. Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Plan se encuentra en proceso de actualización, para incluir efectivamente una propuesta más detallada de conexión ferroviaria desde el puerto de Chancay (cuya construcción terminó en el 2024), hasta la frontera con Acre, pasando por Pucallpa.

En el ámbito regional, el COSIPLAN llevó a cabo un amplio estudio (Cosiplan, 2017) sobre la integración ferroviaria sudamericana, en el que se incluyeron las posibles rutas de conexión bioceánica Perú–Brasil. Denominada en dicho estudio como “Corredor Ferroviario Bioceánico Brasil–Perú” (CFBBP), la ruta bioceánica todavía contemplaba como destino final en el pacífico la región de Bayóvar, a 800 km al norte de la bahía de Chancay.

El estudio del COSIPLAN señala que se trataría del mayor ferrocarril sudamericano en términos de extensión, con casi 5000 km, y de uno de los que menor infraestructura ferroviaria preinstalada tendría (apenas el 3 % de las vías que integrarían el corredor estaría operativa). Además, el informe subrayó un factor que, más recientemente, fue también planteado por el canciller peruano al abordar el tema del ferrocarril bioceánico en una entrevista a un canal televisivo del Perú disponible en Youtube (2025): existe una diferencia

entre los anchos de vía de la red ferroviaria brasileña, donde predominan los de 1000 mm o 1600 mm, y los de la red peruana, de 1435 mm.

Hay que tener en cuenta que el proyecto del CFBBP incluido en el estudio del COSIPLAN sirvió de inspiración para la propuesta de un corredor bioceánico en el programa brasileño de las Rutas de Integración Sudamericana. En dicho programa, la “Ruta Cuadrante Rondon” incluye, entre otros proyectos, precisamente el trazado de esa vía férrea desde la costa de Brasil hasta la costa peruana, atravesando la región agroexportadora brasileña y el Acre.

Debido a la notoriedad que el puerto de Chancay adquirió a partir de 2023, justo cuando se empezó a elaborar la propuesta brasileña, el trazado de la Ruta de Integración sugerida por Brasil no incluye la región de Bayóvar, como se preveía originalmente en el estudio del COSIPLAN, sino en el megapuerto de Chancay, en razón de su elevado potencial para la entrada y salida de productos de y hacia Asia.

Más allá de su inclusión en planes gubernamentales o regionales de desarrollo, el tema de la conexión ferroviaria Brasil-Perú atravesando la selva central peruana y el norte del Acre es frecuentemente reavivado por altas autoridades políticas. Una de las primeras manifestaciones presidenciales sobre el asunto fue realizada por el entonces presidente peruano Alan García con ocasión de la fiesta nacional brasileña en 2009, cuando señaló que “la concreción del ferrocarril transoceánico estaría más cerca de lo que se imagina” (Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, 2009).

En los años siguientes, autoridades técnicas brasileñas y peruanas se reunieron esporádicamente para definir cómo podrían llevarse a cabo los estudios de viabilidad para la ejecución de la obra. Ejemplo de ello fue la firma de un Memorando de Entendimiento bilateral para la creación de un Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria entre los Ministerios de Transportes de Perú y Brasil, firmado durante la IV Reunión de la Comisión Viceministerial de Integración Fronteriza (CVIF), en Lima, el 21/08/2013 (Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, 2013).

Las tratativas bilaterales avanzaron y, en 2014, ambos países aceptaron coordinarse con representantes chinos –que, segundo O globo (2015) ya venían preparando estudios de viabilidad en otros tramos de la transoceánica dentro del territorio brasileño– para elaborar un estudio propio para la región fronteriza.

Así, el 12 de noviembre de 2014 se firmó en Pekín un Memorando de Entendimiento Trilateral para una Conexión Ferroviaria Bioceánica Brasil-Perú, suscrito entre el Ministerio de Transportes de Brasil, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú y la Comisión Nacional de Desarrollo

y Reforma de China. El texto fue suscrito por las autoridades ministeriales, en presencia de los mandatarios Xi Jinping y Ollanta Humala, quien se encontraba en la capital china para participar en la reunión de la APEC. (Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, 2014).

De manera idéntica al reciente Memorando de Entendimiento bilateral Brasil-China sobre el tema, el documento firmado once años antes no creaba obligaciones legales entre las partes. Su objetivo principal, al igual que el del Memorando de Entendimiento del 2025, era estructurar la cooperación entre las autoridades técnicas para hacer estudios básicos de viabilidad orientados a implementar el ferrocarril bioceánico. El memorando de 2015 tenía una vigencia prevista de cinco años, renovable por un período adicional, y las reuniones técnicas trilaterales debían realizarse al menos una vez por año, alternadamente en cada país. No fue posible encontrar registros oficiales sobre cuándo dichas reuniones se habrían llevado a cabo y no existe constancia de que el Memorando de Entendimiento haya sido renovado.

Es importante recordar y comparar la manera en que se dio la repercusión tras la firma de los dos documentos, ya que la repercusión mediática, principalmente en el Perú, difirió ampliamente en ambos momentos. Mientras que en 2015 los periódicos peruanos se enfocaron en la evaluación técnica de la viabilidad financiera de la iniciativa y en sus implicancias para el desarrollo de regiones remotas del país, once años después la reacción fue marcadamente política.

A pesar de las reiteradas explicaciones de autoridades peruanas y brasileñas en el sentido de que el documento firmado entre Brasil y China no posee carácter vinculante y de que, aun siendo bilateral, no excluye al Perú de la iniciativa, los comentaristas políticos locales concentraron sus críticas en la ausencia del gobierno peruano en tratativas sobre un proyecto que contempla acceder a un puerto en su propio territorio. Además, la prensa buscó resaltar inconsistencias entre las declaraciones que distintas autoridades del gobierno emitieron sobre el tema, convirtiendo una potencial agenda positiva de política exterior en un asunto de política interna coyuntural.

No se puede todavía prever las consecuencias efectivas del memorando chino-brasileño para la efectiva implementación del proyecto de la ferrovía entre el litoral brasileño y el estado de Acre en la frontera con el Perú. Tampoco se está claro cómo el Actual Gobierno del Perú o el próximo que deberá elegirse en el 2026 coordinaran esfuerzos con Brasil y China para que los estudios en curso en Brasil sean provechosos también para el Perú. Como se verá en la siguiente sección, puede que, una vez más, la evolución de la situación

político-económica influya de manera que el ímpetu del proyecto ferroviario por la Sierra del Divisor disminuya y otras rutas ganen mayor destaque.

Ruta Sur

A diferencia de los otros dos puntos en la frontera (central y septentrional) analizados en las secciones anteriores, que demandan ya sea el transbordo del modo fluvial al vial o la construcción de una infraestructura completa, la conexión Brasil-Perú por el sur del estado federado de Acre y por el sur peruano (región de Madre de Dios) ya existe y es exclusivamente vial. En 2005, el Gobierno peruano otorgó en concesión la carretera interoceánica sur, denominada IIRSA Sur, cuyas obras concluyeron a inicios de la década de 2010.

En este caso se trata de una conexión concreta y en funcionamiento entre ambos países, que permite la circulación directa por carretera entre los océanos Atlántico y Pacífico. Según datos de OSITRAN (2025b), se registró un incremento de aproximadamente 100 % en el tráfico de vehículos ligeros y pesados a lo largo de la década de 2010 en dicha vía, con cifras que se han mantenido estables en los últimos años (OSITRAN, 2024).

Este incremento en la circulación generó efectos positivos para el crecimiento económico de los municipios de la región, mejoró la previsibilidad y la frecuencia en el abastecimiento de víveres y productos básicos en el interior peruano, así como permitió un mayor acceso a servicios de salud ofrecidos en el lado brasileño de la frontera. El crecimiento generado con la consolidación de la carretera trajo igualmente nuevos desafíos, especialmente en el ámbito de la seguridad pública y de los delitos ambientales, que constituyen objeto de tratativas frecuentes entre los Gobiernos de ambos países en las reuniones periódicas de la CVIF (Vargas, 2023).

En lo que respecta al transporte de carga, si bien este también ha aumentado desde la conclusión de las obras de la IIRSA Sur, la percepción es que aún existe margen para mejoras. De acuerdo con datos del Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio de Brasil (MDIC), aunque las exportaciones brasileñas hacia el Perú por Assis Brasil pasaron de USD 4,5 millones a USD 83,5 millones entre 2011 y 2024, la proporción de incremento de las importaciones hacia Brasil en el mismo período fue considerablemente menor, de USD 500 mil a USD 3 millones. Además, al analizar la canasta y el volumen de los principales productos que cruzaron hacia el lado peruano —como aceite de soya refinado y castaña amazónica— se observa que no provienen del hinterland agrícola

brasileño y están destinados principalmente al mercado interno y no a la exportación hacia Asia.

Algunas medidas de implementación relativamente rápida ayudarían el transporte de carga hacia los puertos peruanos. La primera sería mejorar la infraestructura física de las sedes de los organismos de control en ambos lados de la frontera. La segunda medida consistiría en ampliar el horario de atención, especialmente en el lado brasileño. Aunque los organismos de control peruanos actúan de manera casi ininterrumpida, la Policía Federal y la Receita Federal de Brasil no realizan fiscalización durante la noche, y la agencia de Vigilancia del Ministerio de Agricultura brasileño no cuenta con funcionarios permanentes en Assis Brasil: estos se desplazan al municipio en días específicos, muchas veces bajo demanda. Cabe señalar que la circulación de vehículos es posible independientemente del horario de actuación de los órganos de control, lo que genera vulnerabilidades en la fiscalización y subestima los datos oficiales sobre el flujo de carga y de personas.

Otra medida, de medio plazo, está relacionada con el estado de la carretera, especialmente en el lado brasileño. Aunque en el lado peruano la carretera esté en buen estado, las vías que conectan el estado brasileño de Acre con el centro del Brasil están deterioradas. La BR-317, que une Assis Brasil con Rio Branco, se halla en estado crítico y no tiene, por el momento, previsión de obras de mejoramiento. En cambio, la BR-364, que conecta Rio Branco con el resto del Brasil, debería recibir inversiones públicas para ser renovada en los próximos meses (Brasil, 2025).

Esas acciones del poder público estimularían el comercio a través de la carretera IIRSA Sur, sobre todo en el actual contexto de inflexión en la dinámica económica subregional derivada del inicio de operaciones del puerto de Chancay. Sin embargo, un desafío estructurante (y natural) que se presenta en este caso específico del aumento del volumen de exportaciones brasileñas vía la IIRSA Sur hasta los puertos del Perú es la Cordillera de los Andes.

Debe tenerse en cuenta que el perfil topográfico de la carretera actual, asociado a la pérdida de potencia de los vehículos de combustión a medida que ascienden y consumen más combustible, así como al volumen promedio de carga que pueden transportar los camiones aptos para enfrentar los tramos más sinuosos y de fuerte inclinación, será siempre ponderado por los exportadores al decidir si su mercancía saldrá por el Atlántico o por el Pacífico (Barros et al., 2021). El “factor Chancay” podría contribuir a compensar dichos desafíos naturales, aunque todavía no está claro si se consolidará como un elemento definitivo en favor de la ruta pacífica. El incremento de una dinámica comercial regional que favorezca el “flete de retorno”, con un mayor ingreso de

productos peruanos al Brasil, podría influir significativamente en la decisión de los productores agropecuarios brasileños de utilizar los puertos peruanos como punto de salida de sus productos.

Otra alternativa que mitigaría, pero no resolvería, los “desafíos naturales” de la Cordillera, y que también enfrenta el reto de ampliar el “flete de retorno”, sería la construcción de una línea férrea cercana del trazado de la carretera. No está claro que dicho emprendimiento resulte económicamente viable, justamente por el hecho de que ya existe una ruta vial. El volumen de carga a transportar por la línea férrea, en ambos sentidos, debería ser aún mayor, dado que parte de él ya fluye naturalmente por la carretera.

Otra alternativa a un ferrocarril exclusivamente binacional Brasil-Perú en el paso fronterizo Iñapari-Assis Brasil consistiría en la ejecución de tramos puntuales en Brasil, en el Perú y en Bolivia que complementen la red ferroviaria ya existente tanto en el centro-sur de Brasil como en el extremo sur del Perú, en las regiones de Puno y Arequipa. A diferencia del proyecto de tren binacional, la red ferroviaria de este otro corredor más septentrional ya está casi totalmente concluida del lado brasileño, y faltarían algunos tramos por implementar en Bolivia y en el Perú. Según el proyecto original incluido en la cartera de la IIRSA, llamado Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC), la línea férrea partiría del puerto de Santos, en el litoral brasileño, pasaría por polos industriales y agroexportadores del centro-sur de Brasil, ingresaría a Bolivia por la frontera Corumbá–Puerto Suárez y concluiría en los puertos meridionales peruanos, así como en el puerto de Arica, en Chile.

El informe del COSIPLAN/IIRSA (2017) sobre proyectos ferroviarios sudamericanos destacó, entre los puntos positivos del CFBC, el hecho de que casi toda la red ya existente posee el mismo ancho de vía de 1000 mm, con excepción del tramo en el lado peruano. Pesaría igualmente a favor de esta alternativa el hecho de que dicho Corredor atravesase regiones económicamente diversas (polos industriales, agrícolas y mineros), lo que diluye los riesgos asociados a proyectos orientados al transporte de un tipo exclusivo de carga, más vulnerables a las oscilaciones del mercado externo.

Por otro lado, entre los mayores desafíos para la implementación del proyecto figuran, precisamente, la discrepancia en los anchos de vía y algunos tramos de excesiva pendiente en la cordillera andina. Sobre el tema del ancho de vía, el informe de IIRSA subraya que sería importante que el Perú adoptara, de manera excepcional en este caso, la trocha de 1000 mm, puesto que resultaría menos costoso adaptarla únicamente en el tramo peruano y no en el resto de toda la línea férrea.

Justamente sobre el costo, las estimaciones varían considerablemente según la fuente consultada (periódicos brasileños⁸, peruanos⁹ o informes oficiales¹⁰). Sin embargo, hay una constante: los montos a invertirse en el proyecto del CFBC vía Bolivia serían menores que aquellos necesarios para dar viabilidad a la conexión ferroviaria ya sea por Cruzeiro do Sul y la selva central peruana (en el caso del CFBBP), o bien por Assis Brasil–Iñapari cerca de la carretera IIRSA Sur.

El costo estimado más bajo del CFBC fue uno de los principales argumentos para que el proyecto ganara espacio político en el Perú inmediatamente después del gobierno de Humala, el cual, como se señaló anteriormente, había dado mayor respaldo a la propuesta de trazar una vía férrea por la selva central peruana. Tras la salida de Humala, su sucesor, el expresidente Pedro Pablo Kuczynski, señaló rápidamente la prioridad que su gobierno daría al CFBC (Semana Econômica, 2016).

Martín Vizcarra, quien ocupó la cartera de Transportes en el gobierno de PPK y era originario de la región sur peruana, asumió la presidencia en marzo de 2018 y mantuvo al CFBC como uno de los proyectos de integración logística prioritarios en su gestión. Tanto es así que Lima fue sede, en 2018, de una reunión ministerial acerca del CFBC, de la cual emanaron anuncios importantes, como el compromiso del Perú de adoptar la trocha métrica en el tramo de la vía férrea en su territorio (Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, 2018), entre Desaguadero e Ilo.

Desde una perspectiva geopolítica, resulta interesante notar que, mientras el proyecto ferroviario por la selva central peruana cuenta con el interés chino, el CFBC parece haber despertado el interés de interlocutores europeos, con países como Alemania y España que han mostrado apertura para invertir en la iniciativa (El Comércio, 2018). Más aún, el CFBC fue concebido originalmente, en el marco de la IIRSA, para culminar en puertos peruanos como Ilo o Matarani, cuyas dimensiones tendrían que ser ampliadas, con recursos nacionales peruanos o internacionales, para recibir el incremento en el volumen de carga proveniente de la nueva conexión ferroviaria.

8 Disponible em: <https://ac24agro.com/2025/07/21/projeto-da-ferrovia-bioceanica-pode-mudar-tracado-e-passar-por-cruzeiro-do-sul/?utm_source=chatgpt.com>. Acesso em: 15 ago. 2025.

9 Disponible em: <https://larepublica.pe/sociedad/2024/06/25/tren-bioceanico-conectaria-chancay-pucallpa-y-brasil-conoce-su-ruta-y-otras-ciudades-que-cruzara-1344800?utm_source=chatgpt.com>. Acesso em: 15 ago. 2025.

10 Disponible em: <https://www.iirsa.org/News/Detail?Id=139&utm_source=chatgpt.com>. Acesso em: 15 ago. 2025.

En ese escenario, y quizá como una manera de equilibrar la fuerte inversión china en Chancay, hay indicios de que inversionistas estadounidenses estarían interesados en participar en el proyecto del “Megapuerto de Curió”, en Punta de Bombón, precisamente en la región sur peruana, con el objetivo de convertirlo en una salida marítima aún mayor que Chancay, incluso con una batimetría más profunda (Logística 360, 2025).

Aunque todavía en el plano de la especulación, un nuevo gran puerto financiado con recursos estadounidenses o de otros inversionistas occidentales produciría una fuerte inflexión geoeconómica con efectos naturales en la priorización de los proyectos de integración regional. Un puerto de gran envergadura en esta parte meridional del Perú incentivaría aún más a los grupos de interés económico de la región, sobre todo a los agroexportadores del centro-oeste y del centro-sur de Brasil, a impulsar la ampliación de la infraestructura logística a través de la ruta Sur – sea por la carretera o por un ferrocarril.

Conclusiones

Desde la reunión de presidentes de América del Sur en el año 2000 que dio origen a la IIRSA, la dinámica de poder en las Relaciones Internacionales ha experimentado transformaciones que impactaron la relación de los países de la región con actores externos. China se convirtió en el principal socio comercial de Brasil y del Perú, así como en el mayor inversionista externo en el país andino (Sanborn-Pareja y Quispe, 2025), aunque Estados Unidos, socio tradicional de los países sudamericanos, continúa siendo un actor político ineludible para cualquier gobierno de la región. Este cambio económico y esta continuidad política crean un escenario más complejo para la actuación externa de los países sudamericanos. La retracción de la institucionalidad de la cooperación intrarregional es otro elemento que torna el escenario aún más desafiador.

Mismo con el panorama internacional menos estable y la crisis de los mecanismos de concertación regional, ejemplificada por la ausencia de reuniones de alto nivel en el marco del COSIPLAN/IIRSA desde 2017, es posible decir que Perú y Brasil buscaron siempre, en el último cuarto de siglo, coordinar esfuerzos en favor de la integración física binacional. En las últimas décadas, los proyectos incluidos originalmente en la IIRSA permanecieron en el centro de la agenda bilateral, recibiendo la atención de presidentes y autoridades ministeriales de distintas orientaciones políticas. Algunos de

estos proyectos cobraron más fuerza en momentos determinados, a la luz de la orientación gubernamental de turno. Ello forma parte de la dinámica democrática y de la formulación de políticas de relaciones exteriores que buscan ser representativas del electorado.

Independientemente del contorno político coyuntural que dichos proyectos hayan adquirido bajo distintos gobiernos, lo que resulta absolutamente necesario es garantizar su implementación efectiva, ya sea mediante acciones unilaterales o bilaterales, coordinadas o no con actores extrarregionales.

Entre las medidas unilaterales de corto plazo, iniciativas como la mejora en la fiscalización en los pasos fronterizos de Tabatinga y Assis Brasil, previstas por el gobierno brasileño, pueden de manera rápida y sencilla facilitar el comercio en la región fronteriza y, potencialmente, incrementar el flujo de carga desde el interior agroexportador brasileño hacia el nuevo puerto de Chancay. La CVIF, que se reúne periódicamente desde fines de la década del 2000, constituye el espacio natural para debatir cómo estas y otras medidas de implementación más sencilla pueden generar sinergias en favor del desarrollo de la frontera binacional.

Al pensar en el mediano plazo, el Memorando Brasil–China de 2025, pese a la repercusión política controversial en la prensa peruana, no deja de ser positivo para avanzar en la construcción de una línea férrea dentro del Brasil, prevista desde hace por lo menos dos décadas. La conclusión de los estudios de viabilidad y la efectiva construcción de los rieles en territorio brasileño hasta el Acre generará otra externalidad positiva, que podrá ser aprovechada soberanamente por el Perú.

El tiempo de maduración de estos proyectos ferroviarios trasciende cualquier gobierno democráticamente electo, y la existencia de mecanismos institucionales de coordinación que se mantengan más allá de las administraciones resulta esencial para asegurar la continuidad de las tratativas técnicas. En el contexto actual, marcado por la inactividad de las grandes estructuras regionales por razones políticas, la alternativa podría ser, por ejemplo, la constitución de Grupos de Trabajo de Coordinadores Nacionales para las rutas de integración mencionadas a lo largo del texto.

Dichos grupos, de carácter más técnico, podrían inspirarse en el ejemplo del GT constituido por Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, que se reúne periódicamente desde hace varios años para abordar aspectos de la infraestructura logística del Corredor de Capricornio –el cual fue igualmente previsto en su origen en la IIRSA y fue incorporado también al programa brasileño de Rutas de Integración Sudamericana.

Aunque la actuación unánime de América del Sur frente a los grandes desafíos globales se encuentra actualmente debilitada, el espacio de coordinación intrarregional para la agenda de infraestructura no ha desaparecido. Así como la IIRSA en el año 2000 sirvió de catalizador para una cooperación regional más amplia, quizá la reactivación de su agenda pueda convertirse en la semilla de una nueva aproximación estructurante en el ámbito regional.

Referencias

ALEMANIA interesada en tren desde Bolivia hacia el sur del Perú. *El Comercio*, 15 mar. 2017. Disponible em: <<https://elcomercio.pe/economia/negocios/alemania-interesada-tren-bolivia-sur-peru-145052-noticia>>. Acceso em: 16 ago. 2025.

ASSIS, Mariana; MATOSO, Felipe. Ferrovia para ligar o Atlântico ao Pacífico: veja o que se sabe até agora do projeto do Brasil com a China. *G1*, 8 jul. 2025. Disponible em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2025/07/08/ferrovia-para-ligar-o-atlantico-ao-pacifico-veja-o-que-se-sabe-ate-agora-do-projeto-do-brasil-com-a-china.ghtml>>. Acceso em: 20 jul. 2025.

BRASIL. Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008. Disponible em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/111772.htm#anexoi>. Acceso em: 13 ago. 2025.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Circular telegráfica nº 96266 [Telegrama diplomático]. Brasília: Itamaraty, 10 nov. 2014. Documento não publicado.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Telegrama nº 1334 [Telegrama diplomático]. Brasília: Itamaraty, 15 set. 2009. Documento não publicado.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Telegrama nº 1684 [Telegrama diplomático]. Brasília: Itamaraty, 24 set. 2013. Documento não publicado.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Telegrama nº 628 [Telegrama diplomático]. Brasília: Itamaraty, 21 jun. 2018. Documento não publicado.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. *ComexStat*: estatísticas gerais de exportação e importação. [s.d.]. Disponible em: <<https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>>. Acceso em: 15 jul. 2025.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. *Brasil e China assinam memorando para produção de estudos sobre sistema de transporte integrado no país*. 7 jul. 2025a. Disponível em: <<https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/noticias/2025/julho/brasil-e-china-assinam-memorando-para-producao-de-estudos-sobre-sistema-de-transporte-integrado-no-pais>>. Acesso em: 20 jul. 2025.

BRASIL. Presidência da República. *Presidente Lula anuncia mais de R\$ 1 bilhão de investimentos para o Acre*. 8 ago. 2025b. Disponível em: <<https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/noticias/2025/08/presidente-lula-anuncia-mais-de-r-1-bilhao-de-investimentos-para-o-acre>>. Acesso em: 13 ago. 2025.

BRITO, R. K. L. de. *Vapores de Mauá: A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852–1871)*. 2018. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018.

BURMAN, T.; FENG, J. América do Sul explora a construção de sua própria ferrovia transcontinental de 2.800 milhas. *Newsweek*, 11 jul. 2025. Disponível em: <<https://www.newsweek.com/south-america-transcontinental-rail-209714>>. Acesso em: 10 ago. 2025.

BRIEGER, Pedro. La crisis de la Unión de Naciones Suramericanas. *CNN en Español*, 28 abr. 2018. Disponível em: <<https://cnnespanol.cnn.com/2018/04/28/la-crisis-de-la-union-de-naciones-suramericanas>>. Acesso em: 25 jul. 2025.

CALDERÓN, Camila. Eduardo Arana cambia de posición sobre tren bioceánico: pasó de decir que el Perú no estaba interesado en invertir a no descartarlo. *Infobae*, 17 jul. 2025. Disponível em: <<https://www.infobae.com/peru/2025/07/17/eduardo-arana-cambia-de-posicion-sobre-tren-bioceanico-paso-de-decir-que-el-peru-no-esta-interesado-en-invertir-a-no-descartarlo/>>. Acesso em: 14 ago. 2025.

CANCILLERÍA PERÚ. Declaraciones en Canal N del canciller Schialer sobre el proyecto tren bioceánico. YouTube, 16 jul. 2025. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=3q4eiUFv9NU>>. Acesso em: 13 ago. 2025.

CARNEIRO, Lucianne. País asiático planeja investir mais no setor de infraestrutura no Brasil. *O Globo*, 13 abr. 2015. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/pais-asiatico-planeja-investir-mais-no-setor-de-infraestrutura-no-brasil-15854585>>. Acesso em: 12 ago. 2025.

CHINA: ferrocarril bioceánico se hará respetando medio ambiente y cultura de los pueblos. *Radio Nacional del Perú*, 23 maio 2015. Disponível em: <<https://radionacional.gob.pe/informa/politica/china-ferrocarril-bioce-nico-se-har-respetando-medio-ambiente-y-cultura-de-los-pueblos/>>. Acesso em: 14 ago. 2025.

CHINA participará en estudios para un posible ferrocarril entre puertos de Brasil y Perú. *El Comercio*, 7 jul. 2025a. Disponível em: <<https://elcomercio.pe/economia/peru/china-participara-en-estudios-para-un-posible-ferrocarril-entre-puertos-de-brasil-y-peru-l-ultimas-noticia/>>. Acesso em: 20 jul. 2025.

CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO (COSIPLAN). Detalle del proyecto (h=29). 2015. Disponível em: <http://cosiplan.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=29>. Acesso em: 13 ago. 2025.

CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO (COSIPLAN). Insumos para elaborar una estrategia que facilite la integración ferroviaria de Suramérica [PDF]. 2017. COSIPLAN. Disponível em: <https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Int_Ferroviana_digital.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2025.

CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO (COSIPLAN). Sistema de Información de Proyectos (SIP). [s.d.]. Disponível em: <<http://cosiplan.org/proyectos/>>. Acesso em: 20 jul. 2025.

D. OLMO, Guillermo. Cómo el megapuerto de Chancay que China estrena en Perú puede impactar en la economía de otros países de América Latina. *BBC News Mundo*, 14 nov. 2024. Disponível em: <<https://www.bbc.com/mundo/articulos/c8jywxmxkryo>>. Acesso em: 16 ago. 2025.

DECLARACIÓN de Perú y Bolivia para impulsar tren bioceánico. *DW*, 4 nov. 2016. Disponível em: <<https://www.dw.com/es/declaraci%C3%B3n-de-per%C3%BA-y-bolivia-para-impulsar-tren-bioce%C3%A1nico/a-36205231>>. Acesso em: 15 ago. 2025.

DILMA e premiê chinês anunciam estudos para ferrovia transoceânica. *Época Negócios*, 19 maio 2015. Disponível em: <<https://epocanegocios.globo.com/Informacao/Acao/noticia/2015/05/dilma-e-premie-chines-anunciam-estudos-para-ferrovia-transoceanica.html>>. Acesso em: 12 ago. 2025.

DILMA y Humala inauguran la carretera que unirá Brasil y Perú. *El País Brasil*, 30 jul. 2015. Disponível em: <<https://brasil.elpais.com/...>>. Acesso em: 12 ago. 2025.

EVO Morales recibe apoyo europeo para tren bioceánico. *DW*, 19 dez. 2017. Disponível em: <<https://www.dw.com/es/evo-morales-recibe-apoyo-europeo-para-tren-bioce%C3%A1nico/a-41803752>>. Acesso em: 15 ago. 2025.

FERROCARRIL bioceánico consolidará el comercio bilateral con China. *TV Perú*, 22 maio 2015. Disponível em: <<https://www.tvperu.gob.pe/noticias/politica/ferrocarril-bioceanico-consolidara-el-comercio-bilateral-con-china>>. Acesso em: 13 ago. 2025.

FERROCARRIL bioceánico entre Perú y Brasil sería inviable, según estudio. *Gestión*, 10 jun. 2015. Disponível em: <https://gestion.pe/economia/ferrocarril-bioceanico-peru-brasil-seria-inviable-estudio-92158-noticia/#google_vignette>. Acesso em: 14 ago. 2025.

GESTIÓN. Canciller sobre ferrocarril bioceánico que impulsa Brasil y China: “No tenemos el detalle”. *Gestión*, 8 jul. 2025a. Disponível em: <<https://gestion.pe/mundo/internacional/canciller-sobre-ferrocarril-bioceanico-que-impulsa-brasil-y-china-no-tenemos-el-detalle-noticia/>>. Acesso em: 14 ago. 2025.

GRUPO de inversionistas de EE.UU. tiene interés en construir el megapuerto de Corio. *Logística 360*, 18 jun. 2024. Disponível em: <<https://logistica360.pe/grupo-de-inversionistas-de-ee-uu-tiene-interes-en-construir-el-megapuerto-de-corio/>>. Acesso em: 17 ago. 2025.

IMPACTOS dos conflitos Israel-Hamas e Rússia-Ucrânia no mercado global de fertilizantes e seus possíveis reflexos no agronegócio brasileiro [Nota técnica – PDF]. Embrapa, nov. 2023. Disponível em: <<https://www.embrapa.br/documents/10180/26187851/Impactos+dos+conflitos+Israel-Hamas+e++R%C3%BAssia-Ucr%C3%A3nia+no+Mercado+Global+de+Fertilizantes+e+Seus++Poss%C3%ADveis+Reflexos+no+Agroneg%C3%B3cio+Brasileiro/f72ced47-4aaf-998a-8a5d-cdbdc0f559c6?version=1.0>>. Acesso em: 13 ago. 2025.

IIRSA Norte y Tren Bioceánico, ¿la “fórmula” para Perú incrementa su comercio con Brasil? *Gestión*, 12 ago. 2025c. Disponível em: <https://gestion.pe/economia/iirsa-norte-podria-ayudar-a-que-peru-incrementa-su-comercio-con-brasil-junto-al-tren-bioceanico-noticia/#google_vignette>. Acesso em: 12 ago. 2025.

MEGAPUERTO de Chancay competirá con este gran puerto marítimo de Sudamérica: obra también superará al de San Antonio en Chile. *El Comercio*, 16 ago. 2025b. Disponible em: <<https://elcomercio.pe/respuestas/trends/megapuerto-de-chancay-competira-con-esta-gran-puerto-maritimo-de-sudamerica-obra-tambien-superara-al-de-san-antonio-en-chile-tdpe-noticia/>>. Acceso em: 16 ago. 2025.

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO – OSITRAN. Informe de desempeño 2024: Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú-Brasil, Tramo N.º 3: Inambari-Iñapari. OSITRAN, jun. 2025b. Disponible em: <<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/07/id-2024-iirsa-sur-tramo-3.pdf>>. Acceso em: 14 nov. 2025.

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO – OSITRAN. Informe de desempeño IIRSA Norte—Año 2024. OSITRAN, jul. 2025a. Disponible em: <<https://www.gob.pe/institucion/ositran/informes-publicaciones/6925367-informe-de-desempeno-de-iirsa-norte-2024>>.

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO – OSITRAN; CONCESIONARIA HIDROVÍA AMAZÓNICA S.A. (COHIDRO). Plan de Negocios 2024 [Presentación]. OSITRAN, 4 mar. 2024. Disponible em: <<https://www.gob.pe/102823-acceder-a-informacion-sobre-la-hidrovia-amazonica-que-supervisa-el-ositran>>.

PERU. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo del Perú (MINCETUR). *Flujo de turistas internacionales e ingreso de divisas por turismo receptivo*. [s.d.]. Disponible em: <<https://datosturismo.mincetur.gob.pe/appdatosturismo/content1.html>>. Acceso em: 3 ago. 2025.

PERU. Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú. Resolución Ministerial 396-2016 MTC/01.02. 2016. Disponible em: <<https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/10169-396-2016-mtc-01-02>>. Acceso em: 12 ago. 2025.

PUERTO de Chancay en Perú: oportunidades y amenazas en la nueva ruta entre China y Sudamérica. *DW*, 15 nov. 2024. Disponible em: <<https://www.dw.com/es/puerto-de-chancay-en-per%C3%BA-opportunidades-y-amenazas-en-la-nueva-ruta-entre-china-y-sudam%C3%A9rica/a-70787205>>. Acceso em: 9 ago. 2025.

PONCE VARGAS, B. A. *Desafíos y perspectivas de la cooperación fronteriza con el Brasil: el caso de los Comités de Frontera Amazónicas*. 2023. Dissertação (Mestrado) – Academia Diplomática del Perú Javier Pérez de Cuéllar, Lima, 2023. Disponível em: <<https://repositorio.adp.edu.pe/handle/ADP/227>>. Acesso em: 14 nov. 2025.

PPK Reitera: corredor bioceánico debe pasar por Bolivia y no por la selva brasileña. *Semana Económica*, [s.d.]. Disponível em: <<https://www.semanaeconomica.com/que-esta-pasando/articulos/204504-ppk-reitera-corredor-bioceanico-debe-pasar-por-bolivia-y-no-por-la-selva-brasilena>>. Acesso em: 15 ago. 2025.

RENDÓN CUSÍ, Sisko Fernando. Evolución de la planificación territorial en Perú 1920-2021: una aproximación histórica. *Perspectiva Geográfica*, Tunja, v. 27, n. 1, p. 32-50, jan./jun. 2022. DOI: 10.19053/01233769.13523.

SANBORN-PAREJA, Raúl; QUISPE, Marta. *China's economic and business presence in Peru, 1992-20*. Cechap: Universidad del Pacífico, 2025.

SILVA BARROS, P.; SEVERO, L. W.; RIBEIRO DA SILVA, C. H.; CARNEIRO, H. C. Brasil do Atlântico ao Pacífico: rede interoceânica e fronteiras. In: PÊGO, B.; NAGAMINE, L.; KRÜGER, C.; MOURA, R. (Coords.). *Fronteiras do Brasil: o litoral em sua dimensão fronteiriça*. Vol. 8, Cap. 9. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2023. Disponível em: <<https://repositorio.ipea.gov.br/entities/book/0d1982e5-7289-4371-bdca-6528c1611c8f>>. Acesso em: 14 nov. 2025.

SILVA BARROS, P.; SEVERO, L. W.; RIBEIRO DA SILVA, C. H.; CARNEIRO, H. C. *Transformaciones geoeconómicas en América del Sur: AMACRO, integración regional y Asia-Pacífico* (Documento de Trabajo OBS-AL-AP / DT 003 / 21). Observatorio América Latina-Asia-Pacífico, ALADI, set. 2021. Disponível em: <https://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Observatorio/Documentos_Trabajo/OBS_AL_AP_DT_003_2021.pdf>. Acesso em: 14 nov. 2025.

SILVA, César Pereira da. Influência das políticas de integração da Amazônia nas dinâmicas demográficas da região Norte do Brasil. *Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales*, [S. l.], abr./jun. 2017. Disponível em: <<http://www.eumed.net/rev/ccss/2017/02/politicas-integracion-amazonia.html>>. Acesso em: 10 ago. 2025.

TREN Bioceánico: Brasil habla del acuerdo con China y dice que hay otras prioridades en agenda. *Gestión*, 26 jul. 2025b. Disponible em: <<https://gestion.pe/economia/tren-bioceanico-brasil-habla-del-acuerdo-con-china-y-dice-que-hay-otras-prioridades-en-agenda-noticia/>>. Acceso em: 14 ago. 2025.

TREN Bioceánico: MTC elige recorrido Perú–Bolivia por US\$ 7.548 millones. *El Comercio*, 23 ago. 2018. Disponible em: <<https://elcomercio.pe/economia/peru/tren-bioceanico-mtc-elige-recorrido-peru-bolivia-us-8-000-mlls-noticia-561360-noticia/>>. Acceso em: 15 ago. 2025.

VIZCARRA confirma reunión con Morales sobre corredor ferroviario Brasil–Bolivia–Perú. *Gestión*, 5 jun. 2018. Disponible em: <<https://gestion.pe/peru/politica/vizcarra-confirma-reunion-morales-corredor-ferroviario-brasil-bolivia-peru-235301-noticia/>>. Acceso em: 15 ago. 2025.