

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES



El Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI) en la agenda común
de Bolivia, Brasil y Perú durante la segunda década del siglo XXI

Tesis para obtener el título profesional de Licenciado en Ciencia Política y
Gobierno presentado por:

Diez Bazan, Carlos Guillermo

Asesor:

Adins, Sebastien Marcel Albert

Lima, 2023

Informe de Similitud

Yo, Sebastien Marcel Albert Adins, docente de la Facultad de Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor(a) de la tesis/el trabajo de investigación titulado El Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI) en la agenda común de Bolivia, Brasil y Perú durante la segunda década del siglo XXI del/de la autor(a)/ de los(as) autores(as) Diez Bazan, Carlos Guillermo,

dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 6 %. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 24/07/2023.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima, 02 de agosto del 2023

Apellidos y nombres del asesor: <u>Adins, Sebastien Marcel Albert</u>	
CE 000405232	Firma 
ORCID: 0000-0002-7029-3369	

Dedicatoria

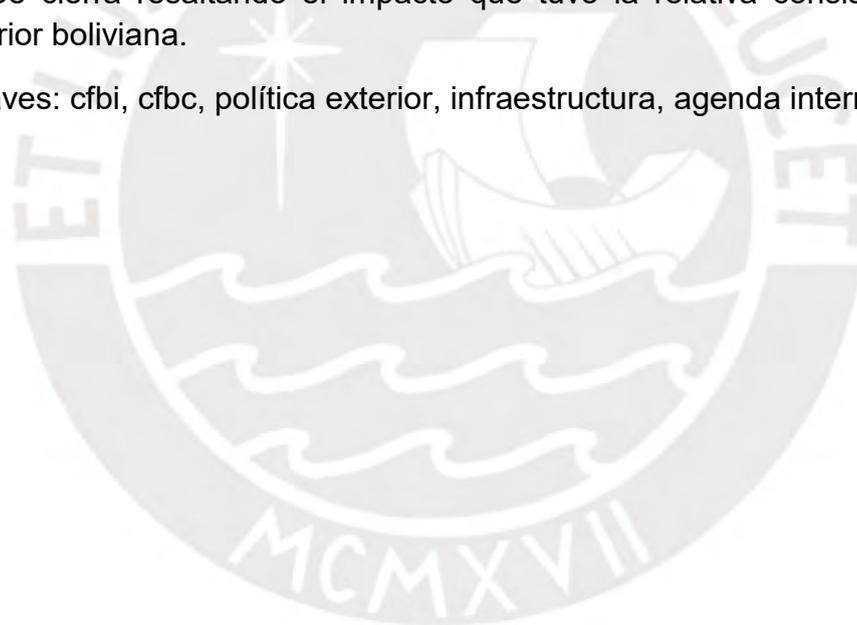
Al mañana, por estar siempre ahí.



Resumen

La importancia de la integración física regional aumenta en el mundo académico. Se han desarrollado investigaciones a nivel mundial sobre el impacto que implementar ese tipo de infraestructura podría tener en los ámbitos político y económico. Esto ha creado una bibliografía referente a la integración de infraestructura regional que guiará esta investigación. Dentro del caso latinoamericano destaca el Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI) por tratarse de un corredor bioceánico y porque su importancia, dentro de la agenda internacional, fluctuó. Es importante investigar sus causas, dada la crisis del regionalismo latinoamericano, por la influencia que los proyectos comunes pueden tener en fomentar la integración regional. Esta investigación busca explicar las razones por las cuales el grado de prioridad asignado al proyecto no se mantuvo constante. Se hipotetiza que dichos cambios se explican a partir de diversos factores: la falta de un compromiso constante de parte de Brasil, la dinámica (geo-)política de exclusión entre diversos países, y la caída del gobierno boliviano, principal impulsor del proyecto. Se concluye validando, aunque con matices, la hipótesis, por ejemplo, señalando que tanto como una dinámica de exclusión el impacto de Chile pese a ser un país externo al proyecto es central, siendo un elemento disruptivo. Se cierra resaltando el impacto que tuvo la relativa consistencia de la política exterior boliviana.

Palabras claves: cfbi, cfbc, política exterior, infraestructura, agenda internacional.



Índice de contenidos

1.- Introducción	1
1.1.- Hipótesis	3
1.2.- Metodología	5
1.3.- Marco Conceptual	6
1.4.- Justificación de la investigación	12
1.5.- Estado del arte	13
2.- Capítulo 2: El CFBI en la agenda trilateral: una retrospectiva	15
2.1.- Antecedentes del proyecto	15
2.1.1- Integración física regional:	15
2.1.2- Infraestructura en la agenda trilateral	20
2.1.3.- El renacimiento de las ferrovías y la diplomacia ferroviaria	22
2.1.4.- La bioceanidad	26
2.2. - La construcción del proyecto	29
3.- Capítulo 3: ¿El compromiso brasileño?	37
4.- Capítulo 4: La rivalidad chilena, el factor externo	45
5.- Capítulo 5: El liderazgo boliviano y el respaldo peruano	53
5.1.- El liderazgo boliviano	53
5.2.- El respaldo peruano	56
5.3.- Las consecuencias del liderazgo boliviano	59
6.- Conclusiones	61
7.- Referencias Bibliográficas	65

1.- Introducción:

La integración regional es un fenómeno multidimensional. Una serie de distintos factores se correlacionan para hacerla, más o menos, factible. Una de las dimensiones es la de la integración física a escala regional que es vital para el éxito de cualquier intento de integración, por los efectos que tiene en el crecimiento de diversos vínculos regionales, como el social y comercial (Vilalva, 2008). En los términos más sencillos, se puede señalar que la infraestructura favorece la integración regional al dar las condiciones para un aumento de la interdependencia entre países (El-Anis, 2021). Una mayor profundización revela que la integración física de una región puede tomar distintas formas, desde la construcción de puentes y carreteras hasta gasoductos (Vilalva, 2008).

Así como las diferentes posibles modalidades que puede tomar tal integración, los posibles efectos socioeconómicos de la infraestructura regional son múltiples. En ese sentido, puede tener efectos en el crecimiento económico y la unidad política regional. La región latinoamericana no es la excepción y, como se verá con mayor profundidad posteriormente, ha tenido una serie de proyectos de infraestructura destacables que se han visto vinculados con criterios económicos y políticos. Por supuesto, siempre es posible, que en un momento específico un criterio prime sobre el otro, aún si ambos se hayan presentes.

Los proyectos de este tipo han sido numerosos. Por eso mismo, no es el propósito de esta tesis dar un listado completo de todos, aun así, es posible mencionar algunos de ellos. Cabe advertir, sin embargo, que el criterio que se utilizará para denominar a tales proyectos de infraestructura como regionales será que la envergadura del proyecto involucre a más de un país. Esto porque, como menciona Van Dijck (2013), ni siquiera todos los proyectos asociados a una iniciativa regional, como es la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana o IIRSA, son realmente regionales (en el sentido de afectar a la mayor parte de la región) o se encuentran relacionados con la integración regional. Aun así, dicho autor destaca una serie de proyectos, en general vinculados con la IIRSA.

Un ejemplo de esos proyectos mencionados por Van Dijck (2013) es el corredor interoceánico IIRSA (en referencia a la carretera IIRSA Interoceánica Sur) que el autor ve como una de las obras de infraestructura centrales de la IIRSA conectando las carreteras brasileñas con el territorio peruano. La descripción de ese proyecto, que el autor destaca, es bastante similar al de uno que se ha mantenido en la agenda de

Perú, Brasil y Bolivia durante la última década, pero con una prioridad variable: el Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI).

Este último proyecto merece especial atención por diversas razones. Primero, por el tipo de proyecto de infraestructura que representa: un corredor bioceánico. Estos, según Inostroza y Bolívar (2004), representan un subconjunto particular dentro de los diversos tipos de infraestructura. Si bien mantienen una alta importancia para la integración regional, tienen como característica especial que no solo conectan a los países que incluyen, sino también a océanos. Así, el CFBI conectaría el puerto de Santos en el sur de Brasil con el de Ilo en el sur de Perú, pasando durante su trayecto por Bolivia (Adins, 2016). Esto permitiría, según sus defensores, que Brasil, por ejemplo, exportara con mayor rapidez sus productos a los países con costa en el Océano Pacífico (como el sudeste asiático y China).

La segunda, y quizá más importante, razón es su irregular pase por la agenda trilateral. La idea de una conexión bioceánica se ha mantenido en la agenda de algunos países de la región por lo menos desde los años noventa, si es que no antes; aunque el método específico de la conexión (ya sea ferroviaria o por medio de una carretera) ha variado con el paso del tiempo. No obstante la longevidad de la idea, esta forma particular de ella solo obtuvo particular relevancia en la agenda de los tres países en el 2017 e inicios del año siguiente, para luego perderla (Silva, 2019). De esta manera, el trayecto que ha atravesado el CFBI es singular y, en particular, algunos de los cambios de postura que han ocurrido con respecto a él en la última década ameritan mayor atención para demostrar la situación en la que se ha encontrado en esos últimos años.

Por ejemplo, Adins (2016) revela cómo, después de que Bolivia presentara el proyecto en 2012, el gobierno peruano pareció no darle prioridad, prefiriendo el proyecto de la Ferrovía Transcontinental Brasil-Perú o FETAB, que conectaría directamente un puerto brasileño con uno del norte del Perú. Aunque se trataba de un trayecto más largo, el gobierno peruano la evaluó como más factible al no tener que cruzar una altitud tan grande como la que tendría que cruzar el CFBI (entonces conocido como CFBC, nombre por el cual diversos autores todavía se refieren al proyecto). Por supuesto, existían otras consideraciones, como el sostenido interés brasileño por una ruta norteña (Soto, 1999), el interés expresado por China a favor de esa ruta (Novak & Namihás, 2016), las zonas no tan desarrolladas de la Amazonía peruana que una ruta norteña permitiría desarrollar (Apaclla, 2017), etc. En todo caso,

esta valoración favorable a la FETAB por sobre el CFBI no fue apreciada positivamente por el gobierno boliviano y fue entendida como una muestra de la posición aislada en la que Bolivia había culminado por su política exterior (Alarcón, 2018; Silva, 2019).

No obstante, esto cambia repentinamente cuando el Perú en 2016 manifiesta dudar de la viabilidad de la FETAB y considera, en cambio, como ruta lógica de una conexión bioceánica el CFBI (Tucci, 2018). Del mismo modo, una reunión trilateral parece alinear a los tres países alrededor del proyecto en el 2017 (Silva, 2019), solo para que en el 2018, según Castro (2019), el proyecto mismo parezca estar en duda y en cambio, una ruta bioceánica alternativa, un corredor que atraviese Brasil, Paraguay, Argentina y culmine en Chile, tome creciente importancia. La nueva propuesta contiene el más profundo apoyo de este último país, en el marco de su competencia con el Perú, por buscar el dominio de la salida de bienes al Pacífico Sudamericano.

Así, en solo tres años, el proyecto pasó de ser un elemento no enfatizado en la agenda trilateral a que los países superen sus diferencias y se alineen detrás del CFBI; y a que, finalmente, su continuidad como proyecto esté en duda. Tal situación de constantes cambios, en un proyecto que como se reveló tiene importancia política y económica (al ser un corredor bioceánico), sin duda responde a toda una serie de factores que es necesario estudiar. Por este motivo, se puede plantear el siguiente tema de investigación: El Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI) en la agenda común de Bolivia, Brasil y Perú durante la segunda década del siglo XXI.

En particular, la pregunta que esta investigación buscará responder es la siguiente: ¿Cómo se explica políticamente la incompleta consolidación del CFBI en la agenda trilateral en la segunda década del siglo XXI? Se plantea esta pregunta en vista de que existieron actores, incluyendo, en algún momento, a los gobiernos de los tres países, favorables a tal proyecto y, sin embargo, este no se ha hecho realidad.

1.1.- Hipótesis:

El hecho de que el CFBI no se consolidara durante la segunda década del siglo XXI se explica por el compromiso limitado por parte de Brasil, la dinámica de exclusión geopolítica entre rutas alternativas por parte de Chile y Bolivia y el cambio de gobierno en Bolivia (quien era el principal impulsor). Por ello, se buscará explicar los problemas de consolidación del CFBI a partir de estas tres variables políticas. Esta no es una decisión carente de controversia considerando que se trata de un proyecto que busca

una vinculación económica; sin embargo, se considera que el objetivo de esta investigación es demostrar que el elemento político es suficiente para esclarecer los problemas que enfrentó el CFBI. A continuación, se busca explayarse en las tres variables seleccionadas.

Primero, el hecho de que Brasil no termine de comprometerse con el proyecto, mostrando un interés inestable (particularmente denotado con el triunfo de Bolsonaro), explica que el CFBI nunca fuera del todo sólido. En otras palabras, el CFBI requería de una disposición brasileña a favor de este por dos motivos. Primero, porque se trata de la mayor potencia de la región (y una emergente a nivel mundial). Segundo, porque su carga económica era considerada fundamental para la rentabilidad del proyecto. Sin embargo, este país se mostraría titubeante ante el CFBI, lo que explicaría las demoras y la eventual pérdida de importancia del proyecto.

Segundo, la dinámica de exclusión mutua existente entre Chile y Bolivia los llevó a impulsar proyectos rivales. Geopolíticamente esta dinámica ha llevado a que Bolivia prefiera que el proyecto bioceánico no culmine en los puertos chilenos. Del mismo modo, ha causado que Chile impulse proyectos alternos (como un corredor carretero bioceánico). Esto implica una constante competencia entre ambos países y, del mismo modo, un interés en convencer a Brasil de que opte por el proyecto predilecto de cada uno de ellos y no por el preferido por el otro país.

Tercero, el cambio de gobierno de Bolivia, que había sido el principal impulsor del proyecto durante toda la década, implicó una gran pérdida de importancia para el CFBI en la agenda trilateral. Es decir, si es posible demostrar que el gobierno del MAS en Bolivia ha sido no el solo más favorable al proyecto, sino aquel que aseguró su entrada en la agenda trilateral, sería comprensible que su salida del poder culminase en el debilitamiento del proyecto. De hecho, inclusive sería posible plantear que este recuperará importancia con el regreso del MAS al poder.

En síntesis, es posible ver tres variables políticas que explican los problemas de consolidación que experimentó el CFBI. La primera variable refiere a cómo la falta de solidez del interés brasileño, pese a la centralidad de este país para el proyecto, limitó las posibilidades del CFBI especialmente de 2018 en adelante. La segunda variable respondería a esta dinámica (geo)política de exclusión que perdura entre Chile y Bolivia, a pesar de los cambios de gobierno. La tercera variable permite explicar los efectos del rol de Bolivia como impulsor del proyecto.

1.2.- Metodología

Para poder probar la hipótesis se partirá de una metodología descriptiva y analítica. En general, la investigación se mantendrá en un marco cualitativo. La base principal de esta será el recojo de información de diferentes declaraciones conjuntas, archivos diplomáticos, notas de prensa, comunicados y entrevistas, entre otros. Luego se buscará articularlas para su entendimiento conjunto. En caso se usasen indicadores cuantitativos estos se emplearán dentro de un trasfondo cualitativo.

A partir de ello se buscará, en un segundo capítulo, establecer un contexto alrededor del CFBI y señalar la importancia que se le fue dada en cada año. Se logrará esto a través de una revisión de las menciones que reciba en fuentes primarias a lo largo de cada año y las reuniones de grupos de trabajo relacionado que puedan evidenciarse. En ese sentido, se podría resumir la metodología usada en este segundo capítulo en tres pasos. Primero, una extensiva búsqueda de la información referente al proyecto. Segundo, un análisis de esta información para establecer los hitos de mayor relevancia en el desarrollo del CFBI. Tercero, ordenar los hitos restantes de tal manera que se forme una línea del tiempo coherente sobre el CFBI y los principales actores alrededor de este. De esta manera, se espera cumplir un doble objetivo. Por un lado, establecer una guía concreta de como evolucionó el proyecto, algo raramente encontrado en la bibliografía revisada. Por otro lado, se espera que esta línea de tiempo evidencie la variable dependiente, señalando cuál es la falta de consolidación que se busca explicar.

En los posteriores capítulos, a partir de la revisión de las notas diplomáticas internas intercambiadas en el Ministerio de Relaciones Exteriores, se buscará reconstruir la visión peruana de cada una de las variables antes planteadas y como estas podrían retrasar la consolidación del CFBI en la agenda trilateral. En el tercer capítulo se buscará mostrar que la secuencia de hechos descrita por los archivos diplomáticos peruanos, los funcionarios designados y las reacciones frente a iniciativas, muestran a un Brasil no tan interesado en el proyecto. En ese sentido, en el cuarto capítulo se tratará de establecer que, al menos desde la perspectiva peruana, se entendía que tanto Bolivia como Chile buscaban evitar que el otro se beneficiase de una conexión bioceánica. En el quinto capítulo se buscará establecer que el gobierno boliviano fue el principal impulsor del CFBI, a través de las notas diplomáticas intercambiadas entre los gobiernos peruano y boliviano y las comunicaciones internas

peruanas, a partir de una evaluación de las iniciativas que plantea y del rol que se autoimpone.

Es necesario admitir el sesgo que posee esta metodología. Al depender de información pública y únicamente tener acceso a los archivos diplomáticos peruanos, no será posible establecer la imagen completa, la reconstrucción que se hará estará sesgada por la perspectiva oficial peruana. Por ese motivo, posteriores análisis que se apoyen en documentación brasileña, boliviana y de otros países de la región serán necesarios y bienvenidos.

1.3.- Marco Conceptual

Para explicar mejor la metodología mencionada es necesario referirse al marco conceptual en el que se apoya este trabajo. Tanto este, como la hipótesis planteada y esta investigación en general reposan en una cuestión central: considerar el CFBI y la actitud de los tres países hacia este como parte de su política exterior. En base a esta afirmación, es posible utilizar las herramientas teóricas preexistentes para el análisis de dichas políticas y aplicarlas al caso. Sin embargo, no se buscará la aplicación de un marco teórico propiamente dicho, en lugar de ello se planteará el uso de una serie de conceptos teóricos que serán explicados a lo largo de esta sección. Específicamente, esta investigación se apoyará en, primero, la idea de que hay factores limitantes que afectan la política exterior influyendo en las decisiones que este país puede tomar en el ámbito internacional. Segundo, considerará el concepto de integración física regional y si es posible crear una demanda comercial a partir del establecimiento de infraestructura antes inexistente. Tercero, se aplicará en la idea de que es posible una dinámica de exclusión en los proyectos de infraestructura.

Antes de explicar estos tres conceptos es necesario explicar la decisión de abstenerse de aplicar un marco teórico específico y, en lugar de ello, optar por una postura más ecléctica. Esta encaja dentro de la tendencia en las investigaciones académicas de reconocer la existencia de los grandes debates teóricos, pero concentrarse en teorías de mediano alcance que permitan explicar fenómenos concretos de la realidad (Lake, 2013). Por ello, se han seleccionado conceptos que pueden aplicarse al caso particular del CFBI, aún si no resulta sencillo circunscribirlos a una única teoría.

En ese sentido, algunos de los conceptos antes mencionados, como son los limitantes internos de la política exterior y la influencia de la geopolítica (mostrada en este caso a través de la infraestructura) en la política exterior, podrían parcialmente

encajar dentro de la teoría del realismo neoclásico. Hudson y Day (2020) establecen que el realismo neoclásico representa un posible enlace entre las Relaciones Internacionales y el análisis de política exterior (que no necesariamente tienden a entenderse). Esto porque esta teoría reconoce que la naturaleza anárquica del sistema internacional les permite a los distintos países definir sus prioridades en base a su situación interna. No obstante, no deja de ser una teoría realista centrada en cuestiones como el poder a nivel sistémico y se entiende que este será el que eventualmente explicará los resultados obtenidos por los actores, pero en el corto plazo los Estados no resultan igual de predecibles porque su análisis se encuentra influenciado por intereses internos, ideologías, etc. Por ello, es necesario que los investigadores indaguen sobre las razones que llevan a la toma de decisiones específicas, a declarar algo como una amenaza o considerar un accionar como realizable.

Ripsman (2016) mantiene una postura similar al señalar, que bajo la perspectiva del realismo neoclásico la influencia de la realidad internacional se ve filtrada a través de la situación doméstica particular. Por ejemplo, se considera que las instituciones domésticas o la cultura estratégica podrían contribuir a esa filtración. En ese sentido, explica que representa una visión diferente tanto al determinismo sistémico (en el cual el sistema internacional dicta el accionar de los países) y el determinismo doméstico (dentro del cual es la situación interna de los países la que establece su accionar independientemente de los factores ajenos a ella).

Por supuesto, algunos de los planteamientos de la hipótesis antes planteada podrían verse relacionados con este marco teórico. Por ejemplo, la idea de considerar un factor como el cambio de gobierno en Bolivia (un factor puramente doméstico) y como este podría conllevar un cambio en el compromiso boliviano con tan importante proyecto pese a que la situación internacional no cambie significativamente.

Por todos estos motivos lo lógico sería que esta investigación suscribiese esta teoría. Sin embargo, existen dos motivos por los que no es posible una aceptación plena de esta teoría. Primero, porque la tendencia del realismo neoclásico es a estudiar el caso de un país en particular, en contraste, esta investigación se centra en las agendas internacionales de tres países distintos. Segundo, porque los mismos realistas neoclásicos no se sienten cómodos en el análisis de la política exterior como disciplina por lo que no tienden a usar sus fuentes y ortodoxia, prefiriendo partir desde su propia visión (Hudson & Day, 2020). En contraste, los conceptos usados en esta

investigación pueden ser cercanos al realismo neoclásico al, también, buscar considerar la combinación de factores internos superpuestos a una realidad externa geopolítica, pero no buscan una separación plena de lo alcanzado por el análisis de política exterior. En ese sentido, se puede decir que algunos conceptos se nutren de lo investigado por ambas disciplinas de una manera ecléctica, mientras otros tienen una relación más limitada con ellas, como es el caso de la integración física. A continuación, se exploran estos conceptos.

Primero, se tiene el efecto de factores limitantes en la política exterior de los países. Este es un tema que numerosos autores han tratado de explicar y cuya complejidad escapa a esta investigación que se centrará únicamente en algunos de ellos. Un ejemplo de estos limitantes es la relación existente entre la política exterior y la interior de los diversos países. Siguiendo a Hudson y Day (2020), se puede mencionar que Putman entendió la relación como la de un juego en dos niveles (el nivel doméstico y el nivel exterior) que interactúan entre sí por más que se encuentren separados. Así, se establece que, dentro de una negociación internacional, un país se encuentra limitado por las opciones que serían aceptables domésticamente y esto delimita las posibilidades que puede aceptar. De esta manera, cuanto más superposición exista entre las posibilidades que un país y su interlocutor pueden aceptar más posibilidades habrá de que se pueda encontrar un acuerdo mutuamente aceptable. En esta dinámica, todos los países pretenderán tener más limitaciones en el ámbito doméstico, para que su interlocutor crea que son necesarias las mayores concesiones posibles para poder alcanzar un acuerdo

Continuando con la temática de los vínculos entre la política doméstica y exterior, Hudson y Day (2020) señalan que las instituciones, que son los medios a través de los cuales se toman las acciones, pueden asimismo representar límites para el accionar, como demuestra el ejemplo de las mayorías calificadas que a veces son requeridas para la ratificación de un tratado. Del mismo modo, se puede mencionar el rol de la opinión pública, las posibilidades que tienen de facilitar el avance de una carrera política, etc. Asimismo, se puede estudiar el caso de los actores domésticos y su tamaño, cohesión interna, cercanía al régimen, diferencia de visión con el régimen y que tan activos son.

Un factor que merece una mención especial es el económico. Hudson y Day (2020) sintetizan que se trata de uno de los elementos que afecta directamente la capacidad de los Estados y, con ello, permite o limita sus posibles acciones. Por

ejemplo, la economía de un Estado influye en la dependencia que tiene frente a otros y, en cómo puede recurrir a instrumentos, como embargos, para aplicar presión financiera. Otro factor notable son las culturas de política exterior que muestran las élites referentes a su visión del mundo, estas tienden a ser estables (Van Klaveren, 2013), lo que puede llevar a cierta predictibilidad de la política exterior.

Segundo, se tiene el concepto de integración física regional. El término integración física regional, en sí, hace referencia al establecimiento de diversos tipos de infraestructura que permitan un tránsito más sencillo entre los países. Vilalva (2008), explica que esta forma de integración puede expresarse de distintas maneras como a través de carreteras, gasoductos, puentes e instituciones que promuevan la construcción de infraestructura.

Si bien el fenómeno de la integración regional ha sido visto en diversas regiones en el mundo, como África (Otele, 2020), Medio Oriente (El-Anis, 2021) y el sudeste asiático (Bhattacharyay, 2010), el caso sudamericano tiene particularidades. Santa Gadea (2018) explicita que la integración física regional representa para Suramérica una evolución del pensamiento relacionado con la integración regional. Esta evolución, consiste en que se deja de ver la infraestructura como solo una reducción de costos para un comercio preexistente y se inicia a considerar que pueda establecerse un nuevo comercio en base a esta infraestructura, siempre que sea acompañado por las políticas correctas.

De esta manera, se considera que se podría superar uno de los principales obstáculos para la integración de la región: el bajo nivel de interdependencia económica entre los distintos países latinoamericanos (Adins, 2014a). Así, Santa Gadea (2018) explica que este pensamiento (presente en el debate latinoamericano) busca superar la problemática lógica circular en la que no hay infraestructura porque no hay comercio y no hay comercio porque no hay infraestructura. Por supuesto, esto afecta la manera como se calcula la rentabilidad de los diversos proyectos y la disposición a invertir en ellos. Además, en cierto nivel implica dejar de ver esos proyectos como simples facilitadores de un comercio preexistente y más bien como una fuente de desarrollo y de uno descentralizado (puesto que traería desarrollo a las diversas áreas que atraviese).

Por supuesto, no se trata de un debate cerrado y la misma Santa Gadea (2018) menciona el caso de la carretera Interoceánica Sur. En aquella oportunidad, un proyecto masivo de infraestructura culminó únicamente en un muy modesto aumento

del comercio entre los diversos países (Perz & Rojas, 2020). Así, por un lado, parecería demostrar que la creencia de que una mayor oferta de infraestructura traería consigo un mayor comercio sería falsa. Por otro lado, los defensores de tal hipótesis señalan que solo demuestra que para poder realizarse el aumento del comercio es necesario verse acompañado por políticas correctas que garanticen una verdadera oferta para el crecimiento del comercio (Santa Gadea, 2018).

Este debate no es baladí para el caso del CFBI que se ha visto marcado por debates sobre la potencialidad de la obra, ya sea solo para facilitar la exportación o, más bien, para traer el desarrollo a zonas concretas. Esto representa una incógnita fundamental al considerar el proyecto y la disposición de los países a suscribirlo. En ese sentido, por ejemplo, el CFBI ha sido criticado por ser solo un instrumento favorable a la exportación de materias primas en lugar de un instrumento para el desarrollo regional (Parkinson et al., 2022).

Finalmente, existe una tercera idea que en esta investigación se denominará la lógica de exclusión en proyectos transnacionales de infraestructura. Esta se basa en el hecho de que la infraestructura puede tener duraderos e importantes efectos, por ejemplo, puede influenciar la política exterior. Adicionalmente, la infraestructura puede encontrarse especialmente vulnerable si es que alguno de los países que atraviesa opta por antagonizar al resto. Por ejemplo, es posible imaginar los efectos que ocurrirían, si una vez terminado el CFBI, Bolivia decidiese ya no permitir que los diversos productos atravesasen su territorio. Habría repercusiones económicas tanto por el costo de un proyecto ahora ya no utilizable como porque los diversos actores económicos habrían calculado tener al CFBI operativo. Adicionalmente, cabe señalar que los efectos no serían solo económicos sino también sociales puesto que la mayor integración física habría posibilitado un mayor vínculo entre las diversas sociedades. Por este motivo, para evitar este posible impacto económico no le sería conveniente ni a Perú ni a Brasil enemistar a Bolivia y viceversa.

Esta vulnerabilidad lleva a que ante actores frente a los que no se posee confianza o que se encuentran en riesgos constantes (por ejemplo, se encuentran amenazados por paramilitares), se prefiera que las obras de infraestructura no los involucren. Esto con el objetivo de obtener ventajas políticas aun a coste de pérdidas económicas. Así, se puede entender la lógica de exclusión como la decisión de no involucrar a un país en un proyecto de infraestructura, pese la existencia de razones

para su involucramiento, por representar un riesgo de algún tipo. Dos ejemplos de ello son el proyecto Nord Stream 2 de Rusia y el proyecto (nunca llevado a cabo) Nabucco.

El proyecto Nord Stream 2 consiste en un gasoducto a través del mar báltico. Gunther (2019) agrega que permitiría a mediano plazo reducir la dependencia rusa de los países del este de Europa para el transporte de su gas. Asimismo, señala que, hoy en día, bajo la mirada económica tal proyecto es innecesario, ya que se posee capacidad suficiente para el transporte del gas requerido a través de las rutas existentes, cuya renovación es más barata que la construcción del nuevo proyecto. Sin embargo, hay una lógica política detrás de su construcción.

Sydoruk (2019) esclarece que se podría reducir la necesidad del uso de otros gasoductos, particularmente, aquellos que pasan a través de Ucrania y Polonia. Por eso mismo, ha llegado a ser vista como una amenaza tanto política como económica hacia estos dos países y se entiende que la elección de la ruta fue deliberada considerando estos hechos. Además, le permitiría a Rusia cortar el suministro a ciertos países sin cortárselo a otros y los estudios muestran que, a largo plazo, permitirá reducir notablemente el transporte de gas a través de Polonia, aunque esos mismos estudios prueban que no sería necesario para minimizar el tránsito a través de Ucrania (Gunther & Nissen, 2019). En otras palabras, es una inversión que produce un beneficio político (reduce la dependencia de Ucrania y Polonia en el comercio de gas), pero, no económico.

El segundo de estos proyectos, Nabucco, consistía en un proyecto de gasoducto que se extendería desde Anatolia hasta Austria impulsado, especialmente, tras las disputas entre Ucrania y Rusia del 2009 por el tema del transporte del gas (aunque precede a estas), que tenía como objetivo reducir la dependencia de la Unión Europea tanto de los productos rusos como de los productos transportados a través de Rusia (Skalamera, 2018). En ese sentido, se trataba de un proyecto definido por una lógica de oposición a la predominancia rusa en el mercado europeo. Así, ni siquiera era considerado económicamente sólido y, a pesar de ello, la lógica geopolítica era lo suficientemente fuerte como para que Rusia hiciese todo lo posible para sabotearlo, desde comprar gas hasta impulsar un proyecto rival (Skalamera, 2018).

En síntesis, parece que únicamente ante proyectos de máxima importancia, la política puede dictar el impulso de un proyecto, aún a costa de la racionalidad económica, y llevar a la exclusión de otros países de este. Esto es lo que a lo largo de

este trabajo se entenderá como una lógica de exclusión. A partir de estos tres conceptos teóricos se espera poder analizar el caso del CFBI para ver si su desempeño en la agenda trilateral se explica en base a la hipótesis planteada.

1.4.- Justificación de la investigación

La justificación de esta investigación es múltiple. En primer lugar, se puede considerar que, desde una perspectiva de integración regional, se trata de un proyecto importante. Porque, como se explicó anteriormente, la infraestructura en general y los corredores bioceánicos en particular representan estímulos para dicha integración. O, dicho de otra manera, la falta de infraestructura es un obstáculo para el crecimiento, en una determinada región, de las relaciones comerciales, culturales, turísticas, etc. (Vilalva, 2008). Es decir, la infraestructura afecta la integración regional en múltiples niveles, no solo en su dimensión económica, sino que permite múltiples vinculaciones entre sus ciudadanos. Es por esto que la temática es especialmente importante para el regionalismo latinoamericano, dada la complicada situación que atraviesa, como muestra la crisis de UNASUR (Ortiz Morales et al., 2019).

En segundo lugar, se ha de considerar el interés que un proyecto como este despierta en las grandes potencias. Se puede mencionar que el CFBI obtuvo la atención de algunos Estados europeos, y uno de sus proyectos rivales, la FETAB, consiguió interesar a China. Por supuesto, es claro que un proyecto como el CFBI o la FETAB no afectaría solo a los países por los que transcurriera. Uno de los argumentos comúnmente utilizados a favor de cualquiera de esos dos proyectos es que las exportaciones de dichos Estados (y particularmente de Brasil) hacia países asiáticos podría verse beneficiada por la construcción de tal infraestructura. Dado este interés un trabajo de esta índole es necesario para evitar que países de menor peso en el sistema internacional como los latinoamericanos terminen en una posición desventajosa frente a estas mayores potencias.

En tercer lugar, una investigación de este tipo es relevante por lo que señala de la agenda trilateral de dichos países en la actualidad. Esto porque el CFBI ha sido uno de los elementos que ha reaparecido constantemente, sin consolidarse, en dicha agenda y, uno que, fue impulsado por una década por Bolivia (Silva, 2019). En un contexto, donde dicho proyecto está en crisis y las relaciones entre Bolivia y Brasil no se hallan en su mejor momento, una investigación de este tipo permite revelar que otros elementos estaban presentes en la agenda trilateral y si se han visto afectados de una manera similar.

1.5.- Estado del arte

Cabe señalar, sin embargo, que esta no es la primera investigación en estudiar los distintos proyectos bioceánicos ni, tampoco, la primera en describir el caso del CFBI. No obstante, las múltiples veces en las que este último proyecto ha sido mencionado en publicaciones académicas ha tendido a ser visto solo en contraste con la FETAB. En ese sentido, se puede entender que ha tenido un lugar secundario en la literatura académica.

Así, autores como Santa Gadea (2018) ven necesario analizar el CFBI al entender que este suele ser visto como un posible reemplazo para la FETAB, una visión que la autora no comparte. Dentro de la mención que hace de este proyecto se destaca, por ejemplo, como su ruta y la de la FETAB atraviesan distintas regiones de Brasil (con una de esas regiones siendo mejor para la producción de soja), la viabilidad de las zonas portuarias que cada proyecto tendría, el coste de estos y la finalidad. Sobre este último punto dicha autora sentencia que el propósito del CFBI sería la exportación de los productos provenientes de Bolivia.

Ella no es la excepción. Adins (2016) examina tanto al CFBI como a la FETAB, sin embargo, su artículo se centra en esta última. Esto no quiere decir que no desarrolle el tema referente al CFBI. De esta manera, hace referencia a la evolución y obstáculos con los que se ha encontrado el CFBI a lo largo de su historia. Del mismo modo, en una corta sección, hace referencia a los posibles beneficios que dicho proyecto podría tener. A pesar de lo anterior, resalta el poco interés de, por lo menos, el gobierno peruano, en contraste con el interés que, en ese momento, tenía por la FETAB. Esto no quiere decir que no existan autores que busquen darle mayor énfasis al CFBI, en particular frente a la FETAB, pero suelen limitarse a un apartado descriptivo del proyecto y tampoco pueden evitar vincularla con la FETAB. Alarcón (2018), por ejemplo, que se centra en la política exterior de los gobiernos de Morales en Bolivia, dedica múltiples páginas a una descripción del caso del CFBI (aunque se refiere a este como el tren bioceánico). Dentro de esta descripción no le es posible evitar mencionar como la principal amenaza a este proyecto el acuerdo alcanzado entre Perú y Brasil a favor de la FETAB.

Alarcon (2018), sin dejar de ser principalmente descriptivo, trata en algunas ocasiones de presentar posibles explicaciones para ciertos momentos de la evolución del CFBI. Por ejemplo, trata de vincular su relativo auge en importancia al informe preliminar de costos de la FETAB. Aun así, lo predominante en su texto es la

descripción y esta se detiene en el año 2016 por lo que no cubre la mitad de la segunda década del siglo XXI.

La falta de información académica sobre el desempeño del CFBI en estos últimos años es otra constante. Dado que buena parte de las investigaciones mencionaban el CFBI en contraste con la FETAB y que dicho proyecto se detuvo entre 2016 y 2017 las razones para mencionar al CFBI se volvieron más limitadas. Una de las últimas fuentes que hace mención a dicho proyecto es Silva (2019). Dicho autor mantiene el tinte primordialmente descriptivo, pero su investigación abarca hasta el año 2019 tomando en consideración tres años que Alarcón no. En este periodo de tiempo el CFBI alcanza una especial importancia: es cuando los países llegan a un acuerdo alrededor de él, solo para abandonarlo después.

Otro autor que trata en algún nivel estos años es Castro (2019). Su investigación es interesante porque realiza un análisis de la posición de cada país. Sin embargo, el CFBI es solo uno de los temas que trata y, por ello, no profundiza en lo ocurrido a lo largo de estos años.

De esta manera, si bien existe cierta bibliografía alrededor del CFBI es necesario reconocer que esta cuenta con ciertas limitaciones. Primero, se trata de una bibliografía principalmente descriptiva. Segundo, la importancia que se le da al proyecto suele ser secundaria sin que sea el principal objeto de la investigación. Tercero, con el pasar de los años las menciones bibliográficas al proyecto disminuyen por lo que es complicado reconstruir los últimos eventos alrededor de este.

2.- Capítulo 2: El CFBI en la agenda trilateral: una retrospectiva

No es posible estudiar el caso del Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI) sin enmarcarlo dentro de un contexto más grande cuyas implicaciones, como será aparente a continuación, tuvieron un efecto en la evolución del CFBI. Para poder ver esto es necesario dividir este capítulo en dos subcapítulos. El primero de estos se referirá a los antecedentes del proyecto y el segundo relatará la evolución del proyecto en sí.

2.1- Antecedentes al proyecto

Los antecedentes del CFBI no son sólo múltiples, sino que provienen de diversas áreas que tendrán que verse de manera individual. Primero, se verán los intentos de Integración física regional y, particularmente, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Segundo, se examinará la infraestructura en la agenda trilateral. Tercero, se revisará la literatura existente sobre el auge ferroviario reciente y el fenómeno denominado la “diplomacia ferroviaria”. Cuarto, se establecerá como los tres países han visto la idea de bioceanidad.

2.1.1.- Integración física regional

En primer lugar, se puede discutir el caso de la infraestructura en las relaciones internacionales al nivel de la región sudamericana y resaltar, en particular, el caso de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Sin embargo, antes de entrar a dicho análisis, es necesario enfatizar que la IIRSA no representó el único intento regional de crear infraestructura para fomentar la integración. Así, primero, se mencionará otras iniciativas regionales que buscaron ello. En ese sentido, se trabajará, brevemente, tres casos, antes de darle la atención debida al IIRSA: el caso del BID, el de la CAF y el del GTMCB de 1995.

Es imposible mencionar los intentos de crear infraestructura en la región sin mencionar al Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Sobre dicha institución se debe señalar que fue fundada en 1959 para financiar el desarrollo de los países latinoamericanos, funciona con una junta directiva que incluye tanto a países prestamistas como a los prestatarios, y los montos que gestiona han ido creciendo con el pasar de los años (Gray, 2014). Adicionalmente, Bøas y Bull (2003) lo describen como un actor “regionalizante”, en el sentido en que ha buscado fomentar la integración regional de diversas maneras. Por ejemplo, se menciona su apoyo a los distintos proyectos regionales y su rol intelectual en impulsar maneras concretas de

llevar a cabo la integración regional. Asimismo, cabe señalar que el BID es regionalmente un notable financiador multilateral (Molinari & Patrucchi, 2019).

Dentro de su rol como impulsor de la integración regional es necesario mencionar sus contribuciones a la infraestructura. Como menciona Roa (2010) el banco ha contribuido como financista y ha brindado asistencia técnica dentro de diferentes proyectos de infraestructura. Así, tienen una serie de proyectos en el sector transporte, incluyendo megaproyectos, por ejemplo, su rol en la ampliación del Canal de Panamá. Si bien, pocos tienen los recursos que el banco puede poner a disposición, uno de sus posibles problemas es el alto poder de voto que los Estados Unidos han mantenido dentro de él (Molinari & Patrucchi, 2019).

A su vez la Corporación Andina de Fomento (CAF) – Banco de Desarrollo de América Latina, según ella misma, “se ha convertido en una firme impulsora de la integración regional (...) y proyectos de infraestructura de alto impacto geoestratégico” (Corporación Andina de Fomento, 2000, p. 91). De hecho, esa misma fuente señala como la cartera de la CAF, para el inicio del nuevo milenio, en lo referido a la integración física de la región, abarcaba a un total de 3371 millones de dólares, siendo los sectores más grandes los de transporte, energía y petróleo y telecomunicaciones, y destacando entre sus distintas priorizaciones la carretera Ilo-Desaguadero y la BR 174, entre otros (Corporación Andina de Fomento, 2000). La historia de dicha institución se remonta a 1966 cuando es fundada con una serie de notables objetivos desde aquellos referentes al crecimiento del sector privado hasta los que tienen como objetivo incentivar los proyectos beneficiosos para la región (Nader, 2019). Así, fue una institución que nació con bastante ambición. Adicionalmente, se debe señalar que la CAF se origina en los integrantes del histórico Pacto Andino (Molinari & Patrucchi, 2019) y de hecho la CAF sigue siendo parte del Sistema Andino de Integración (Carrasquilla & Rivero, 2015).

Sin embargo, lejos de limitarse a esos países, que se mantienen relevantes dentro de ella, décadas después de su fundación, se permitió el ingreso de otros países extrarregionales (aunque latinoamericanos) que constituirían distintos tipos de accionistas dentro de la CAF (Molinari & Patrucchi, 2019). Finalmente, la CAF ha alcanzado dimensiones similares, en la región, a las del Banco Interamericano de Desarrollo (Nader, 2019) y a las del Banco Mundial (Molinari & Patrucchi, 2019). No obstante, no todo ha sido ideal con la CAF, uno de los principales problemas ha sido la presencia de un hiperpresidencialismo (en referencia al alto poder e involucramiento

que tiene el presidente de la institución frente a, por ejemplo, la junta de accionistas) que si bien la asemeja a la banca privada y, por ello, le facilita la obtención de recursos, también, conlleva el riesgo de desviarse de sus metas oficiales antes mencionadas y entrar en conflicto con sus accionistas ante objetivos discrepantes (Nader, 2019).

Relativamente distinto al de los anteriores es el caso del Grupo de Trabajo Multilateral de Corredores Bioceánicos, sin embargo, dada la temática de esta investigación y el precedente que representa, es necesario mencionarlo. Para explicar su surgimiento se debe señalar que, según Soto (1999), ideas sobre corredores bioceánicos ya habían alcanzado el nivel intergubernamental para la segunda mitad de la década de los noventa. Así, como explica Oyarzún (2006), se estableció una comisión técnica bilateral entre Brasil y Chile sobre la materia a inicios de esa década. Esa comisión luego se expandiría para formar el Grupo de Trabajo Multilateral de Corredores Bioceánicos. Sant'Anna (1997) establece, en un documento publicado por el Banco Interamericano de Desarrollo, que fue en Arica donde se fundó este último en 1995 y que eventualmente el GTMCB (por sus siglas) terminaría incluyendo a Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay, Bolivia, Argentina y Perú (aunque los miembros originales eran los cuatro primeros). El propósito del grupo era impulsar una serie de proyectos que le darían forma a dos corredores bioceánicos. Se debe resaltar que, la pertenencia de un proyecto a este listado de obras necesarias para culminar los corredores no excluía la posibilidad de que el proyecto específico fuera parte de otra iniciativa. En ese sentido, la función del grupo era más bien identificar esos proyectos, señalar los prioritarios, y establecer una serie de principios para aquellos que debiesen ser de financiación conjunta.

Finalmente, dentro del grupo, en 1995 se consideraron dos rutas, una de las cuales recorría el trayecto Santos-Matarani-Ilo-Arica-Iquique (Soto, 1999). Sant'Anna (1997) señala que se consideró unir este trayecto tanto principalmente mediante el uso de vías ferroviarias como de carreteras. Efectivamente, Soto (1999) señala que finalmente se optó por un proyecto carretero. Esto, entre otros motivos por “por la falta del enlace Aiquile — Santa Cruz” (Soto, 1999, p. 157). Es decir, dada la dificultad de unir esos dos puntos mediante ferrovías, se optó por el uso de carreteras. No obstante, este proyecto tampoco se llevó a cabo, dado que los distintos países tenían intereses distintos sobre lo que buscaban con el corredor.

Pese a esto, es claro que, este periodo representa un precedente fundamental. Además, se debe destacar que el destino en el Pacífico incluye tanto a Perú, como a

Chile, algo que como, ya se adelantó en la introducción, ya no se mantiene. Es más, el destino del corredor era tan claro que investigaciones tan tardías como del año 2000 llegan a afirmar que regionalmente había “consenso (...) sobre (...) los corredores (...) el principal (...) tendrá en un extremo los puertos brasileños de Santos y Paranaguá, y en el otro (...) los chilenos de Arica y Antofagasta, así como (...) Matarani e Ilo” (Gómez, 2000, p. 42). Dado el futuro conflicto sobre el destino final este primer acercamiento es sin duda interesante.

Dicho esto, se mencionó que parte del problema se hallaba en los intereses encontrados y es importante tomar nota de ellos antes de continuar. El ya mencionado Soto (1999) señala que Perú preferiría una conexión directa con Brasil. En cambio, para Bolivia lo prioritario sería que el corredor atravesase su territorio. Por último, Brasil mantiene una posición indistinta sobre la ruta del corredor, pese a verlo como prioritario, porque internamente la decisión del trayecto genera discordia entre el norte y centro oeste, y el sur y el sudeste respectivamente. Así, parte del conflicto proviene del hecho de que se conoce que los corredores bioceánicos tienen alto potencial de traer desarrollo a las zonas por las que pasen (Inostroza & Bolívar, 2004) y no se quiere desaprovechar ello.

Así, como se ve, los proyectos regionales que han llevado al desarrollo de infraestructura (aún si este no era su único objetivo), han tenido un conjunto de virtudes y defectos, la IIRSA no es la excepción. Sin embargo, se le otorga particular atención en esta investigación porque la IIRSA tiene una relación histórica con el CFBI. En el año 2000, la relación entre integración regional e infraestructura fue destacada en Sudamérica, en la cumbre de presidentes de esa región ocurrida en Brasilia (Lobos & Frey, 2015). Ante ello, para constituir la infraestructura necesaria para la integración se plantea la IIRSA. Esta iniciativa fue el principal medio que incentivaría la conexión, por medio de infraestructura, de los distintos países de la región; posteriormente pasaría a integrar el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (Cosiplan) de la UNASUR (Adins, 2016).

Brasil fue central en promover esa iniciativa. Palestini y Agostinis (2018) destacan el rol que tuvo la política exterior del presidente brasileño Luis Ignacio Lula Da Silva, quien sobrellevó la reticencia de otros países de la región al darle más centralidad a los países dentro del manejo del IIRSA, en lugar de los bancos multilaterales. No fue el único presidente brasileño en darle importancia a la temática: su antecesor, Fernando Henrique Cardoso, fue clave en impulsar la idea de la

integración física regional y fue durante su mandato que se estableció la IIRSA (Adins, 2014b). Dado el emblemático rol de estos dos presidentes, la importancia del rol del Brasil en esta visión de integración regional a través de la infraestructura no puede ser negado.

Claro está, que el liderazgo brasileño en la iniciativa no fue un acto desinteresado, dicho país vio en los proyectos de la iniciativa una oportunidad para sus constructoras y su Banco Nacional para el Desarrollo Económico y Social (Palestini & Agostinis, 2018). Por último, puede señalarse que la IIRSA estuvo vinculada con la Comunidad de Naciones Suramericanas (CSN) y, posteriormente, con la creación de la UNASUR (sucesor de la CSN), se vio incluida dentro del Cosiplan (Adins, 2014b). Esto es relevante porque la UNASUR fue desde su inicio un proyecto central para el objetivo brasileño de liderar la región (Saraiva, 2012) y de garantizar su autonomía, y la integración física regional fue planteada como uno de los pilares de la institución (Sanahuja, 2012). La relación entre la IIRSA y la UNASUR se refleja en el mismo tratado fundacional de esta última, que establecía como uno de los objetivos específicos de la organización “el desarrollo de una infraestructura para la interconexión de la región” (*Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas*, 2008, p. 2).

Cayetano (2021) acepta plenamente que los proyectos de infraestructura tenían detrás el interés brasileño de ser el país dominante dentro de la región. Sin embargo, resalta las implicaciones en el ámbito económico, al señalar que, dentro de todos los proyectos de la IIRSA, precisamente los corredores bioceánicos eran prioritarios, al permitir un tránsito más veloz de sus productos exportados hacia China y otros países del Pacífico. Por supuesto, no se puede ignorar que también se buscaba, por medio de estos proyectos de infraestructura, impulsar la integración regional, por ejemplo, aumentando el comercio entre los países de la región. Así había una alineación de intereses en que favorecería tanto la integración económica intrarregional como la exportación a otras regiones.

En lo que respecta su particular rol en las conexiones bioceánicas se debe resaltar que, con el surgimiento de la IIRSA, se vuelve a plantear la idea bioceánica dentro de la iniciativa, conectando Sao Paulo con Arica e Ilo en el Pacífico. (Silva, 2019). Esto no es casualidad. Adins advierte, en base al trabajo de Nerys, que “una característica inherente de la IIRSA ha sido el fomento de competencia entre puertos (Manta-Callao-Valparaíso) (...) con el claro objetivo de debilitar la capacidad de

negociar de estos países frente a Brasil y su empresariado” (2014b, p. 172). Así, la consideración de ambos puertos debe ser entendida en el marco de la estrategia brasileña y su liderazgo dentro de la IIRSA.

No obstante, como establece Silva (2019) los proyectos de la IIRSA eran por lo general carreteros y no ferroviarios. Ese mismo autor relata que el corredor bioceánico como otros proyectos, vistos como prioritarios, recibió una fecha de implementación entre el 2005-2010, que no se cumplió. Es más, es necesario cuestionar lo señalado por el autor anteriormente mencionado. Esto porque existen razones para cuestionar la importancia real que el CFBI podría tener dentro de la IIRSA. En ese sentido, es necesario recordar que, a pesar de que cinco de los diez ejes de la IIRSA eran bioceánicos, el eje Perú-Brasil-Bolivia no lo era; a diferencia del Interoceánico Central, que incluía, en adición a los anteriores países, a Chile y Paraguay (Adins, 2014b). Por este motivo, sería difícil de entender que existiese un proyecto bioceánico que incluyese solo a Brasil, Perú y Bolivia, y no a Chile y Paraguay. En otras palabras, el eje del cual se esperaba un proyecto de este tipo sería el Interoceánico Central y no el Perú-Brasil-Bolivia. En todo caso, lo que queda claro es que el proyecto quedó paralizado.

Adicionalmente, como se verá más adelante, los resultados del IIRSA no han sido particularmente destacables. Adins (2016) aclara que ha tenido pocos proyectos de tamaño notable y también pocos que involucren a más de un país. Además, señala que, incluso esos proyectos, no fueron exitosos. Aunque, quizá, el fracaso del IIRSA va más allá del resultado de sus proyectos, puesto que, en la gran mayoría de ellos, no se logró culminarlos al finalizar el periodo de implementación (Silva, 2019)

2.1.2.- Infraestructura en la agenda trilateral:

Se puede señalar que las relaciones de los tres países en torno a una agenda de infraestructura van mucho más allá que el CFBI, o, por lo menos, históricamente lo han hecho. En ese sentido, por ejemplo, dentro del IIRSA, uno de los diez ejes de Integración y Desarrollo era el denominado Perú-Brasil-Bolivia (Adins, 2014b). Es más, dicho eje, en la primera década de la vigencia de la iniciativa, fue el que recibió el segundo mayor monto de inversión. Es decir, la importancia conjunta de la agenda de infraestructura de los tres países era tal que requirieron su propio eje dentro de la iniciativa y uno de elevada relevancia, a pesar de que, como se señaló, no consistiera en un eje bioceánico. Adicionalmente, los tres países, junto con Paraguay y Chile, conformaban un segundo eje: el interoceánico central.

Una vez señalado esto es posible examinar algunos de los proyectos. Uno que inmediatamente resalta es la carretera IIRSA Interoceánica Sur antes mencionada. Aunque se tiende a enfatizar que el proyecto conecta Perú y Brasil, la cercanía de Bolivia con esta obra de infraestructura creaba la expectativa de que obtuviera beneficios económicos de ella (Chávez Hernández, 2019). En ese sentido, Pérez y Rojas (2020) señalan que esa carretera fue el proyecto más importante de su eje dentro de la IIRSA y que implicaba la posibilidad de un cruce continuo por la frontera triple. Así, se trataba de un proyecto que incluía a los tres países, aunque no equitativamente.

En ese sentido, según Pieck (2013) el proyecto era central para Perú, un país cuyo déficit de infraestructura limita su capacidad de crecimiento. Tan grande era su importancia que el gobierno peruano lo declaró prioritario y, por ello, decidió ignorar los procedimientos habituales e impulsarlo sin conocer cuál sería su impacto ambiental. El mismo autor señala que la importancia para Brasil no era menor dado que la carretera IIRSA Interoceánica sur sería central para llevar sus productos a los mercados asiáticos.

Sin embargo, los resultados económicos fueron deficientes (Perz & Rojas, 2020) en el tráfico esperado entre los tres países (Chávez Hernández, 2019). Los resultados ambientales, del mismo modo, fueron negativos. Así, en conjunto con las carreteras a las que se conecta, se lo vincula con una importante deforestación (particularmente, en Brasil), algo que es una preocupación constante con el resto de proyectos que involucran la zona (van Dijck, 2013). En síntesis, puede ser considerado un proyecto inefectivo o, en el mejor de los casos, como muestran posteriores investigaciones, uno que resultó en un muy modesto aumento del comercio (Perz & Rojas, 2020), al menos en comparación al comercio total entre ambos países (Santa Gadea, 2018).

En otras palabras, la carretera IIRSA Interoceánica Sur fue impulsada gracias a la voluntad política, como muestra el caso peruano, ignorando los riesgos del proyecto, porque se consideraba que tenía potencial económico. Finalmente, el resultado, decepcionante en diversas áreas, ha sido una advertencia para futuros proyectos.

No existen, sin embargo, muchos proyectos de esta envergadura con los cuales compararlo. Según Cosiplan (s. f.), actualmente, dentro del eje Perú-Brasil-Bolivia, solo existen tres grupos dentro de los cuales se incluyen proyectos. Solo uno de estos

incluye proyectos en los tres países y un proyecto ancla que incluya a dos de estos. Este sería el corredor río Branco-Cobija-Riberalta-Yucumo-La Paz que busca la conexión de la zona constituida por Madre Dios (Perú), Acre (Brasil) y Pando (Bolivia), también conocida como MAP, con el eje central de Bolivia. Para ello involucra una serie de proyectos, la mayoría de ellos ubicados en Bolivia, siendo binacionales la implementación de puestos fronterizos y la construcción de puentes (con la excepción de un puente exclusivamente brasileño). Adicionalmente, solo uno de los proyectos de este grupo es parte de los proyectos priorizados dentro de la IIRSA, ninguno de los binacionales ha alcanzado la fase de ejecución, y, específicamente, su proyecto ancla estaba en 2017 en la fase de pre-ejecución (Cosiplan, 2017).

Así, los proyectos de este grupo mantienen una serie de similitudes y diferencias con la carretera IIRSA Interoceánica Sur antes mencionada. Dentro de lo similar, se debe destacar que, ambos se concentran en la zona de la triple frontera, que parece importante para los proyectos de este eje; mientras que, dentro de las diferencias, se debe resaltar que, el grado de priorización política de la carretera IIRSA Interoceánica Sur parece haber sido mayor y tenía un énfasis en la conexión de Brasil con el Pacífico que no está presente en los proyectos alrededor de la MAP.

2.1.3.- El renacimiento de las ferrovías y la diplomacia ferroviaria:

Una manera de ver la importancia de las ferrovías es observar el caso del imperio británico. Durante los tiempos en los que este reinaba como la potencia dominante en el mundo, buena parte de su inversión directa en el extranjero iba a ferrovías, incluso en territorios que no eran parte de su imperio, como América Latina (Primmer, 2020). Por supuesto, esto no quiere decir que no se invirtiera en la construcción de vías ferroviarias a lo largo del imperio. Por ejemplo en el caso indio, se invirtió masivamente con la justificación de que se trataba de una manera de traerles progreso (Satya, 2008).

No obstante las justificaciones que pueda haber tenido, ha existido una histórica discusión sobre el grado en que los ferrocarriles contribuían al desarrollo interno del país o si solo beneficiaban las exportaciones de este (Primmer, 2020). El debate sobre qué tan beneficiosos eran, para tanto el país receptor como el inversor, no ha concluido. Así existe la implicación de que fueron un elemento central para permitir el establecimiento de una economía colonial, permitiendo el acceso al mercado británico de recursos y zonas antes aisladas, mientras que favorecieron el crecimiento de las industrias imperiales (y no locales) a través de la demanda de productos necesarios

para su establecimiento (Satya, 2008). Lewis (2008) establece que, también, se discute el grado de influencia que la inversión en ferrovías les dio en la política local. Aunque dicho autor discrepa de estas miradas críticas resaltando, en el caso argentino, el crecimiento que trajo la inversión británica en ferrocarriles y cómo permitió unir el mercado local.

Independientemente, de la visión que uno suscriba el auge de las ferrovías fue disminuyendo con el pasar del tiempo. De hecho, en el tardío siglo XIX, en la misma Gran Bretaña se señalan ingresos disminuyentes para los accionistas de las industrias ferroviarias, al menos en comparación con los ingresos previamente recibidos (Mitchell et al., 2011). El caso estadounidense, otro de los países caracterizados por grandes ferrocarriles, no fue muy distinto, con un sector ferroviario continuamente decreciente durante décadas (Hilton, 1963) a lo largo del siglo XX. Sin embargo, esta pérdida de importancia no fue permanente.

Cabe señalar que, en lo que refiere al caso latinoamericano, su declive ocurre en el contexto de privatizaciones y el auge neoliberal durante las últimas décadas del siglo pasado. Por ejemplo, en el caso de México la privatización de los ferrocarriles ocurrió durante la fase final de su proceso de privatizaciones y, dados los grandes costos de mantenimiento, redujo su utilidad a básicamente las rutas preexistentes y principalmente como medio de carga no de transporte público (López Salazar, 2021). Por supuesto, no se trata solo de México sino que Argentina privatizó el manejo de sus ferrocarriles (Undurraga, 2015). Así, se podría sintetizar que su pérdida de importancia coincidió con el retroceso general del Estado en esos años.

A nivel mundial, sin embargo, en la actualidad, ha habido, ya en el siglo XXI, una serie de ejemplos de un creciente renacer ferroviario. Quizá el más destacable de estos, aún si no el primero, ha sido el caso de la BRI. La Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) es un proyecto promovido por China. Aunque describirla como un solo proyecto puede ser engañoso, es, más bien, una “red de caminos, ferrocarriles, puertos y líneas marítimas que conectan China con el resto de Asia, Europa y América” (Mohlin, 2021, p. 237). Se cree que dicho proyecto puede tener un enorme impacto económico, de tener éxito ubicaría a China en la cima de la cadena productiva y política a nivel mundial (Maçães, 2018). La importancia de esta iniciativa china es tal que ha generado investigaciones y discusiones en las comunidades académicas de diversos países (Jones et al., 2020).

Hay un innegable aspecto económico en la BRI con claras consecuencias políticas. Así, por ejemplo, “[...] una ruta ferroviaria moderna [...] será completada desde Kunming, en china sudoccidental, hasta Bangkok, Tailandia y más allá [...]. Eso orientará a los emergentes 600 millones de consumidores del sudeste asiático [...] hacia China” (Lampton, 2018, p. 43). Esto es relevante puesto que la dimensión económica influye marcadamente en las relaciones entre países. Un ejemplo inmediato sería que se considera que el comercio interregional es uno de los factores que explica el rendimiento de los procesos de integración regional (Adins, 2014a). Sin embargo, es posible ir más lejos y señalar que las fuertes relaciones económicas asimétricas entre dos países pueden llevar al más fuerte de ellos a tener poder sobre el más débil, como en el caso de Rusia y Ucrania (Dragneva & Wolczuk, 2016).

Dicho esto se puede señalar que la BRI no es la excepción y, se espera que al afectar los vínculos económicos con otros países, tendrá marcados efectos políticos: podría fomentar la estabilidad regional, darle poder coercitivo a China sobre los países involucrados, y convertirla en una hacedora de reglas (Parepa, 2020). Sin embargo, un número masivo de países se ha apresurado a comprometerse con dicho proyecto (Zhu, 2020) algo no sorprendente cuando se recuerda los beneficios económicos. Además, se ha construido un relato alrededor de las numerosas ventajas que los miembros tendrían (incluyendo poder y recursos) a los que no podrían acceder los no miembros, la idea de una comunidad alrededor de la BRI (Ho, 2020). Así, no adherirse se vuelve negativo per se, independientemente de la positividad económica de ser parte, dado el discurso articulado.

Es importante señalar el efecto conjunto de estos últimos puntos. El hecho de aumentar la influencia de China a lo largo de la zona que abarca la BRI y la idea de una comunidad alrededor de esta, tiene un claro efecto geopolítico: la proyección de una esfera de influencia china. Ho (2020) señala que, aunque no mencionado explícitamente, se sobreentiende, dentro del discurso chino sobre una comunidad alrededor de la BRI, un segundo componente. Este sería la predominancia china dentro de esta comunidad.

Otra manera de mostrar la tendencia a este nuevo crecimiento de las ferrovías es ver el caso europeo, que precedió al proyecto chino. Como explica, Lukin (2021), la Unión Europea en su búsqueda de cohesión ha buscado conectar los sistemas de transporte de sus Estados miembros a través de la Red de Transporte Trans-Europeo.

Dentro de estas se han encontrado los ferrocarriles, que se ha buscado sean parte de un mismo sistema y cumplan los mismos estándares.

Los números parecen respaldar este renacimiento ferroviario, por lo menos, en la parte más desarrollada de Europa. Por ejemplo, en el transporte de pasajeros por trenes aumento en más de 20% en los distintos países de Europa occidental (llegando a un 56% en Reino Unido) entre el año 1995 y el 2006; el transporte de carga, asimismo, registró un importante aumento (Revill, 2012). No obstante, ese fenómeno no se observó en los países del antiguo bloque del este (von Hirschhausen, 2002), aunque, cabe señalar que, durante la mayor parte del periodo considerado, estos países no eran parte de la Unión Europea.

Así, se puede decir que el uso de trenes está en auge en los países más desarrollados de Europa. Es más, según Boffey (2021), la Comisión Europea mantiene en la actualidad como objetivo aumentar en tres decenas de miles de kilómetros la cantidad de rieles en los siguientes años, por lo que es claro que existe una tendencia a favor de las ferrovías.

Uno de los posibles motivos de tal renacimiento es el cuidado ambiental. Así, un borrador creado para la Comisión Europea revela que el transporte por vía ferroviaria no solo es mejor para el ambiente, en términos de consumo de energía, por ejemplo; sino que tiene el potencial de ser aún mejor para el ambiente de lo que ya lo es, lo que lo alinearía con los planes de la Comisión Europea, por ejemplo en descarbonización (*Draft Proposal for a European Partnership under Horizon Europe Transforming Europe's Rail System*, 2020). Asimismo, los ferrocarriles reducirían el tráfico, los riesgos de accidentes, etc. (Revill, 2012).

Por supuesto, otra causa de tal renacimiento es el establecimiento de estándares que es lo que permite crear redes ferroviarias internacionales, algo que se ve, también, en el caso de la BRI. Tal similitud no es casual, la diplomacia ferroviaria que ha caracterizado la expansión ferroviaria promovida por China consiste, según Yan (2021), en un nivel básico, en la búsqueda diplomática de la estandarización de un diseño específico de trenes de alta velocidad, el producido en China, en una serie de países (destacando los pertenecientes a la BRI, pero no solo en estos) lo que le facilita el crecimiento global a su industria ferroviaria. Así, obtendrían un resultado parecido (el establecimiento de un estándar ferroviario común a lo largo de múltiples países) al buscado por la Unión Europea. Por supuesto, se espera que esta estandarización tenga consecuencias políticas y económicas. Por ejemplo, se

esperaría que el uso específico de su diseño le de ventaja frente a los competidores, puesto que estos se verían obligados a adaptarse a un estándar al que los productores chinos ya estarían acostumbrados. Claro está que los efectos no se limitarían a esto, adicionalmente, se esperaría que favoreciese la longevidad de las relaciones con esos países.

No obstante, como Pavlićević y Kratz (2018) explican, algunos autores ven esta diplomacia ferroviaria como algo mucho más amenazante, algo con lo que ellos discrepan. Les preocupa que le permitirían al país asiático tener el control de los recursos de Eurasia, incentivar sus intereses, aun a costa de los de otros, amenazar la capacidad industrial de los otros países de la región, así como, poner en peligro la supremacía estadounidense y causar inestabilidad. De esta manera, existe la preocupación de que China llegue a acuerdos con distintos países para el establecimiento de esos trenes de alta velocidad con una deliberada intención negativa, lo que explicaría la prioridad que tienen estos proyectos dentro de la política exterior china. Sin embargo, como ya se señaló, esos autores discrepan señalando que su diplomacia ferroviaria es a priori guiada por una lógica económica de parte de China y por sus intentos de ser visto como un país digno de admiración. Mientras tanto, evalúan su riesgo geopolítico como mínimo y señalan que no amenazaría la seguridad nacional de ningún país, ni tampoco la regional.

Por supuesto, no son el primer país en considerar prioritaria la construcción de ferrovías en otros países. El precedente británico, antes mencionado, sin embargo, no ayuda tanto a clarificar si, finalmente, el efecto de tal diplomacia es favorable o no para el país anfitrión y, como se mencionó, existe un debate sobre si cualifica como imperialismo (Lewis, 2008). No obstante, lo que sí permite el creciente efecto de esta diplomacia es ejemplificar como, por primera vez tras un siglo de decrecimiento, las ferrovías se hallan en auge. Este es un fenómeno con causas y consecuencias tanto políticas como económicas, aunque esta investigación se centrará en las primeras.

2.1.4.- La bioceanidad:

Antes de iniciar a describir la evolución del CFBI es imperante señalar que, la idea de unir el Océano Pacífico con el Atlántico precede por mucho al proyecto específico. Es más, dicha idea sobre una eventual conexión bioceánica tuvo efectos concretos en las estrategias de política exterior e interior adoptadas por distintos países. Aún más, las ideas detrás de proyectos específicos pueden haber sido gestadas décadas antes de que el ambiente político internacional diese la oportunidad

de hacerlos realidad. Ese es el caso, por ejemplo, de la carretera IIRSA Interoceánica Sur (Pieck, 2013). En ese sentido, es necesario estudiar la perspectiva histórica de los tres países sobre la posibilidad de una conexión bioceánica. Sin embargo, antes de hacer tal descripción, se debe advertir que la presencia de una perspectiva bioceánica histórica no implica que esta no evolucionase con el pasar de los años.

De Marchi (2018) menciona el caso boliviano. Dicho país buscó fungir como una especie de nexo entre diversos países, y, de esta manera, aprovechar las ventajas económicas y diplomáticas que traería dicha conexión. Es importante resaltar que este planteamiento, referente a las ganancias que Bolivia puede obtener de lograr constituirse como el vínculo a través del cual diversos países se conecten, queda encarnado en la idea de Bolivia siendo el “país de contactos” (en el sentido de que los diversos países se encontrarían en ella). Como señala Bruslé Perrier (2015), tal estrategia se origina en la primera mitad del siglo XX como una manera de asegurar la supervivencia y autonomía de dicho país al volverlo fundamental para sus vecinos. Bajo una mirada más geopolítica, se destaca que Bolivia es el “heartland” de América del Sur, que se debe controlar para controlar el continente. Así, ya en “los años 30, la geopolítica formal brasileña adopta este concepto. Mario Travassos (...), destacó que Bolivia se ubica en el epicentro (...), entre el Océano Pacífico y el Atlántico, y entre la cuenca de La Plata y la del Amazonas” (Bruslé Perrier, 2015, p. 107).

De esta manera, se puede sintetizar que la idea, por ejemplo, de que una conexión entre ambos océanos pasaría por Bolivia, está presente mucho antes de que el CFBI fuera propuesto. De igual manera, esto parece responder a la idea que Bolivia tiene de sí misma como el país de contactos. Tal teoría se ha ido adaptando a la realidad del momento, pero, su narrativa se mantiene (Bruslé Perrier, 2015). Es en línea con esa adaptación que debe entenderse, por ejemplo, el hecho de que, dentro de la segunda mitad del siglo XX, se establecieron una serie de proyectos carreteros que pudieran fungir como corredores interoceánicos. Estos proyectos tenían carácter multilateral y ya no solo bilateral; siendo un ejemplo de esto el acuerdo sobre la Carretera Marginal de la Selva (De Marchi et al., 2018).

No obstante, si bien esta idea posee una conexión innegable con la idea bioceánica, no encaja perfectamente con el mecanismo específico de expresar esta por un medio ferroviario. En ese sentido, el contraste entre los proyectos ferroviarios y carreteros es una constante permanente a través de la historia de los proyectos bioceánicos. De hecho, en el caso anteriormente mencionado se puede observar

precisamente ese debate en el ámbito interno del gobierno boliviano de la época (De Marchi et al., 2018).

Del mismo modo, esa centralidad de Bolivia dentro del continente suramericano, también se muestra claramente en los ejes de la IIRSA, ya que cinco de los diez pasaban por Bolivia (Adins, 2014b). Esto parecía mostrar la continua predominancia de la idea de Bolivia como el país de contactos y que esto sería lo que traería su desarrollo.

En lo que refiere a la perspectiva brasileña, Adins (2016) relata como dicho país ha pensado en la bioceanidad por más de un siglo. En ese sentido, el autor explica que han buscado asemejarse a un Estados Unidos cuyo ascenso se vio acelerado después de establecer su conexión bioceánica. Con este objetivo a lo largo de las décadas se han planteado una serie de proyectos que le permitan acceder a la condición bioceánica. Por ejemplo, se menciona el proyecto de Euclides da Cunha que culminaría en el Pacífico peruano y el de Golbery de Couto e Silva que lo haría en Arica. Cabe señalar que la idea bioceánica en Brasil se justificaba a partir de múltiples razones, algunas de las cuales variaron con el pasar del tiempo. Mario Trasvasos justificó, en 1935, la necesidad de dicha conexión a partir de razones geopolíticas, principalmente referidas a la rivalidad de Brasil con Argentina, y viendo, en una salida al Pacífico, la oportunidad de asegurar el control del “heartland” latinoamericano y de dominar económicamente a los países con costa en dicho océano (Padula & Luís Fiori, 2016).

Por supuesto, hoy en día, Brasil posee una cantidad limitada, de accesos al Pacífico por medio de carreteras (aunque algunos de estos accesos son indirectos), aunque, cuando se estudió el caso específico de la FETAB, se reconoce que el acceso ferroviario “consolidaría de manera definitiva la bioceanidad de la potencia. Asimismo, confirmaría el papel del Perú –y no de Chile– en su calidad de “salida natural” de Brasil” (Adins, 2016, p. 86) al Pacífico. De esta manera, puede considerarse que el establecimiento de una conexión ferroviaria hacia el Pacífico representa para Brasil el resultado lógico de un planteamiento político ya hace mucho aceptado, su necesidad de una conexión bioceánica. No obstante, el mismo paso del tiempo lleva a que se deba cuestionar si Brasil mantiene el mismo interés en una conexión física de este tipo como la que tenía de antaño.

El caso peruano parece ligeramente más complejo. Adins (2016) señala que se puede ver un precedente a la idea de una conexión bioceánica con Brasil (aunque

refiriéndose más a la FETAB que al CFBI) en una serie de proyectos que buscaron establecer una conexión ferroviaria entre el norte peruano (Piura) y la Amazonía peruana. De hecho, algunos de estos proyectos (como uno que culminaría en Iquitos) argumentaban precisamente que facilitarían el traslado de productos hacia Europa. Además del impacto económico, se esperaba que infraestructura de ese tipo le otorgará a Perú una serie de ventajas geopolíticas, dada las ventajas militares que traería un acceso más sencillo a las regiones fronterizas de la Amazonía.

Así, la idea de una conexión bioceánica se hallaba también en este país, aunque dado su énfasis en poder extenderse hasta la Amazonía (y no hasta el Atlántico), este ejemplo no queda tan claro como los anteriores. Sin embargo, en tiempos más recientes la idea ha cobrado otra dimensión geopolítica. Así, Castro (2019) resalta como la búsqueda de una conexión bioceánica para este país tiene que ser entendida en el marco de la competencia entre Perú y Chile para dominar el comercio en el Pacífico sur. De esta manera, la posibilidad de consolidarse como el puerto natural de Brasil en el Pacífico representaría, para cualquiera de estos países, un considerable triunfo.

2.2 - La construcción del proyecto

Una manera de sintetizar los antecedentes planteados a lo largo de las cuatro secciones del subcapítulo anterior es señalar que para el inicio de la segunda década del siglo XXI parecía claro que la posibilidad de una conexión bioceánica se hallaba paralizada. Así, como se señaló anteriormente, los proyectos del GTMCB se habían visto incapaces de avanzar y los de la IIRSA habían sido víctimas de la serie de problemas que caracterizaron a tal iniciativa durante sus primeros años.

Es en esta situación, cuando ocurre un cambio importante, con la toma de protagonismo de Bolivia dentro del proceso (Silva, 2019). Una de las primeras pruebas de ello la encontramos el 30 de agosto del 2011, cuando en una declaración acordada por los cancilleres de Bolivia y Perú, ambos países se comprometen a “examinar el proyecto boliviano del Corredor Ferroviario Bioceánico Central y [el] megapuerto multipropósito en Ilo” (Novak & Namihás, 2013, p. 234). La ya mencionada reunión sería un precedente, puesto que, en diciembre del año 2012, Bolivia anuncia su deseo de apresurar una ferrovía que iba desde su territorio hasta la costa del Pacífico peruana y obtiene un préstamo de parte del BID para el estudio básico y, posteriormente, la oferta de ciertas empresas austriacas para la construcción de esta

(Adins, 2016). Nótese que no hay referencia alguna durante este año a la conexión de ese proyecto con el Océano Atlántico.

Aun así, es necesario enfatizar la elección tomada en lo referente a la salida en el Pacífico de este primer planteamiento boliviano. En ese sentido, cabe recordar que el proyecto planteado en los 90 por el GTMCB implicaba conectarse a puertos chilenos y peruanos. Sin embargo, en esta primera idea, muy lejos todavía de ser un corredor bioceánico, dado que solo se había anunciado la conexión con Perú (aunque ha de señalarse que ya existía una conexión entre Bolivia y Brasil, aún si no una moderna), se presentaba ya la estipulación de que se mantendría a lo largo de la posterior evolución del CFBI: el proyecto se conectaría con el Pacífico únicamente a través de un puerto peruano.

Adicionalmente, es necesario tomar este momento para resaltar que este deseo de una salida hacia el Pacífico por vía ferroviaria coincide con un giro mundial de las economías hacia dicho Océano. Esto queda demostrado por el auge chino como una de las grandes potencias mundiales e inclusive una capaz de reestructurar la economía mundial, como muestra su proyecto de la Franja y la Ruta. Pero, inclusive antes de esta, es posible señalar el caso del TTP. Según Huerta-Goldman y Gantz (2021) el TTP, o Transpacific Partnership, representaba un intento bastante ambicioso de una serie de países para liberalizar su comercio e inversiones. El acuerdo era ambicioso no solo por los temas que incluía sino por incluir un porcentaje notable de las mayores economías del planeta y de algunas de las economías de más rápido crecimiento. Aunque el acuerdo recién se firmaría en 2015, en esta época ya se encontraba en negociación y mostraba la creciente importancia de región Asia-Pacífico. Por lo cual conectarse a ella, tenía una gran importancia geopolítica.

En diciembre del 2013, Morales visita a China, donde el proyecto logra llamar la atención del presidente chino, de hecho, Morales llega a anunciar que hay un interés chino en brindar parte del financiamiento por lo que desean conocer el estudio de prefactibilidad (Silva, 2019). No obstante, se debe recordar que, aun si había algún interés en esta idea boliviana, esta no era, oficialmente, un proyecto bioceánico: solo se trataba una conexión binacional.

En enero de 2014, sin embargo, Morales anuncia que tendría una conexión entre este y oeste, en lo que, Silva (2019) entiende que sería una referencia al corredor bioceánico. El entonces presidente boliviano afirma, adicionalmente, que ya había tenido conversaciones con sus pares brasileños y peruanos al respecto. Por si cupiese

alguna duda de la relación de este corredor con el proyecto ferroviario anunciado el 2012, en junio de ese año, en conjunto con el primer estudio básico, se afirma que el proyecto anunciado dos años antes sería parte central del corredor (Adins, 2016).

A pesar de las declaraciones dadas por Morales, entre octubre y noviembre de ese mismo año ocurren públicas discrepancias entre el presidente de Bolivia y el de Perú sobre la ruta del corredor bioceánico (Silva, 2019). Esto ocurre porque en su viaje a China en noviembre de dicho año el, entonces, presidente peruano Ollanta Humala acuerda la creación de un grupo de trabajo trilateral (en conjunto con Brasil y China) con el objetivo de crear un corredor bioceánico (distinto al CFBI) entre Perú y Brasil (Novak & Namihás, 2016). Específicamente, Silva (2019) menciona como en noviembre, tras volver, precisamente, de China, Humala señala que la ruta del tren bioceánico pasaría por el norte de Perú y como tal no atravesaría Bolivia.

El nombre completo de este otro proyecto bioceánico era Ferrovía Transcontinental Brasil-Perú (FETAB) y tenía como propósito unir un puerto brasileño con un puerto del norte del Perú (Alarcón, 2018), específicamente el puerto de Açu con el de Bayóvar (Adins, 2016). Como ya se mencionó anteriormente este era desde décadas antes el proyecto preferido por Perú (Soto, 1999), pero ahora existía un factor adicional: China. El involucramiento de la potencia asiática no culminaría en la creación del, ya mencionado, grupo de trabajo. Por ejemplo, Novak y Namihás (2016) señalan que ya se tenía un puerto de llegada claro en los primeros estudios, con el trayecto siendo Açu (Brasil) - Bayóvar (Perú) - Tianjin (China). Adicionalmente, en mayo del 2015, Li Keqiang, primer ministro chino, visita Perú (Silva, 2019) y Brasil (Ministério das Relações Exteriores, 2015), y firma una serie de memorándums de entendimiento solidificando la posición de la FETAB. Finalmente, cabe señalar, la disposición china de contribuir financieramente con la FETAB (Adins, 2016).

Esta concepción de una ferrovía que pasara por el norte peruano, conocida como la FETAB, sería entendida por algunos autores como incompatible con el CFBI. El mismo Silva (2019), por ejemplo, se refiere a ambos como el tren bioceánico, pareciendo entenderlas solo como rutas distintas de un mismo proyecto. Comprenderlos como proyectos incompatibles o como rutas diferentes de un mismo intento bioceánico no es poco común, inclusive entre actores importantes, como mostraría la crítica de Morales a la decisión peruana de optar por la FETAB (Adins, 2016) al verla como una amenaza al CFBI que sería su proyecto preferido. No obstante, este sería un entendimiento erróneo, como señala Santa Gadea (2018),

ambos proyectos deben ser considerados como distintos en función a las zonas que atraviesan y los posibles objetivos que su construcción podría tener.

Esto puede explicar porque el avance de la FETAB no significó el fin del CFBI, pese a las críticas que Humala y Morales lanzaron sobre la viabilidad del proyecto preferido por el otro. En ese sentido, sobre dicho proyecto se realizaron “varias reuniones técnicas entre los representantes de los ministerios de Transporte de los tres países, lo que indica que el Perú, y de la misma manera Brasil, no consideran los dos proyectos como mutuamente excluyentes” (Adins, 2016, p. 76). Adicionalmente, Bolivia realiza una serie de gestiones en favor del CFBI (Alarcón, 2018); por ejemplo logró que el tema fuera mencionado en el primer Gabinete Perú-Bolivia (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2015).

En enero del 2016 el proyecto llegó a ser mencionado en una reunión entre los presidentes de los tres países ocurrida durante una cumbre de la CELAC (Adins, 2016), mostrando una vez más, que el proyecto seguía en consideración, pese al énfasis en la FETAB. En ese sentido, el 15 de enero, “Morales informó [...] luego de la firma de tres convenios con el viceministro alemán de Transporte, Construcción y Desarrollo Urbano, Rainer Bomba, que [...] Perú había lanzado un estudio de prefactibilidad para que el ferrocarril bioceánico pase por Bolivia” (Alarcón, 2018, p. 81). Cabe señalar que la delegación que acompañó a Bomba “incluía a varios representantes de empresas tanto alemanas (Deutsche Bahn, Siemens y Stadler, entre otras) como suizas (principalmente Molinari)” (Adins, 2016, p. 76). A continuación, en febrero del mismo año en una visita de Estado a Brasil, Morales obtiene el compromiso de Rousseff con respecto a evaluar el CFBI, si bien los brasileños no renunciaban a la FETAB (Ministério das Relações Exteriores, 2016).

Es posible, sin embargo, que la mejor noticia que el CFBI recibió durante ese año fuera el cambio en la posición peruana. Pedro Pablo Kuczynski, quien asumió la presidencia del Perú en ese año, descartó, durante su primera visita oficial a China, la participación peruana en la FETAB, en lugar de ello, sugirió que era preferible la opción del CFBI (Tucci, 2018). Es en ese mismo mes de setiembre del 2016 que, según Alarcón (2018), el gobierno boliviano afirmó que su par alemán estaba haciendo gestiones frente a los otros gobiernos para incentivar el proyecto. Adicionalmente, Bomba anuncia “que en febrero del año entrante una delegación alemana visitaría Bolivia para gestionar la implementación del proyecto” (Alarcón, 2018, p. 82). De la misma manera, en el segundo Gabinete Binacional Perú-Bolivia se reafirmó el interés

en el proyecto y se firmó un memorándum de entendimiento entre el Ministerio de Transporte y Comunicaciones peruano, y su equivalente boliviano, referente a la promoción de la viabilidad del proyecto (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2016). Por todo ello, el año cierra de una manera bastante prometedora para el CFBI.

Es el 22 de marzo de 2017, cuando, en una reunión técnica en La Paz, se aprueba la creación de un grupo de trabajo para el CFBI; se llega a este acuerdo con la presencia de los enviados de Perú, Bolivia, Paraguay, Uruguay, y Brasil (Ministério da Infraestrutura, 2017). A la reunión, asistieron empresas germanas y suizas atraídas por el proyecto (Silva, 2019). Adicionalmente, los enviados brasileños se encontrarían con una delegación alemana liderada por Bomba, quien se hallaba acompañado por representantes del sector público y privado (Ministério da Infraestrutura, 2017). Nótese que este representa una innegable muestra de compromiso con el proyecto de parte Brasil, un compromiso que no se hallaba presente en otros momentos. Este también sería el año en que se revelaría la estimación final del coste de la FETAB, siendo bastante superior al costo que Brasil estimaría para una ferrovía de esa longitud (Santa Gadea, 2018).

Es a partir de esta etapa cuando el proyecto, hasta entonces predominantemente conocido como Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC), adquiere su más reciente nombre: Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI). Este ha sido el nombre con el que se ha preferido denominarlo a lo largo de esta investigación. Sin embargo, es necesario señalar que numerosas investigaciones siguen usando la terminología CFBC. Si bien la diferencia en el nombre puede explicarse en base a los otros países que conformaron el grupo de trabajo, a lo largo de esta investigación se los ha utilizado como sinónimos con el objetivo de no generar mayor confusión.

El año continúa para el CFBI con la afirmación, dentro de una reunión de cancilleres entre Perú y Bolivia, de seguir impulsando el CFBI “con apoyo de otros países de Sudamérica y de inversionistas extranjeros” (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017b). Sin embargo, ya entonces, en agosto, voces en la comunidad empresarial brasileña se mostraban en contra, con el presidente del sindicato de empresas de transporte y logística de Mato Grosso del Sur expresando que una ruta por Argentina, Paraguay y Chile era preferible por el terreno que atravesaba (Silva, 2019). Considerando que el CFBI atravesaría Campo Grande (Santa Gadea, 2018), la capital de Mato Grosso del Sur, esta no es una crítica menor.

A pesar de ello, el proyecto continúa avanzando y en setiembre, en el tercer Gabinete Binacional Perú-Bolivia, se vuelve a destacar los aspectos positivo del CFBI (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017j). El 3 de octubre del 2017 ocurre la primera reunión del Grupo Operativo Bioceánico (GOB) en Bolivia, con la presencia adicional de Paraguay (considerado como parte del proyecto en esta etapa) y Uruguay; así como de enviados de España, Alemania y Suiza (Ministério das Relações Exteriores, 2017a). Finalmente, en diciembre del 2017 se firma un memorándum para crear un grupo de trabajo para la integración ferroviaria entre Brasil y Bolivia en el que se menciona el CFBI (Ministério das Relações Exteriores, 2017b).

El 2018 inicia con algo de progreso en el CFBI dado que, en abril, en la reunión de los ministerios de transporte, o su equivalente, entre Bolivia y Perú se afirma que “evaluaron el estado de los estudios del proyecto de implementación del Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI)” (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2018a). Del mismo modo, en el encuentro entre los presidentes Morales y Vizcarra, este último afirma que el CFBI no solo será útil para la integración de esos países, permitiendo la exportación de productos bolivianos desde las costas peruanas, sino que será positivo en el marco de su vinculación con otros continentes (Agencia EFE, 2018), en lo que debe ser una referencia a Asia.

En ese sentido, a pesar de los obstáculos (como las críticas expresadas en Brasil) los avances en el CFBI o, por lo menos, las declaraciones favorables a este continuaban. En junio de ese 2018, en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú se aprueban un reglamento interino del Grupo Operativo Bioceánico (GOB) y una serie de objetivos que cumplir para avanzar en el proyecto (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2018b). Es importante notar, adicionalmente, la presencia de diversos agentes extranjeros en la reunión que llevó a dicha aprobación.

En ese sentido se hallaban presentes “los embajadores de Suiza, Paraguay, Alemania, Bolivia y Brasil [...] el jefe de la sección Económica y Comercial de la Unión Europea en el Perú, [...] representante del [...] BID [...] el representante del Banco de Desarrollo de América Latina” (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2018b).

En agosto, ante la visita del canciller peruano a Bolivia, se acuerda entender “al proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI), como elemento regional de integración y desarrollo. Asimismo, constataron la relevancia del Puerto de Ilo” (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018j). En esa línea, en el cuarto Gabinete Binacional en setiembre “Reafirmaron la importancia estratégica del proyecto Corredor

Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI), por su trascendencia en la integración suramericana, su rol promotor del desarrollo socioeconómico en la región, y en el fortalecimiento de la logística del comercio exterior” (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018k).

Sin embargo, ese periodo de aparentes avances llega a su fin con un cambio político en uno de los países miembros. Así, en octubre de 2018 Bolsonaro es elegido en Brasil y rápidamente se pone de acuerdo con el entonces Presidente de Chile, Sebastián Piñera, en Chile para impulsar la salida al Pacífico vía un corredor carretero bioceánico (Silva, 2019). Se debe enfatizar lo rápido de este acuerdo, puesto que siendo finales de octubre del 2018, Bolsonaro había sido electo, mas no era todavía presidente; aun así, en esta primera conversación, ya se plantearon la consideración de un corredor entre Brasil y Chile que no atravesase Bolivia (Rivas et al., 2018). Es necesario resaltar, sin embargo, que la incompatibilidad entre estos dos proyectos puede quedar a discusión, como anteriormente lo estaba la que había entre el FETAB y el CFBI, aunque, el hecho de que específicamente se optase por una ruta que no incluyese a Bolivia, parecería no ser prometedor para el CFBI. En síntesis, si bien el proyecto ya había experimentado antes obstáculos, este pareció ser uno mayor.

En respuesta, durante la primera mitad de 2019, Bolivia busca reunirse con Perú y Paraguay, al mismo tiempo que consigue apoyo financiero de parte de la CAF y anuncia la finalización del tramo de la vía férrea del CFBI que le corresponde (Silva, 2019). Además, toma una serie de medidas pragmáticas frente a Brasil como la presencia del entonces presidente Morales en la asunción de Bolsonaro y su ausencia de la reunión del Foro de Sao Paulo del 2019 (Castro, 2019). En junio, en el V Gabinete Binacional, se menciona una vez más el CFBI y se enfatiza la necesidad del estudio integral de factibilidad (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019m).

Finalmente, los esfuerzos de Morales dejan de importar ese año, cuando cae su gobierno en noviembre y, aunque tardaría meses en ello, el gobierno que lo reemplaza convoca a elecciones, algo rápidamente congratulado por el gobierno brasileño (Ministério das Relações Exteriores, 2019). Esto no quiere decir que no hubiese voces favorables al CFBI, aún en ese momento, inclusive en Brasil, como la Asociación Brasileña de Industria Ferroviaria (Silva, 2019). Aunque, en general, se puede culminar en este año la historia del CFBI, existen dos últimos eventos de importancia que mencionar.

El 30 de octubre del 2021, fecha en la que se celebra el VI Gabinete Binacional Perú-Bolivia, se menciona en la declaración, una vez más, la necesidad de cumplir con la realización del estudio integral de factibilidad del CFBI (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2021). Esto confirma la tendencia a mencionar la temática en cada reunión de los gabinetes binacionales Perú-Bolivia. De hecho, se puede explicar la falta de una declaración en 2020 por la pandemia global que dominó las prioridades internacionales ese año. Finalmente, el 27 de junio de 2022 a petición de Bolivia se realiza otra reunión virtual de autoridades del GOB que le da un rol clave a Bolivia en impulsar el proyecto, nombrándolo coordinador, y encargándole proponer un cronograma y agenda (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2022b).

Una vez mencionadas esas honrosas excepciones, se puede admitir que lo anterior resume hasta el momento la historia del CFBI. Un entendimiento más completo de las razones detrás de los sucesos a lo largo de esta parece estar fuera del alcance de este capítulo. Sin embargo, parece un hecho innegable que la importancia del proyecto ha descendido drásticamente en los últimos años, limitándose la evidencia de su presencia en la agenda trilateral a su mención en un gabinete binacional. Esto después de dos años que parecieron caracterizarse por una serie de medidas favorables al proyecto y un año donde se buscó enfrentar obstáculos aun cuando la misma posibilidad de la realización del CFBI parecía en duda. Las razones detrás de esta evolución serán lo que se estudiará en los siguientes capítulos.

3.- Capítulo 3: ¿El compromiso brasileño?

El interés brasileño en el CFBI es un tema polémico. Existen autores que parecen señalarlo como uno serio en su naturaleza e incluso como un proyecto de Estado (Castro, 2019), mientras que otros parecen opinar que la necesidad de este disminuye con cada día conforme se solidifican otras rutas de exportación (Parkinson et al., 2022). Esta tesis no afirma comprender plenamente el interés o falta de este de parte de Brasil. En lugar de ello, permite señalar que existen indicios de que el compromiso del gigante sudamericano con el CFBI no era tan sólido como sus afirmaciones parecieran indicar. Adicionalmente, se considera que estos indicios son importantes para el CFBI porque sin Brasil el proyecto perdía viabilidad.

Se puede iniciar por esta última afirmación. Esta investigación no busca demostrar que la función última del CFBI sea la exportación de productos brasileños hacia el mercado asiático. Esta ha sido una discusión de larga data en la literatura precedente. Algunos autores son más críticos y señalan que al no considerar el estado brasileño de Mato Grosso (clave para la exportación de soja) el principal propósito del CFBI sería la exportación de productos bolivianos (Santa Gadea, 2018). Otros han argumentado, por su parte, que el proyecto permitiría la integración con el mercado chino (Castro, 2019). Tal discusión, ha existido desde los tiempos de la carretera IIRSA Interoceánica Sur. No obstante, esto es un tema económico y como tal no es uno que esta investigación (exclusivamente enfocada en las relaciones internacionales) esté preparada para abordar, en lugar de ello, se busca demostrar que políticamente los gobiernos de los distintos países eran de la opinión de que el proyecto requería la carga económica brasileña para funcionar.

En ese sentido, según el Ministerio de Relaciones Exteriores (2017e), en la nota N° L-LAPAZ20171181, en el marco de las preparaciones para la primera reunión plenaria del Grupo Operativo Bioceánico (GOB) se tenía un informe de preinversión que consideraba que, de tratarse solo de la carga boliviana, se trataría de cinco millones de toneladas anuales y esto no sería rentable. Por este motivo, era imprescindible involucrar a Brasil y, específicamente, se hace referencia al Estado brasileño de Mato Grosso (famoso por su producción de soja). De esta manera, se puede afirmar que, por lo menos, desde la visión internacional se entendía que sin Brasil el proyecto no tenía sentido.

Esta no es una declaración carente de importancia porque representa una decisión voluntaria de donde situarse en el debate, mencionado en la introducción,

sobre si no existe comercio porque no hay demanda de este o si no hay demanda de este porque falta infraestructura. En lugar de buscar las políticas correctas para facilitar un crecimiento del comercio que justificase la inversión, se busca cómo explicar el gasto necesario en base a las exportaciones actuales hacia Asia. Es decir, se trata de financiarlo en base al desvío del comercio ya existente hacia otros puertos y no con su crecimiento. Dado ello, la contribución boliviana no es suficiente y se requiere la participación de Brasil.

Por supuesto, existen otros argumentos para querer a Brasil dentro del proyecto. Se trata de una potencia emergente (miembro de los BRICS y del G20), con un PBI absoluto elevado, con una influencia internacional notable y aún más clara dentro de la región (habiendo impulsado UNASUR). Sin embargo, estos otros argumentos solo enfatizan lo necesaria que era su presencia en el CFBI.

No obstante, esto plantea la pregunta de por qué se duda del interés brasileño en el proyecto a pesar de que se haya señalado tanto su interés histórico (Bruslé Perrier, 2015), como el interés del partido de los trabajadores (Castro, 2019), en particular, para impulsarlo. Tres indicios generan la duda. Primero, su reticencia clara e innegable a formar parte del CFBI. Segundo, los funcionarios que envió al GOB y su actuación dentro de este. Tercero, su disposición a involucrarse en proyectos alternativos.

En lo que refiere a su reticencia a ser parte del CFBI existen dos elementos que destacan. Por un lado, se tiene que fue el último de los países en abandonar la Ferrovía Transcontinental Brasil-Perú. En ese sentido, el CFBI no era el proyecto que prefería impulsar, como mostró el entendimiento firmado con Bolivia en 2016, donde calificó al CFBI como proyecto complementario a la FETAB. Esto parecería confirmar su resistencia a depender únicamente del primero de estos. En ese sentido, Brasil continuó impulsando la FETAB hasta el mismo 2017, es decir, un año después de que Perú, su potencial socio, abandonara la FETAB debido a sus costos, generando una frustración para la diplomacia brasileña (Parkinson et al., 2022). En otras palabras, el CFBI no solo no representaba su primera opción, sino que Brasil buscó considerar proyectos alternativos en todo momento, inclusive cuando estos ya no eran considerables viables por la negativa del resto de países.

Por otro lado, así como fue el último en abandonar la FETAB, Brasil también fue el último en aceptar ser parte del CFBI. Es más, durante la primera reunión plenaria del GOB, Brasil seguía sin firmar el memorándum de entendimiento para ser parte de

este, como afirma la nota N° L-LAPAZ20171120 (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017e), y sería recién meses después cuando firmaría el Memorándum de Entendimiento, como se informa en la nota N° L-BRASILIA20171416 (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017m). En ese sentido, su ingreso oficial fue posterior al de países como Paraguay, pese al rol mucho menor de este; de Uruguay, que técnicamente no es parte de la ruta del CFBI; e inclusive de la declaración conjunta de intereses firmada con Alemania (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017e).

Además, la firma del memorándum de entendimiento con Brasil ocurre en el mismo mes en el cual se llega a un acuerdo sobre cómo proceder con Suiza (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017n), que, si bien es importante, no es tan central para el proyecto como el beneplácito brasileño. En otras palabras, múltiples actores se mostraron más dispuestos a involucrarse con el proyecto que el mismo Brasil. En ese sentido, el involucramiento peruano precedía por un año al brasileño y el uruguayo y paraguayo, por lo menos, lo precedían en un semestre. Es posible contraargumentar, sin embargo, que Brasil se hallaba presente (aun como miembro no oficial) en el GOB, lo que demostraría cierto nivel de interés, aunque esto no cambiaría lo limitado de este (Grupo Operativo Bioceánico, 2017). Asimismo, mostraría lo importante que resultaba la presencia brasileña para el proyecto.

Del mismo modo, es posible explorar la reacción ante su entrada al CFBI. La prensa boliviana lo mencionó repetidamente y en ocasiones trató de relacionarlo con una extensión del acuerdo de compraventa de gas que se suponía vencería en 2019 (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017k). De esta manera, la prensa de ese país parece verlo como un intercambio. Cabe señalar que, si bien la misión peruana en Brasilia no habla de un intercambio, si menciona, en el mismo mensaje que relata la reunión entre Morales y Temer y el acuerdo sobre el CFBI, el tema energético como una de las razones por las cuales Bolivia y Brasil han de entenderse. Por otro lado, la prensa brasileña no le dio mayor importancia al evento (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017m). Así, todo aparenta un interés asimétrico en las distintas sociedades sobre el proyecto.

Adicionalmente, es importante examinar su participación en el GOB. Por un lado, cabe destacar el rango de funcionarios que envió a este. Así, según el Ministerio de Relaciones Exteriores (2018l), en su Memorándum (DGA) N°DGA00687/2018, mientras que Bolivia envió a un ministro y Perú a un viceministro, Brasil envió a un secretario ejecutivo a las reuniones del GOB. No obstante, es

necesario señalar que Paraguay no envió representantes a dicha reunión, pero esto fue visto de manera crítica por Brasil y Perú, y podría ser un indicio temprano de que Paraguay podría ya no estar interesado en el proyecto ante el atractivo de la propuesta chilena.

También, hay cuestiones bastante menores que parecen demostrar un desinterés brasileño. Por ejemplo, el 22 de mayo del 2018 la Dirección General de América le informó a las embajadas peruanas en países del grupo operativo bioceánico que los ministros de transporte se debían reunir el 15 de junio de ese año (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018d). El 29 de mayo se ve obligada a enviar otro comunicado informando que por falta de compatibilidad con Brasil se encontraban buscando una nueva fecha (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018g) y le indica ese mismo día a la embajada en Brasilia que pregunte por cuando el ministro brasileño tiene disponibilidad para ir a Lima (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018f). Finalmente, el día siguiente, la Dirección General de América señala que Brasil ha indicado que podrá asistir el 15 de junio y les informa a las distintas embajadas que señalen que sí se podrá realizar esa reunión (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018h).

Aunque a priori esto no parece tan importante, es necesario destacar este elemento porque señala dos cosas. Por un lado, la falta de voluntad de concretar esa reunión con la ausencia de Brasil. Aunque esto parecería como algo esperable, se puede señalar como el GOB había tenido videoconferencias donde Paraguay no había podido asistir por temas de agenda y aun así se había optado por continuar con la reunión (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018i). Por otro lado, el hecho de que Brasil informara que no podía asistir a la reunión y, en tan poco tiempo, cambiase de opinión, pareciera sumarse a las evidencias que indican que tal proyecto no goza de su mejor estima, ni le es prioritario.

Dentro del GOB por otra parte, mientras Bolivia impulsaba iniciativas para darle personalidad jurídica, sede y demás facultades a esta entidad, Perú y Brasil mantenían un frente común en optar porque el GOB se mantuviese como entidad no muy burocratizada (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018b). Del mismo modo, mientras que Bolivia insistía en la parte política del proyecto Brasil y Perú señalaron, por ejemplo, en la videoconferencia del GOB del 15 de marzo del 2018, la necesidad de avanzar con el estudio de viabilidad, en el caso peruano por considerar que el avance del proyecto depende de saber en cuanto consistía la carga brasileña

(Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018a), lo que mostraría, una vez más, la importancia de Brasil para el éxito del proyecto. Una dinámica similar se repite en la videoconferencia del GOB del 14 de noviembre del 2018 cuando Brasil y Perú se oponen a firmar un acuerdo de tipo político propuesto por Bolivia porque consideran que el contenido y alcance de este se debe definir por estudio integral del CFBI (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018l).

Esto, por sí solo, no significaría nada, considerando que sus posiciones no difieren de las peruanas y Perú se encuentra interesado en el proyecto bioceánico, pero, debe entenderse en el marco del resto del accionar brasileño. Por ejemplo, si bien Perú mantuvo una postura similar dentro del GOB a la de Brasil, tuvo una serie de actos políticos que resaltaron su interés en el éxito del proyecto, por ejemplo, se tiene los continuos compromisos a favor de este proyecto en los seis gabinetes binacionales (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2015, 2016, 2017j, 2018k, 2019m, 2021), la reunión entre los ministros de transportes (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2018a), o, especialmente, la presencia del, entonces, vicepresidente Vizcarra en la primera reunión plenaria del GOB (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017e).

Esto no quiere decir que Brasil no haya tenido, en alguna ocasión, declaraciones que parecieran mostrar un compromiso con el CFBI. En el 2018, durante una de las más importantes reuniones de ministros que tuvo el GOB, con presencia de delegaciones de Alemania, Suiza, la UE, CAF, BID, etc., Brasil declaró que el CFBI era un proyecto de Estado, aunque procedió a matizar las declaraciones, al señalar que se trataba de uno en un estado preliminar, como se ve en las minutas de la reunión (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018i).

No obstante, esas declaraciones parecieron no tener mayor peso, puesto que, en el año 2020, el Perú se encontraba convencido de que el proyecto no avanzaba por el hecho de que Brasil había perdido interés en el mismo, considerando más importante el proyecto chileno (Agencia Reuters, 2020). De ser cierta la visión peruana, independientemente del grado de interés que hubiera tenido en algún momento el gobierno brasileño, es cierto que para el 2020 ya no era su prioridad, lo que explicaría la falta de importancia que tuvo el proyecto en esos últimos años. Adicionalmente, el Perú consideró oportuno puntualizar en ese mismo momento que sus estudios eran claros y que la participación del gobierno brasileño era imperativa puesto que sin la carga brasileña el proyecto era del todo inviable (Agencia Reuters,

2020). Aunque esta asunción económica es, como siempre, discutible, lo que es innegable es que políticamente no era posible impulsar el proyecto sin el gigante de Suramérica.

En lo que refiere a la disposición de Brasil de impulsar y unirse a múltiples proyectos bioceánicos hay que señalar que esta precede al CFBI. En tiempos de la IIRSA, Brasil ya era parte de múltiples ejes bioceánicos (Adins, 2014b) y la disposición a ser parte del proyecto carretero chileno se remonta, por lo menos, a la cumbre de Asunción de 2015 (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019c), es decir al momento en el que el gigante suramericano impulsaba la FETAB. Es más, es posible señalar que Brasil era parte de tres proyectos bioceánicos al mismo tiempo, por lo menos extraoficialmente, porque en ese mismo año existían conversaciones a nivel ministerial sobre el CFBI (Adins, 2016).

Sin embargo, esta voluntad de ser parte de distintos corredores bioceánicos no es compartida por sus socios. En ese sentido, la visión del Ministerio de Relaciones Exteriores peruano fue entender como una amenaza al proyecto chileno, pedirles a sus embajadas que le remitieran toda la información sobre la materia (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019l) y preguntar sobre el compromiso brasileño (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019e). Aun cuando dicho país afirmó que veía ambos proyectos como compatibles y pidió no se informase en sentido contrario (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018l) esto pareció no ser suficiente para el gobierno peruano y boliviano que no compartían sus expectativas.

Esta creencia de que solo es posible una única ruta bioceánica parece encajar con la actitud histórica de estos países. Así, si bien Perú gestionó contactos a nivel ministerial sobre el CFBI en 2015, su entrada de pleno al proyecto ocurrió en el 2016, coincidiendo con su disposición de abandonar la FETAB en ese mismo año (Grupo Operativo Bioceánico, 2017), rompiendo su compromiso con culminar el análisis preliminar de ese último proyecto. Del mismo modo, es posible recordar las críticas dirigidas por Morales hacia la FETAB con el argumento preciso de que esta representaba otra ruta del tren bioceánico (Silva, 2019). De esta manera, ambos países parecen mostrar una consistencia en negarse a acceder a rutas alternativas simultáneas del proyecto.

Esto es entendible si es que, como se vio anteriormente, el proyecto depende de la carga brasileña para su rentabilidad y para justificar la inversión necesaria para su establecimiento. Aun cuando Brasil viera todos estos proyectos como compatibles,

la división de su carga podría ser fatal para la viabilidad del CFBI. Por otro lado, se podría interpretar que esta disposición brasileña representa una continuación de la competencia de puertos que impulsó dentro de la IIRSA. De esta manera, independientemente de cuál de los proyectos tuviera mayor éxito, Brasil no terminaría siendo dependiente de solo uno de ellos para la exportación de sus productos y evitaría quedar en una posición similar a la de Bolivia con los puertos de Chile.

En ese sentido, si bien todos los proyectos parecen necesitar de Brasil, este país no tiene por qué necesitar una salida específica para sus productos. De hecho, múltiples rutas podrían permitirle desarrollar distintas partes de su territorio. Al respecto, se puede recordar que Santa Gadea (2018) advirtió que mientras que la FETAB serviría para exportar soja, el CFBI no correría el mismo destino. Sin embargo, esto no sería un obstáculo porque permitiría que una parte distinta del Estado brasileño se desarrollara. Del mismo modo, la embajada peruana en Buenos Aires, al momento de consultar con el gobierno de ese país aprendió que, si bien Argentina participa en todas las reuniones del grupo de trabajo que impulsa el corredor carretero que culmina en Chile, es de la opinión de que realmente ese proyecto no tiene rentabilidad para ellos, pero sí para Brasil (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019f).

Antes de culminar este capítulo, es posible dedicar una última sección a las múltiples razones que ha tenido Brasil para mantener una actitud ambivalente frente al proyecto. No obstante, solo se señalará estas grosso modo al no ser el eje de esta investigación. Primero, a diferencia de Bolivia, Brasil ha tenido múltiples gobiernos para quienes la prioridad de la integración física regional ha variado. No es lo mismo estudiar los gobiernos del partido de los trabajadores que impulsaron con fuerza la IIRSA, que los posteriores gobiernos de Temer y de Bolsonaro. Sin embargo, es necesario señalar que fue durante el mandato de Temer y no el de Dilma, que Brasil se comprometió oficialmente con el CFBI. En todo caso, los constantes cambios de gobierno han traído consigo un, también constante, cambio de postura sobre el CFBI. De Dilma que impulsaba la FETAB, pasando por Temer que firmó el compromiso con el CFBI, a Bolsonaro que aún antes de su toma de mando mostró su interés en el corredor carretero que culminaría en Chile.

Segundo, se tiene la estructural competencia de los diversos Estados brasileños sobre la salida por la que se optaría. De esta manera, esto refiere a una problemática que Brasil ha afrontado ya desde los tiempos del GTMCB. Por ejemplo, Soto (1999) señala que en esa época la confrontación por la ruta que tomaría el

corredor bioceánico existía entre el sur y sudeste, y el norte y centro-oeste. Por este motivo, Brasil tiene razones claras para temer generar resentimiento con la ruta que escoja y, también, un claro beneficio en desarrollar múltiples rutas (no conllevar tanto descontento).

Tercero, aunque involucra alejarse del área política, Brasil tenía razones económicas para ser renuente a cualquier proyecto de este tipo. Por un lado, se encontraba o en una fuerte recesión económica o recientemente salido de esta. Por otro lado, existía la experiencia previa de la FETAB cuyo coste había resultado ser varias veces mayor al calculado a priori. También, se tenía la experiencia previa de la carretera IIRSA Interoceánica Sur. El interés de Brasil por esta materia económica (cuyo análisis escapa a esta investigación), queda demostrado tan tardíamente como junio de 2019, cuando en una reunión del GOB Brasil interroga a Bolivia sobre si el consorcio suizo-alemán ya había establecido el financiamiento de parte del corredor (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019n). Por estos motivos, Brasil debía ser especialmente cauto al considerar si comprometer sus recursos a un proyecto de este tipo.

En conclusión, se puede cerrar esta sección resumiendo que, el interés de parte de Brasil respecto a una salida al océano Pacífico no es necesariamente estable, no es un interés por una salida particular y de hecho pareciera haber un interés especial en poder manejar múltiples salidas hacia el Pacífico, aun cuando se prioriza una u otra. Es más, parece haber una reticencia directa a una salida a través del CFBI. De esta manera, que claro que, por distintas causas, Brasil no termina de comprometerse con el CFBI. Esto se manifiesta en su renuencia a unirse al CFBI, en sus gestos dentro del GOB, y su interés en rutas alternativas.

4.- Capítulo 4: La rivalidad chilena, el factor externo

No se busca dentro de este capítulo profundizar en las causas históricas y discrepancias de mayor y menor nivel que llevaron al deterioro de las relaciones entre Bolivia y Chile. En lugar de ello, los objetivos de este capítulo son más puntuales. Para probar la hipótesis se tiene que demostrar que, primero, la relación entre Chile y Bolivia ha llevado a que busquen impulsar proyectos bioceánicos que excluyen al otro y, segundo, que el estudio de esta relación bilateral permite explicar parcialmente la evolución del CFBI.

Sobre el primer punto se debe establecer que, individualmente, tanto Bolivia como Chile impulsaron proyectos bioceánicos que deliberadamente excluían al otro. En el primero de los casos se tiene ya una literatura preexistente. En ese sentido, De Marchi (2018) explica que la elección de los puertos peruanos como destino de salida del CFBI por parte de Bolivia tiene como propósito romper la dependencia de los puertos chilenos que, por más de un siglo, ha marcado su relación. Esto es relevante porque la economía es uno de los factores internos que más influye en la política exterior de un país. De esta manera, esa dependencia económica podría representar un obstáculo para la política exterior boliviana del que puede buscar liberarse.

Del mismo modo es importante señalar que, como se vio en el capítulo anterior, en los intentos precedentes (como el realizado por GTMCB) las salidas al Pacífico de un corredor bioceánico que atravesara a Bolivia incluían a Chile. Sin embargo, Bolivia, en cuanto adquiere liderazgo en el proyecto, opta por una salida únicamente por el Perú.

Si bien esta evidencia representa un indicio, resulta insuficiente para poder afirmar que se trata de un intento deliberado de exclusión boliviana. Por ese motivo se retomará este argumento más adelante, siendo necesario, por el momento, enfocarse en Chile y el proyecto carretero. Para el análisis de la postura de dicho país resulta conveniente guiarse de las notas diplomáticas enviadas desde la embajada peruana en Santiago hacia el Ministerio de Relaciones Exteriores peruano.

El mensaje más relevante es el denominado como L-Santiago2019/00121 y enviado al Ministerio de Relaciones Exteriores (2019c) a poco de iniciar el año 2019. En este se señala como el corredor carretero impulsado por Chile tenía su precedente en un proyecto del eje de Capricornio dentro de la IIRSA. Acto seguido se señala explícitamente que el proyecto planteado dentro de la IIRSA incluía a Bolivia mientras que el que ahora es impulsado por Chile la excluye. Adicionalmente, se aclara que en

el año 2007 Brasil, Bolivia y Chile ya habían considerado este corredor, pero las discrepancias sobre cómo se regiría el uso de la vía y el juicio en la Corte Internacional de Justicia entre Bolivia y Chile culminaron en la decisión de los otros dos socios de excluir a Bolivia. Finalmente, se señala que lejos de tratarse de una política únicamente impulsada por el gobierno de Piñera, el corredor carretero actual representa una política de Estado, siendo impulsado, por su antecesora pese a las diferencias ideológicas.

Existen varios elementos dentro de esta declaración en los que es necesario profundizar. Por ejemplo, se tiene el hecho de que Brasil también buscara, al menos desde la perspectiva de la embajada peruana en Chile, excluir a Bolivia. Este factor podría ayudar a explicar su preferencia por la FETAB frente al CFBI.

Por otro lado, es posible destacar tres hechos. Primero, como prueba el proyecto precedente, la ruta del corredor podía incluir a Bolivia. En otras palabras, su exclusión no se guía únicamente de una lógica técnica, sino que ha de ser explicada por otros factores. Segundo, desde la opinión de la embajada peruana se trató de una exclusión deliberada que se explica en parte por el deterioro de la relación entre ambos países por la demanda ante la Haya. Esto parece implicar que, a priori, existe una razón política para dicha exclusión. Tercero, impulsar este proyecto representa una política de Estado para Chile y no una limitada por el gobierno de turno. Esto último parece encajar con la idea de una lógica de exclusión que, como se mencionó anteriormente, suele ser caracterizada por evitar deliberadamente la construcción de infraestructura que atravesase un país concreto, al considerarlo peligroso o carente de confianza.

Por supuesto, es importante no reducir la lógica de exclusión chilena solo al caso de Bolivia. Si bien es verdad que el proyecto concreto ahora impulsado era originalmente uno de Chile, Brasil y Bolivia, este no ha sido el único proyecto históricamente y, como se señaló en el segundo capítulo, han existido proyectos que han incluido tanto a Perú como a Chile. Sin embargo, es claro que esto no se repite, en particular tras la demanda en la Haya entre ambos países, en la actualidad. En ese sentido, la lógica de exclusión entre ambos podría explicarse por la competencia de sus puertos o quizá por la creencia de que el proyecto solo sería rentable con una única salida. En todo caso, esto parece no solo limitarse a la lógica de exclusión mutua con Bolivia, mencionada en la hipótesis, sino que va más allá.

Además, el mensaje anterior también esclarece parcialmente el caso boliviano. Esto porque si a raíz de la demanda boliviana Chile optó por una exclusión deliberada de Bolivia, es igualmente plausible que este último país optase por tomar medidas similares ante la inminencia de la demanda y de las represalias que Chile pudiese tomar. Esta es por ejemplo la visión de Silva (2019), quien vincula completamente la disputa por la salida al mar de Bolivia y el CFBI, y entiende que Bolivia impulsa el proyecto conforme ve limitadas sus posibilidades de una salida negociada al mar y prepara su demanda contra Chile.

Así, se podría decir que existe evidencia preliminar para afirmar que ambos países optaron por una estrategia de exclusión deliberada hacia el otro (adicionalmente de la relación que Chile pudiese tener con el Perú) en sus proyectos bioceánicos ante un creciente deterioro de sus relaciones bilaterales. Ante esto, es posible preguntarse si tal exclusión y competencia afectó la evolución internacional del CFBI.

Una revisión de la evidencia parece sugerir esto. Existen dos elementos que apuntan a tal posibilidad. Primero, la cronología de los eventos y; segundo, la sensación de incompatibilidad que mostraron los gobiernos peruano y boliviano ante la disposición brasileña de participar en el proyecto carretero impulsado por Chile.

Sobre la cronología de eventos ambos proyectos parecen hallarse intrínsecamente relacionados con la demanda boliviana ante la Haya. En ese sentido, si se considera que la demanda boliviana ocurrió en el 2013, poco tiempo después, en enero de 2014, es que Morales anuncia que la conexión del CFBI será bioceánica terminando en Perú (Silva, 2019). Del mismo modo, es en ese marco temporal que Chile inicia a impulsar su proyecto a tal punto que logra un compromiso de sus socios en la cumbre de Asunción del Mercosur del 2015 (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019c), antes incluso de que el CFBI desplazara a la FETAB como el proyecto predilecto de Perú. Nótese que si bien ambos proyectos (o sus antecesores), como ideas, preceden la demanda, ambos también realizan avances significativos en los años coincidentes con el juicio.

Es más, la relación entre los proyectos bioceánicos y el conflicto jurídico entre Chile y Bolivia es tan transparente que el mismo día en el que ocurrió la primera cumbre plenaria del Grupo Operativo Bioceánico, Chile presentó su duplica frente a Bolivia en la Corte Internacional de Justicia. Dichos eventos ocurren el 15 de setiembre del año 2017. De hecho, en un documento de carácter secreto, la embajada peruana

en la Paz señala que existe la posibilidad de que Bolivia busque utilizar la visita del vicepresidente Vizcarra para hacer una declaración política sobre la materia y la embajada considera oportuno advertir sobre ello (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017d). Dicho, en otros términos, el CFBI debe ser considerado dentro del contexto más amplio de la demanda entre ambos países.

También es oportuno señalar algunas coincidencias de menor grado. En ese sentido, cabe resaltar que la demanda duró de 2013 a 2018 y esto parece coincidir con los años de mayor importancia del CFBI, desde su impulso inicial, su consolidación e incluso su aparente pérdida de importancia con la victoria de Bolsonaro. Del mismo modo, es posible señalar que la elección de Bolsonaro ocurrió en el mismo mes en el que se dio el fallo judicial contrario a Bolivia (octubre). De esta manera, Bolivia recibe noticias doblemente negativas para sus expectativas bioceánicas, con el auge del proyecto carretero reduciendo las posibilidades de la compleción del CFBI.

Sobre este último punto, es crucial notar cómo la competencia de este proyecto carretero afectó la evolución del CFBI, para ello es necesario considerar si ambos proyectos son incompatibles y, por ende, si uno amenaza al otro. Esta perspectiva de incompatibilidad claramente se encuentra presente como demuestran una serie de notas diplomáticas. Se puede iniciar señalando que esta fue la visión de la prensa boliviana lo que conllevó a que, en una reunión del GOB, Brasil se sintiera en la obligación de señalar ello y expresar que desde su visión ambos proyectos son compatibles (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018I). Por supuesto, esto parecería mostrar que la reacción inicial boliviana de tildar ese proyecto como una amenaza era exagerada.

Se puede continuar estableciendo que no fue únicamente la sociedad boliviana la que vio de esa manera el proyecto chileno. Fausto Molina (2019) escribió una carta directamente al presidente Vizcarra en nombre de la Organización Regional Cívica en Defensa y Desarrollo Portuario Industrial del Puerto de Ilo y Proyecto de Inversión en Estrategias Sur, región Moquegua, señalándole que el proyecto chileno representaba un ataque directo al proyecto original y por ende era necesario que él, como presidente, garantizase el CFBI. Cabe señalar que Vizcarra, antes de ser presidente, había sido gobernador regional de Moquegua, por lo que los intereses de tal región podían afectarlo especialmente. Esta insistencia de parte de Moquegua se explica porque, en base al entendimiento de que la creación de infraestructura puede implicar

un crecimiento del comercio, se entiende que la zona por la que transcurra el CFBI se verá desarrollada y recibirá grandes inversiones.

Del mismo modo, el gobierno peruano muestra una profunda preocupación sobre el efecto que el proyecto chileno podría tener en la rentabilidad del CFBI. Por ejemplo, en el memorándum DGA00321/2019 se señala que, en una reunión entre la Dirección General de América y un viceministro del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se estableció que es imperativo hacer el estudio de factibilidad del proyecto puesto que se requiere confirmar su viabilidad dada la existencia de un proyecto similar, pero vía carretera, el cual culmina en Chile (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019c). Por supuesto, ya desde antes el Perú se encontraba preocupado por la factibilidad del proyecto, por ejemplo, sospechando que no sería posible impulsar este únicamente con la carga boliviana sino que se requería la brasileña (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017e). Sin embargo, la reunión que el memorándum DGA00321/2019 describe ocurre dentro de un marco temporal clave, poco después del acuerdo entre Bolsonaro y Piñera para impulsar el proyecto chileno, y en el mes siguiente a que Molina enviara su carta hacia Vizcarra.

El hecho de que Perú mirase con preocupación el proyecto chileno queda confirmado porque el mismo 2 de febrero del 2019, la Dirección General de América le envía un mensaje de código DGA2019/00047 a sus embajadas en Santiago, Buenos Aires, Asunción y Brasilia, solicitando la información que tuvieran sobre el corredor bioceánico que iniciaría en Puerto Murtinho y culminaría en el norte de Chile (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019a). La respuesta de las diversas embajadas no se hace esperar. De acuerdo, al Ministerio de Relaciones Exteriores (2019b), el 5 de febrero la embajada de Perú en Brasilia envía un mensaje de carácter secreto y muy urgente, de código L-Brasilia2019/00159, donde resaltan los impulsores del proyecto en Brasil (el estado Mato Grosso do Sul y el Ministerio de Relaciones Exteriores brasileño), el tiempo estimado para su puesta en funcionamiento (entre dos y cuatro años) y la falta de intereses contradictorios entre los países miembros (le permitiría a Paraguay conectarse mejor con el Chaco, a Brasil exportar su agroindustria hacia el Pacífico, a Chile diversificarse de su exportación de metales, etc.).

La reacción del Ministerio de Relaciones Exteriores es una de tal preocupación que, poco más de una semana después, el 13 de febrero envía otro mensaje a su embajada en Brasilia. Según el Ministerio de Relaciones Exteriores (2019e) en un

mensaje urgente y secreto se instruye a la embajada peruana en Brasil a indagar sobre la voluntad del Ministerio de Relaciones Exteriores brasileño con el propósito de ver si dicho país realmente ve compatibles los dos proyectos y si se dispone a mantenerse en el Grupo Operativo Bioceánico. Este interés no es baladí puesto que, como se vio en el anterior capítulo, la presencia de Brasil y su compromiso con el proyecto es central para que este pueda realizarse.

No es solo Brasil quien se ve tentado por este proyecto chileno y considera alejarse del preferido por Perú y Bolivia. El caso de Paraguay es curioso porque la embajada en Asunción señala directamente que dicho país desea ser el nexo de un corredor bioceánico y sugiere tentarlo con la oferta de una zona franca para que opte por el CFBI (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019d). Es más, en otro documento durante ese mismo mes de febrero, la embajada en Asunción señala que Paraguay prepara la VII reunión de corredores bioceánicos para impulsar el proyecto chileno (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019g). Esta cumbre, también conocida como la VII Reunión del Grupo de Trabajo del Corredor Bioceánico Vial, pertenece a un conjunto de encuentros de alto nivel que buscan facilitar el avance del proyecto rival del CFBI. En otras palabras, aunque su nombre indique un interés general en los corredores bioceánicos, estas reuniones son el equivalente a las cumbres del GOB para el proyecto carretero bioceánico y se encuentran conformadas por Chile, Brasil, Argentina y Paraguay.

Así mismo, durante esa cumbre en abril de 2019 la embajada en Asunción considera necesario confirmar que entre los temas tratados estuvo, naturalmente, el corredor carretero impulsado por Chile (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019i). De igual manera, pocos días después, esa misma embajada señala como la prensa local estaba enfatizando la visita del presidente chileno a la República Popular China (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019k), mostrando el interés que se tiene desde el Ministerio de Relaciones Exteriores peruano sobre el relacionamiento entre Chile y Paraguay,

De esta manera, los meses siguientes al triunfo de Bolsonaro y su pública apuesta por el corredor carretero chileno parecen estar marcados por un continuo frenesí diplomático para confirmar el compromiso de Brasil con el CFBI. A pesar de que Brasil aclaró en una de las reuniones del GOB su compromiso a mantenerse en el proyecto y que continuó participando en estas reuniones, existió una pública desconfianza sobre las posibilidades de esta compatibilidad.

Quizá había razones para esta desconfianza, dado que en la VIII reunión de corredores bioceánicos (que no deben ser confundidas con las cumbres del GOB) el Ministro de Relaciones Exteriores brasileño tomó la palabra para señalar como el modelo de regionalismo representado por el corredor carretero bioceánico impulsado por Chile representaba el tipo de regionalismo que ellos preferían (Silva, 2019). Sin embargo, no hizo una mención similar sobre el CFBI dejando claras las preferencias de dicho país. Esto se puede contrastar con la participación brasileña en la videoconferencia del GOB del 22 de marzo, donde insistió junto con Paraguay sobre que verían en la VII reunión de corredores bioceánicos ambos temas juntos (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019h).

No obstante, cabe señalar que Brasil participaría en la reunión virtual del Grupo Operativo Bioceánico del 22 de marzo en la cual insistió, como ya lo había hecho el 14 de noviembre del 2018, en que los proyectos no son excluyentes (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019h). Del mismo modo, participaría en la reunión virtual del GOB del 26 de abril del 2019 probando (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019j), a priori, su disposición a que el impulso de un proyecto no implicara su salida del otro. Aun así, para el año 2020 el gobierno del Perú parecía tener claro que el proyecto no avanzaba más por falta de interés del gobierno brasileño mientras este apostaba por el proyecto chileno (Agencia Reuters, 2020).

Sintetizando todo lo anterior se puede destacar un elemento: Chile. A pesar de tratarse de un país ajeno al CFBI, dicho Estado se ha probado como uno de los más influyentes en su desarrollo o la falta de este. En ese sentido, los efectos que ha tenido la actuación de dicho país como variable disruptiva no pueden ser exagerados. De este modo, su enfrentamiento judicial con Bolivia permite explicar el impulso inicial que este último país le dio al CFBI, incluyendo el planificar eventos para que coincidieran con fechas claves de la batalla judicial. Adicionalmente, ese mismo conflicto llevó a Chile a revivir un proyecto bioceánico con la exclusión deliberada de Bolivia, aun cuando esta se explique por razones políticas y no técnicas. Aún más, ese proyecto fue interpretado por el público y los gobiernos boliviano y peruano como incompatible con el CFBI y por lo tanto una amenaza directa. Si bien, Brasil no se distanció del todo del CFBI queda claro que su prioridad yacía con el otro proyecto bioceánico. En resumen, buena parte del progreso y falta de progreso del CFBI se puede explicar por la lógica de exclusión entre Chile y Bolivia. Sin embargo, como se señaló anteriormente, la rivalidad de Chile no se limita al caso boliviano, sino que

también existe una marcada competencia con Perú sobre la cuestión portuaria. En conclusión, Chile se prueba como un elemento disruptivo a lo largo de la evolución del proyecto.



5.- Capítulo 5: El liderazgo boliviano y el respaldo peruano

Una de las asunciones más aceptadas sobre el CFBI es que se trata de una política de Estado boliviana, o por lo menos, de un proyecto personal de Evo Morales (Silva, 2019). Sin embargo, fuera de las ventajas que naturalmente traería para Bolivia el CFBI y su tradicional rol como el “país de contactos”, no se ha desarrollado tanto de qué manera particular impulsó Bolivia el proyecto. Esto es importante puesto que, si Bolivia es su principal impulsor y, en específico, el gobierno del MAS, el cambio de gobierno que tuvo este país en 2019 podría haber conllevado una pérdida de impulso en el proyecto.

En ese sentido, este capítulo busca demostrar tres cuestiones. Primero, a partir de las notas diplomáticas del Ministerio de Relaciones Exteriores peruano, se busca establecer que, como tantas veces ha sido asumido, Bolivia ha sido el principal impulsor del CFBI. Para ello, se examina los métodos concretos utilizados por Bolivia. Segundo, se destacan las diferencias que tiene su accionar con el que caracteriza a un país comprometido con el proyecto, como es el caso de Perú, pero que no encabeza su implementación. Tercero, se muestran las consecuencias que este liderazgo boliviano tendría, en particular frente al cambio de gobierno que experimentó Bolivia en 2019, sobre el impulso al CFBI.

5.1.– El liderazgo boliviano

Lo primero que hay que señalar es que el CFBI es usualmente presentado como un proyecto multilateral. Esto no es un error, incluye a tres países e inclusive un cuarto, quinto o sexto, dependiendo de la voluntad de Argentina, Uruguay y Paraguay de verse incluidos. En efecto, al examinar cuestiones como el Grupo Operativo Bioceánico (GOB), donde Bolivia, en numerosas ocasiones, se encuentra en el bando perdedor de los debates (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018b, 2018l), uno estaría convencido de que los países se encuentran involucrados en un grado y con una responsabilidad similar. De hecho, considerando las frecuentes derrotas sufridas por Bolivia dentro del grupo, no sería irracional creer que este país sería el menos capaz de impulsar el proyecto.

Esta visión, sin embargo, esta sesgada como muestran los memorándums de entendimiento. Tómese el caso del acuerdo de entendimiento que firmó Brasil y a partir del cual oficialmente se unió al GOB. Dicho acuerdo que denota la entrada formal de Brasil al proyecto fue firmado entre dicho país y Bolivia, y presentado con la presencia del presidente de este último país (Ministerio de Relaciones Exteriores,

2017m). Es más, algunos en el momento celebraron el pragmatismo de Morales y Temer en haber dejado atrás la confrontación ideológica y haber alcanzado acuerdos (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017l), especialmente considerando que poco tiempo atrás ambos países habían retirado a su embajador del país vecino (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017m). Esto, sin embargo, solo resalta el hecho de que se estaba firmando un acuerdo bilateral.

Este dista de ser el único caso. Se tiene, por ejemplo, el caso de la gira europea de Morales. Uno de los objetivos de esta era conseguir firmar un memorándum de entendimiento con el gobierno suizo sobre el CFBI. Así, este tratado es presentado durante diciembre del 2017 por el presidente boliviano y la presidente de la Confederación Suiza (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017n). Por supuesto, el mismo ejemplo podría hacerse con cada uno de los gabinetes binacionales entre Perú y Bolivia. Del mismo modo, podría mencionarse como fue Bolivia quien buscó llegar a un entendimiento con Argentina y específicamente con la provincia de Jujuy para sumarla al CFBI (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017g).

Se encuentra así un patrón recurrente: dos entidades firman un acuerdo sobre el CFBI y una de esas entidades es el gobierno boliviano. De esta manera, se puede afirmar que, así como se trata de una entidad multilateral, el CFBI es una iniciativa boliviana impulsada de manera bilateral.

Sin embargo, como se señaló, existen elementos multilaterales en el CFBI, como el GOB, y en estos Bolivia tiende a perder debates en más de una ocasión. No obstante, hay una serie de matices que destacan el rol impulsor de Bolivia. Por un lado, se tiene el rol que adoptó Bolivia como país articulador del GOB (Grupo Operativo Bioceánico, 2017) o coordinador operacional del tren bioceánico (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017f). Por otro lado, se tiene su oferta de instalar una secretaría técnica para el Grupo Operativo bioceánico y cubrir con todos los gastos (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018i). No es negable que Bolivia constantemente buscó impulsar el proyecto e inclusive estuvo dispuesto a asumir los costes extra que esto implicaba. Otro ejemplo de ello, fue su disposición a que la secretaría de coordinación tuviese su sede permanente en Cochabamba (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017f). Esto último podría ser entendido bajo su voluntad de asociar el CFBI con UNASUR (Silva, 2019) dado que en esa ciudad se encuentra una de las sedes de la organización regional.

Las minutas de las reuniones solo confirman esta tendencia boliviana de buscar impulsar el CFBI y asumir los costos necesarios para ello. Por ejemplo, en la videoconferencia del 26 de abril de 2019 realizada por el GOB, Bolivia declara que está gestionando un presupuesto de 3 millones de parte de la CAF para poder realizar un estudio de mercado integral del CFBI que culminaría en de 18 a 20 meses (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019j). Por otro lado, en la videoconferencia del 22 de marzo de ese mismo año Bolivia resalta que todavía se requiere una reunión ministerial en Lima y una visita técnica a Ilo (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019h), mostrando una vez más su disposición a impulsar la realización de las actividades políticas del CFBI.

Inclusive mantiene intentos de impulsar el proyecto fuera del marco del GOB. Por un lado, es posible mencionar cuando dicho país solicitó una reunión con el embajador Hugo de Zela para ver el tema de las mesas técnicas de trabajo del CFBI en Ilo (Embajada Plurinacional de Bolivia, 2017). Por otro lado, se tiene como Morales realizó la ya mencionada gira europea, incluyendo la visita a Suiza donde consiguió el memorándum de entendimiento con dicho país (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017n), que parece haber tenido como objetivo convencer a los países europeos de apostar por el CFBI. En ese marco se entienden algunos de los mensajes que la embajada peruana en La Paz remite al Ministerio de Relaciones Exteriores sobre lo escrito en la prensa local boliviana. En dichos medios se informa, el 13 de octubre de 2017, sobre un supuesto interés británico de ser parte del proyecto (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017a) y el primero de ese mismo mes mencionan como durante una entrevista el embajador español hizo referencia a algo similar (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017h). Asimismo, dado que Brasil tuvo que consultarle a Bolivia sobre como avanzaba la cuestión del financiamiento con el consorcio suizo-alemán, queda claro que era el gobierno boliviano quien gestionaba directamente la relación con estos (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019n).

A esto se le suma una serie de acciones ya descritas en las anteriores secciones. Por ejemplo, el hecho de que mandase un ministro a las reuniones del GOB, lo que sería el funcionario de más alto cargo en dichas conferencias (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018l). Otro ejemplo es la disposición de Morales de realizar actos pragmáticos, como asistir a la juramentación de Bolsonaro, para evitar que el proyecto pudiese verse perjudicado (Castro, 2019). También es necesario mencionar el interés que muestran los medios bolivianos sobre las noticias relativas al CFBI,

como se mostró cuando Brasil suscribió el memorándum de entendimiento (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017m), un nivel de interés que no parece ser correspondido por los medios de los otros países involucrados.

Una característica particular de este interés es lo consistente que resulta. En ese sentido, la declaración boliviana sobre como el proyecto había sido planeado en 2010 en la reunión entre Morales y García (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017i) no resulta del todo descartable. Esto no quiere decir que no se trate de un acto de reescritura de la historia, pero sí quiere decir que ya poco después Bolivia inició una actitud continua de impulso del CFBI. De hecho, es posible preguntarse qué factores llevaron a esta continuidad. Por ejemplo, es posible considerar, por un lado, que se deba a una cultura de política exterior relacionada a la idea de que Bolivia debe ser el país de contactos a través del cual se conecte el continente. Esta visión compartida y constante permitiría que, independientemente de la persona en el cargo, Bolivia continuamente impulsara un proyecto que encaje con esta visión histórica del país. Por otro lado, puede ser que la razón sea que el MAS, a diferencia de sus pares en los otros países, mantuvo una mayoría legislativa continuamente y se mantuvo en el poder por más de una década.

5.2.- El respaldo peruano

Nada de lo anterior quiere decir que no haya habido, en distintos momentos otros actores que mostraran su disposición favorable al CFBI. Esta es la ocasión perfecta para analizar comparativamente el liderazgo peruano, o la falta de este, en el área. Se mencionó, al reconstruir la historia del CFBI, que es en el año 2016 que Perú abandona la FETAB y se compromete con el proyecto impulsado por Bolivia. Del mismo modo, se resaltó como era clave en ello el cambio de gobierno ocurrido en Perú con el inicio del mandato del presidente Kuczynski. No obstante, es necesario mencionar que, quizá a diferencia de lo habitual en la región donde se suele esperar que los presidentes concentren ampliamente el poder (Malamud, 2003), es posible encontrar un actor quizá más relevante: el, entonces, vicepresidente Vizcarra.

Es posible mencionar esto por una serie de actuaciones realizadas por dicho político. Primero, durante su gestión como vicepresidente brindó declaraciones favorables al proyecto, incluyendo la mención del 2025 como el año en el cual habría de ser completado, que la prensa boliviana repitió (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017c). Segundo, el mismo Kuczynski mencionó el rol que tuvo Vizcarra (en esa época, adicionalmente, ministro de transporte y comunicaciones) en llevarlo a

inclinarse por esa ruta (El Comercio, 2016). Tercero, realiza acto de presencia como vicepresidente durante la primera jornada técnica del GOB (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017e), algo que no realizan el resto de los países miembros. Cuarto, habría acordado que se realice una visita de supervisión de los mandatarios peruano y boliviano (nótese de nuevo como siempre se trata de Bolivia y algún otro par) a Ilo, y dice que realizará las gestiones con Kuczynski para ello (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017f) y esta visita finalmente ocurrió, demostrando una vez más su influencia.

Adicionalmente, una vez como presidente le señala a la Dirección General de América que es un tema de su interés particular (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018f). Este hecho se repite en la importante reunión del 15 de junio, en la que el ministro de transporte Trujillo señala que el presidente le ha dicho que priorice el proyecto (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018i). Es más, su diplomacia presidencial con Bolivia es, en ocasiones, tan directa que la misma embajada en la Paz tiene que solicitar se le confirme que Vizcarra se reunirá con Morales como ha informado un medio oficial boliviano (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018e). También es necesario señalar que es durante su periodo como presidente que el GOB adopta un reglamento común y que se toman acciones claves como decidir la respuesta peruana ante el ímpetu que la victoria de Bolsonaro le había dado al proyecto carretero impulsado por Chile. Sin embargo, en el caso de estos últimos accionares es más complicado denotar cual fue el grado de influencia directa del entonces presidente, aunque, de nuevo, es común en la región que los presidentes tengan una amplia concentración del poder.

Así, es posible clasificar las acciones del ministro, vicepresidente y presidente Vizcarra en tres clases. En primer lugar, está su accionar interno destinado a convencer a tomadores de decisiones domésticos del que proyecto es clave, por ejemplo, su influencia sobre Kuczynski o calificar en repetidas ocasiones el proyecto como prioritario. En segundo lugar, se tiene su directo involucramiento con Bolivia como es el caso de acordar una visita conjunta a Ilo aún antes de comunicárselo al entonces presidente. En tercer lugar, se tiene las acciones tomadas por el país a través de los canales diplomáticos habituales y en entes multilaterales (como el GOB), en las que su influencia directa es más complicada de identificar.

No se trata de un accionar carente de importancia y las razones que pudo tener Vizcarra para este son discutibles, podría ser su deseo de integrar la región o podría

tratarse de un intento de traerle desarrollo a Moquegua, región de la que alguna vez fue gobernador. Sin embargo, independientemente de las razones, al comparar su accionar con el del gobierno de Bolivia, este palidece tanto en su amplitud temporal como en la profundidad de sus consecuencias. Así, es innegable que el impulso que Vizcarra le pudo dar al proyecto estuvo limitado por los años en los que ocupó sus diversos cargos. Si bien este no fue un periodo especialmente corto (a pesar de las pausas que presentó, como el tiempo que pasó como embajador en Canadá, se tiene un aproximado de 4 años) se encuentra lejos de la década por la que Bolivia impulso el proyecto.

Del mismo modo, si bien es claro que el Perú de Vizcarra se encontraba comprometido con el proyecto, no es tan claro que las medidas que se dispusiera a tomar tuvieran el mismo impacto que las planteadas por Bolivia. No hay en su caso reuniones con otros países para firmar memorándums de entendimiento, giras europeas para impulsar el proyecto, ofertas de instalar una sede del CFBI o una secretaría técnica, ni intentos de conseguir que la CAF financie un estudio integral. De esta manera, Bolivia se relacionaba directamente con varios países (no solo con Perú) y actuaba tanto dentro como fuera de las entidades multilaterales (como muestra su acercamiento a la CAF). En contraste el accionar peruano, salvo por unos cuantos actos de iniciativa generalmente vinculados con Bolivia, parece más protocolar, expectante y reactivo.

Sin embargo, es necesario resaltar que, el accionar boliviano era inusual. Esto queda denotado por las numerosas discrepancias que muestran las comunicaciones entre Perú y Bolivia sobre las extralimitaciones percibidas por el primero sobre el accionar de la segunda. Por ejemplo, el gobierno peruano crítica al boliviano por expedir invitaciones a una reunión que ocurriría en territorio de este primer país (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018c). Del mismo modo, Perú resalta como Bolivia no puede decidir a nombre del resto que sea la CAF quien realice el estudio de pre-inversión (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018m). Finalmente, Brasil, también, se vio obligado a reaccionar frente a las informaciones difundidas en Bolivia y tuvo que clarificar que no veía el CFBI y el proyecto chileno como incompatibles (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018l). Así no es solo Perú quien consideraba que en ocasiones Bolivia se excedía en su accionar. Sin embargo, algunas de estas actuaciones fueron más exitosas y menos polémicas como se vio anteriormente.

Dicho de otro modo, Bolivia asumió el liderazgo del proyecto, impulsándolo en múltiples instancias y a través de distintos mecanismos, pese a los riesgos que algunas de sus decisiones conllevaban. Además, la manera en la que realizó esto no fue a través de la coordinación y el actuar multilateral con sus socios, sino que prefirió gestionar el proyecto de manera bilateral. En contraste, Perú se muestra dispuesto a respaldar el proyecto y coordinar su accionar con Bolivia, pero no asume el grado de liderazgo, ni los riesgos, que caracterizaron el accionar de este último país.

5.3.- Las consecuencias del liderazgo boliviano

Por supuesto, todo ello tiene implicaciones para la situación del CFBI una vez el gobierno del MAS en Bolivia se ve obligado a dejar el poder en 2019. Dado que la mayoría de los tratados eran de naturaleza bilateral y que Bolivia era el principal impulsor del proyecto dentro de las instancias multilaterales como el GOB, su ausencia habría de conllevar un debilitamiento del CFBI. En ese sentido, Bolivia era tanto el motor del proyecto como el nexo que unía a sus distintos integrantes, no solo físicamente sino diplomáticamente. Esto parece concordar con lo visto en el capítulo 2. De esta manera, aun cuando Bolsonaro tomó el poder en Brasil y optó por un proyecto que el resto de los países veía como excluyente con el CFBI, existían hitos favorables al proyecto como los gabinetes binacionales. Inclusive, si uno se guiase por las notas diplomáticas del Ministerio de Relaciones Exteriores peruanos se puede ver que se celebró una reunión virtual del GOB (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019h, 2019j).

Sin embargo, en el momento en que el gobierno del MAS cae, el proyecto ve disminuido su nivel de importancia internacional. Las pruebas de esto se encuentran en la ausencia de declaraciones, de menciones en gabinetes binacionales y de reuniones plenarias del GOB. Finalmente, la confirmación adicional de esto es dada por el mismo ministro de transportes y comunicaciones peruano quien señala como factores de la paralización del proyecto tanto el desinterés brasileño como los problemas políticos a los que se enfrenta Bolivia (Agencia Reuters, 2020).

Por supuesto, no es posible demostrar del todo esto. Existen causas alternativas aparte de la caída del gobierno del MAS que pueden explicar en un grado mayor o menor esa pérdida de importancia. Algunas de estas causas alternativas son las que han sido estudiadas en los capítulos anteriores: el rol del proyecto chileno y la falta de constancia del interés brasileño. Otras causas no han sido consideradas por escapar al marco de esta investigación como los factores técnicos, económicos y la

pandemia del Covid-19 que implicó un cambio en la política exterior de la mayoría de los países del mundo para concentrarse en la emergencia sanitaria. Por todas estas razones no es posible afirmar plenamente una relación causal entre la pérdida de importancia experimentada por el CFBI y la salida del gobierno del MAS del poder.

Lo que sí es posible es considerar que las consecuencias lógicas de lo antes planteado serían un relanzamiento del CFBI con el regreso al poder del MAS. Es decir, si es que se considera que la actuación de ese gobierno llevó al avance del proyecto y su ausencia llevó a su paralización, es de esperar que la reanudación de sus actividades traiga consigo un renacer del CFBI.

Parece existir evidencia primaria a favor de esto. Por un lado, se tiene que, como se mencionó en el primer capítulo, poco tiempo después del regreso del MAS al poder ocurrió un gabinete binacional en el cual el CFBI fue puesto una vez más en la agenda internacional (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2021). Por otro lado, según el Ministerio de Relaciones Exteriores (2022a) el Grupo Operativo Bioceánico opta por reunirse de nuevo el 27 de junio del 2022 al ser convocados por el gobierno boliviano. Adicionalmente, en esa misma reunión optan por declarar a Bolivia como coordinador del comité ejecutivo durante la gestión 2022-2023, un cargo que será rotativo alfabéticamente. Del mismo modo, acuerdan estudiar la viabilidad técnica, económica, financiera y ambiental del proyecto y reunirse de nuevo en noviembre. Finalmente, siguiendo con la tradición de los anteriores GOB, Bolivia busca impulsar el proyecto ofreciendo compartir unos documentos que afirma prueban la viabilidad del CFBI. Por supuesto, no es posible asegurar que este último intento boliviano de impulsar el proyecto tenga más éxito que los anteriores.

De esta manera, parece posible afirmar tres cuestiones. Primero que Bolivia, y específicamente el gobierno del MAS en ese país, fue el principal impulsor del CFBI (en contraste, el caso peruano parece más personalista y asociado específicamente con Vizcarra). Esto es relevante puesto que explica el éxito moderado de este proyecto en mantenerse en la agenda internacional por toda una década. Segundo, este impulso fue encarnado por una serie de medidas, destacando los memorándums de entendimiento bilaterales, algunas de estas implicaron realizar acciones poco ortodoxas. Tercero, cabe la posibilidad de afirmar que la pérdida de importancia relativa que sufrió el proyecto a finales de la segunda década del siglo XXI se debió, entre otros factores, a la salida del gobierno del MAS.

6.- Conclusiones

Para finalizar esta investigación es posible examinar, una vez más, la hipótesis inicial. Esta establecía que el hecho de que el CFBI no se consolidara durante la segunda década del siglo XXI se explica por la dinámica de exclusión geopolítica entre rutas alternativas por parte de Chile y Bolivia, el interés limitado por parte de Brasil, y el cambio de gobierno en Bolivia quien era el principal impulsor. A continuación, es posible examinar cada uno de estos elementos para ver si la hipótesis se demostró correcta o incorrecta

En lo que refiere a la variable dependiente, es necesario señalar que, si bien el CFBI nunca llegó a consolidarse del todo, su importancia aparentó aumentar continuamente desde su planteamiento inicial hasta el año 2018. En ese sentido, en esa fecha parecía estar camino a su consolidación como demuestran las reuniones realizadas por el grupo operativo bioceánico, el compromiso de los países para impulsar el proyecto, etc. Este hecho hace necesario considerar que factores cambiaron y cuales se mantuvieron constantes para que esta consolidación no se hiciese realidad. En otras palabras, si bien la variable dependiente es correcta, referirse a la no consolidación del CFBI oculta el hecho de que por bastante tiempo el proyecto pareció avanzar por lo que es necesario explicar tanto este avance como que llevó a la ralentización de este.

La hipótesis consideró tres variables independientes. La primera variable independiente puede ser vista en el tercer capítulo que pone el énfasis en estudiar el interés o desinterés de Brasil por el CFBI. Antes de evaluar esto, sin embargo, se estudió la importancia que tenía Brasil para el proyecto, o por lo menos, la importancia que le daban sus potenciales socios, entendiéndose que desde la visión de estos el proyecto no podía realizarse sin Brasil (lo que implica ciertas asunciones sobre el costo y posibles beneficios del proyecto). Sobre su grado de interés, en cambio, lo que se ha encontrado es que el gigante suramericano muestra una renuencia bastante grande al CFBI y una disposición a ser parte de múltiples proyectos bioceánicos. Esta renuencia queda ejemplificada tanto en su comportamiento dentro del grupo operativo bioceánico como en su tardía unión al proyecto.

En lo que respecta a su disposición a ser parte de múltiples proyectos bioceánicos esta queda demostrada tanto por su tiempo en la IIRSA como por su pertenencia simultánea a la FETAB y el proyecto carretero chileno, mientras sostenía conversaciones a nivel ministerial sobre el CFBI. Esto se puede explicar

geopolíticamente por una disposición a evitar depender de una sola salida al Pacífico y por ello de un solo país, o como parte de una dinámica preexistente de competencia de puertos para evitar que tales países pudiesen alinearse contra Brasil. Aunque, finalmente, esta investigación no es capaz de afirmar si en algún momento Brasil tuvo un interés firme por el CFBI, si es capaz de entender que, si es que este existió, fue limitado y se debilitó para finales de la década.

La segunda de estas variables refiere a la lógica de exclusión mutua entre Chile y Bolivia (aunque también se descubrió la existencia de una entre Chile y Perú). A lo largo de esta investigación se ha notado la existencia de esta lógica de exclusión entre dichos países, evidenciada por el hecho de que desde la perspectiva técnica es posible que un proyecto bioceánico incluya a ambos. De hecho, existieron anteriormente proyectos que consideraban a los dos países en simultáneo. No obstante, las malas relaciones políticas entre Chile y Bolivia generan que ambos planteen un proyecto bioceánico que excluya al otro. Esta exclusión es particularmente grave ante las limitadas posibilidades de compatibilidad que los proyectos tienen dado el posible límite a su rentabilidad. Sin embargo, la misma lógica de exclusión ha de ser entendida dentro del marco más grande de las relaciones entre Chile y Bolivia, particularmente de la demanda marítima entre ambos países y el deterioro de las relaciones que acompañó a esta.

En otras palabras, si bien la lógica de exclusión a través del impulso de proyectos alternativos explica parcialmente la evolución del CFBI, esta puede ser aún mejor entendida a través del relacionamiento con un país que pese a no ser parte del proyecto tiene una influencia decisiva en este: Chile. Así, se puede mencionar una serie de dinámicas influenciadas por la relación existente con ese país. Por ejemplo, la competencia entre Perú y Chile por concentrar el comercio marítimo en el Pacífico sur, la lógica de exclusión entre Bolivia y Chile, y el interés de Brasil de tener una salida hacia el Asia a través del norte de Chile (aunque no se opone a tener una por Perú) aún mientras se resiste a tener una que atraviese Bolivia. Así, Chile se consolida como un factor disruptivo.

Por último, se tiene la cuestión de si el cambio de gobierno boliviano implicó una desaceleración para el CFBI. Lo que se descubre al respecto es que Bolivia no solo fue el principal defensor del proyecto, sino que en repetidas ocasiones lo impulsó a través de acuerdos bilaterales (memorándum de entendimiento) y medidas unilaterales (como negociar directamente con la CAF un análisis de viabilidad). Esto

se diferenció del impulso que otros actores favorables al proyecto pudieron dar, como el expresidente Martín Vizcarra, en la profundidad de su compromiso y en el plazo temporal que abarcó su impulso.

En ese sentido, Bolivia demostró no solo una disposición a tomar medidas relativamente fuertes, y diplomáticamente cuestionables (como invitar al resto de países a una cumbre de la cual no era anfitrión), para impulsar el proyecto, sino que se mantuvo constante en este impulso por prácticamente una década. Esto tuvo consecuencias cuando el gobierno del MAS dejó el poder puesto que Bolivia se había probado como el nexo diplomático y no solo físico entre los distintos países. Si bien esta investigación no se vio capaz de demostrar un vínculo de causalidad entre el avance del proyecto y el impulso a este por parte del gobierno boliviano, sí destacó el hecho de que su salida dificultó el proyecto y su regreso pareció revitalizarlo.

A partir de todo lo anterior es posible volver a examinar la hipótesis original y declarar que, si bien puede ser parcialmente correcta, ha de ser matizada. En ese sentido, si bien las tres variables independientes afectan la dependiente, todas tienen pequeños ajustes que sería necesario considerar. De esta manera, se podría plantear, por ejemplo, que el fracaso en la consolidación del CFBI a finales de la segunda década del siglo XXI se explica por la reticencia brasileña al CFBI, con una posible disposición a evitar a Bolivia y su falta de compromiso con un proyecto bioceánico en particular; por la influencia de Chile, quien impulsa proyectos rivales; y porque el impulso boliviano, particularmente expresado a través de memorándums de entendimiento, perdió peso durante la salida del MAS del gobierno. Inclusive a esta afirmación más completa se le podría agregar elementos, como el interés de la sociedad boliviana (demostrado por su prensa) por el proyecto, algo no visto en el resto de los países, las diferencias ideológicas entre los gobernantes brasileños de finales de la década y Morales, y, quizá, la salida del poder del presidente Vizcarra en Perú.

Antes de finalizar, es necesario repetir la advertencia mencionada en la introducción de esta investigación sobre cómo se ha optado deliberadamente por limitar el análisis del CFBI al ámbito político y, por ello, existen factores que no se han considerado pese a que se cree que tienen una influencia directa en la política exterior de los distintos países. Por ejemplo, el costo del proyecto. De la misma manera, se tiene que afirmar que la dependencia de fuentes primarias peruanas, sesga a esta investigación hacia la visión de este país. Por ambos motivos se sugiere realizar una

posterior investigación que abarque tanto áreas no consideradas como perspectivas infrarrepresentadas dentro de esta tesis.

En síntesis, esta investigación ha considerado el Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración al identificarlo como un proyecto importante para la integración regional y preguntarse por qué se encontraba paralizado. La investigación ha permitido revelar que existe un número de variables políticas y geopolíticas que explican este resultado, estos factores trascienden la ideología (nótese que Brasil entra al CFBI con el gobierno de Temer) y hacen necesario considerar otras tendencias. Del mismo modo, la investigación demuestra la importancia que tener una política exterior consistente puede tener en el ámbito internacional. Así, la continuidad de su política exterior le permitió a Bolivia mantener al CFBI en la agenda trilateral por una década y esto le permitió, eventualmente, encontrar un alineamiento de gobiernos favorables al proyecto. Adicionalmente, esta parece ser una política retomada por el gobierno del MAS aun cuando Morales no se encuentra más en el poder. En ese sentido, es interesante cerrar con una reflexión, sobre como cuerpos diplomáticos más institucionalizados como los peruanos y brasileños tuvieron cambios de perspectiva ante los cambios de gobierno (véase el cambio de Perú de la FETAB al CFBI) mientras que Bolivia logró mantenerse consistente, al menos en esta área específica. En conclusión, es necesario analizar una vez más el impacto de la consistencia de la política exterior en el impulso de proyectos como este.

7.- Referencias Bibliográficas

- Adins, S. (2014a). Dinámica y perspectivas de la integración regional sudamericana. *Revista de Ciencia Política y Gobierno*, 1(2), 13–37.
- Adins, S. (2014b). *EL ROL DE BRASIL EN LA INTEGRACIÓN REGIONAL SUDAMERICANA DEL SIGLO XXI (2000-2012)*. PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ.
- Adins, S. (2016). La Ferrovía Transcontinental Brasil-Perú: contexto, efectos económicos y geopolítica. In J. Caillaux, F. Novak, & M. Ruiz (Eds.), *Las Relaciones de China con América Latina y el Ferrocarril Bioceánico Brasil-Perú* (pp. 61–94). Sociedad Peruana de Derecho Ambiental.
- Agencia EFE. (2018, April 28). *Bolivia y Perú trazan una ruta para su integración energética y comercial*. [https://www.efe.com/efe/america/politica/bolivia-y-peru-trazan-una-ruta-para-su-integracion-energetica-comercial/20000035-3600027#:~:text=Bolivia y Perú trazan una ruta para su integración energética y comercial,-EFEDesaguadero \(Bolivia&text=Los president](https://www.efe.com/efe/america/politica/bolivia-y-peru-trazan-una-ruta-para-su-integracion-energetica-comercial/20000035-3600027#:~:text=Bolivia y Perú trazan una ruta para su integración energética y comercial,-EFEDesaguadero (Bolivia&text=Los president)
- Agencia Reuters. (2020). *Proyecto del tren bioceánico está paralizado por desinterés del gobierno de Brasil, según el MTC*. El Comercio. <https://elcomercio.pe/economia/peru/proyecto-del-tren-bioceanico-esta-paralizado-por-desinteres-del-gobierno-de-brasil-segun-el-mtc-peru-bolivia-noticia/>
- Alarcón, J. (2018). *GEOPOLITICA EN EL GOBIERNO DE EVO MORALES (2006-2016)*. UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES.
- Apacla, T. (2017). Corredor económico intercultural: Tren bioceánico Perú – Brasil. *Cultura Viva Amazónica*, 1(2). <http://www.revistas.upp.edu.pe/index.php/RICCVA/article/view/26/18>
- Bhattacharyay, B. N. (2010). Infrastructure for ASEAN Connectivity and Integration. *ASEAN Economic Bulletin*, 27(2), 200–220. <http://10.0.5.75/ae27-2d>
- Boffey, D. (2021). Faster trains and cheaper tickets to boost European rail travel in new strategy. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/world/2021/dec/14/faster-trains-and-cheaper-tickets-to-boost-european-rail-travel-in-new-strategy>
- Bruslé Perrier, L. (2015). *La integración continental sudamericana, inscripción espacial y dispositivo discursivo. Apuntes desde Bolivia, el país de contactos*. <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/ope?url?sid=EBSCO:edspmu&genre=article&issn=15485811&ISBN=&volume=14&issue=2&date=20150722&spage=101&pages=101-127&title=Journal of Latin American Geography&atitle=La integración>
- Bull, B., & Bøas, M. (2003). *Multilateral Development Banks as Regionalising Actors: The Asian Development Bank and the Inter-American Development Bank*. <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/ope>

nurl?sid=EBSCO:edb&genre=article&issn=13563467&ISBN=&volume=8&issue=2&date=20030701&spage=245&pages=245-261&title=New Political Economy&atitle=Multilateral Development Banks as

Carrasquilla, R. S., & Rivero, C. N. (2015). LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES (CAN). THE ANDEAN COMMUNITY OF NATIONS. *Revista de Derecho UNED.*, 16.

<http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/ope/nurl?sid=EBSCO:fua&genre=article&issn=18869912&ISBN=&volume=&issue=16&date=20150101&spage=663&pages=663-683&title=Revista de Derecho UNED&atitle=LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES>

Castro, J. P. (2019). *Las iniciativas bolivianas de inversión en gas, el puerto de Ilo y el CFBI en el periodo 2015-2018: análisis basado en la política exterior del Perú* [ACADEMIA DIPLOMÁTICA DEL PERÚ JAVIER PÉREZ DE CUELLAR].

http://repositorio.adp.edu.pe/bitstream/handle/ADP/114/2019_Tesis_Castro_La_Rosa%2C_Juan_Pablo.pdf?sequence=3&isAllowed=y

Cayetano, M. (2021). Los poderes emergentes en la política internacional de comienzos del siglo XXI: el caso de Brasil como potencia suramericana. *Geograficando*, 17(1). <https://doi.org/10.24215/2346898Xe091>

Chávez Hernández, G. (2019). *Factores que limitan el uso de la carretera Interoceánica Sur en el intercambio comercial entre la región sur del Perú con Brasil y Bolivia* [Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas(UPC)]. <https://doi.org/10.19083/tesis/625689>

Corporación Andina de Fomento. (2000). *Vías para la integración: acción de la CAF en la infraestructura sostenible de suramérica*. Unidad de Publicaciones de la CAF.

Cosiplan. (2017). *Proyectos Ancla de la Cartera del COSIPLAN por Eje de Integración y Desarrollo*. http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/anexo_4_Cartera.pdf

COSIPLAN. (n.d.). *Perú-Brasil-Bolivia*. Retrieved May 7, 2022, from <http://www.iirsa.org/Projects/GruposEje?eje=9&>

De Marchi, B., Morales, H., & Machicado, M. (2018). Bolivia: estrategias viales hacia un “país de contactos.” *Transporte y Territorio*, 18, 202–221.

Draft proposal for a European Partnership under Horizon Europe Transforming Europe's Rail System. (2020). https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/research_and_innovation/funding/documents/ec_rtd_he-partnerships-transforming-europes-rail-system.pdf

Dragneva, R., & Wolczuk, K. (2016). Between Dependence and Integration: Ukraine's Relations With Russia. *Europe-Asia Studies*, 68(4). <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/ope/nurl?sid=EBSCO:bth&genre=article&issn=09668136&ISBN=&volume=68&issue>

=4&date=20160601&spage=678&pages=678-698&title=Europe-Asia Studies&atitle=Between Dependence and Integration

El-Anis, I. (2021). *Transport Infrastructure and Regional Integration in the Middle East*. <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/opednurl?sid=EBSCO:edb&genre=article&issn=00274909&ISBN=&volume=111&issue=1&date=20210201&spage=27&pages=27-53&title=Muslim World&atitle=Transport Infrastructure and Regional Integ>

El Comercio. (2016, November 4). *PPK: En nuestra agenda está el acceso de Bolivia al mar*. El Comercio. <https://elcomercio.pe/politica/gobierno/ppk-nuestra-agenda-acceso-bolivia-mar-146638-noticia/>

Embajada Plurinacional de Bolivia. (2017). *Solicitud de reunion con embajador Hugo de Zela*.

Gómez, G. (2000). *EL PUERTO DE ILO Y LOS CORREDORES BIOCEANICOS COMO FUENTES DE COMERCIO EXTERIOR PARA EL DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL DEL ALTIPLANO BOLIVIANO* [FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y FINANCIERAS]. <https://repositorio.umsa.bo/bitstream/handle/123456789/19436/T-551.PDF?sequence=1&isAllowed=y>

Gray, C. (2014). *Finding out what works: tracking results in the Inter-American Development Bank*. <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/opednurl?sid=EBSCO:edb&genre=article&issn=19439342&ISBN=&volume=6&issue=4&date=20141201&spage=480&pages=480-489&title=Journal of Development Effectiveness&atitle=Finding out what w>

Grupo Operativo Bioceánico. (2017). *Informe de avance*.

Gunther, M., & Nissen, V. (2019). *Impact of Nord Stream 2 on Gas Flows in Europe*. <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=http://ieeexplore.ieee.org/xpl/articleDetails.jsp?arnumber=8916373>

Hilton, G. W. (1963). Public Policy Toward the Extinction of the Railroads. *Transportation Journal (American Society of Transportation & Logistics Inc)*. Win, 3(2). [http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/opednurl?sid=EBSCO:bth&genre=article&issn=00411612&ISBN=&volume=3&issue=2&date=19631201&spage=17&pages=17-26&title=Transportation Journal \(American Society of Transportation & Logi](http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/opednurl?sid=EBSCO:bth&genre=article&issn=00411612&ISBN=&volume=3&issue=2&date=19631201&spage=17&pages=17-26&title=Transportation Journal (American Society of Transportation & Logi)

Ho, S. (2020). Infrastructure and Chinese power. *International Affairs*. , 96(6). <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/opednurl?sid=EBSCO:bth&genre=article&issn=00205850&ISBN=&volume=96&issue=6&date=20201101&spage=1461&pages=1461-1485&title=International Affairs&atitle=Infrastructure and Chinese po>

Hudson, V., & Day, B. (2020). *Foreign Policy Analysis: classic and contemporary*

theory. Rowman & Littlefield Publishers.

Huerta-Goldman ed., J. A., & Gantz ed., D. A. (2021). *The comprehensive and progressive Trans-Pacific Partnership [recurso electrónico]: analysis and commentary*. Cambridge University Press PP - Cambridge.

Inostroza, L., & Bolívar, A. (2004). Corredores bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración subregional. *Análisis Económico*, XIX(41), 153–174. <https://www.redalyc.org/pdf/413/41304107.pdf>

Jones, L., Zeng, J., & Wu, F. (2020). *Understanding China's "Belt and Road Initiative": beyond "grand strategy" to a state transformation analysis. India's Pragmatic Foreign Policy toward China's BRI and AIIB: Struggling for Relative and Absolute Gains*.
<http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/openurl?sid=EBSCO:bth&genre=article&issn=01436597&ISBN=&volume=40&issue=8&date=20190801&spage=1415&pages=1415-1439&title=Third World Quarterly&atitle=Understanding China%27s %27Be>

Lake, D. A. (2013). Theory is dead, long live theory: The end of the Great Debates and the rise of eclecticism in International Relations. *European Journal of International Relations*, 19(3).
<http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/openurl?sid=EBSCO:bth&genre=article&issn=13540661&ISBN=&volume=19&issue=3&date=20130901&spage=567&pages=567-587&title=European Journal of International Relations&atitle=Theory is>

Lampton, D. M. (2018). China and America. *Great Decisions*, 35–46. <https://doi.org/10.2307/26593695>

Lewis, C. M. (2008). Britain, the Argentine and Informal Empire: Rethinking the Role of Railway Companies. *Bulletin of Latin American Research*, 27(s1). <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=bth&AN=31312311&lang=es&site=ehost-live>

Lobos, D., & Frey, K. (2015). *Aproximaciones al rol de los planificadores regionales de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)*. (Spanish).

López Salazar, R. (2021). A dos décadas de la privatización del ferrocarril en México: Los casos de Nuevo Casas Grandes, Chihuahua, y Empalme, Sonora (México). Two Decades After the Privatization of the Railroad in Mexico: The Cases of Nuevo Casas Grandes, Chihuahua and Empalme, So. *Memorias*, May-17(44).
<http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/openurl?sid=EBSCO:fua&genre=article&issn=17948886&ISBN=&volume=17&issue=44&date=20210501&spage=191&pages=191-217&title=Memorias&atitle=A dos décadas de la privatización del ferroc>

Lukin, D., Kolanović, I., & Jugović, T. P. (2021). The importance of cohesion policy for

the development of the railway system of the Republic of Croatia. *Scientific Journal of Maritime Research*, 35(2). <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&bquery=AN+154446563&lang=es&type=0&searchMode=And&site=eds-live&scope=site>

Mações, B. (2018). *Belt and road, a chinese world order [recurso electrónico]* (1st ed. (Ed.)). Hurst & Company PP - London.

Malamud, A. (2003). América Latina: ¿democracias delegativas o presidencialismo concentracionista? *POST Data*, 9, 183–191.

Ministério da Infraestrutura. (2017, March 24). *Brasil, Bolívia, Peru, Paraguai e Uruguai debatem Corredor Ferroviário Bioceânico*. <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/ultimas-noticias/brasil-bolivia-peru-paraguai-e-uruguai-debatem-corredor-ferroviario-bioceanico>

Ministério das Relações Exteriores. (2015, May 19). *Documents signed during the official visit of the Prime-Minister of the People's Republic of China, Li Keqiang, to Brazil – May 19, 2015*. <https://www.gov.br/mre/en/contact-us/press-area/press-releases/documents-signed-during-the-oficial-visit-of-the-prime-minister-of-the-people-s-republic-of-china-li-keqiang-to-brazil-may-19-2015#transport-eng>

Ministério das Relações Exteriores. (2016, February 2). *Declaración a la prensa de la Presidenta de la República, Dilma Rousseff, tras reunión ampliada con el Presidente del Estado Plurinacional de Bolivia, Evo Morales – Brasilia, 2 de febrero del 2016 [Portugués]*. <https://www.gov.br/mre/es/centro-de-contenidos/discursos-articulos-y-entrevistas/presidente-de-la-republica-federativa-de-brasil/discursos/declaracion-a-la-prensa-de-la-presidenta-de-la-republica-dilma-rousseff-tras-reunion-ampliada-con-el-presidente-del->

Ministério das Relações Exteriores. (2017a, October 3). *1º REUNIÃO PLENÁRIA DO GRUPO OPERATIVO BIOCEÂNICO NA BOLÍVIA*. <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/portal-da-estrategia/noticias-gestao-estrategica/1-reuniao-plenaria-do-grupo-operativo-bioceanico-na-bolivia-2>

Ministério das Relações Exteriores. (2017b, December 5). *Actos firmados con ocasión de la visita del Presidente del Estado Plurinacional de Bolivia, Evo Morales*. https://www.gov.br/mre/es/canales_servicio/prensa/notas-a-la-prensa/actos-firmados-con-ocasion-de-la-visita-del-presidente-del-estado-plurinacional-de-bolivia-evo-morales

Ministério das Relações Exteriores. (2019, November 24). *Convocatoria de elecciones generales en Bolivia*. <https://www.gov.br/mre/es/centro-de-contenidos/discursos-articulos-y-entrevistas/presidente-de-la-republica-federativa-de-brasil/discursos/declaracion-a-la-prensa-de-la-presidenta-de-la-republica-dilma-rousseff-tras-reunion-ampliada-con-el-presidente-del->

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2015). *Declaración de Isla Esteves: Encuentro*

Presidencial y Primera Reunión del Gabinete Binacional de Ministros Perú-Bolivia
. <http://www.rree.gob.pe/noticias/Paginas/DC-020-15.aspx>

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2016, November 4). *Declaración de Sucre - Encuentro Presidencial y Segunda Reunión del Gabinete Ministerial Binacional Perú-Bolivia*. <http://www.rree.gob.pe/Noticias/Paginas/DC-026-16.aspx>

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017a). *NOTA L-LAPAZ20171301 (13/10/2017), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en La Paz a la cancillería peruana*.

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017b, May 9). *Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores del Perú y Bolivia*. <https://www.gob.pe/institucion/rree/noticias/4736-reunion-de-ministros-de-relaciones-exteriores-del-peru-y-bolivia>

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017c, September 4). *NOTA N° L-LAPAZ20171120 (4/09/2017), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en la paz a la Cancillería peruana*.

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017d, September 11). *NOTA N° L-LAPAZ20171154 (11/09/2017), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en la paz a la Cancillería peruana*.

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017e, September 18). *NOTA N° L-LAPAZ20171181 (18/09/2017), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en la paz a la Cancillería peruana*.

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017f, September 25). *NOTA L-LAPAZ20171219 (25/09/2017), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en La Paz a la Cancillería peruana*.

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017g, September 28). *Mensaje L-La Paz 28 de setiembre de 2017*.

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017h, October 1). *NOTA L-LAPAZ20171316 (1/10/2017), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en La Paz a la cancillería peruana*.

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017i, October 2). *NOTA L-LAPAZ20171251 (2/10/2017), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en La Paz a la cancillería peruana*.

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017j, November 1). *Declaración de Lima: Encuentro Presidencial y Tercera Reunión del Gabinete Ministerial Binacional Perú-Bolivia*. <https://www.gob.pe/institucion/rree/noticias/4703-declaracion-de-lima>

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017k, December 6). *NOTA L-La Paz20171580 (5/12/2017), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en Brasilia a la*

Cancillería peruana.

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017l, December 6). *NOTA L-La Paz20171583 (6/12/2017), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en Brasilia a la Cancillería peruana.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017m, December 6). *NOTA N° L-BRASILIA20171416 (06/12/2017), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en Brasilia a la Cancillería peruana.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017n, December 27). *[NOTA enviada desde la embajada en Berna el 27 de diciembre de 2017] (27/12/2017), carpeta de notas enviadas desde la embajada peruana en Berna a la Cancillería peruana.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018a, March 12). *Mensaje del 12 de marzo del SUD a la embajada de la Paz.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018b, March 15). *Minutas de la videoconferencia del GOB del 15 de marzo de 2018.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018c, May 17). *NOTA N° L-LAPAZ20180849 (17/05/2018), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en la Paz a la Cancillería peruana.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018d, May 22). *Memorandum DGA a Embajadas 22 de mayo.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018e, May 25). *NOTA L-LAPAZ2018028 (25/05/2018), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en La Paz a la Cancillería peruana.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018f, May 29). *Memorandum DGA a Brasilia 29 de mayo.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018g, May 29). *Memorandum DGA a Embajadas 29 de mayo.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018h, May 30). *Memorandum (DGA) DGA20180356 (30/05/2018).*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018i, June 15). *Minutas reunion de ministros del GOB 15 de junio del 2018.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018j, August 17). *Visita Oficial del Canciller del Perú a La Paz.* <https://www.gob.pe/institucion/rree/noticias/18017-visita-oficial-del-canciller-del-peru-a-la-paz>

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018k, September 3). *Declaración de Cobija: Encuentro Presidencial y Cuarta Reunión del Gabinete Ministerial Binacional Perú-Bolivia.* <https://www.gob.pe/institucion/rree/noticias/18518-declaracion-de>

cobija-encuentro-presidencial-y-cuarta-reunion-del-gabinete-ministerial-binacional-peru-bolivia

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018l, November 14). *Memorandum (DGA) N°DGA00687/2018 (14/11/2018)*.

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018m, December 3). *NOTA L-LAPAZ2018/02290 (03/12/2018), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en La Paz a la Cancillería peruana*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019a, February 1). *DGA2019/00047*.

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019b, February 5). *NOTA L-Brasilia2019/00159. (5/02/2017), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en Brasilia a la cancillería peruana.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019c, February 7). *NOTA N° L-Santiago2019/00121 (07/02/2019), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en Santiago a la Cancillería peruana.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019d, February 11). *NOTA L-ASUNCION2019/00093 (11/02/2019), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en Asunción a la Cancillería peruana.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019e, February 13). *NOTA N° L-Brasilia201900159 (13/02/2019), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en Brasilia a la Cancillería peruana.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019f, February 15). *NOTA L_BAIRES2019/00239 (15/02/2017), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en Buenos Aires a la cancillería peruana.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019g, February 27). *NOTA L-ASUNCION2019/00135 (27/02/2019), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en Asunción a la Cancillería peruana.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019h, March 22). *Minutas de la videoconferencia del GOB 22 de marzo de 2019.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019i, April 9). *NOTA L-ASUNCION2019/00220 (09/04/2019), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en Asunción a la Cancillería peruana.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019j, April 26). *Minutas de la videoconferencia del GOB 26 de abril de 2019.*

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019k, April 26). *NOTA L-ASUNCION2019/00257 (26/04/2019), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en Asunción a la Cancillería peruana.*

- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019l, May 15). *Memorandum (DGA) N° DGA00321/2019 (15/05/2019)*.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019m, June 25). *Declaración de Ilo*. <https://www.gob.pe/institucion/rree/noticias/29777-declaracion-de-ilo>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019n, August 12). *NOTA LA_PAZ2019/01104 (12/08/2019), carpeta de notas enviadas de la embajada peruana en La Paz a la cancillería peruana*.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2021, October 30). *Declaración de La Paz - Encuentro Presidencial y VI Reunión del Gabinete Ministerial Binacional Bolivia - Perú*. <https://www.gob.pe/institucion/rree/noticias/550530-declaracion-de-la-paz-encuentro-presidencial-y-vi-reunion-del-gabinete-ministerial-binacional-bolivia-peru>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2022a, June 15). *Memorandum (DGA) N°DGA00322/2018 (15/06/2018), Minutas Reunión del GOB 27 de junio de 2022*.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2022b, July 7). *MEMORANDUM (L-LA_PAZ) N° L-LAPAZ00892/2022 (07/07/2022)*.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2018a, April 29). *MTC del Perú y Ministerio de Obras Públicas de Bolivia avanzan en proyectos de integración entre ambos países*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/6130-mtc-del-peru-y-ministerio-de-obras-publicas-de-bolivia-avanzan-en-proyectos-de-integracion-entre-ambos-paises>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2018b, June 15). *Perú, Bolivia, Brasil y Paraguay aprueban reglamento que promoverá el corredor ferroviario bioceánico de integración*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/9869-peru-bolivia-brasil-y-paraguay-aprueban-reglamento-que-promovera-el-corredor-ferroviario-bioceanico-de-integracion>
- Mitchell, B., Chambers, D., & Crafs, N. (2011). *How good was the profitability of British railway, 1870-1912?* <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/openurl?sid=EBSCO:edsjsr&genre=article&issn=00130117&ISBN=&volume=64&issue=3&date=20110801&spage=798&pages=&title=The Economic History Review&atitle=How good was the profitability>
- Mohlin, M. (2021). *A Panama Canal for Asia: An analysis of China's role in Cambodia and implications for international security*. <https://doi.org/10.1080/01495933.2021.1912498>
- Molina, F. (2019). *Carta al presidente Vizcarra*.
- Molinari, A., & Patrucchi, L. (2019). LAS TENSIONES DE LA BANCA MULTILATERAL DE DESARROLLO EN AMÉRICA LATINA. In *El Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires* (No. 43). https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/119535/CONICET_Digital_Nro.1

0954ce7-12de-4767-8e4d-2a56e434f50a_A.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Nader, S. A. (2019). Hiperpresidencialismo en la Banca Regional de Desarrollo: el caso de la Corporación Andina de Fomento. *Hyper-Presidentialism in the Regional Development Bank: The Case of the Andean Development Corporation.*, 14(1), 123–134. <http://10.0.129.86/cimexus140106>

Novak, F., & Namihás, S. (2013). *LAS RELACIONES ENTRE EL PERÚ Y BOLIVIA (1826-2013)*. Instituto de Estudios Internacionales (IDEI).

Novak, F., & Namihás, S. (2016). *LA INSERCIÓN DE CHINA EN ALC Y EL PERÚ. SU IMPACTO EN LA RELACIÓN CON LA UE*. Instituto de Estudios Internacionales (IDEI).

Ortiz Morales, C., Miguel Montero, P., & Chaves García, C. A. (2019). Implicaciones del retiro de Colombia de la Unasur: retos en la configuración regional. *Implications of the Withdrawal of Colombia from Unasur: Challenges in the Regional Configuration.*, 29, 197–222. <http://10.0.72.169/16577558.n29.10>

Otele, O. M. (2020). China, region-centric infrastructure drives and regionalism in Africa. *South African Journal of International Affairs.*, 27(4). <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/ope?url?sid=EBSCO:a9h&genre=article&issn=10220461&ISBN=&volume=27&issue=4&date=20201201&spage=511&pages=511-532&title=South African Journal of International Affairs&atitle=China%252>

Oyarzún, L. (2006). *La Agenda Regional y sus Posibles Efectos en la Relación Bolivia-Chile*.

https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/38869363/Oyarzun_2006_Agenda_de_integracion_y_sus_efectos_en_la_relacion_Bolivia-Chile-libre.pdf?1443044507=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DLa_agenda_de_integracion_en_America_d el.pdf&Expires=1656

Padula, R., & Luís Fiori, J. (2016). Brasil: geopolítica e “abertura para o pacífico”. Brazil: Geopolitics and “opening for Pacific”. *Brazilian Journal of Political Economy / Revista de Economia Política.* Jul-, 36(3). <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/ope?url?sid=EBSCO:a9h&genre=article&issn=01013157&ISBN=&volume=36&issue=3&date=20160701&spage=536&pages=536-556&title=Brazilian Journal of Political Economy / Revista de Economia>

Palestini, S., & Agostinis, G. (2018). *Constructing regionalism in South America: the cases of sectoral cooperation on transport infrastructure and energy*. <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/ope?url?sid=EBSCO:edb&genre=article&issn=14086980&ISBN=&volume=21&issue=1&date=20180101&spage=46&pages=46-74&title=Journal of International Relations & Development&atitle=Construc>

Parepa, L.-A. (2020). *The Belt and Road Initiative as continuity in Chinese foreign*

policy.

<http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/opedata/nurl?sid=EBSCO:edb&genre=article&issn=24761028&ISBN=&volume=9&issue=2&date=20201201&spage=175&pages=175-201&title=Journal of Contemporary East Asia Studies&atitle=The Belt and>

Parkinson, J., Armando, J., Castro, M., Capuñay, J., & Vega, M. (2022). *Conferencia Interocepción Ferroviaria Interoceánica Atlántico-Pacífico*. <https://www.facebook.com/Fundacionacademiadiplomatica/videos/532083368281335>

Pavličević, D., & Kratz, A. (2018). Testing the China Threat paradigm: China's high-speed railway diplomacy in Southeast Asia. *Pacific Review*, 31(2). <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/opedata/nurl?sid=EBSCO:a9h&genre=article&issn=09512748&ISBN=&volume=31&issue=2&date=20180301&spage=151&pages=151-168&title=Pacific Review&atitle=Testing the China Threat paradigm%3A Ch>

Perz, S., & Rojas, R. (2020). *Do Infrastructure Improvements for Regional Integration Increase Traffic Volume? The Case of the Inter-Oceanic Highway in the Southwestern Amazon*. <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/opedata/nurl?sid=EBSCO:edspmu&genre=article&issn=15485811&ISBN=&volume=19&issue=2&date=20200328&spage=243&pages=243-264&title=Journal of Latin American Geography&atitle=Do Infrastructu>

Pieck, S. K. (2013). Asphalt Dreams: Road Construction and Environmental Citizenship in Peru. *Development & Change*, 44(5). <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=eih&AN=90180524&lang=es&site=ehost-live>

Primmer, A. (2020). British overseas railway investment and economic development: The Colombian National Railway Company and its impact on the Colombian interior. *Business History*, 24p. <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/opedata/nurl?sid=EBSCO:bth&genre=article&issn=00076791&ISBN=&volume=&issue=&date=20201121&spage=1&pages=1-24&title=Business History&atitle=British overseas railway investment and econo>

Revill, G. (2012). *Railway*. <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/opedata/nurl?sid=EBSCO:edsebk&genre=book&issn=&ISBN=9781861898746&volume=&issue=&date=&spage=&pages=&title=Railway&atitle=Railway&aulast=George Revill&id=DOI:&custid=s5126813&groupid=m>

Ripsman, N. M., Taliaferro, J. W., & Lobell, S. E. (2016). *Neoclassical Realist Theory of International Politics*. Oxford University Press.

Rivas, S., Catena, P., & X, S. (2018, October 30). Bolsonaro y Piñera abordan priorizar corredor bioceánico que excluye a Bolivia. *La Tercera*.

<https://www.latercera.com/politica/noticia/bolsonaro-pinera-abordan-priorizar-corredor-bioceanico-excluye-bolivia/381352/>

Roa, N. (2010). Megaproyectos de transporte: Instituciones, política y gestión técnica de recursos. *Transportation Megaprojects: Institutions, Policy, and Technical Resource Management*, 32, 88–94. <http://10.0.66.28/revinge.32.12>

Sanahuja, J. (2012). Regionalismo post-liberal y multilateralismo en Sudamérica: El caso de UNASUR. In *El regionalismo “post-liberal” en América Latina y el Caribe: Nuevos actores, nuevos temas, nuevos desafíos Anuario de la Integración Regional de América Latina y el Gran Caribe 2012* (pp. 19–72). Coordinadora Regional de Investigaciones Económicas y Sociales.

Sant’Anna, J. A. (1997). *Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur: Transporte terrestre*. BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO DEPARTAMENTO DE INTEGRACIÓN Y PROGRAMAS REGIONALES INSTITUTO PARA LA INTEGRACIÓN DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE Integración En El Sector Transporte En El Cono Sur Transporte Terrestre José Alex Sant’Anna. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Integración-en-el-Sector-Transporte-en-el-Cono-Sur-Transporte-terrestre.pdf>

Santa Gadea, R. (2018). La Franja y la Ruta y el Perú: Visión Estratégica desde la Perspectiva de la Integración Física Sudamericana y la Inserción Competitiva en Asia-Pacífico. In G. Cunhai & C. Mera (Eds.), *La Franja y la Ruta y América Latina: Nuevas Oportunidades y Nuevos Desafíos* (pp. 403–457). China Intercontinental Press y CECLA. <https://www.amazon.com/Franja-Ruta-America-Latina-OPORTUNIDADES/dp/7508539990>

Saraiva, M. G. (2012). *Procesos de integración de América del Sur y el papel de Brasil: los casos del Mercosur y la Unasur*. <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/openurl?sid=EBSCO:edsjsr&genre=article&issn=11336595&ISBN=&volume=&issue=97%2F98&date=20120401&spage=87&pages=&title=Revista CIDOB d’Afers Internacionals&atitle=Procesos de integr>

Satya, L. D. (2008). *British Imperial Railways in Nineteenth Century South Asia*. <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/openurl?sid=EBSCO:edsjsr&genre=article&issn=00129976&ISBN=&volume=43&issue=47&date=20081122&spage=69&pages=&title=Economic and Political Weekly&atitle=British Imperial Railways in>

Silva, A. (2019). Corredor Ferroviário Bioceânico de Integração: Desafios do Canal do Panamá do Século XXI. In *Fórum Universitário Mercosul*.

Skalamera, M. (2018). Revisiting the Nabucco Debacle: Myths and Realities. *Problems of Post-Communism*, 65(1). <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/openurl?sid=EBSCO:a9h&genre=article&issn=10758216&ISBN=&volume=65&issue=1&date=20180101&spage=18&pages=18-36&title=Problems of Post->

Communism&title=Revisiting the Nabucco Debacle

Soto, R. (1999). *CORREDORES BIOCEANICOS: INSTRUMENTOS DE INTEGRACION ECONOMICA Y DESARROLLO SOSTENIBLE EN BOLIVIA*. UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES.

Sydoruk, T., Stepanets, P., & Tymeichuk, I. (2019). *Nord Stream 2 as a Threat to National Interests of Poland and Ukraine*. <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/ope/nurl?sid=EBSCO:edb&genre=article&issn=15824551&ISBN=&volume=19&issue=3%2F4&date=20190701&spage=467&pages=467-490&title=Studia Politica: Romanian Political Science Review&title>

Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas. (2008, May 23). http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/rp_brasilia08_cumbre_unasur_tratado_constitutivo.pdf

Tucci, F. (2018). *EL SOFT POWER DE CHINA EN PERÚ EN LOS AÑOS 2005-2015*. PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ ESCUELA DE POSGRADO.

Undurraga, T. (2015). Neoliberalism in Argentina and Chile: common antecedents, divergent paths. *Revista de Sociología e Política*, 23(55), 11–34. <http://10.0.6.54/1678-987315235502>

van Dijck, P. (2013). *The Impact of the IIRSA Road Infrastructure Programme on Amazonia**The Impact of the IIRSA Road Infrastructure Programme on Amazonia*. <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/ope/nurl?sid=EBSCO:edsebk&genre=book&issn=&ISBN=9780415531085&volume=&issue=&date=&spage=&pages=&title=The Impact of the IIRSA Road Infrastructure Programme on Amazonia&title=The>

Van Klaveren, A. (2013). El análisis de la política exterior: Una visión desde América Latina. In T. Legler, A. Santa Cruz, & L. Zamudio (Eds.), *Introducción a las Relaciones Internacionales: América Latina y la Política Global*. Oxford University Press.

Vilalva, M. (2008). *La infraestructura física y la energía, Dos pilares para la integración regional*. <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/ope/nurl?sid=EBSCO:edsjsr&genre=article&issn=07160240&ISBN=&volume=40&issue=159&date=20080101&spage=161&pages=&title=Estudios Internacionales&title=La infraestructura física y la>

von Hirschhausen, C. (2002). *Infrastructure Development in the Central and Eastern European EU Applicant Countries: On the Road to Europe*. [http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/ope/nurl?sid=EBSCO:bth&genre=article&issn=0343754X&ISBN=&volume=39&issue=10&date=20021001&spage=333&pages=333-338&title=Economic Bulletin \(0343-754X\)&title=Infrastructure Developm](http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/ope/nurl?sid=EBSCO:bth&genre=article&issn=0343754X&ISBN=&volume=39&issue=10&date=20021001&spage=333&pages=333-338&title=Economic Bulletin (0343-754X)&title=Infrastructure Developm)

- Yan, K. (2021). The Railroad Economic Belt: Grand strategy, economic statecraft, and a new type of international relations. *British Journal of Politics & International Relations*. 23(2).
<http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/openurl?sid=EBSCO:sih&genre=article&issn=13691481&ISBN=&volume=23&issue=2&date=20210501&spage=262&pages=262-279&title=British Journal of Politics & International Relations&atitle=>
- Zhu, Z. (2020). Three Levels of U.S.-China Strategic Rivalry. *Brown Journal of World Affairs*. Fall/Winter, 27(1).
<http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=https://resolver.ebscohost.com/openurl?sid=EBSCO:a9h&genre=article&issn=10800786&ISBN=&volume=27&issue=1&date=20200901&spage=119&pages=119-134&title=Brown Journal of World Affairs&atitle=Three Levels of U.S.-Ch>

