

Paradiplomacia en el Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración: El caso del departamento de Moquegua

Paradiplomacy in the Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración: The Case of the Moquegua Department

Cesar Pascual Del Rosario Balladares
Universidad Nacional Federico Villarreal, Perú
ORCID: 0000-0003-4626-600X

Resumen

El ensayo se centra en los intereses geopolíticos del Perú en el proyecto del CFBI, además del papel desempeñado por los actores subnacionales de la provincia de Moquegua en el proyecto. El nivel de investigación es exploratorio, y el objetivo principal es analizar la relación entre la paradiplomacia regional y la formación de rutas terrestres, centrándose en la actividad paradiplomática en el departamento de Moquegua. Se estructura en tres segmentos: el primero aborda el contexto geopolítico-histórico del CFBI, el segundo explora la participación de actores subnacionales en Moquegua en reuniones relacionadas con el corredor ferroviario, y el tercer apartado presenta las conclusiones de la investigación. El proyecto del CFBI es de suma relevancia para impulsar la economía y la integración internacional del sur del Perú. Se concluye que el proyecto del CFBI es de relevancia para la economía y la integración internacional de Moquegua

Palabras clave: Corredor Bioceánico; Integración Regional; Actores Subnacionales; Moquegua; Paradiplomacia

Abstract

The essay focuses on Peru's geopolitical interests in the CFBI project, as well as the role played by subnational actors in the province of Moquegua in the project. The research level is exploratory, and the main objective is to analyze the relationship between regional paradiplomacy and the formation of land routes, with a focus on paradiplomatic activity in the department of Moquegua. The essay is structured into three segments: the first addresses the geopolitical-historical context of the CFBI, the second explores the involvement of subnational actors in Moquegua in meetings related to the railway corridor, and the third section presents the research conclusions. It is concluded that the CFBI project is of great relevance to boost the economy and international integration of southern

Peru. It is concluded that the CFBI project is relevant to the economy and international integration of Moquegua.

Keywords: Bioceanic Corridor, Regional Integration, Subnational Actors, Moquegua, Paradiplomacy.

Introducción

En términos generales, la integración regional, o regionalismo, se refiere a la fusión y mezcla voluntaria de los Estados con sus vecinos. En este proceso, estos Estados tienden a perder ciertos atributos factuales de soberanía al tiempo que adquieren nuevas técnicas para resolver conflictos entre ellos (Haas, 1970). Una de las dimensiones cruciales para el éxito de cualquier intento de integración es la integración física a escala regional. Esta integración física no solo es vital por sus efectos en el crecimiento de diversos vínculos regionales, como los aspectos sociales y comerciales, sino que también puede tomar distintas formas, desde la construcción de puentes y carreteras hasta la implementación de proyectos como gasoductos (Vilalva, 2008).

En última instancia, la integración física regional desempeña un papel fundamental en la promoción de la colaboración y la conectividad en una región. Por ejemplo, los corredores bioceánicos (CB) son reconocidos como políticas de integración regional de infraestructura, que consisten en rutas de comercio, que unen dos océanos, enlazando actividades productivas y servicios (Inostroza & Bolívar, 2004). La región sudamericana¹ ha experimentado una serie de proyectos de infraestructura notables influenciados por consideraciones económicas y políticas diversas entre los Estados de la región. Un claro ejemplo es el proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI), que conectaría los puertos de Ilo, al sur del Perú (Océano Pacífico), y Santos en Brasil (Océano Atlántico) a través de Bolivia, con ramales hacia Paraguay y Uruguay (Maúrtua, 2021).

Los CB, siendo un fenómeno de profunda complejidad, establecen un vínculo vital entre los territorios locales y los mercados globales, implicando una amplia gama de actores e intereses distribuidos en diversas jurisdicciones y niveles de toma de decisiones. La cooperación entre los diversos actores constituye una estrategia para la mejora del desempeño económico y la maximización de oportunidades. Por ello, la colaboración entre los gobiernos locales y regionales en asuntos internacionales contribuyen a la construcción y consolidación de la noción de CB como un espacio estratégico de desarrollo y una

¹ El origen del CFBI se encuentra en la primera década del siglo XXI, cuando se gestó un proyecto de integración de infraestructura con un enfoque en corredores bioceánicos. Estos proyectos tuvieron sus raíces en 1995, cuando el gobierno brasileño estableció una comisión interministerial para recopilar información sobre dichos corredores. En el año 2000, se inició la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), un modelo de interconexión regional que estableció una red de corredores para unir el tráfico marítimo entre el Atlántico y el Pacífico. Actualmente, esta iniciativa se encuentra dentro del Cosiplan, que forma parte de la UNASUR (Álvarez, 2019).

plataforma de proyección internacional, lo que nos lleva al concepto de paradiplomacia.²³ La paradiplomacia abarca las actividades llevadas a cabo por entidades subnacionales en el ámbito de las relaciones internacionales, y recientemente este fenómeno se ha incrementado, lo cual se vincula a los cambios estructurales generados por la globalización, que afectan tanto al sistema global como a las dinámicas internas de los países (Álvarez & Oddone, 2019).

En la actualidad, los gobiernos subnacionales se involucran en acciones internacionales por diversas razones que van desde consideraciones económicas hasta aspectos culturales, de identidad, seguridad y medio ambiente. La interconexión global actual hace que identificar un patrón específico de participación internacional sea un desafío, ya que observamos una mezcla multifacética de motivaciones (Farías, 2014). Es esencial comprender que la práctica de la paradiplomacia adquiere características específicas según el contexto regional en el que se desarrolla. Las peculiaridades territoriales, junto con los intereses y la estructura organizativa de los actores locales en relación con su interacción internacional influyen en la forma en que se gestionan las relaciones exteriores a nivel subnacional (Cornago, 2013). En este escenario, la paradiplomacia se destaca como una herramienta fundamental para la cohesión territorial y como un instrumento político esencial para promover un modelo de desarrollo económico descentralizado y transnacional en los CB (Trebucq, 2022).

Este trabajo se enfoca en el papel desempeñado por los actores subnacionales en la provincia de Moquegua, Perú, en el contexto del proyecto del CFBI. Dado el destacado valor estratégico del proyecto para la provincia de Moquegua, el cual está estrechamente vinculado a los intereses del Estado boliviano, que incluyen una serie de proyectos clave. Entre estos proyectos se encuentran la importación y exportación de gas natural licuado desde Bolivia a través de puertos peruanos, los esfuerzos de fortalecimiento del puerto de Ilo por parte del Estado peruano, y la construcción misma del CFBI.

Sin embargo, el trabajo de tipo exploratorio analiza focalizadamente el proyecto del CFBI. Por ello, la finalidad de esta investigación consiste en conocer los intereses del Estado peruano en torno al proyecto del CFBI; y analizar la participación internacional de los actores subnacionales en el proyecto del CFBI con el objetivo de descubrir elementos que ayuden a comprender la interacción entre la paradiplomacia regional y la formación de rutas terrestres, desde la actividad subnacional del departamento de Moquegua. Para el desarrollo de esta investigación, el trabajo se estructura en los siguientes segmentos: En primer lugar, se explora el contexto geopolítico-histórico del proyecto CFBI, analizando la interacción de los países de Perú, Bolivia y Chile en relación con dicho corredor bioceánico.

² En las relaciones internacionales subnacionales o paradiplomacia se pueden identificar cinco grandes enfoques teóricos, a saber: 1) la perspectiva del actor internacional; 2) la política exterior y los procesos de toma de decisiones; 3) el desarrollo territorial; 4) la integración regional; y 5) la gobernanza. En particular, desde la óptica de la integración regional, se aborda mediante el enfoque neofuncionalista. Este enfoque amplía el espectro analítico al introducir una concepción pluralista de la sociedad, la cual está conformada por intereses en competencia que coexisten a través de arreglos institucionales. De este modo, se reconoce de manera relativa la dinámica tanto de arriba hacia abajo como de abajo hacia arriba en los procesos de integración regional (Oddone, 2016).

Seguidamente se profundizará en la participación de actores subnacionales en la región de Moquegua en diversas reuniones que desempeñaron un papel directo o indirecto con relación al proyecto del CFBI. Entre estos actores destacan el gobierno regional de Moquegua, el Centro de exportación, Transformación, Industria, Comercialización y servicios de Ilo y la Cámara de Comercio de Ilo. Finalmente, el tercer apartado presenta las conclusiones obtenidas a lo largo de esta investigación.

Contexto geopolítico e histórico en torno al CFBI

Desde una perspectiva comercial, la interacción de Bolivia con el mundo se centraba en el puerto de Arica. En la era virreinal, el tramo La Paz-Arica constituía una parte esencial del corredor de La Plata, convirtiendo a Arica en el puerto natural de Bolivia, una situación que se extendió hasta el siglo XX. A pesar de que Perú nunca implementó una política que fomentara que Bolivia utilizara otro puerto en lugar de Arica, el aumento del comercio exterior boliviano en las últimas décadas ha creado nuevas oportunidades. Esto ha llevado a que los puertos peruanos en el sur del país estén considerando aprovechar estas nuevas circunstancias para su propio beneficio^{4,5} (Vidarte & Arias, 2023).

En primer lugar, es fundamental abordar el contexto geopolítico del CFBI, lo cual nos lleva a considerar la competencia portuaria que se gestó entre Perú y Chile en la búsqueda del control de rutas comerciales y corredores marítimos estratégicos a lo largo de su historia (Mercado, 2000). Esta rivalidad no solo se circunscribe a la competición por el predominio en dichas rutas, sino que también abarcó la lucha por convertirse en el epicentro de llegada y partida hacia el Pacífico a través de los CB. Perú y Chile competían por consolidarse como el referente marítimo del Pacífico Sur y de los corredores terrestres que se fueron construyendo en el continente. En esta competencia que parece tener solo a dos países de la región como actores principales, Bolivia se presenta como un país clave.

Tabla 1. Carga boliviana transferida o movilizada por los puertos de Ilo, Matarani, Arica e Iquique entre los años 2020 y 2022 (TM).

	Ilo	Matarani	Arica	Iquique
2022	105.301	144.037	2.800.716	595.923
2021	72.282	100.331	2.969.153	294.773
2020	27.462	80.092	-	-

Nota. Adaptado de Administración de Servicios Portuarios-Bolivia (ASPB, 2023).

En este nuevo contexto, no sorprende que tanto Perú como Chile hayan demostrado un interés particular en contrarrestar las acciones de la otra parte para favorecer las relaciones comerciales con Bolivia. Por ello, mientras las autoridades chilenas, a principios de la década

⁴ Ver en la tabla 1 el aumento de la carga boliviana en el puerto de Ilo.

⁵ Sin embargo, es importante destacar el notable incremento en la inversión, tanto pública como privada, destinada a la modernización de los puertos clave en el sur del país. Según la Autoridad Portuaria Nacional, un organismo público bajo la jurisdicción del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las inversiones en infraestructura portuaria para julio de 2019 ascendieron a la impresionante cifra de 1360 millones de dólares, superando significativamente los 49 millones registrados el año anterior (Andina, 2019).

de los noventa, mejoraron la infraestructura de la carretera Arica-La Paz y los puertos de Arica, Iquique y Antofagasta, además de otorgar la concesión del ferrocarril Arica-La Paz a una empresa boliviana, Perú también tomaba medidas para equilibrar estas iniciativas. Esto incluyó la concesión a Bolivia de una zona franca y una franja costera, Boliviamar, en Ilo, con una concesión de 99 años, así como la construcción de nuevas carreteras que conectaran Ilo con La Paz (Bitar, 2011).

Por lo demás, la relación de competencia al respecto se registra menos en términos de mercados continentales a ser ganados matizada por esporádicos arreglos, como el acuerdo de preferencias arancelarias entre Perú y Chile poco tiempo después de la independencia, que en la competencia portuaria entre Valparaíso y el Callao Esa línea de competencia, que perdura hasta hoy, fue dramáticamente intensificada por los requerimientos de expansión económica y territorial chilena en la segunda mitad del siglo XIX. De allí que la competencia peruano-chilena en el Pacífico derivara y se mantuviera después (Vidarte & Arias, 2023).

Por otro lado, es importante destacar la competencia entre Perú y Chile para posicionarse como puntos estratégicos de entrada y salida hacia el Pacífico mediante la creación de CB. Estos corredores tienen como objetivo integrar la región de Asia-Pacífico con los países de América del Sur, especialmente aquellos ubicados en la costa del Pacífico. En este contexto, se hace evidente el conflicto entre Bolivia y Chile, que se desencadenó a raíz de la demanda presentada en 2013 por el gobierno de Evo Morales ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya. La demanda buscaba que Chile negociara una solución soberana para el acceso al mar por parte de Bolivia. El fallo de 2018 ratificó la posición de Chile, pero la reivindicación boliviana persiste, lo que ha generado un clima de tensión y desconfianza que dificulta las posibilidades de un diálogo político entre ambas naciones.

En enero de 2014, Evo Morales anunció la intención de que el CFBI tuviera un enlace bioceánico que conectaría con Perú. Sin embargo, la situación del CFBI dio un giro en 2018 con la llegada al poder de Jair Bolsonaro en Brasil. El gobierno chileno aprovechó las diferencias entre Bolivia y Brasil ‘para involucrar al gigante sudamericano, junto con Argentina y Paraguay, en la construcción de CB que pudieran iniciar o concluir en puertos chilenos^{7,8}. Esta idea no era novedosa, ya que a principios del siglo XXI se había contemplado una ruta que enlazaba los puertos de Arica o Iquique con Santos, cruzando por territorio boliviano. Sin embargo, la administración boliviana bajo Morales optó por descartar esta opción a favor de un puerto peruano en ese entonces (Silva, 2019).

En vista de lo ocurrido en Bolivia, estamos enfrentando un nuevo escenario en el siglo XXI donde los intereses de Perú y Chile compiten por convertirse en el punto de partida de los productos bolivianos, en especial el gas boliviano. Los beneficios potenciales

⁶ Las diferencias surgieron por la tendencia política de Jair Bolsonaro frente a Evo Morales.

⁷ El proyecto tiene una longitud de 2.945 kilómetros, y la propuesta de su ruta comenzará en Campo Grande y Puerto Murтинho en Brasil, pasará por Carmelo Peralta, Mariscal Estigarribia y Pozo Hondo en Paraguay, continuará a través de Misión La Paz, Tartagal, Jujuy y Salta en Argentina, y finalmente llegará a los puertos de Antofagasta, Mejillones e Iquique en Chile a través de Sico y Jama (Gatica, 2022).

⁸ En este contexto, la sociedad boliviana percibió el proyecto chileno como una amenaza. Y por el lado peruano, en representación de la Organización Regional Cívica en Defensa y Desarrollo Portuario Industrial del Puerto de Ilo y Proyecto de Inversión en Estrategias Sur de la región Moquegua, se comunicó directamente con el presidente Vizcarra. En su mensaje, Molina expresó que el proyecto chileno constituía un ataque directo al proyecto original y, en consecuencia, instó al presidente a asegurar la continuidad del CFBI (Molina, 2019, como se cita en Diez, 2023).

que un proyecto de esta envergadura podría aportar al sur de Perú y el norte de Chile son de suma importancia para ambos países. Por ende, no sorprende que, en este contexto de rivalidad entre Perú y Chile, el gobierno peruano haya empleado todos los recursos a su alcance para evitar que el gas se exporte a través de un puerto en suelo chileno (Fernández, 2007).

Resulta evidente el interés chileno por “convertir el eje Arica-Iquique en el de exportación a la Cuenca del Pacífico del comercio del Mercosur y de Bolivia”; mientras que, desde la perspectiva peruana y boliviana, el corredor que atraviesa sus respectivos países no solo constituye la mejor opción, sino también contaría con un mayor avance en las gestiones y los trabajos preparatorios en comparación con cualquier otra propuesta de CB en el subcontinente (Vidarte & Arias, 2023).

El aspecto político tuvo una mayor importancia para Bolivia, que decidió escoger al puerto de Ilo como salida de sus productos a través del proyecto del CFBI, principalmente por conflictos con Chile descritos previamente (caso ante la corte de la Haya). Además, los constantes encuentros entre los Estados peruano y boliviano por concluir este proyecto y los intentos por mejorar cuantitativa y cualitativamente el puerto de Ilo han tenido como resultado el puerto peruano como la mejor opción para Bolivia.

Paradiplomacia en el CFBI

Situación comercial de Moquegua

La ciudad de Moquegua se encuentra dividida en tres provincias: Mariscal Nieto, General Sánchez Cerro e Ilo, lo que engloba un total de 20 distritos. De manera destacada, en Moquegua se encuentra el Puerto de Ilo, localizado en la provincia de Ilo, el cual se distingue por su estratégica ubicación y es ampliamente reconocido como uno de los puertos con más promisorias perspectivas en la región sur del país

En el año 2022, Moquegua aportó el 2% al Valor Agregado Bruto (VAB) nacional, situándose en el undécimo lugar en términos de contribución al valor agregado a nivel nacional (Banco Central de Reserva del Perú [BCRP], 2023). Esto indica que Moquegua juega un papel relevante en la economía del país. Durante el período entre 2013 y 2022, la región de Moquegua experimentó un crecimiento promedio anual del VAB del 2,9%. Esto significa que la economía de Moquegua creció a un ritmo ligeramente superior al promedio nacional, que fue del 2,8% en el mismo período (BCRP, 2023)

En cuanto a su economía portuaria, según los datos proporcionados por la ENAPU (Empresa Nacional de Puertos), el Terminal Portuario de Ilo experimentó un notorio crecimiento en la movilización de carga. Durante el año en cuestión, se gestionaron un total de 648,000 toneladas métricas de carga, lo que representa un incremento del 11.2% con respecto al año anterior. Este aumento del 11.2% en la movilización de carga, junto con la atención a 145 naves, constituye un indicador positivo de la actividad portuaria en la región, sugiriendo un posible aumento en el comercio o la demanda de servicios de transporte marítimo en la zona (BCRP, 2023)

Es esencial resaltar que, en el año 2022, la carga boliviana movilizada a través del puerto de Ilo alcanzó las 105,000 toneladas cortas, lo que subraya la importancia de los productos bolivianos para el Perú (ASPB, 2023). Esto adquiere un significado especial en el contexto del CFBI, ya que la construcción de una vía férrea impulsaría el comercio boliviano, proporcionando una conexión directa al océano Pacífico. Debido a la ubicación estratégica de su geografía en la costa peruana desempeña un papel crucial en la realización de este propósito. Por lo tanto, la construcción del CFBI se vuelve esencial para permitir que productos bolivianos, principalmente, son de gran importancia como el gas natural⁹, para que tengan un acceso eficiente a los mercados internacionales a través de este puerto.

Participación paradiplomática en Moquegua

Como hemos mencionado anteriormente, debido a su ubicación geográfica, para la región de Moquegua el proyecto del CFBI se posiciona como un factor estratégico para el desarrollo económico y la vinculación internacional. Los determinantes que inciden en la relevancia de la propuesta están abocados al perfil portuario y como una zona de llegada y salida de los productos de Bolivia y Brasil¹⁰. El perfil portuario de la región de Moquegua con el puerto de Ilo y el aumento sostenido en la demanda de productos bolivianos, como el gas, por parte de los mercados asiáticos orientales, alinearon los intereses empresariales y articularon una posición favorable al fortalecimiento del CFBI (Castro, 2019). Por lo que el sector privado fue quien inicialmente comenzó a delinear una estrategia geoespacial en el marco del CFBI. En este sentido, los aportes del Centro de exportación, Transformación, Industria, Comercialización y servicios de Ilo (Ceticos Ilo), han sido significativos y han otorgado una base de información respecto a las oportunidades y desafíos de la participación de la provincia en el proyecto del CB.

Esta iniciativa no solo buscó fortalecer la infraestructura portuaria, sino también fomentar la integración subnacional. Los compromisos asumidos por el gobierno provincial en la región sur reflejan claramente que la estrategia asociada al CFBI se erige como una alternativa convergente con el imaginario de desarrollo e internacionalización de Moquegua. La ubicación geográfica estratégica, el perfil portuario desarrollado y el traslado del centro gravitacional del comercio mundial hacia la cuenca del Pacífico son factores ineludibles para su configuración.

En este sentido, con el objetivo de impulsar el CFBI, la Cámara de Comercio e Industria de Ilo organizó la primera reunión empresarial internacional, denominada “Foro de integración logística entre Ilo-Perú y Bolivia”, el 23 de enero de 2019. Este evento contó con la presencia de diversas autoridades peruanas y bolivianas. Entre los asistentes se encontraban Zenón Cuevas, Gobernador Regional de Moquegua; Gerardo Carpio, alcalde provincial de Ilo; Mario Mantilla, congresista por la región de Moquegua; David Herrada,

⁹ El gas natural, fuente de energía limpia destaca por ser una alternativa económica frente al petróleo y el carbón, beneficiando a naciones que buscan recortar gastos energéticos. Además de esencial en la actual economía global.

¹⁰ La importancia de este proyecto se vio reflejada en un proyecto de Ley presentado el año 2020, que pretende declarar de interés nacional la ejecución e incorporación del tramo Juliaca - Puno – Desaguadero en el proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (Congreso de la República del Perú, 2020). Además, el 17 de junio del año 2021, el Pleno del Congreso de la República del Perú aprobó el proyecto de Ley N°07340/2020-CR, donde se declaró como de interés nacional y necesidad pública la construcción del Mega puerto de Ilo (El Comercio, 2021).

cónsul de Bolivia en Ilo; y Senobio Claros, alcalde de Puerto Villarroel de Cochabamba. También estuvieron presentes Ángel Bottino, director de ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; Gaspar Flores y Corinne Flores, presidentes de las Cámaras de Comercio de Moquegua y Tacna respectivamente; y Javier Bellot, presidente de la Federación de Entidades Empresariales Privadas de Cochabamba. Durante el foro se presentó el progreso del megaproyecto, que tendría una extensión total de 3.700 kilómetros y requeriría una inversión estimada de US\$ 7.5 millones en Perú. Como parte del compromiso con este proyecto, las autoridades firmaron una carta que fue enviada al expresidente Martín Vizcarra, solicitando su apoyo para la consolidación del CFBI (Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios, 2019).

También se destaca que, en los últimos años, los foros y encuentros entre los Estados de Perú y Bolivia, han servido para articular posiciones y establecer un debate profundo sobre la magnitud de la obra del corredor con la participación de diversos sectores. Estos son los gabinetes binacionales, que son una herramienta de la política exterior dirigida al reforzamiento de las relaciones bilaterales. En el caso de Perú y Bolivia se han llevado a cabo 6 encuentros. Aunque las reuniones en los gabinetes binacionales son encuentros de alto nivel, en estas reuniones estuvieron presentes representantes del gobierno local y regional de Moquegua, dado que la relevancia de este proyecto es fundamental para la región sur.

En el primer encuentro, el tema del corredor ferroviario se mencionó como prioritario (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2015). 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). En el tercer Gabinete Binacional Perú-Bolivia, se vuelve a destacar los aspectos positivos del CFBI (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017). En esa línea, en el cuarto Gabinete Binacional en setiembre reafirmaron la importancia estratégica del proyecto 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, 2018). 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, 2019). El 30 de octubre del 2021, fecha en la que se celebró el VI Gabinete Binacional Perú-Bolivia, se mencionó 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)¹¹. Esto confirma la tendencia a mencionar la temática en cada reunión de los gabinetes binacionales Perú-Bolivia.

Conclusiones

La ubicación geográfica estratégica de la región de Moquegua y su puerto de Ilo han convertido al proyecto del CFBI en un factor crucial para el desarrollo económico y la

¹¹ De hecho, se puede explicar la falta de una declaración en 2020 por la pandemia global que dominó las prioridades internacionales ese año.

integración internacional de la región. La creciente demanda de productos bolivianos, en particular el gas, por parte de los mercados asiáticos ha impulsado la consolidación de una posición favorable hacia el CFBI.

A pesar de que los puertos chilenos han demostrado una mayor predisposición para manejar la carga boliviana desde una perspectiva comercial, las consideraciones políticas, especialmente los conflictos pasados con Chile y el caso ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya, llevaron a Bolivia a elegir el puerto de Ilo como punto de salida de sus productos. La constante cooperación entre los gobiernos de Perú y Bolivia ha fortalecido la posición del puerto peruano como la opción preferida para la conclusión de este proyecto.

El desarrollo del CFBI representa un proyecto de gran trascendencia estratégica que ha empezado a tomar forma gracias al impulso del sector privado y a la cooperación entre las autoridades de Perú y Bolivia. La participación de diversos actores subestatales y empresariales en diversas reuniones subraya la importancia que el CFBI tiene para la región. Es fundamental destacar que la organización del “Foro de Integración Logística entre Ilo-Perú y Bolivia” en enero de 2019 marcó un hito significativo en la promoción y el avance de este proyecto en el contexto subregional.

Finalmente, el CFBI persiste como un tema de vital relevancia en la agenda de las relaciones bilaterales entre Perú y Bolivia. Cabe resaltar que la participación de representantes del gobierno local y regional de Moquegua en los Gabinetes Binacionales resalta la importancia esencial que el CFBI tiene para la región. Su desarrollo potencial promete tener un impacto significativo tanto en la integración económica como en la cooperación, consolidando aún más su posición como un proyecto de gran envergadura en la geopolítica de la región sur.

Conflicto de intereses

Los/as autores/as declaran que no existe conflicto de intereses relacionado con la publicación de este artículo.

Financiación

No aplica.

Consideraciones éticas

No aplica.

Disponibilidad de los datos/materiales

No aplica.

Autoría CRediT

No aplica

Declaración de originalidad

Los/as autores/as declaran que este manuscrito es original, no ha sido publicado previamente y no se encuentra en evaluación simultánea en otra revista.

Autor/a de correspondencia

Cesar Pascual Del Rosario Balladares. Universidad Nacional Federico Villarreal, Perú.

cesar.delrosario@unmsm.edu.pe

Referencias

Administración de Servicios Portuarios-Bolivia. (2023). *Memoria Anual 2022*. <https://n9.cl/6fy0w>

Alvarez, M., & Oddone, N. (2019). La creciente importancia de la paradiplomacia en América latina: Motivos para su abordaje académico y su vinculación con las fronteras. *Aldea Mundo*, 24(47), 8-13.

Andina. (2019, 14 de octubre). *Puertos: Compromiso de inversiones asciende a los US\$ 2,636 millones*. <https://n9.cl/6jxld>

Banco Central de Reserva del Perú. (2023). *Caracterización del departamento de Moquegua*. <https://n9.cl/231gaplcbp>

Bitar, S. (2011). *Un futuro común. Chile, Bolivia, Perú. El norte de Chile en el siglo XXI*. Aguilar.

Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios. (2019). *Reporte regional*. <https://n9.cl/fpoh5j>

Castro, J. C. (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* [Tesis de maestría, Academia Diplomática del Perú Javier Pérez de Cuellar]. Repositorio institucional de la Academia Diplomática del Perú Javier Pérez de Cuellar. <https://n9.cl/1t8iw>

Cornago, N. (2013). *Plural diplomacies: Normative predicaments and functional imperatives* [Diplomacias plurales: Predicamentos normativos e imperativos funcionales]. Martinus Nijhoff Publishers.

Diez, C. G. (2023). *El Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI) en la agenda común de Bolivia, Brasil y Perú durante la segunda década del siglo XXI*. Repositorio institucional de la Pontificia Universidad Católica del Perú. <https://n9.cl/orhh9>

El Comercio (2023, 17 de junio). Congreso da luz verde para la construcción del megapuerto de Ilo. <https://n9.cl/azepd>

- Farías, J. (2014). La paradiplomacia y la construcción de sus bases teóricas. *CONfines*, 10(19), 159-164.
- Fernández, G. (2007). Una mirada a las relaciones Bolivia-Chile-Perú. En *Hacia la construcción de agendas conjuntas: Bolivia-Chile* (pp. 59-79). Friedrich Ebert Stiftung.
- Haas, E. B. (1970). The Study of Regional Integration: Reflections on the Joy and Anguish of Pretheorizing. *International Organization*, 24(4), 606-646. <https://doi.org/10.1017/S0020818300017495>
- Inostroza, L., & Bolívar, A. (2004). Corredores bioceánicos: Territorios, políticas y estrategias de integración subregional. *Revista Análisis Económico*, 19(41), 153-174.
- Maúrtua de Romaña. (2021). *Apuntes para la política exterior peruana*. CIAC Ediciones.
- Mercado, E. (2000). La guerra de puertos del siglo XXI. Una nueva competencia peruano-chilena: La ferrocarril Bayóvar-Saramiriza y/o Bayóvar- Pucallpa. *Política Internacional*, 59-60.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2015, 23 de junio). *Declaración de Isla Esteves: Encuentro Presidencial y Primera Reunión del Gabinete Binacional de Ministros Perú-Bolivia* [Comunicado de prensa]. <https://n9.cl/eemtn>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2016). *Declaración de Sucre—Encuentro Presidencial y Segunda Reunión del Gabinete Ministerial Binacional Perú-Bolivia* [Comunicado de prensa]. <https://n9.cl/8xk4b>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019, 25 de junio). *Declaración de Ilo*. <https://n9.cl/m1rup>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2021, 30 de octubre). *Declaración de La Paz—Encuentro Presidencial y VI Reunión del Gabinete Ministerial Binacional Bolivia—Perú* [Comunicado de prensa]. <https://n9.cl/od4gh>
- Oddone, N. (2016). La paradiplomacia desde cinco perspectivas: Reflexiones teóricas para la construcción de una comunidad epistémica en América Latina. *Relaciones Internacionales*, 89(2), 47-81. <https://doi.org/10.15359/ri.89-2.2>
- Congreso de la República del Perú (2020). Proyecto de Ley que declara de interés nacional la ejecución e incorporación del tramo Juliaca – Puno – Desaguadero en el Proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Central Perú – Bolivia Brasil. Número 5717/CR. <https://n9.cl/81zdh>
- Silva, A. C. (2019, 25-27 de setiembre). Corredor Ferroviário Bioceânico de Integração: Desafios do Canal do Panamá do Século XXI. En XVII Congreso Internacional América Latina: Resgatar a Democracia: Repensar e Integração, Foz do Iguaçu, Brasil. <https://n9.cl/xuxas>
- Trebucq, F. (2022). Paradiplomacia en el corredor bioceánico central: el caso de la provincia de Córdoba. *Trabajo de Investigación en Paradiplomacia*, (1), 46-57.
- Vidarte, O., & Arias, L. (2023). Perú, Bolivia y Chile en el siglo XXI: Hacia un enfoque trinacional en política exterior. En *La dinámica trinacional entre Perú, Bolivia y Chile: De la competencia a la cooperación*. Fondo Editorial Pucp.

- Vilalva, M. (2008). La infraestructura física y la energía: Dos pilares para la integración regional. *Estudios Internacionales*, 40(159), 161-169. <https://doi.org/10.5354/0719-3769.2008.13926>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017, 01 de setiembre). *Declaración de Lima: Encuentro Presidencial y Tercera Reunión del Gabinete Ministerial Binacional Perú-Bolivia* [Comunicado de prensa]. <https://n9.cl/a9xep>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018, 03 de setiembre). *Declaración de Cobija: Encuentro Presidencial y Cuarta Reunión del Gabinete Ministerial Binacional Perú-Bolivia* [Comunicado de prensa]. <https://n9.cl/74gp7>
- Gatica, C. (2022, 24 mayo). *El corredor bioceánico entre Porto Murinho y los puertos del norte de Chile*. El Mostrador. <https://n9.cl/l21m5>
- Álvarez, Á. (2019, 9-11 de octubre). *Corredores bioceánicos y reordenamiento del territorio en Argentina* [Presentación de escrito]. VII Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas y XXI Jornadas de Geografía de la UNLP, La Plata, Argentina.

PRIUS – Revista de Derecho y Ciencia Política no se hace responsable por las opiniones, enfoques, interpretaciones o conclusiones expresadas en los artículos publicados. El contenido de cada trabajo es de exclusiva responsabilidad de sus autores y autoras y no refleja necesariamente la posición institucional de la revista ni de la entidad editora.



Cómo citar: Del Rosario Balladares, C. P. (2025). Paradiplomacia en el Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración: El caso del departamento de Moquegua. *PRIUS: Revista de Derecho y Ciencia Política*, 3(1), 2506.