

Pedro
Barrientos Felipa*
Universidad Nacional
Mayor de San Marcos, Perú

Efecto de la carretera Interoceánica en el comercio internacional de Perú y Brasil¹

Recibido: 7 de agosto de 2012

Concepto de evaluación: 10 de octubre de 2012

Aprobado: 26 de octubre de 2012

Artículo de Reflexión

RESUMEN

La integración es una actividad constante de todo proceso comercial. La eliminación de las barreras comerciales entre los países permiten obtener provecho de sus ventajas comparativas y, así, fortalecer su posición en el comercio internacional. En esas circunstancias, se inscribe la relación de la carretera Interoceánica, integrada por Perú y Brasil. En ese sentido, el objetivo central de este documento es explicar la influencia de la carretera Interoceánica como parte de un proceso de integración económica, en el cual los grandes mercados tradicionales entran en un proceso de contracción y, por lo tanto, los países proveedores, con menor capacidad de negociación internacional, tienen que buscar mecanismos que les permitan obtener ventajas en dicho proceso. El artículo parte de los resultados de una investigación de carácter cualitativo, sustentada en la bibliografía de investigadores relacionados con los temas de integración económica y de la carretera Interoceánica.

Palabras clave: carretera interoceánica, comercio internacional, marketing internacional.

Clasificación JEL: M31, M16

Effect of interoceanic highway in international trade of Perú and Brasil

ABSTRACT

Integration is an ongoing activity of any commercial process. The elimination of trade barriers between countries allows to gain from their comparative advantages and strengthen its position in international trade. In these circumstances, is entering the relationship of the Inter-oceanic Highway, built by Peru and Brazil. The objective of this document is to explain the influence of inter-oceanic highway as part of a process of economic integration, in which the major traditional markets, enter into a process of contraction and thereby the countries with less bargaining power internationally have to find mechanisms to enable gain advantage in this process. The article is based on the results of a qualitative research, based on the research literature related to the issues of economic integration and inter-oceanic highway.

Keywords: inter-oceanic highway, international trade, international marketing.

JEL Classification: M31, M16

*Economista. Magíster en concentración en marketing de la Universidad del Pacífico, Lima, Perú; candidato a doctor en Administración de Negocios Globales en la Universidad Ricardo Palma, Lima, Perú. Profesor principal de la Facultad de Ciencias Económicas y Miembro del Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, Perú.
Correo electrónico: pbarrientosf@unmsm.edu.pe.

¹ Para la realización del presente artículo, en lo que corresponde al trabajo de campo y entrevistas, agradezco el apoyo de mis alumnos del Curso Investigación de Mercado 2011 –II.

INTRODUCCIÓN

La integración es una actividad constante de todo proceso comercial. La eliminación de las barreras comerciales entre los países es un incentivo para que esto ocurra. De esta manera, los países pueden obtener provecho de su ventaja comparativa y, así, fortalecer su posición en el comercio internacional. Es en estas circunstancias que se inscribe la relación de la carretera Interoceánica, la misma que integra Perú con Brasil y viceversa. La citada carretera, que es construida como parte de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), en el caso de Perú ha optado por denominarse, en la parte que le corresponde, como carretera Interoceánica.

Brasil es una potencia económica mundial, con un proceso en crecimiento sostenible, lo cual favorece al Perú por su cercanía geográfica. En ese sentido, esta oportunidad comercial, en cuanto al volumen de habitantes y la mejora económica de las familias, debe ser aprovechada, especialmente, en el caso de los productos agrícolas. Para Brasil la carretera Interoceánica también es una oportunidad, pero distinta a la del Perú; representa una salida adicional para llegar a los mercados asiáticos, ya que sus volúmenes de producción son significativos. De lo que produce solo una pequeña parte de la producción exportable brasileña se queda en el mercado peruano, el resto es para los mercados asiáticos. Lo anterior, puede hacerlo gracias al nivel industrial alcanzado, pues es la sexta potencia económica mundial.

Considerando lo expuesto, el objetivo central de este documento es explicar la influencia de la carretera Interoceánica como parte de un proceso de integración económica que, en los momentos actuales, en donde los grandes mercados tradicionales entran en un proceso de contracción y, por lo tanto, los países proveedores cuentan con menos capacidad de negociación internacional, tiene que buscar mecanismos que le permitan obtener ventajas en el proceso. Los países tienen una necesidad urgente de integrarse para aprovechar las oportunidades que entre ellos se pueden generar.

La globalización, en su búsqueda de hacer más eficientes a los países y sus empresas, va por el camino de la integración como una de las soluciones para el crecimiento económico. La carretera Interoceánica va por ese camino. Esta es, de por sí, un complejo vial que permite la comunicación de dos océanos: Pacífico y Atlántico, siendo un medio que permite acceder a nuevos mercados y, por lo tanto, a nuevas oportunidades.

El artículo parte de la elaboración de los resultados de una investigación de carácter cualitativo, para el Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM). Para su desarrollo, la investigación exigió que se llevara a cabo una búsqueda bibliográfica de investigadores relacionados a los temas de integración económica y, también, acerca de la carretera Interoceánica, aunque de esta última la información todavía es limitada. A lo anterior, sumamos entrevistas (información primaria) a personas expertas y relacionadas al tema por exponer.

El artículo inicia con una exposición acerca de la importancia que tiene la integración entre los países. Se detallan los esfuerzos que hace Latinoamérica para integrarse, realizando una breve descripción de los tres principales procesos de integración que ocurren y de los cuales Perú es uno de los participantes. También, se añade el proceso de integración que se está llevando a cabo entre Brasil y Perú. En una segunda parte, se describe lo que representa Brasil en la actualidad y la potencialidad que tiene para Perú, esto es, una relación comercial que va en crecimiento para ambos países, considerando los distintos niveles de desarrollo industrial y agrícola. Luego, el tercer título tiene como contenido la identificación de lo que es IIRSA, así como lo que implica la carretera Interoceánica, la cual, por su gran envergadura y nivel de inversión, representa determinados beneficios, así como determinados costos que se tienen que asumir en el campo ambiental, social y económico. Para esta tercera parte, hemos acudido a la opinión de los expertos en el tema, considerando lo específico y especializado que es el tema. Finalmente, se termina con la presentación de las conclusiones y

recomendaciones, las cuales se obtienen del trabajo de gabinete y de campo.

LA INTEGRACIÓN COMO UN PROCESO

El significado de la integración económica y el Perú

La primera década del siglo XXI es una plataforma para que muchos países consideren la integración económica como un elemento para mejorar su flujo comercial: una mejor manera de aprovechar sus propias ventajas para penetrar nuevos mercados y permitirse el acceso a productos novedosos. Es una búsqueda de ganar-ganar: ganan los importadores, ganan los exportadores, y las ventajas de cada país son maximizadas en esta relación. Tal como explica Guinart (2008, p. 3): “la integración económica implica un trato diferenciado para los países miembros, en comparación con los países no miembros”.

La cuestión de la integración económica no es un tema simple, porque hay que tener en cuenta que no todos los países mantienen iguales posibilidades para su desarrollo. Entonces, conviene pensar en términos de su diferenciación y de sus distintos ritmos de crecimiento y niveles de bienestar. Según afirma De la Rosa (2005, p. 180): “A lo largo de la historia económica pueden haber ocurrido varias experiencias globalizadoras y de integración económica, pero existe la probabilidad de que esta etapa histórica sea la primera en donde convergen globalización e integración”. Acosta (1996, p. 9) expone un punto a considerar muy importante: “la integración económica internacional es un medio, no un fin”. A su entender los procesos de integración se forman, en parte, por razones políticas; de ahí que no puede dejarse de lado el elemento político como uno de los factores para entender el progreso de la integración económica.

También debe tomarse en cuenta lo que expresa Aquino (2001, p. 76), considerando al Perú como un país que puede, y debe, sacar provecho

de la integración, lo cual puede ser generalizado para cualquier país ante la decisión política de iniciar un proceso de tales características. Es decir, Aquino considera –y hay que estar de acuerdo– que si se van a desarrollar tratados de integración también tiene que elaborarse una estrategia para obtener provecho como país:

...para que esto resulte beneficioso para el Perú se requiere que el país desarrolle una estrategia que le permita aprovechar los nuevos mercados que se nos abren. Si no tenemos que vender, no aprovecharemos los nuevos mercados. Para eso debemos crear nuevos productos y no seguir vendiendo lo mismo, esto es, materias primas. Si no hacemos eso no podremos sacar ventaja a los procesos de integración.

Hoy la competencia económica tiene, inevitablemente, un carácter mundial o internacional, por lo que no es posible que un país pueda proponerse un modelo de economía cerrada (cero importaciones, cero exportaciones). La política económica internacional es, por tanto, un asunto que le interesa y le compete al país en su conjunto y no solo al Gobierno, es una política de Estado. Los procesos de integración producen un conjunto de efectos, además de los políticos y macroeconómicos, que tienen especial injerencia en los procesos productivos y de servicios. Esto tiene como efecto: progreso, modernidad o atraso, con los consecuentes resultados de cohesión o de marginalidad.

Con relación al Perú, existen tres procesos de integración, cada uno de los cuales tiene sus propias características e incluyen países que participan en algunos de los procesos señalados. Tenemos la Unión de Naciones Sudamericanas, la Comunidad Andina de Naciones y el Mercado Común del Sur, aunque este último es visto más como una perspectiva, considerando que incluye a dos importantes mercados potenciales: Brasil y Argentina, que por las características de su de-

manda pueden ser mejor atendidos y aprovechar las oportunidades que brindan a los productores peruanos. Se anula: lo que significa que no son atendidos en estos momentos, lo que significa que no estén siendo atendidos en estos momentos.

La Unión de Naciones Suramericanas (conocida por su acrónimo Unasur) es un organismo intergubernamental de ámbito regional, que integra a doce Estados de Suramérica, con 390 millones de habitantes que representan el 68 % de la población de América Latina (Unasur). El proyecto de integración regional de la Unión de Naciones Suramericanas² tiene como objetivo construir, de manera participativa y consensuada, un espacio de integración y unión en lo cultural, social, económico y político entre sus integrantes. Para ello, utiliza el diálogo político, las políticas sociales, la educación, la energía, la infraestructura, la financiación y el medio ambiente, entre otros, para eliminar la desigualdad socioeconómica, lograr la inclusión social, la participación ciudadana y fortalecer la democracia.

La Comunidad Andina (CAN) es un organismo regional de cuatro países que tienen un objetivo común: alcanzar un desarrollo integral, más equilibrado y autónomo, mediante la integración andina, sudamericana y latinoamericana. El proceso andino de integración se inició con la suscripción del Acuerdo de Cartagena, el 26 de mayo de 1969. En la actualidad, está constituida por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, además de los órganos e instituciones del Sistema Andino de Integración (SAI). Antes de 1996, era conocida como el Pacto Andino o Grupo Andino.

Un tercer acuerdo importante de integración económica es el de Mercosur. La República Argentina, la República Federativa de Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay suscribieron, el 26 de marzo de 1991, el Tratado de Asunción con el objeto de crear el Mercado Común del Sur (Mercosur). El objetivo primordial del Tratado de Asunción es la integración de los cuatro Estados a través de

la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos, del establecimiento de un Arancel Externo Común (AEC), la adopción de una política comercial común, la coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales y la armonización de legislaciones en las áreas pertinentes (Mercosur, 2011).

Perú, Brasil y la integración latinoamericana

La integración latinoamericana es un proceso en el cual existen agentes que buscan que esta ocurra, y otros que se contraponen a que esto no suceda, pues el proceso de integración –para los opositores– puede afectar sus intereses puesto que perjudica la soberanía nacional. Sin embargo, de esas exposiciones se puede resumir, como punto favorable, que el proceso es un conjunto de acciones que tienen como finalidad consolidar la integración de los países de América Latina acorde a sus similitudes. Estas pueden ser políticas, sociales, económicas, culturales, religiosas, lingüísticas, ideológicas, geográficas, etc. Dichas acciones suelen ser convenios entre las diversas repúblicas que conforman el subcontinente, en los cuales se realizan, se renuevan o se eliminan los diversos pactos acordados.

Dos grandes fuerzas empujan esta dinámica: los políticos de cada país y el sector empresarial, que encuentra en la relación bilateral oportunidades únicas de inversión y negocios. El eje opera en una relación simbiótica de largo plazo entre Estados y grupos económicos. Para entender esta nueva bisagra entre poderes utilizamos en este artículo un enfoque que considera tanto los aspectos internos como los externos, con especial atención en los intereses específicos de los Estados y las empresas, y, asimismo, en sus capacidades para manejar el cambio. En todo caso, el hecho de que el proyecto esté gerenciado por una alianza entre empresarios y Gobiernos constituye una situación nueva en América Latina.

² Ver página web de Unasur: <http://www.pptunasur.com/contenidos.php?menu=1&submenu1=12&idiom=1>.

Para Durand (2009, p. 115):

La "alianza estratégica" entre Perú y Brasil es un caso fascinante para entender las nuevas condiciones de competencia, así como la convergencia entre intereses económicos y geopolíticos. Los grupos económicos brasileños, fortalecidos como agentes económicos y obligados a internacionalizarse, impulsan la regionalización. Pero esta nueva situación también abre oportunidades para los grupos económicos peruanos, que pueden funcionar como socios menores, y resulta positiva para el Estado peruano, por razones que explicamos más adelante y que probablemente sorprenderán.

BRASIL Y LA ECONOMÍA PERUANA

Dimensión de Brasil y el comercio internacional con Perú

Brasil –oficialmente República Federativa de Brasil o República Federal de Brasil– es miembro de dos organizaciones de integración latinoamericana: Unasur y Mercosur. Con una superficie estimada de más de 8,5 millones km², ocupa el quinto lugar a nivel mundial en territorio, solo superado por Rusia, Canadá, China y Estados Unidos. Su población es de aproximadamente 191,5 millones de habitantes (al 1 de julio de 2009), según datos del Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (Ibge). Pese a ser el quinto país más poblado del mundo, Brasil presenta un bajo índice de densidad poblacional. La mayor parte de su población se concentra a lo largo del litoral, mientras que el interior del país aún está marcado por enormes vacíos demográficos.

Brasil –debido a su enorme población, el descenso de la pobreza, el aumento de las inversiones extranjeras y la rápida industrialización–, se ha convertido, junto a China, India y México, en un

destino para inversiones a nivel planetario. Durante el mandato de Lula da Silva, Brasil acercó posturas con los países Brics, para mejorar las relaciones de estas superpotencias, ya que en su conjunto, este grupo posee más dinero que cualquier alianza comercial (a excepción de Tratado de Libre Comercio de América del Norte). Se emplean las siglas BRICS para referirse conjuntamente a Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica, que tienen en común una gran población (Rusia y Brasil por encima de los 140 millones, China e India por encima de los 1.100 millones y Sudáfrica con 48,5 millones), un enorme territorio (casi 38,5 millones km²), lo que les proporciona dimensiones estratégicas continentales y una gigantesca cantidad de recursos naturales, y, lo más importante, las cifras que han presentado de crecimiento de su PBI y de participación en el comercio internacional han sido enormes en los últimos años, lo que los hace atractivos como destino de inversiones. Más allá de la trayectoria seguida por cada uno de estos países, entre los años 1990 y 2008 los denominados Brics en conjunto pasaron de representar el 7,5% del PBI mundial a representar el 11,7%.

Perrotta *et al.* (2011, p. 1) citan que “entre los principales factores que impulsan la internacionalización de las empresas de capitales brasileños se destaca el intento de estas firmas de aumentar su participación en el mercado mundial, generar economías de escala, ampliar el abanico de compradores ante el estancamiento del mercado local y traspasar las barreras arancelarias y paraarancelarias”. Una gran proporción de estos flujos de inversión –que comprenden a firmas de talla internacional, pero que también, en los últimos años, han alcanzado a un número relevante de pequeñas y medianas empresas industriales– se explica por el ostensible rol que adquiere el Estado brasileño en el proceso de internacionalización de firmas, mediante la implementación de instrumentos de promoción y facilitación –en especial, la política desarrollada por la Agencia de Promoción de Exportaciones e Inversiones (Apex) y el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES)– y la expansión de empresas de carácter público.

Brasil es país limítrofe con el Perú, que despierta el interés comercial de Sudamérica por su cercanía geográfica y por ser una de las economías más dinámicas del continente. Brasil, líder del Mercosur, es la mayor economía de América Latina y la décima a nivel mundial, con un PIB de USD\$ 1,3 billones en el 2007. De acuerdo al informe Panorama del Comercio Perú – Brasil (2010, pp. 2-4), durante el período enero-noviembre de 2010, el intercambio comercial Brasil-Perú alcanzó USD\$ 2.632 millones, cifra 54,47% superior a la registrada en el mismo período de 2009. En el período analizado, el saldo de la balanza comercial fue favorable para Brasil en USD\$ 1.030 millones, valor 24,3% superior al registrado en 2009. Las exportaciones brasileñas para el mercado peruano ascendieron a USD\$ 1.831 millones, valor 24,33% superior al registrado en 2009. En el período analizado, Perú ocupó el puesto 25 como país de destino de las exportaciones brasileñas, con participación de 1,01% de la exportación total del Brasil.

Respecto a los consumidores brasileños se les puede clasificar, con fines metodológicos, en dos grupos: familiares (individuos) y empresas; cada uno con diferentes características de demanda. El tamaño de la población de Brasil lo hace un mercado atractivo tanto por su gran población (más de 190 millones de habitantes), como por el aumento que ha experimentado el ingreso per cápita en los últimos años. Esto se ha reflejado en el incremento en la demanda de productos frescos, principalmente, en los grandes centros poblados. La mayor concentración de demanda por estos alimentos está radicada en Sao Paulo, Estado que concentra a más de 38 millones de habitantes y gran parte de la actividad económica. Asimismo, Río de Janeiro, Paraná, Minas Gerais y Brasilia son importantes, como lo demuestra el cuadro 1.

En cuanto a los productos agrícolas, continúa el documento, el consumo de hortalizas per cápita se calcula en torno a los 45,5 kg por año, lo cual es inferior al consumo argentino y, significativamente inferior al consumo en Chile. Sin embargo, si se hace una proyección para dimensionar el tamaño del mercado, nos encontramos en una situación

Cuadro 1.

Regiones brasileñas con mayor volumen de consumo

Región	Participación de consumo
São Paulo	54%
Río de Janeiro	17%
Paraná, Santa Catarina y Rio Grande do Sul	15%
Minas Gerais y Brasilia	8%
Norte y Nordeste	6%

Fuente: Centro Nacional de Pesquisa de hortalizas, Brasil, 2006.

altamente atractiva por el tamaño de su población y la recuperación de sus niveles de ingreso, a partir de los ajustes del Plan Real que se inicia en 1994 (FAO). De todas maneras, dada la población de Brasil, se calcula que el mercado brasileño de las hortalizas totaliza las 8.190.000 toneladas métricas anuales. Esto representa un mercado 5,5 veces mayor al mercado chileno. Si Chile destinara la totalidad de su producción de hortalizas a abastecer al mercado brasileño sería capaz de satisfacer solo un 18% del total de la demanda.

Como cita el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur), en el Plan de Desarrollo del Mercado de Brasil (POM Brasil):

En términos generales, Brasil cuenta con un panorama económico alentador, potenciado por el sector externo, vía el aumento de las exportaciones y la reducción de déficit comercial. Asimismo, se espera un aumento del PBI superior al 3% en los próximos años, lo que conllevará un aumento de la demanda interna, especialmente, en sectores de alimento que Brasil no produce y en materias primas necesarias para su industria local (industria química, metalmeccánica y construcción). Al igual que en otros sectores, en estos tres nichos las empresas peruanas exportadoras tienen posibilidades de establecer negocios y alianzas comerciales con sus contrapartes brasileñas (2007, p. 9).

Más de la mitad de los consumidores compra hortalizas de una a tres veces por semana, es decir, con una gran habitualidad, lo cual se motiva, probablemente, en que se busca que el producto esté fresco. Las cadenas de supermercados saben esto y perciben que una buena oferta de hortalizas y frutas en sus salas atrae clientes en forma constante, levantando la venta de otros productos por efecto de atracción del consumidor. Esto debe ser considerado al momento de intentar entrar en un mercado que exige hortalizas siempre frescas, lo cual constituye una ventaja, pero es a la vez, un desafío para lograr una logística que permita llegar prácticamente a diario con productos en óptima condición.

El potencial de Brasil para la producción agrícola

Brasil (Invex, 2011) es el mayor mercado de América Latina, es el quinto país en extensión y en población del mundo y la décima economía del mundo, en cuestión de PIB. São Paulo, en particular, es la segunda ciudad de mayor densidad poblacional en América Latina, pues concentra a más de 21 millones de habitantes. Este es, sin duda, un país emergente de claro liderazgo en América Latina, que genera el 34% PIB del continente y concentra a más del 33% de la población de esos países.

Las importaciones brasileñas evolucionaron dinámicamente, con un incremento que alcanzó el 44% en 2008. No obstante, estas se redujeron en 2009, dado el contexto económico internacional. Las proyecciones para 2010 apuntan un incremento de las mismas de un 24%, respecto a 2009. Entre los países de América del Sur, Brasil es el más beneficiado por las proyecciones económicas para el año 2011: crecerá un 4,6%, liderando la recuperación de la zona, según el Fondo Monetario Internacional. En cuanto al crecimiento medio en las economías emergentes, este superará el 5%. Ese dinamismo económico se unirá al incremento de su importancia mundial.

Brasil es el mercado emergente que ofrece mejores perspectivas para los negocios a corto y medio plazo, según la encuesta que le realizó

Iberglobal³ a más de 800 profesionales. Sobre la base de esta se elaboró el Barómetro Iberoamericano de Mercados Emergentes, liderado por Brasil con más del 25% de los votos. Además, el interés de las empresas por el mercado brasileño se ha incrementado ante los próximos eventos claves que se realizarán en el país, principalmente, la celebración del Mundial de Fútbol 2014 y los Juegos Olímpicos 2016.

Desde 2003, Brasil ha experimentado estabilidad macroeconómica, ha aumentado sus reservas internacionales, ha reducido su deuda externa y ha adquirido un compromiso fiscal. Los flujos de inversión extranjera recibidos han permitido la entrada de una importante cantidad de divisas, lo que ha contribuido al incremento de las reservas internacionales en manos del Banco Central de Brasil. Tras un crecimiento récord en 2007 y 2008, el inicio de la crisis financiera global golpeó a Brasil en septiembre de 2008 y su moneda y mercado de valores –Bovespa– experimentaron grandes cambios, ya que la inversión extranjera se vio reducida. Sin embargo, Brasil fue uno de los primeros mercados emergentes que experimentó recuperación. La confianza de consumidores e inversores no tardó en reaparecer y el crecimiento del PIB volvió a ser positivo en el segundo trimestre de 2009.

Ante los próximos eventos deportivos que ocurrirán en Brasil, como el Mundial de Fútbol 2014 y los Juegos Olímpicos de Verano en el 2016, las oportunidades para los empresarios peruanos son expectantes para consolidar su penetración en este país; para tal caso, deben evaluar las nuevas necesidades que aparecerán para esos momentos. Hay que considerar que Brasil es un productor especializado en bienes de consumo con calidad promedio y a bajo costo. Actualmente, su amplio parque industrial se ha desarrollado de manera sostenida. Las empresas multinacionales han trabajado arduamente durante los últimos años (2001- 2007) para nacionalizar, como mínimo, un 50% de los insumos o piezas que importaban.

³ Iberglobal, Portal para la internacionalización de la empresa y la economía. Recuperado de <http://www.iberglobal.com/>

IIRSA y la carretera Interoceánica

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA, 2011)⁴ es el foro de diálogo entre las doce repúblicas de Sudamérica (actual Unión de Naciones Suramericanas), que tiene como objetivo la planificación y desarrollo de proyectos para el mejoramiento de la infraestructura regional de transporte, energía y telecomunicaciones. Fue creada en agosto del 2000, durante la primera Cumbre Sudamericana, como una forma de facilitar y promover la integración regional. Cuenta con el apoyo técnico y financiero del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca de la Plata (Fonplata). La importancia de la integración de la infraestructura sudamericana que proyectan los ejes de IIRSA se traduce en el acceso favorable a otros países de la región y a otros continentes, mediante el empleo de las redes de infraestructura vial y las comunicaciones compartidas en los ejes identificados.

Dourojeanni (2006, p. 10) expresa que “unir Brasil con Perú a través de carreteras es un anhelo antiguo de las dos naciones, en especial de sus poblaciones amazónicas. Los beneficios que generará, justificados o no, son percibidos como esenciales para su desarrollo”. Esta vía forma parte de la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana (IIRSA), la misma que viene ejecutando diversos proyectos de integración física entre los países de Sudamérica. Dicha Iniciativa le brinda a ambos países nuevas alternativas para canalizar sus exportaciones, habilita para el Perú un acceso directo a los mercados del occidente brasileño, así como una nueva ruta hacia África y Europa, mientras que para Brasil se constituirá en una salida más directa hacia Oceanía y Asia, mercados de más de 2500 millones de habitantes.

En este proceso, se siguen considerando las ideas de Durand (2009) en cuanto a las dificultades

reales y potenciales que enfrenta el desarrollo del corredor exportador. Para empezar, ambos países exhiben fuertes asimetrías, que pueden generar resistencia o dudas en los Estados más débiles (Perú y Bolivia). Se trata, en estos dos casos, de naciones políticamente muy inestables, lo que complica la perspectiva de largo plazo de Brasil, que es el país que diseña y lidera el eje. Por otra parte, los tres países involucrados sufren serios problemas sociales e institucionales, que la actual bonanza exportadora oculta, por el momento, pero no resuelve. Estos problemas se pueden agravar en las zonas con más dificultades de gobernabilidad, como el Amazonas: mientras más avance la integración amazónica, mayores serán los “daños colaterales”, lo que a su vez reducirá el campo de maniobra de las elites económicas y políticas de cada país. Finalmente, el futuro eje Lima-Brasilia genera efectos geopolíticos importantes: tanto Chile como Estados Unidos, países con grandes inversiones en Perú, pueden ver la iniciativa como un proyecto que puede reducir o limitar su influencia.

Las mayores críticas al proyecto de la Interoceánica vienen de los grupos ambientalistas y conservacionistas y se basan en el cúmulo de irregularidades que dieron paso a la aprobación y ejecución del proyecto, sin que existiera un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de todo el proyecto. Así exponen Balvín y Patrón (2008) el inicio de la investigación que realizaron para explicar el efecto de la carretera, específicamente, lo que corresponde al sur del país. Esto lo hicieron en tres dimensiones y, a continuación, presentamos una breve descripción que da idea de su opinión.

LA OPINIÓN DE LOS EXPERTOS

El artículo, como se mencionó en líneas anteriores, se basa en la investigación que se realizó para el Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. La información que a continuación se expone, corresponde a las entrevistas a expertos en el tema, exclusivamente para la investigación; son datos de carácter primario.

4 Página web de IIRSA. Disponible en <http://www.iirsa.org/index01.asp?CodIdioma=ESP> Consultado el 13 de setiembre del 2011

Los efectos inmediatos de la carretera

La carretera Interoceánica implica, para los exportadores e importadores, la exigencia de tener vehículos propios o de terceros que por ahí transiten y que estén en buenas condiciones, pues esta será una característica que afectará los costos. Los costos menores, en un mundo globalizado, crean barreras de entrada a otros ofertantes que consideren penetrar en el mercado brasileño; si no tienen bajos costos, los vendedores potenciales y su estrategia de marketing internacional no tienen éxito. Al respecto, Sandro Huamaní⁵ expresa lo siguiente:

Según mi opinión los productos que nosotros hacemos también van a poder salir a un menor costo porque tenemos carretera. Cuando se hace una carretera tenemos menores costos de transporte, menores tiempos, mayor competitividad; bajan tus precios, tienes más competitividad fuera, es decir mejora la competitividad del producto peruano (Barrientos, 2011, p. 70).

Pablo Santos⁶ manifestó que acerca de la consecuencia de la carretera, dará más valor a lo que la rodea:

...esta carretera trae consigo modernización, desarrollo social; porque en el largo de su recorrido va a mantener un flujo comercial constante y estaciones, paradas, zonas de almacenamiento, zonas de transporte de carga; lo cual va a redundar en un beneficio, valorización de los predios, pueblos localidades dadas en torno a ese circuito. La misma construcción de la carretera revaloriza los pueblos que están en el tramo, ya sea por intercambio comercial, por comercio de bienes por tránsito o transporte (Barrientos, 2011, pp. 70, 71).

Además, podríamos complementar con lo que dice el experto Víctor Giudice⁷:

La carretera Interoceánica que atraviesa las regiones del Perú (parte sur), generan dinamismo en sus mercados competitivos [...] está generando beneficios en los productos agrarios en la costa, en la cual tenemos buenas tierras irrigadas en los departamentos de Ica, Arequipa y Moquegua. En las partes de la sierra aumenta su posibilidad de salida a sus excedentes de producción (Barrientos, 2011, p. 71).

En la costa y en la sierra peruana hay productos exportables que se cosechan antes que en otros países y de mejor calidad que en cualquier otro país del mundo. Las principales características del Perú, las que sustentan su ventaja comparativa en el sector agrario, son: mar frío, costa estrecha, sierra empinada y mayor área agrícola para exportar. Se puede opinar que Perú tiene similitud a un invernadero natural, lo que le permite exportar productos agrarios primarios al mundo, ya que se aprovechan de esta ventaja. Así tenemos: espárragos, paprika, alcachofas, paltas, uva y cítricos. Giudice añade que:

Claro que sí, tenemos productos con ventajas de producción, costos y calidad como, por ejemplo, en Arequipa son: el frejol canario, ajo y cebolla. Además, en el Perú, debido a la diversidad de climas, existen productos que no existen en el Brasil, por lo tanto, en algunos productos sí existen ventajas comparativas (Barrientos, 2011, p. 71).

El economista Enrique Palacios⁸ afirmó que, aparte del beneficio del comercio internacional, hay beneficios para los productores de la selva peruana,

5 Funcionario del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

6 Funcionario en asuntos legales de la Asociación de Exportadores del Perú.

7 Profesor principal de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM) en temas de comercio internacional.

8 Profesor principal de la UNMSM. Especialista en temas agrarios y articulista especializado en agricultura.

pues podrán acercar sus productos más rápido al mercado de la costa, lo que apoya el atractivo económico-social de esta vía:

El gran problema que tiene la agricultura es que no tiene acercamiento con el mercado. La transoceánica va a permitir acercar a la agricultura al mercado y, segundo, como hay ya una vía por la cual se puedan sacar productos [...] se puedan instalar productos de exportación y van a tener mayor facilidad para que puedan venderse en el exterior, sino hubiera la transoceánica, olvídate, los productos no salen nunca. Por ejemplo, la piña no saldría nunca. Sí conocen la selva se darán cuenta que, a veces, se pierden ahí, imagínate para traer de un poblado, por decirte a Lima de Madre de Dios, pasan dos días para traerlos de allí. Pero ya con la transoceánica acercas la agricultura al mercado, ese es el gran beneficio de la transoceánica en la agricultura (Barrientos, 2011, p. 71, 72).

A lo mencionado, se añade que el especialista Ly Reyes⁹ manifiesta que:

De hecho, tenemos ventajas comparativas en cuanto a diversidad de productos que podemos ofrecer. Ya que el suelo brasilero es básicamente plano, no tienen la misma variedad de productos que nosotros, en nuestros diferentes microclimas, poseemos (en la costa, sierra, y selva) (Barrientos, 2011, p. 72).

También lo afirma el gerente general de Global Market Consulting, Omar Castañeda¹⁰:

9 Coordinadora de la Defensoría del Exportador en la Asociación de Exportadores (ADEX).

10 Gerente General de Global Market Consulting SAC. Maestría en Gestión de bosques y Recursos Naturales. Candidato a Doctor en Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Bueno, debemos recordar que en la actualidad vivimos en un mundo de ventajas competitivas, más que ventajas comparativas. En la actualidad, los ejes económicos, o llamados corredores económicos, son formas de lograr mayores ventajas, en el Perú se podría formar corredores ecológicos, corredores turísticos, etc. Entonces, son en estos corredores donde se tienen que desarrollar todas las iniciativas para la competitividad. Esto nos quiere decir que en el mercado debemos transformar las ventajas comparativas en ventajas competitivas (Barrientos, 2011, p. 72).

Perú se encuentra en un crecimiento sostenido. A través de los últimos años, la construcción de la carretera afianzaría este crecimiento, favoreciendo, en su primera etapa, a la macro región sur del Perú, es decir, la carretera Interoceánica impulsaría aún más el crecimiento del comercio exterior que mantiene el Estado peruano con el extranjero. Asimismo, integraría el interior del territorio peruano, reduciendo costos, no solo para la exportación, sino también para el comercio interno de bienes finales e intermedios. Perú ha presentado muy buenos indicadores económicos en los últimos diez años, esto es señal de su proceso de crecimiento.

En cuanto a la infraestructura, el proyecto nos dejaría grandes corredores viales que favorecerían la integración con Brasil y la integración interna de las regiones peruanas; también, facilitarían la comunicación, reduciendo los costos de operaciones y desarrollaría las zonas por donde pase la carretera. Para Giudice:

por supuesto, tener facilidad de entrar al mercado Brasileño, genera al Perú la posibilidad de exportar sus productos, quizás, con un mayor precio, lo cual genera aumento de producción y empleo. Y, por lo tanto, el crecimiento del Perú va seguir muy bien (Barrientos, 2011, p. 85).

También para Lezama, quien opina:

Bueno, antes que el jaguar está el tigre que es el Brasil, que tiene mejores perspectivas, ya que las últimas encuestas dan a Brasil como el mejor mercado para invertir; el Perú está en cuarto lugar después de Chile y Colombia, [al cual] le puede considerar como un gato. Y hay que tener en cuenta que la integración siempre va a beneficiar de cierto modo a las economías (Barrientos, 2011, p. 85).

El especialista de Adex, Ly Reyes afirma, en cuanto al efecto de la nueva infraestructura vial:

La respuesta es obvia, de hecho que sí. Al haber un canal más por el cual nuestras empresas exportadoras pueden hacer circular sus productos, esto robustece, en cierta medida, el patrón de crecimiento de nuestro Producto Nacional Bruto (PNB) y, por lo tanto, también nuestro PIB. Nosotros acotaríamos que es muy positivo tener nuestras exportaciones robustecidas, ya que en caso de una depresión de nuestra demanda interna por motivos de inflación, por ejemplo, las exportaciones al exterior son un buen amortiguador que evita la caída total de la tasa de crecimiento del PBI (Barrientos, 2011, p. 85).

El especialista de Proinversion, Guillermo Rebagliati, asevera acerca de la potencialidad de la carretera:

Para mí, bajo la óptica de mi profesión, lo primero es la carretera, pero detrás de esto hay una vocación de unión, entonces desde que se empezaron a trabajar los ejes IIRSA, fue producto de reuniones de ambos países y como consecuencias han llegado a concluir el hecho fundamental que es la carretera Interoceánica, si no

todo tendría que hacerse por vía aérea, construir aeropuertos. En cambio, la carretera pasa por los pueblos que son potenciales consumidores de todo, y por la misma los climas, el mapa climático de las diferentes regiones, hay productos que se producen en una zona y en otra no, y luego tiene que haber una integración de esta producción, porque el consumo no va ligado a una zona preferentemente si pero no totalmente, como una zona que no se presta para producir café; sin embargo, se puede disfrutar de este producto, esto es solamente posible por el intercambio (Barrientos, 2011, pp. 85,86).

Productos agrarios con demanda por el mercado brasileño

De acuerdo con las entrevistas realizadas y con los diferentes cuadros de producción y consumo per cápita conseguidos, se estima que los principales productos agrícolas que podrían ser comercializados hacia Brasil serían: aceituna, ajo, cebolla, papa, entre otros. La estructura productiva de los cultivos agrícolas, en los diferentes departamentos del Perú, permite inferir que es posible generar una oferta exportable que podría ser comercializada en el mercado brasileño, principalmente, de aquellos productos agrícolas consolidados que presentan importantes volúmenes de producción en la actualidad. Al respecto, Giudice manifiesta que:

Los productos que por nuestra diversidad de clima y buenas tierras en la costa, sierra y selva tienen mayor posibilidad de éxito, como por ejemplo lo que ya nombramos [son]: los frejoles canario, ajos, cebolla y productos andinos por donde se pasa la carretera (Barrientos, 2011, p. 74).

La coordinadora de Adex, Ly Reyes, añade, considerando lo que ocurre en la parte sur del país, lo siguiente:

Aunque sinceramente no conozco al detalle todos los productos que se están exportando mediante la Interoceánica sur, es un hecho que nuestras distintas variedades de papas tienen más posibilidades de ser demandados en el mercado brasilero, así como las frutas. Nosotros agregaríamos que, de acuerdo a un informe del Mincetur, donde se identifica la más importante oferta exportable a Brasil, entre los productos agropecuarios, se identifican: espárragos frescos y congelados, orégano, alcachofas, frijol canario (excepto para siembra), cebollas frescas o refrigeradas, ajos y uvas (Barrientos, 2011, p. 74).

En cuanto a la producción agraria debe considerarse que Brasil fabrica algunos de los productos que Perú ya produce y que, algunos de ellos, ya son exportados a otros países. Sin embargo, esto no disminuye la capacidad competitiva. Al respecto, afirma Reyes que:

Como en todo intercambio comercial, también hay un nivel de competencia; es decir, algunos productos agrícolas que nosotros producimos, también, son producidos por ellos. En este caso, en donde los brasileros podrían tener más ventaja es con el café y el maíz (Barrientos, 2011, pp.75, 76).

Pero también, desde otro punto de vista, debe ser complemento de lo que opina Castañeda: "Creo que de existir sí existen, porque acordémonos que si hablamos de la Amazonía prácticamente tenemos lo mismo; nuestra ventaja sería en los productos de la costa y la región andina, aunque esta última se encuentra poco desarrollada." (Barrientos, 2011, p. 76)

Actualmente, existen quince productos peruanos en trámite para ingresar libre de barreras sanitarias al mercado brasileño, esto fue informado por Senasa¹¹. El Senasa logró el acceso de 18 productos peruanos al mercado brasileño, entre los que se cuentan: la kiwicha, la quinua, la cebolla y la semilla de maní forrajero, durante el periodo 2005-2011. En la nota del diario *Gestión*, el jefe del Senasa, Óscar Domínguez, detalló que, además de los productos antes mencionados, también están la papa, la uva, la palta, la pera, la manzana, la beterraga, la zanahoria, el repollo fresco, el orégano seco, el frijol en grano, la semilla de melón, la semilla de sandía y el ajo. Comentó que hay un acercamiento entre las autoridades sanitarias de ambos países y que se han enviado tres misiones del Senasa en el año, de las cuales dos están vinculadas a la genética aviar y una a las semillas agrícolas.

Al consultarle a los especialistas, se refirieron al respecto (ver Cuadro 2).

El doctor Giudice Baca afirma:

...nuestro clima favorece que se produzca con mayor calidad en diversas regiones del Perú por donde pase la carretera; además existen productos peruanos que no abundan en el mercado brasilero, por ahí tenemos ventajas, por ende, se podría tener más posibilidad de éxito (Barrientos, 2011, p. 100).

Según la opinión de su colega y docente de la UNMSM, Palacios Lozada: "Lo fundamental de toda empresa pyme, aunque sea muy pequeña, es que sea dotada de una tecnología adecuada, donde esa tecnología se vea reflejada en el precio".

Reyes, el analista de Adex, habló sobre las ventajas competitivas de estos productos: "Son los productos en los cuales tienen más ventajas competitivas definitivamente, productos agrícolas que se pueden producir con menor costo y que,

11 Servicio Nacional de Sanidad Agraria.

Cuadro 2.

Productos peruanos con mayor demanda en Acre y Rondonia (Brasil)

Agropecuarios		Hidrobiológicos
Aceite de oliva	Licor de ciruela	Harina de Pescado
Aceitunas negra y verde en botija	Maca en polvo	Mariscos en conserva
Aceituna rellena	Maíz morado	Pescado: conservas
Ajo deshidratado fresco	Orégano seco	Pescado: congelado
Anís	Papa blanca	Pescado: seco y salado
Cebolla blanca y amarilla	Pimiento Morrón (Rojo)	Minería
Damascos	Pimiento Paprika molido	Arena
Espárragos	Pisco	Cal
Frijoles (excepto negros o criollos)	Quinoa	Cemento
Harina de lúcuma	Rosas Frescas	Cobre: cátodos
Harina de trigo	Tarhui	Diatomita
Hortalizas (nabo, poro, apio, etc.)	Tomate: jugo y pasta	Hierro: fiero de construcción
Kión (Gengibre)	Zanahoria	Piedra chancada
Kiwicha	Frutas: manzanas, uvas, fresas, etc.	Piedra volcánica
Manufactura		Plata
Artesanía	Plásticos: envases	Plomo: barra y alambre
Cerveza	Textil: confecciones de algodón	Sal mineral
Colorantes	Textil: fibra de algodón	Talco mineral
Fertilizantes	Textil: fibra de alpaca	Zinc: planchas
Leche	Vidrio	

Fuente: Elaborado con datos del Prompex (Plan de Promoción de Exportaciones de las Regiones).

a la vez, pueden ser más atractivos para ellos". Nosotros acotaríamos que estos productos, en esencia, son: espárragos, alcachofas y frejol canario (excepto para siembra), de acuerdo al reporte de Mincetur.

El proyecto de la carretera Interoceánica favorece a la economía peruana, puesto que con esta carretera se reducen costos en el transporte de mercancías hacia Brasil. Además, se abren nuevos mercados, principalmente los de la frontera peruano-brasileña, para la colocación de productos peruanos, donde se observa que cuenta con

ciertas ventajas (menor precio, mejor calidad) sobre los demás productos que suelen consumirse en dichos estados (Rondonia, Acre, Mato Grosso). Es cierto que los productos brasileños son bastante competitivos, pero esta integración debe considerarse como un reto para las empresas peruanas.

Con este aumento del volumen comercializado entre Perú y Brasil no necesariamente se va a cambiar el déficit comercial (cuadro) que presentamos con este país (Brasil), pero sí favorece a las empresas peruanas, puesto que verán incrementar su volumen de exportaciones. El excedente total proyec-

Cuadro 3.

Intercambio comercial Perú-Brasil (millones de USD\$)

Régimen	2005	2006	2007	2008	2009
Exportaciones	457,9	805,5	932,4	873,5	508,1
Importaciones	943,1	1.452,6	1.761,5	2.274,9	1.593,9
Balanza	-485,2	-647,1	-829,1	-1.401,4	-1.085,8
Intercambio	1.401,1	2.258,1	2.693,9	3.148,4	2.102,0

Fuente: Sunat. Cuadro 6, Indicadores económicos, especial para Promperu (<http://www.siicex.gob.pe>)

tado del productor agrario para el año 2020 es de USD\$ 20.282,7 millones y para el 2029 USD\$ 27.942,8 millones (Bonifaz & Urrunaga, 2008).

El especialista en comercio exterior Carlos Aquino afirma:

Desde el momento mismo en que podemos venderles más productos podría mejorar nuestra balanza comercial, pero claro si encontramos productos más baratos allá (Brasil) también podríamos comprarlos. Desde un punto de vista estático, no es bueno tener un déficit comercial, lo ideal es que nosotros vendamos más de lo que ellos nos compran. Si uno lo mira a largo plazo no es tan malo tener déficit comercial, siempre y cuando lo que nosotros compremos sea útil para la industria, para mejorar la capacidad de consumo y el nivel de vida de los consumidores. Lo que debe hacerse es que mejore el mercado, si podemos vender más que ellos excelente, pero tampoco sería mal que ellos vendan más que nosotros. Por ejemplo, eso de la carne, si logramos comprar más carne de Brasil que Argentina vamos a tener un déficit comercial con Brasil, pero vamos a reducir el déficit comercial con Argentina.

Ante la circunstancia, Reyes Parodi opina:

Nuestra fortaleza está en la variedad y calidad de productos que podemos ofrecerle al mercado brasilero; si bien es cierto ellos también van a entrar a nuestro mercado con fuerza, con una buena promoción y distribución de nuestros variados productos agrícolas, podemos sacarles ventaja (Barrientos, 2011, p. 88).

La inversión privada y el papel del Estado

Castañeda, en la entrevista que llevamos a cabo para esta investigación, manifestó, respecto al papel del Estado que:

El papel del Estado es único, en el sentido que es el que pone las condiciones, las reglas de juego y el actuar como promotor, creando así las condiciones necesarias para que el sector privado participe en el mercado. Esto es de mucha importancia, porque la inversión del sector privado es el que hace incrementar el PBI. Entonces, el Estado debe acompañar y garantizar la inversión privada y lo está haciendo. Por ejemplo, cierta parte de la inversión de la Interoceánica es pública, entonces podemos afirmar que el Estado está poniendo de su parte y el resto le toca al sector privado (Barrientos, 2011, p.76).

También, Palacios expone, acerca del papel del Estado como hacedor de las reglas de juego sobre las cuales se debe llevar el desarrollo de la Interoceánica:

La Interoceánica atraviesa diferentes departamentos: El tema es que la agricultura, y cualquier sector en esa zona, para crecer y desarrollarse, necesita de inversión. La gente de esa zona es pobre, por lo tanto, no tiene inversión, entonces la inversión la tiene que hacer el sector privado, ya el Estado hizo su inversión al construir la Interoceánica. El sector privado puede estar interesado en el café, cacao, o cualquier otro producto de exportación y desea invertir; el Estado debe garantizar que no haya abuso contra el agricultor, porque se han dado casos en el cual entra el inversionista y barre con todo. Sigue dejando a los campesinos más pobres de lo que eran antes. De lo que se

trata es que la inversión que llegue ayude al crecimiento y que el agricultor mejore. El Estado debe garantizar realmente que no haya abuso de la parte del inversor, el Estado debe estimular más bien que la gente invierta debe ser un estimulador de la inversión y haciendo que se respeten los derechos que tienen los campesinos sobre sus tierras (Barrientos, 2011, p.76, 77).

Mientras tanto, el especialista en comercio exterior Hugo Lezama¹² comparte la opinión del rol del Estado como protector y regulador, por lo cual manifestó:

El Estado, en esta situación, lo que debe de hacer es regular el comercio, en el sentido de hacerlo mucho más fluido, y siempre protegiendo a algunos agricultores y productores en algunas provincias que necesitan ayuda; el Estado siempre debe de cumplir su rol protector.

Se puede discernir de los comentarios anteriores la importancia del rol del Estado en la protección de los campesinos, otro punto importante es el que menciona el experto en economía asiática, Carlos Aquino:

El Gobierno peruano tiene una labor de abrir el mercado brasileño y exigir pues que los productos peruanos que vayan allá tengan las mismas condiciones que cuando los productos brasileños ingresan al Perú, entonces el primer papel del estado es exigir a los brasileños que nos den las mismas condiciones de ingreso a nuestros productos que ellos tienen en el Perú.

Según lo anterior, no tenemos los mismos privilegios de intercambio comercial con Brasil, como ellos lo tienen con Perú. Esto se puede co-

rrrobar con lo que menciona el especialista del Mincetur, Edgar Escudero¹³:

El ministerio de Agricultura tiene que ver el tema de las barreras del país, nuestros productos no ingresan al mercado de Brasil porque los brasileños aducen cierto tipo de problemas, nosotros tenemos que levantar esas observaciones conjuntamente, el Estado a través del Ministerio de agricultura y los privados a tienen que unirse para superar esas observaciones (Barrientos, 2011, p. 78).

Ampliando su opinión Aquino también propone:

El Gobierno peruano debe de recolectar la mayor información posible del mercado, vamos a ir a un mercado que no sabemos, específicamente, que productos, como lo quieren, cuando lo quieren, cual es la labor de inteligencia comercial. También lograr una asociación del sector privado con el sector público para promocionar los productos exportables y realizarse campañas de promoción conjunta. Para atraer inversión extranjera el Gobierno podría ofrecer mayor estabilidad jurídica, política y económica (Barrientos, 2011, p. 78).

Esto también lo menciona Reyes:

El Estado debe constantemente promocionar y difundir así como también apoyar a que las exportaciones se den mediante la Interoceánica. Incluso, en algunos casos y considerando los volúmenes de exportación, se podría exonerar de algunos impuestos a los micro y mediano exportadores para así

12 Profesor principal de UNMSM. Ha realizado diversas investigaciones acerca del comercio internacional y publicado diversos artículos relacionados.

13 Coordinador de Mercados Sudamericanos de la Dirección Nacional de Desarrollo de Comercio exterior (Mincetur). Especialista del Ministerio con respecto a la relación Perú-Brasil.

impulsarlos a seguir empleando la Interoceánica como un medio efectivo y de fácil acceso. El Gobierno debe ahora más que nunca asegurar la estabilidad política para que los inversores privados peruanos y extranjeros no tengan temor de invertir para exportar (Barrientos, 2011, p. 78).

El especialista Escudero enfatiza la importancia de la coordinación al interior del Gobierno mismo:

Se ha confeccionado esta carretera pero hay que supervisarla para que el transportista no registre costos altos debido al desgaste de los neumáticos a raíz de los huecos que el tiempo sea eficiente. Por otro lado, nuestros puestos de control de frontera son cabañas en comparación con las de Brasil. Esto no solo no controla bien el flujo de mercancías sino que demora el tiempo de flujo de mercancías. Entonces, para aprovechar esta carretera los ministerios no deben actuar por separado sino hay que coordinar, el ejemplo de esto es el programa para el aprovechamiento comercial de la Interoceánica, se crearon grupos de trabajo para reconocer las posibilidades de exportación a Brasil, preguntamos a las empresas privadas que producen y pueden exportar y vamos al mercado brasileño para saber que quieren importar (Barrientos, 2011, pp. 78, 79).

Palacios, conocedor del tema, manifestó en la entrevista que llevamos a cabo para esta investigación:

Sí, claro, la carretera Interoceánica debe permitir eso porque uno de los defectos de la agricultura [en esas regiones] es que no tiene acceso al mercado, la carretera va a permitir eso, va a permitir que a través

del "riesgo compartido" ("jointventure") el capital privado entre a trabajar ahí, eso siempre se da (Barrientos, 2011, p. 80).

De otro lado, el doctor Giudice concuerda con su colega Palacios en lo siguiente:

Claro que sí, pues esta obra nos brinda acceso a un mercado de donde podemos sacar nuestros excedentes y por lo tanto un mayor comercio. La inversión generada indirectamente por la carretera se deberá al dinamismo nuevo en las zonas en las cuales se van ejecutar los proyectos (Barrientos, 2011, p. 80).

Reyes, por el contrario, se mostró más cauto. Hizo hincapié en nuestra sempiterna inestabilidad jurídica afirmando: "Partiendo de que el Estado pueda garantizar estabilidad jurídica en el largo plazo y que la Interoceánica sea productiva para la mayoría de agroexportadores, los proyectos de inversión en el sector agro se incrementarán automáticamente".

En relación a la inversión necesaria para aprovechar la integración con Brasil, Reyes menciona:

Las regiones agro productoras del sur del Perú (Arequipa, Tacna, Moquegua, Cusco, Puno) deben ser el foco en el corto plazo ya que la carretera Interoceánica sur es la que tiene el mayor avance y por donde se han comenzado a exportar desde el año pasado (Barrientos, 2011, p. 79).

Esto nos da la idea de que si se quiere obtener beneficios económicos a corto plazo se debería invertir en la parte sur de la carretera, puesto que es en la que ya está prácticamente culminada la construcción. Castañeda opina que también hay posibilidades para el turismo, en cuanto al impulso que debe tener del Estado. Él cita que:

Más que agricultura un sector mucho más importante podría ser el turismo que no contamina mucho y el turismo genera mucha dinámica de servicios: hoteles, alimentos, transporte, artesanía. Este sería el camino más correcto; entonces, más que agricultura deberíamos hablar del ecoturismo; sacarle provecho a la biodiversidad del país y realizar circuitos turísticos (Baarrientos, p.79).

De lo anterior se puede discernir que la agricultura no sería el único sector con potencial de aprovechamiento, sino que un pleno uso de la Interoceánica implicaría el desarrollo de actividades sostenibles como el turismo, especialmente, hacia la sierra y la costa.

Los productos agrarios peruanos se encuentran en desventaja frente a los productos agrarios brasileños. Para mejorar esta situación, el Estado debe invertir en programas de desarrollo y capacitación del agricultor, y, a su vez, fomentar la asociación de estos, ya que si siguen separados no llegarán a los volúmenes necesarios para competir en el mercado brasileño, donde también compiten con los productos importados. Asimismo, se deberían ejecutar proyectos de irrigación en áreas de la región costa.

También deberían incentivar programas de inversión privada en el sector agrario, puesto que no todo el peso de inversión debe recaer sobre el Estado y este sector presenta mayor dinamismo en sus operaciones, es decir, sus planes suelen ejecutarse más rápido que los planes del Estado.

Otro aspecto que debe cubrir el Estado a través de sus ministerios es otorgar la correcta información sobre los requisitos que pide el Gobierno brasileño para la entrada de mercancías, según sea la especificación y las características prevalecientes en los productos consumidos en Brasil. Luego de esto debe incentivar la asociación de productores para que puedan cumplir con estos requisitos. Entre los productos que cuentan con mayor posibilidad de ingreso y posicionamiento

en los Estados de Acre y Rondonia en Brasil están el aceite de oliva, las aceitunas negra y verde en botija, la aceituna rellena, el ajo deshidratado fresco, los espárragos, el pisco, la quinua, etc. (Bonifaz & Urrunaga, 2008).

Escudero, conocedor del tema, afirma:

La competitividad en agricultura es un rol enteramente del ministerio de agricultura y el ministerio de comercio tiene el trabajo de ser el canal rápido para la exportación e importación. Pero si podemos hacer que mejoren nuestros puertos fluviales para dar mejores condiciones de comercio. El ministerio de agricultura tiene que ver las características de los consumidores brasileños, por ejemplo si ellos quieren una papa con pocos ojitos entonces el ministerio de agricultura tiene que informar en este caso y ya no el ministerio de comercio. Nosotros podemos apoyar a los empresarios ya capacitados para exportar con apoyar su tecnología trayendo especialistas. Y el ministerio de la producción debe promover que se asocien los empresarios para poder competir ya en el mercado. Entonces pueden ver que todo tiene sus pasos y no todo atañe al ministerio de comercio (Barrientos, 2011, p. 90).

Giudice opina de forma parecida. Comenta:

Debería ejecutar proyectos de irrigación en áreas de la región costa como por ejemplo en las pampas, y el caso de la sierra se siente la ausencia de un estado que intervenga en la colaboración de los agricultores "artesanos" que producen para la subsistencia. Las políticas deberían ser, preparar a las regiones para competir con el mercado Brasileño (Barrientos, 2011, p. 90).

Su colega Lezama comenta:

Se debe de aplicar una política de apoyo al agro, tecnificarlo. Se le debe de brindar facilidades de crédito a los agricultores. Ahí donde las grandes empresas financieras no entran, debe de entrar el estado brindando préstamos a menores tasas y mayores plazos. Y el primer paso sería que el estado apoye en la promoción a los agricultores, ya en el segundo paso si es necesario el estado debe intervenir en la parte de financiamiento (Barrientos, 2011, p. 90).

Palacios, el exdirector de Instituto de investigación de economía de UNMSM, opina:

Yo creo q la primera política es incentivar la inversión porque el estado no tiene recursos como para invertir, entonces lo que el estado lo que tiene que hacer es facilitar que la inversión privada entre al campo, dos: la agricultura requiere de créditos para que tenga mejor innovación tecnológica en el campo, pero eso requiere de capital de operación que no se tiene el campo. En esas zonas el agricultor es muy pobre , entonces debe haber una política que incentive las inversiones, una política que incentive el uso tecnológico para incrementar los niveles de producción y productividad de esas zonas, debe permitir formar las cadenas valor y debe permitir fundamentalmente formar cadenas de comercialización que permitan que el campesino reciba lo justo (Barrientos, 2011, p.90).

Mientras tanto, el director del Centro de investigación de la Universidad Pacífico, Urrunaga afirma:

Si hablamos de competitividad debemos tener bien presente que el costo de la energía eléctrica es un factor decisivo en industrias como vidrios, minería y alimen-

tos; de allí que lograr precios competitivos en la electricidad de la Macrorregión Norte es una pieza clave si queremos que nuestros productos sean competitivos en el Brasil.

Ahora bien, si queremos una que Loreto actúe como centro de consolidación de productos de la Macrorregión Norte en camino hacia Manaus debemos tener presente que actualmente los puertos fluviales de Iquitos y Yurimaguas no están a la altura. Tanto por su bajo calado como por la informalidad perversa ya que casi cualquier lugar del río es utilizado como zona de descarga y carga. Afortunadamente, eso lo ha reconocido el gobierno y recientemente ha concesionado la construcción y operación del puerto de Yurimaguas cofinanciado por el Estado.

También hay que tener presente en cuanto a la navegabilidad de los ríos que para que funcionen como hidrobía requieren de una serie de herramientas como: cartografía y de apoyo a la navegación, uso del GPS, mantenimiento y limpieza de la ruta junto con garantías de seguridad y orden. Claro eso es labor del Estado. Y por último, se debe fomentar las alianzas público privadas para la consolidación de los productos agrícolas de la Macrorregión en vistas de exportación a Manaus. (Barrientos, 2011, p. 91).

Sandro Huamaní, analista del Ministerio de Transporte, asevera:

En el país tenemos pobreza, desigualdades, pero tenemos un alto crecimiento del país para seguir creciendo y este crecimiento sea sostenible necesitamos tener infraestructura y eso es uno de los problemas graves porque tenemos alta brecha de infraestructura sobre todo en

transportes y sobretodo en carreteras en trasportes es el 20% de la brecha de infraestructura que nos falta de esos 20% el 50 es en carretera. Entonces tenemos pobreza y necesitamos infraestructura y el estado no tiene toda la plata para hacerlo o hacer varias infraestructuras a la vez lo que ha hecho es concesionar las carreteras puertos aeropuertos (Barrientos, 2011, p. 92).

Las limitaciones comerciales que presenta Brasil para la entrada de productos agrarios no son arancelarias, puesto que el 96% de productos exportados a Brasil no son gravados por ningún impuesto. En todo caso, las limitaciones que presenta son: las características que debe presentar el producto para que pueda ingresar a su mercado, salubridad, control fitosanitario o correcta información sobre el producto. En el caso del cemento, por ejemplo, pidieron un informe tipo sanitario para saber si el cemento era apto para el consumo humano. Otra de las limitaciones es en volumen de exportación, ellos como país con gran población van a necesitar en un mayor volumen del producto. En este caso agrario, las empresas agrícolas peruanas no suelen cumplir con el requisito.

Palacios comenta:

Yo diría que una de las limitaciones podría ser de salubridad, la otra el volumen de producción (como el Brasil que es un país que consume mucho y de repente te piden el doble de lo que se tiene y no puedes cumplirle), la tercera el tipo de producto (de repente no están acostumbrados a comer algún tipo de productos entonces no te lo van a pedir, por ejemplo, olluco) y la cuarta la homogeneidad del producto (Barrientos, 2011, pp. 93,94).

A este respecto, Castañeda lo siguiente: "Bueno, creo que más que limitaciones existe control fitosanitario de los productos agrarios en este caso" (Barrientos, p. 94).

De otro lado, Escudero, opina:

Las barreras arancelarias no son las únicas que posee Brasil, también existen las barreras de requisitos del producto, por ejemplo, en el caso del cemento ellos piden un informe tipo sanitario en donde se respondía si era dañino para el consumo humano (Barrientos, 2011, p. 98).

Beneficios de la carretera Interoceánica para la economía brasileña

Palacios comenta que Perú será la puerta al Asia desde Brasil:

La Interoceánica se hace para unir el océano Atlántico con el océano Pacífico, lo que va a beneficiar a la economía brasileña es que todos sus productos puedan tener una conexión con el Asia, porque el Perú está frente a Asia, entonces va a permitir la salida de los productos brasileiros directamente al utilizar esta carretera. Eso es por un lado, por otro lado va a depender de cuanto comercio genere entre producto peruano y producto brasileiro. Definitivamente con la transoceánica el comercio va aumentar y ¿cuánto va a beneficiar a uno y cuánto va a beneficiar al otro? Va a depender de la estructura productiva de cada uno de los países. Ya hay inversiones brasileñas, yo creo que como todo país en expansión, esto va a facilitar la inversión brasilera (Barrientos, 2011, p. 81).

Giudice coincide en este punto. Esto se puede ver en la siguiente afirmación:

El Perú sería un mercado más donde los productos brasileños se pueden vender, además les brinda salida al océano

Pacífico y, por allí, podrían exportar a los mercados asiáticos los cuales son muy grandes. Esta carretera beneficia mucho al Brasil pues éste se convertiría en un país bioceánico como siempre lo quiso ser (Barrientos, 2011, p. 81).

Castañeda enfatiza el papel secundario del acceso al mercado peruano en la visión de la Interoceánica:

Brasil se verá beneficiado ya que a través de la Interoceánica y su salida al Océano Pacífico va poder exportar productos que produce a gran escala como la soya y la carne vacuna, y poder exportarlos al gigante mercado asiático. Por ello, Brasil no se preocupa tanto por la demanda del mercado peruano pero sí por los recursos que el Perú le pueda brindar (Barrientos, 2011, p. 81).

Mientras que el economista Aquino aclara que el impacto comercial sería diferente de acuerdo a proximidad geográfica y las industrias que serían las primeras beneficiadas:

...claro, en principio, favorecería más a las zonas limítrofes, pero como Brasil tiene un sistema de carreteras interconectado también beneficiaría a los estados más alejados... por otro lado, el cemento que es actualmente traído desde Brasilia y San Paulo, podría ser importado a menores precios desde Perú. Asimismo, por el lado de la demanda, el Perú podría reemplazar la compra de carne de Argentina por la del más cercano Brasil (Barrientos, 2011, p. 81).

De los entrevistados, todos coinciden en que el beneficio principal de la carretera Interoceánica para el Brasil es el acceso para los productos brasileños al mercado asiático. El crecimiento de ambas economías y las experiencias ajenas de tratados

de libre comercio han impulsado necesidades de integración comercial, Perú encontraría un nuevo mercado para exportar sus productos al igual que Brasil, que encontraría la oportunidad de reducir costos de transporte para colocar sus productos en el mercado asiático, el cual es de gran interés para la economía brasileña, que presenta muy buenos indicadores económicos que son cruciales para este proyecto de integración.

Para Giu dice:

...serían los beneficios que generan los tratados de libre comercio a ambos países, además que en la actualidad no existen conflictos entre ambos. Además, ante el crecimiento de Brasil se buscan mercados y, sobre todo, se busca llegar a los mercados Asiáticos por medio del océano pacífico (Barrientos, 2011, p.82, 83).

Las posibilidades de las pymes agrícolas en este proceso

En el Perú hay pobreza y altos niveles de desempleo, motivo por el cual las pymes vienen a constituirse en una importante alternativa para generar empleo y riqueza. Por consiguiente, resulta una imperativa necesidad la de promover activamente el desarrollo del sector empresarial de las pymes. Alrededor de 275 empresas peruanas del sector agrícola, industrial, minero, químico y siderometalúrgico exportan con éxito a Brasil, señaló Castillo, el gerente de Global Market Consulting:

que cuando una pequeña empresa agrícola empieza a exportar a Brasil puede vender a partir de 15,000 dólares al año a este mercado, mientras las medianas y grandes empresas en un comienzo pueden exportar por un valor de 200 mil dólares anuales (Barrientos, 2011, p. 94).

La opinión de Palacios nos dice que:

si se habla de Arequipa, Ilo y Moquegua sí, en efecto, hay pymes, pero no hay pymes que estén en el campo; sino que son pequeñas empresas agro-industriales. También la agroindustria si tiene posibilidades de expandirse al mercado brasilero; porque lo que hace la agroindustria con el sector agrario es darle una mayor vigencia a los productos perecibles, por lo tanto puede comenzar a venderlos (Barrientos, 2011, p. 94).

Reyes afirma que las pymes no están listas para competir en el mercado brasilero. El entrevistado menciona que:

El mercado brasilero es más exigente, más grande y además tecnificado. Sus pymes pueden estar en un nivel distinto a las nuestras. Las pymes peruanas no están al 100% capaces de competir con ellos aún, pero creo que van a tener la oportunidad de incrementar su competitividad dada la necesidad de competir con Brasil (Barrientos, 2011, p. 95).

Este mismo punto de vista lo comparte Castañeda:

...las pymes no están preparadas, porque el mercado externo te pide tres cosas: calidad, cantidad y oportunidad. Entonces si las pymes fallan, le cierran el mercado. Por ello digo que no tenemos empresas preparadas y menos en la región andina porque allí el trabajo se realiza artesanalmente mientras que en la costa existen algunas excepciones en la agricultura que sí podrían realizar este intercambio comercial, el problema es que son pocos (Barrientos, 2011, p. 95).

Una opinión distinta a de los demás entrevistados fue la de Santos Curo, asesor legal de Adex, ya que menciona que: “el ministerio de la producción es el que se encarga de esto y ha ido desarrollando, a la fecha, regulaciones para simplificar a las pymes y potenciar su desarrollo” (Barrientos, 2011, p. 95).

Aquino, desde la perspectiva de protección y apoyo a las pymes, nos dice que:

Brasil protege mucho a sus empresas, y es por ello que da mucho subsidio, prestamos a estas; en cambio, en el Perú hay bancos que financian a las pymes, pero es muy poco este financiamiento. En el caso del sector agrario, el financiamiento es mínimo, lamentablemente este sector ha estado bastante maltratado (Barrientos, 2011, p. 96).

Los factores críticos de éxito, que dependen del Gobierno nacional para que un Plan Estratégico Regional de Exportaciones sea exitoso, son varios. Se requiere el compromiso y acompañamiento nacional en las regiones. Se debe construir confianza entre las regiones y el Gobierno nacional para producir hechos que generen credibilidad en la estrategia nacional y entusiasmo en el esfuerzo regional que se pretende promover. A nivel técnico se debe asesorar y orientar a los gobiernos regionales en este nuevo tema, pues es, en muchas regiones, totalmente desconocido.

Es fundamental que los planes estratégicos de exportación se desarrollen en el marco de una Instancia Regional de Competitividad, esto es, una política orientada a promover la competitividad del sistémica regional, que incluye el mejoramiento de la infraestructura, de las competencias laborales y, por lo tanto, del sistema educativo, de la gerencia, del fortalecimiento institucional y su articulación entre lo nacional y lo regional, de la internacionalización y promoción de las regiones, del financiamiento y del conocimiento en ciencia y tecnología. Apoyará a estos puntos citados que se establezca de manera clara una política de desarrollo económico y territorial.

El profesor Palacios de la Facultad de Economía de la UNMSM se refiere a que la producción de las pymes aumentaría si se unieran:

...lo primero que hay que hacer con las pymes es que se junten porque si tú quieres ser un buen vendedor tienes que tener volumen de producción. Lo que pasa es que las pymes son unas empresas pequeñas y por lo tanto tienen volúmenes pequeños de producción. En segundo lugar las pymes pueden formar cadenas de valor; cada paso que hace una pyme genera un valor agregado a ese producto, entonces hay que darle ese estímulo.

...las pymes son las que más trabajo dan, entonces necesitan que tengan un trabajo calificado (Barrientos, 2011, p. 97).

Reyes opina que una alternativa que las beneficiaría sería que el Estado les brinde subsidios: "En el corto plazo pienso que podrían recibir ayuda del Estado mediante subsidios y también de parte del sector financiero privado con una flexibilización en lo que es el tema de préstamos para pymes" (Barrientos, 2011, p. 97).

Aquino opina que el acceso al capital y a la capacitación técnica es la alternativa más importante:

Las pymes han estado maltratadas, primero porque han estado aisladas, no había carreteras, el campesino no podía sacar su producción por más barata que sea. Entonces ya el hecho que haya una carretera es una gran ayuda, pero obviamente eso no es lo único; debe capacitarse, si eres analfabeto no puedes saber que productos vender ni donde vender (ese tipo de información) el acceso al capital y el acceso a la capacitación son las alternativas más importantes. Si el Gobierno no apoya a los agricultores, estos no van a ganar hasta podrían perder.

Las pymes son las que más trabajo dan, entonces necesitan tener un trabajo calificado (Barrientos, 2011, p. 98).

Castañeda opina que sería beneficioso formar organizaciones agrícolas para que el campesino se convierta en empresario.

En el tema de pymes en agricultura sería bueno formar organizaciones agrícolas ya que son muy pocos. Debería darse una "revolución" de convertir al agricultor en un empresario a través de consorcios, ya sean por valles o por zonas especializados en productos agrícolas determinados, porque el mercado te pide cantidad, calidad, competitividad y tiempo porque si no llega al mercado a tiempo el mercado te excluye. Eso es trabajar empresarialmente (Barrientos, 2011, p.98).

La mayor presencia de pequeñas unidades productivas en el comercio bilateral es el resultado de un trabajo realizado entre entidades de los sectores público y privado. Muchas de estas empresas comienzan su incursión en el mercado en presentaciones organizadas por gremios empresariales o entidades públicas. Luego, van consolidando la idea hasta exportar.

Giudice Baca comenta que la carretera Interoceánica es una oportunidad de crecimiento económico. Lo afirma diciendo: "las características que deben mostrar las pymes ante este reto es de aumentar su participación en el mercado, ver la carretera Interoceánica como una oportunidad de crecer como empresa" (Barrientos, 2011, p.98).

También es importante considerar la respuesta de Reyes, quien manifiesta:

...las pymes agrarias deben tener en cuenta la diversidad de productos agrícolas que tenemos disponibles, también los diferentes tipos de tierra y microclimas que tenemos en todo el territorio

peruano, a partir de estas ideas las pymes podrían enfocar su producción; estas son algunas de las características que tienen las pymes (Barrientos, 2011, p.99).

CONCLUSIONES

1. Hay productos agrícolas que tienen potencial para penetrar el mercado brasileño, por el momento, en la zona del sur del país. La carretera Interoceánica influye en la disminución de los costos y es una forma de acercarse al consumidor de una manera más rápida. En la parte de la costa sur hay tierras irrigadas en Ica, Arequipa y Moquegua. Se deben asimilar los departamentos de Cusco, Puno y Madre de Dios, aunque el último ya está analizado parcialmente. Consideremos que Perú tiene ventajas comparativas, reconocidas internacionalmente, en la producción de espárragos, paprika, alcachofas, paltas, uva y cítricos, lo cual está influenciado por los microclimas que posee.
2. Las acciones complementarias que son necesarias corresponden al sector privado. El Estado ha realizado un gran aporte con la construcción de la carretera, además aporta la estabilidad jurídica que requieren los procesos comerciales. De esta manera, la acción complementaria directa puede ser el sistema de mantenimiento de la carretera y la inversión privada de gran capacidad económica que tiene la oportunidad de seguir creciendo y también apoyar el desarrollo de las pymes. Sin embargo, la preocupación es en el pequeño agricultor que no tiene los suficientes recursos financieros para aprovechar la oportunidad de la carretera. El Estado y el sector privado deben considerar la creación de mecanismos que permitan el proceso de asimilación. Para Brasil, con la carretera, se convierte en un país bioceánico.
3. Los beneficios económicos de la comercialización a través de la carretera Interoceánica son el reflejo del crecimiento de ambas economías, que ahora consideran el proceso de integración como una posibilidad de mantener esa característica económica que ayuda a su sostenibilidad. La integración no solo se da entre los países sino que, al menos en el Perú, permite la integración de los pueblos que están bajo su influencia. Para Brasil es la oportunidad de disminuir sus costos de penetración al mercado asiático, mientras que Perú puede aprovechar la política arancelaria para sus productos exportables. Sin embargo, pueden presentarse problemas para-arancelarios al existir mayores exigencias hacia los productos que tendrían como destino Brasil, especialmente, los fitosanitarios. Las pymes agrícolas se convierten en un agente que también aprovecha la Inter-oceánica, aunque tal vez sea necesario tomar medidas complementarias que faciliten su inserción tanto por parte del Estado, como por parte de los agentes privados. Este tema le compete a la costa, la sierra y la selva. Tal como expone Senasa, se pueden aprovechar las facilidades que existen para el ingreso de productos agrarios libres de barreras fitosanitarias. Estas empresas, en especial las que están en la parte de la selva, deberían ser consideradas guardianes de la conservación del medio ambiente, lo cual implica que tienen una gran responsabilidad.

RECOMENDACIONES

1. Considerando el tamaño del mercado brasileño, los niveles de producción tienen que aumentar tanto a nivel de hectáreas, como a nivel de productividad. Perú ya tiene clientes que demandan la producción. Por lo tanto, si se quiere aprovechar al máximo esta oportunidad, deben mejorar las técnicas de producción y promover la asimilación de nuevas tierras para cultivos que ya están posicionados y sobre los cuales se tienen ventajas comparativas internacionales. A este respecto, se ha desarrollado toda una tecnología local, por aprendizaje y experimentación, que fortalece la ventaja.
2. Las acciones complementarias, para aprovechar la comercialización agrícola, están más por el lado de las pequeñas organizaciones o de las personas vinculadas a la agricultura. En tal sentido, se deben crear los mecanismos necesarios que les permitan integrarse. Además, hay que concentrarse solo en aquellos productos en los cuales se tienen ventajas. En el caso de las pequeñas organizaciones, estas deben implementarse en una cooperación Estado-inversionista privado, esto es, financiamiento con bajas tasas de interés, sistemas que permitan aumentar la productividad, la tecnología de riego, promover la asociatividad de manera que la misma permita la disminución de los costos, integrar el sistema educativo a la potencialidad de la carretera, entre otros.

REFERENCIAS

1. Acosta, J. (1996). *Algunos fundamentos de la teoría general de la integración económica internacional. Serie de ensayos y monografías*. San Juan: Unidad de Investigaciones Económicas.
2. Agencia Peruana de Noticias. (29, nov., 2011). Perú impulsará transporte terrestre internacional para favorecer turismo y comercio. Recuperado de: <http://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/peru-impulsara-transporte-terrestre-internacional-para-favorecer-turismo-y-comer>
3. Aquino, C. (2001). El Perú frente a los procesos de integración económica: estrategias para una mejor inserción. *Revista de la Facultad de Economía*, V(19), 67-78.
4. Balvín Díaz, D. & Patrón Álvarez, P. (2008). *Carretera Interoceánica Sur: consideraciones para su aprovechamiento sostenible*. Moquegua: Asociación Civil Labor.
5. Banco Interamericano de Desarrollo. (2003). *Integración regional*. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo.
6. Barrientos, P. M. (2011). *Efectos de la carretera Interoceánica en la producción agraria exportable del Perú*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos – Instituto de Investigaciones Económicas.
7. Bonifaz, J. L. (2009). *Conexiones para el desarrollo: beneficios del eje Multimodal Amazonas Norte*. Lima: Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico.
8. Bonifaz, J. L. & Urrunaga, R. (2008). *Beneficios económicos de la carretera Interoceánica*. Lima: Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico.
9. Cámara Binacional de Comercio e Integración Perú-Brasil (2012). *Guía de negocios e inversión Perú – Brasil*. San Isidro, São Paulo: Ernest & Young. Recuperado de <http://www.capebras.org/?q=node/13>
10. De la Puente León, J. A. (2011). *Brasil guía práctica para exportar* (primera edición). Lima: Mincetur y Cámara de Comercio de Lima.
11. De la Rosa Mendoza, J. (2005). La integración económica y la convergencia. *Revista Análisis Económico*, 43, 179-194.
12. Dourojeanni, M. (2006). *Estudio de caso sobre la carretera interoceánica en la amazonía sur del Perú*. Lima: Bank Information Center.
13. Durand, F. (2009). El eje Lima-Brasilia (donde algunos entran en arcos y salen con flechas). *Revista Nueva Sociedad*, 219, 113-126.
14. Esmanhoto, G., Farromeque, R., Avelar, A., et al. (2009). *Centro de Promoción y distribución de Productos peruanos en Brasil*. Lima: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
15. Exportaciones del Perú. (2009). Supermercado líder en Brasil busca importar diversos productos peruanos. Recuperado de: <http://exportacionesdelperu.blogspot.com/70097127>
16. Guinart, M. (2008). *Integración económica: un análisis teórico de la integración*. Buenos Aires. Centro Argentino de Estudios Internacionales.

17. Halperín, M. (2009). *Globalización, recesión e integración económica*. La Plata: Instituto de Integración Latinoamericana.
18. Hernández Sampieri, R. & Fernández Collado, C. (2006). *Metodología de la investigación* (cuarta edición). México, D. F.: McGraw-Hill Interamericana Editores S.A.
19. Instituto Valenciano de la Exportación – IVEX (2011). Informe Brasil 2011 – *Actualidad /tendencia en Brasil*. Recuperado de http://www.ivex.es/estudios/informacion_paises_red_exterior_ivex.html?s=&report=informes-pais&country=br§or=&x=49&y=8
20. Mercosur. (1999). *Tratado para la constitución de un mercado común entre la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay*. Asunción: Mercosur. Recuperado de http://www.mercosur.int/innovaportal/file/3862/1/cmc_1991_tratado_es_asuncion.pdf
21. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2007). *Plan de desarrollo del mercado de Brasil* (POM). Lima: Mincetur.
22. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2007, 2009, 2010). *Aprovechamiento comercial de la carretera Interoceánica sur*. Recuperado de <http://www.mincetur.gob.pe/newweb/Portals/0/comercio/pom-brasil/inicio.html>
23. Muns, J. (2005). *Lecturas de integración económica: la Unión Europea*. Barcelona: Universitat de Barcelona.
24. Olivares, D. (2003). *Elementos básicos sobre globalización e integración: la integración económica y las normas laborales*. Santiago: Oficina Internacional del Trabajo.
25. Perrotta, D., Fulquet, G. & Inchauspe, E. (2011). *Luces y sombras de la internacionalización de las empresas brasileñas en Sudamérica*. Buenos Aires: Documentos Nueva Sociedad.
26. PromPerú. Promoción de Exportaciones del Perú. Recuperado de <http://www.prompex.gob.pe>
27. Rojas Aravena, F. (septiembre-octubre, 2006). El nuevo mapa latinoamericano. *Revista Nueva Sociedad*, 114-130.
28. Urrunaga, R. (2008). *Beneficios económicos de la carretera Interoceánica*. Lima: Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico.
29. Villarán, F. (2000). *Las pymes en la estructura empresarial peruana*. Lima. Servicios para el desarrollo. Recuperado de <http://decon.edu.uy/network/panama/VILLARAN.PDF>